



Consiglio regionale del Veneto

Questo libro proviene dalle raccolte della Biblioteca del Consiglio regionale del Veneto. Il suo utilizzo non commerciale è libero e gratuito in base alle norme sul diritto d'autore vigenti in Italia.

Per ottenerne una versione ad alta definizione a fini editoriali, rivolgersi al seguente indirizzo:

biblioteca@consiglioveneto.it

ANTONIO TESO

L'ITALIA E L'ORIENTE

STUDI

DI POLITICA COMMERCIALE

OPERA PREMIATA

DAL

R. ISTITUTO VENETO DI SCIENZE, LETTERE ED ARTI



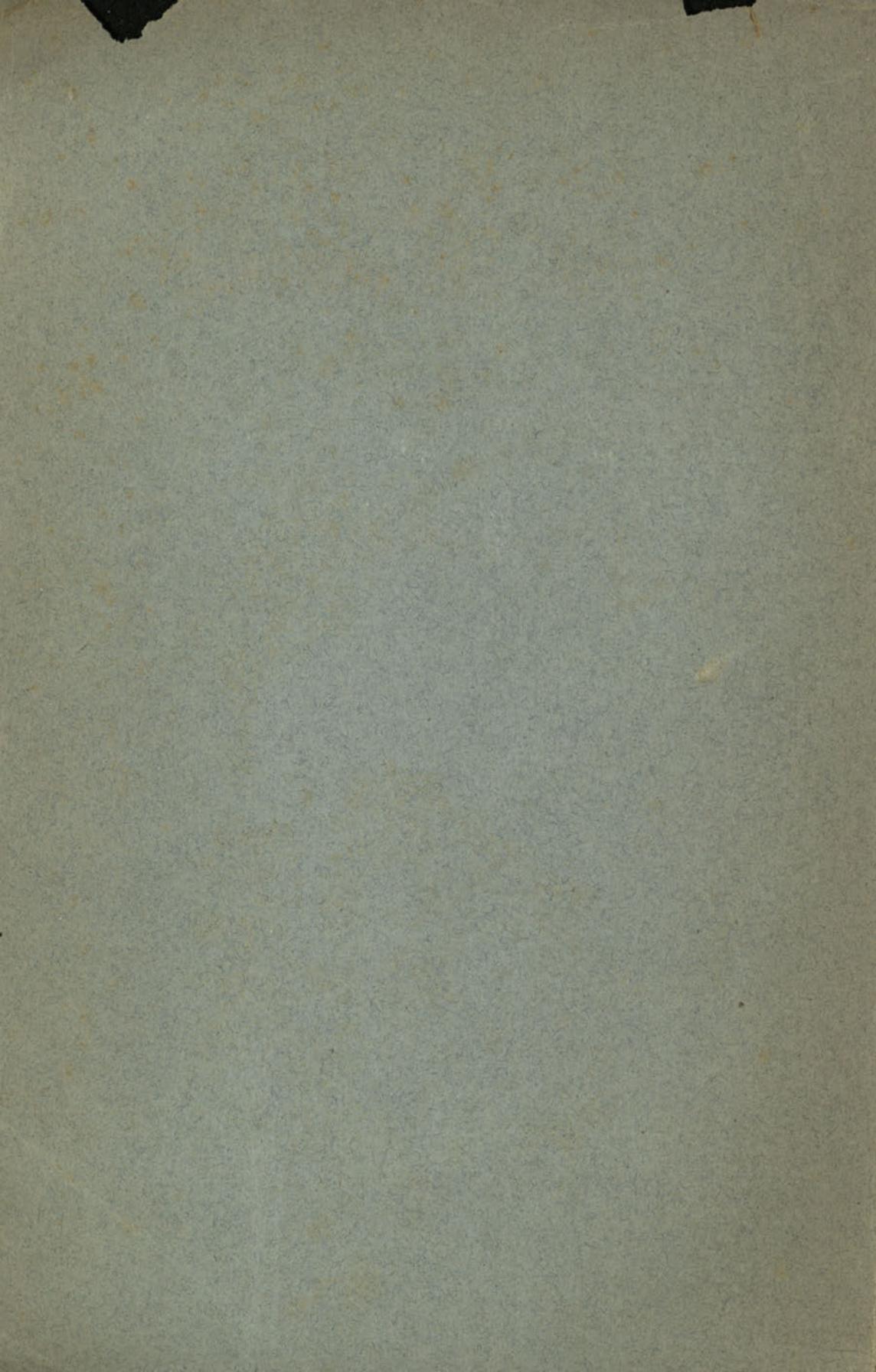
TORINO

UNIONE TIPOGRAFICO-EDITRICE

Via Carlo Alberto, 33

NAPOLI — ROMA — MILANO

1900



ANTONIO TESO

L'ITALIA E L'ORIENTE

STUDI

DI POLITICA COMMERCIALE

OPERA PREMIATA

DAL

R. ISTITUTO VENETO DI SCIENZE, LETTERE ED ARTI



TORINO

UNIONE TIPOGRAFICO-EDITRICE

Via Carlo Alberto, 33

NAPOLI — ROMA — MILANO

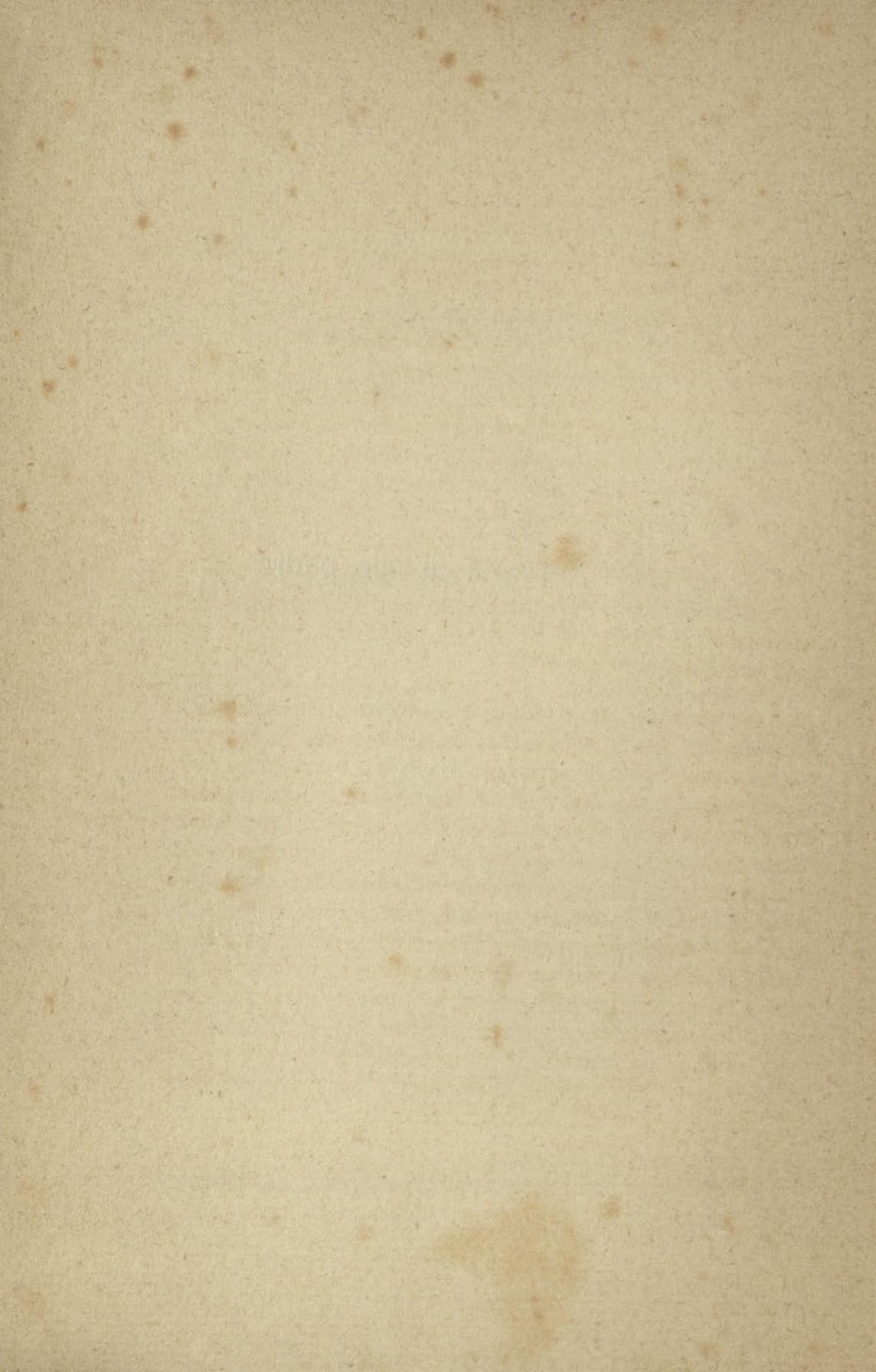
1900



—
SI RISERVANO I DIRITTI D'AUTORE
—



Alla memoria di mio padre



RELAZIONE DELLA COMMISSIONE GIUDICATRICE

Letta e approvata nell'adunanza segreta del 14 maggio 1899 ¹

Il tema prescelto nell'adunanza ordinaria del 17 novembre 1895 pel concorso al premio di fondazione Querini Stampalia nel 1898 fu il seguente :

“ Esporre sommariamente le conseguenze che si sono avverate dall'apertura del Canale di Suez, pel commercio italiano in generale e pel commercio Veneto in particolare.

“ Coordinarle alle condizioni di fatto create all'Italia dagli ultimi avvenimenti succeduti in Africa per parte di potenze estere e segnatamente per noi nella Colonia Eritrea ;

“ Esporre il parere sul contraccolpo che i recentissimi fatti d'Asia saranno per avere in Europa e quindi anche in Italia ;

“ Indicare quali provvedimenti dovrebbero prendersi rispetto al commercio italiano, e rispetto alla colonizzazione italiana, con particolare riguardo alle provincie venete, che danno un prevalente contingente all'emigrazione ”.

Il concorso rimase aperto fino al 31 dicembre 1898 e il premio da conferirsi è di lire 3000.

¹ “ Atti del R. Istituto Veneto di scienze, lettere ed arti, ” anno 1898-99, vol. LVIII, parte I, pag. 95-96 e 129-134.

In tempo utile si presentarono due lavori.

Il primo, segnato col motto: *Nisi utile est quod facimus, stulta est gloria*, è di pag. 333 in-8° grande.

Il lavoro, nitidamente scritto a macchina, è diviso in 21 capitoli, ciascuno con particolareggiato sommario.

Dopo aver parlato delle vie commerciali fra l'Europa e l'Oriente nell'antichità, nel medio evo e nell'età moderna, l'autore espone la storia del canale di Suez, accennando alle previsioni fattesi sul traffico che vi si sarebbe svolto e confrontandole con quanto effettivamente avvenne, senza trascurare opportune notizie sui miglioramenti tecnici compiuti nel Canale per agevolarvi la navigazione e sulla condizione giuridica internazionale di esso. Indicate le mutazioni che ne furono la conseguenza anche nei mezzi di trasporto per l'impulso dato alla navigazione a vapore, l'autore cerca di determinare quale incremento dall'apertura del Canale derivò al commercio fra l'Europa e l'Oriente sia in generale sia per i singoli Stati sia per le principali merci, ed a questo proposito in uno speciale capitolo si occupa dell'Italia. L'autore studia poi la possibile concorrenza che le strade ferrate attraverso l'Asia, vuoi già in parte costrutte come la transiberiana, vuoi progettate, come quella pel bacino dell'Eufrate al Golfo Persico, potranno fare al Canale, deviandone una parte del movimento delle persone e delle merci. Trattando poi delle colonie europee in Africa, si ferma lungamente sui nostri tentativi di colonizzazione ivi, come tenendo discorso del Levante (Siria, Anatolia, ecc.) e dell'Egitto, non trascura i nostri traffici in questi paesi. Passa in rivista in altrettanti speciali capitoli le condizioni del commercio europeo, tenendo conto sempre anche dell'italiano, coll'Oriente in generale, e in ispecie coll'India, colla Cina, col Giappone, coll'Australia, e delinea il probabile avvenire di esso e il maggior traffico che ne deriverà pel Canale.

Un capitolo è dedicato alla nostra marina mercantile, e, accennato il suo stato attuale e discusse le questioni fiscali ed amministrative, che la toccano, discorre in modo particolareggiato delle linee di navigazione verso l'Oriente. Lungamente parla del commercio di transito sulle strade ferrate italiane, delle condizioni di queste specialmente in materia di tariffe, del movimento commerciale che derivò dai trafori alpini, dello stato dei nostri porti, della concorrenza fra Genova e Marsiglia, e fra Venezia e Trieste, del

porto di Brindisi e della Valigia delle Indie, così investigando i molteplici elementi, che hanno potuto o ricevere impulso dall'apertura dell'istmo di Suez, od ostacolare invece lo sviluppo del nostro traffico per la nuova via marittima. Chiudono l'ampia monografia un lungo capitolo sui provvedimenti governativi e l'azione privata per l'incremento della nostra produzione e dei nostri commerci, ed un capitolo sull'emigrazione nostra.

Questo riassunto, benchè sparuto ed arido, basta (così almeno spera la Commissione) a dimostrarvi che il lavoro risponde assai bene ai quesiti posti dal tema, benchè l'autore abbia trattato l'argomento da un aspetto più generale e meno strettamente nazionale di quanto il tema stesso non richiedesse. Ma l'autore non poteva fare altrimenti, perchè le conseguenze derivate al nostro paese dall'apertura dell'istmo di Suez e i vantaggi, che ne avemmo e ne potremo avere, si intrecciano a tutto il movimento commerciale europeo, asiatico ed affricano nei loro rapporti e di questi occorreva quindi dar conto diffusamente. Il lavoro, considerato nel suo insieme, è non soltanto ampio, ma anche ben distribuito, fondato su accurate indagini di geografia e statistica commerciale, e mostra nell'autore una larga conoscenza del commercio internazionale e delle sue condizioni.

Difetti non mancano. L'apparato bibliografico è alquanto deficiente. Più evidente è la scarsità delle cognizioni dell'autore nella parte storica, sia in generale, sia rispetto a Venezia, ove appaiono omissioni e lacune.¹ Il capitolo sull'emigrazione, l'ultimo, poteva esser meglio nutrito di fatti e di osservazioni specialmente rispetto alla regione veneta, come richiedeva il tema.² Alcune sue

¹ Ci sia consentito di osservare che questa parte non era richiesta dal tema. Ci parve bensì che un riassunto storico fosse una logica e necessaria introduzione al lavoro, ma quasi ci sembrava soverchiamente lungo quello premessovi, tanto che credemmo di dovercene giustificare. Tuttavia ottemperiamo di buon grado al suggerimento, allargando ancora l'introduzione storica. E il soddisfare a questo desiderio non ci è costato molto, perchè — ci sia lecito il dirlo — non ci facevano difetto i materiali, da lunga mano raccolti, per farlo adeguatamente. Parimenti non ci mancavano quelli per arricchire vieppiù la parte bibliografica, come abbiamo fatto.

(Nota dell'Autore).

² Non abbiamo dato a questo punto dello studio diffusione speciale, per quanto riguarda il Veneto, perchè anche qui ci sentimmo attratti a considerare l'argomento dal lato più generale degli interessi nazionali, considerando quelli di Venezia e del Veneto, che ne sono tanta e così nobile parte, non separatamente ma in correlazione e in armonia con gl'interessi generali d'Italia.

(Nota dell'Autore)

affermazioni sono o male espresse, come quelle sulle cause della colonizzazione europea, o alquanto discutibili, come il trovar confortante l'aumento della spesa pei premi di navigazione, che può anche derivare da un non buono loro ordinamento,¹ o piuttosto superficiali, come quelle sui caratteri economici della bilancia commerciale, o un po' avventate, come quelle soverchiamente pessimiste sui nostri consoli, sulla nostra istruzione commerciale, sull'apatia dei nostri commercianti.² La forma non è sempre corretta sia quanto allo stile che quanto alla lingua.³

Ma, tutto considerato, la vostra Commissione crede che, anche perchè i maggiori si presentano o in parti d'importanza secondaria o su questioni disputabili e tutti si possono facilmente togliere, tali difetti non impediscano di riconoscere e dichiarare che l'opera è molto pregevole e contiene una trattazione, che si può dire esauriente del tema.

Il secondo manoscritto, distinto col motto *Frangar*, è di 111 fitte pagine in-8° grande, più alcune tavole statistiche poste come appendice.

È diviso in quattro parti. Nella prima (pag. 1-12), dopo un cenno brevissimo sulla formazione e decadenza del nostro commercio medioevale e moderno, narrata in poche linee la storia del Canale di Suez, indicate le illusioni che esso creò, l'autore ci parla dei disinganni poscia provati, della deficiente opera delle nostre Società di navigazione, della condizione di Venezia e delle ragioni per cui poco potè giovarle l'apertura della nuova via marittima, e

¹ Gli è che, data l'opportunità di concedere premi di navigazione, l'ordinamento risultante dalla legge del 1896 a noi sembra abbastanza buono.

(Nota dell'Autore).

² Così fosse vero, e ne saremmo lieti noi prima di ogni altro! Ma non si può farsi illusioni. La deficienza d'istruzione commerciale e l'apatia della maggior parte dei nostri commercianti sono lamentate da tutti coloro che si occupano di questi argomenti, tanto che ormai sono diventati luoghi comuni. Quanto ai rappresentanti italiani all'estero, dobbiamo dire che, avendone da molti anni seguita quotidianamente l'opera, ci siamo pur troppo convinti — e il convincimento è ormai generale — che il nostro corpo consolare, fatte alcune onorevoli eccezioni, non risponde in modo soddisfacente ai fini, per i quali è istituito. L'esperienza, anche di questi ultimi tempi, ci conferma e rafforza nella nostra opinione, sebbene fortunatamente fra i non troppo numerosi rappresentanti ve ne sia più d'uno che sa attendere all'alto ufficio con intelligenza e con impegno.

(Nota dell'Autore).

³ Riconoscemmo per i primi, in una breve prefazione al nostro scritto, che la forma, nella grande fretta con la quale per varie vicende il lavoro fu messo insieme, non aveva potuto esser curata, e chiedemmo facoltà di rivederla.

(Nota dell'Autore).

finalmente in poche pagine si sbriga del grave argomento degli effetti che il Canale recò nel commercio internazionale e della concorrenza che potrà subire da parte delle grandi strade ferrate asiatiche ed africane.

Nella parte seconda (pag. 13-25) l'autore narra le imprese coloniali europee in Affrica, describe le nostre sventure coloniali nell'Eritrea, parla della nostra politica a Tunisi, della necessità di portare la nostra attività nella Tripolitania, ecc.

Nella parte terza (pag. 26-33) ci trasporta in Asia, narrandoci la contesa fra Cina e Giappone e poi le occupazioni compiute in Cina dai grandi Stati europei: di qui prende occasione per parlare della ferrovia transiberiana, dell'antagonismo fra Gran Bretagna e Russia in Asia, dell'indifferenza (biasimevole secondo il suo avviso) che l'Italia mostrò per quelle occupazioni in Cina, ecc.

La parte quarta è la più lunga (va dalla pag. 39 alla 111, cioè alla fine), e l'autore (sono sue parole) dice che in essa "non si tratta solo di constatare o riportare con maggiore o minore esattezza cose di fatto, avvenimenti non modificabili, ma è necessario lanciarsi nell'ignoto, guardare all'avvenire per vedere quel che a noi convenga di fare, onde i mali, che ci affliggono, non volgano in cancrena", ecc.

E di qui si avvia a discutere lungamente del protezionismo e del libero scambio in generale ed in relazione all'Italia, e si scaglia contro l'esclusivismo economico, che vorrebbe l'attività nazionale concentrata in una forma di produzione, mentre tutte e tre, l'agricola, l'industriale e la commerciale, devono essere favorite: di qui una serie di proposte, accompagnate da critiche al Governo ed ai nostri consoli, da lagnanze sulla soverchia tendenza agli studi delle professioni liberali trascurando le professioni economiche, ecc.

Poi l'autore ricorda antichi voti del Consiglio del Commercio per la istituzione di una banca coloniale, insiste sulla deficiente nostra lealtà commerciale, critica il nostro sistema ferroviario e parla delle modificazioni necessarie alle convenzioni del 1885 e delle altre riforme in materia, si ferma sulle condizioni della nostra marina mercantile, sugli effetti delle leggi pei premi di costruzione e di navigazione, sulle tasse marittime, sulle convenzioni colle Società di navigazione, sulle condizioni dei nostri mag-

giori porti e sui miglioramenti che richiedono, sia rispetto ai lavori occorrenti in essi, sia rispetto alle linee ferroviarie che vi accedono: insiste sulle nostre differenze regionali di condizioni economiche ed intellettuali e sulla necessità di provvedere alla *media e bassa Italia*, parla della colonizzazione interna, delle bonifiche, e poi assai diffusamente dell'emigrazione dall'aspetto economico, sociale e legislativo, formulando una lunga serie di proposte, con qualche particolare sull'Eritrea: e conchiude discorrendo della questione monetaria e dei trattati di commercio e della partecipazione nostra alla futura Esposizione di Parigi, traendo argomento per fare un bilancio preventivo della nostra economia nazionale nel 1900.

Come si scorge da questo sunto, il lavoro contiene un esame del tutto insufficiente delle conseguenze dell'apertura del Canale e degli altri quesiti enunciati nel tema. Questa parte sostanziale, distribuita qua e là confusamente, abbraccia meno della metà del lavoro. Il resto è pieno di inutili digressioni e le osservazioni e discussioni si riferiscono ad argomenti che col tema hanno soltanto una lontana relazione: vi si trova invece un vasto programma economico-politico, delineato tumultuariamente, con scarsa preparazione scientifica, con pochissimi dati di fatto (alcune tavole statistiche sul nostro movimento commerciale, sull'emigrazione nostra e sul movimento nei nostri porti sono relegate alla fine, in appendice, e non punto sfruttate ed analizzate). Ai quali gravi difetti si aggiunge una forma, che talvolta è rindondante e declamatoria (ad es. nelle pag. 32, 34, 44, 45, 71) e talvolta non rifugge da frasi volgari (ad es. nelle pag. 6, 8, 9, 14, 31, 33, 44, 45, ecc.) e si nota inoltre una deficienza di ordine penosissima pel lettore non aiutato nè da sommari, nè da indici.

Qualche punto della trattazione non è privo di merito, come quanto vi è detto sulla nostra emigrazione: ma anche qui l'autore si rivela osservatore non del tutto imparziale e spregiudicato.

La vostra Commissione quindi unanime giudica non meritevole del premio il lavoro ora esaminato, distinto col motto *Frangar*, e vi propone di dare il premio a quello prima analizzato, distinto col motto *Nisi utile est quod facimus, stulta est gloria*.

Però la concessione del premio deve essere fatta colla raccomandazione, che prima della stampa l'autore riveda il lavoro per

migliorarlo nel contenuto e nella forma. Quanto al contenuto, occorre rifare la parte storica con più copiosa ed accurata scelta di notizie, tener conto degli ultimi eventi in Cina per esaminarne le probabili influenze sul traffico attraverso il Canale, accennare anche alle conseguenze che possono derivare a questo dalle progettate strade ferrate africane, specialmente da quella che dovrebbe attraversare il continente nero dal Capo all'Egitto, trattar più ampiamente degli ultimi tentativi di nostre imprese commerciali in Affrica, fermarsi alquanto su uno dei punti accennati nel tema, i provvedimenti pell'emigrazione con particolare riferimento alla regione veneta, temperare e modificare le affermazioni che sopra abbiamo criticate. Quanto alla forma, questa deve essere diligentemente riveduta anche per togliere le scorrezioni sopraccennate.¹

Se l'autore apporterà all'opera sua questi miglioramenti, la vostra Commissione è persuasa che apparirà anche meglio giustificato il benevolo giudizio che vi propone di esprimere sull'opera stessa col conferimento del premio.

12 maggio 1899.

FEDELE LAMPERTICO
GIOVANNI MARINELLI²
CARLO F. FERRARIS, *relatore*

E poichè il R. Istituto nell'adunanza del 14 maggio accolse pienamente le conclusioni della Commissione, venne aperta la sola

¹ Abbiamo cercato di soddisfare a tutti questi desideri, e di tener conto anche dei nuovi fatti svoltisi negli ultimi mesi. Così pure abbiamo rinnovati i dati statistici con la scorta delle pubblicazioni più recenti. (*Nota dell'Autore*).

² Mentre rivediamo le bozze di questo lavoro, giunge la tristissima notizia che Giovanni Marinelli è sparito dal mondo dei viventi. A lui, così immaturamente rapito alla scienza e alla patria, che tanto ancora aspettavano dalla sua dottrina, dalla sua operosità e dal suo ingegno, a lui, che, sebbene privi del compiacimento della sua conoscenza, abbiamo da molti anni non solo ammirato, ma amato con intensa devozione, ci è di conforto mandare da queste pagine, che egli onorò del suo esame, un memore e riverente omaggio di profondo rimpianto.

(*Nota dell'Autore*).

scheda designata col motto *Nisi utile est quod facimus, stulta est gloria*, e da essa risultò che l'autore della monografia premiata è il sig. avv. Antonio Teso, al quale oggi viene conferito il premio, alle condizioni stabilite nell'avviso di concorso e con le accennate raccomandazioni.

(Dalla Relazione del Segretario dell'Istituto sui premi scientifici e industriali, proclamati nell'adunanza solenne del 21 maggio 1899).¹



¹ Atti del R. Istituto Veneto, vol. cit., pag. 104.

CAP. I.

Le vie commerciali tra l'Europa e l'Oriente

SOMMARIO: L'Europa e l'Oriente. — Il Mediterraneo via all'Oriente. — L'Oriente dischiuso all'Occidente da Alessandro il Grande. — I commerci con l'Oriente per le vie di terra — La via all'Oriente per mare nei tempi più remoti. — Le relazioni tra l'Egitto e l'Oriente. — Il canale tra il Nilo e il mar Rosso stabilito più volte per opera dei re d'Egitto. — Il canale di Dario. — I Fenici e i loro viaggi. — Le relazioni con l'Asia per mare ai tempi di Alessandro. — Le relazioni dell'Egitto con l'India sotto i Lagidi, e il canale di Tolomeo Filadelfo. — Le comunicazioni con l'Asia, per terra e per mare, negli ultimi tempi della Repubblica e nei primi dell'Impero romano. — La via diretta per mare dall'Arabia all'India. — Alessandria emporio dei prodotti Orientali. — Il canale di Traiano. — Gli scambi tra Roma e l'Asia e loro importanza. — Relazioni dei Romani con l'India e con la Cina. — Ambasciate asiatiche a Roma. — Caduta dell'impero d'Occidente e commerci di Costantinopoli. — I Persiani e gli Arabi intermediari degli scambi tra l'Europa e l'India e la Cina. — Vie commerciali di terra e di mare. — I traffici tra l'Etiopia e l'India. — Il canale di Amru. — Splendore dei commerci sotto gli Arabi. — Le vie tenute dai loro scambi. — Decadenza degli Arabi e sorgere delle repubbliche italiane. — Le Crociate e i loro effetti economici. — Vie tra l'Egitto e il mar Rosso. — La strada all'Oriente per terra ai tempi delle Crociate. — Progressi di Venezia. — Suoi stabilimenti nel Levante e scambi con l'Oriente. — Potenza marittima di Venezia e suoi servizi regolari di navigazione. — Il viaggio di Marco Polo alla Cina per via di terra e suoi effetti. — Genova, i suoi fondaci e i suoi commerci in Oriente. — I traffici orientali di Pisa, Firenze, Amalfi, Ancona, Marsiglia. — Cessazione dei commerci con l'Oriente per la Siria in seguito al prevalere della potenza mussulmana. — Le vie dell'Armenia e chiusura anche di esse. — Floridezza di Cipro. — Le vie di terra all'Oriente per Astracan e per l'Eufrate. — Decadenza delle repubbliche italiane. — Caduta dell'Impero d'Oriente. — Accordi con gl'infedeli. — Il traffico con l'Oriente attraverso la Russia. — La scoperta della nuova via alle Indie per il Capo di Buona Speranza. — Sgommento di Venezia e suoi provvedimenti. — Decadenza del commercio marittimo italiano prima della scoperta della nuova via. — Il commercio avviato per la via del Capo. — Effetti della nuova via su Venezia. —

Venezia pensa al taglio dell'istmo di Suez. — La via di terra all'Oriente proposta dal Centurione. — Il disegno del canale ripreso dai sultani ottomani. — Luigi XIII e il commercio di terra con l'Oriente. — Luigi XIV e l'idea del canale durante il suo regno e quello di Luigi XV. — I traffici orientali attraverso la Turchia nei secoli XVI e XVII. — La spedizione francese in Egitto e gli studi per la costruzione del canale. — Errore fondamentale di questi studi. — Il canale e i Sansimoniani. — Mehemet Ali e Metternich. — La navigazione del mar Rosso, il luogotenente Waghorn e la Valigia delle Indie. — La via dell'Atlantico e le scoperte del Maury. — I nuovi studi per il canale. — Le proposte per un canale da Alessandria al mar Rosso. — Il disegno del canale diretto e la concessione di costruirlo al Lesseps. — Le avversioni inglesi. — Compimento della grande opera. — Il traffico ricondotto al Mediterraneo. — Il canale e l'Italia. — Il commercio tra l'Europa centrale e l'Oriente. — I trafori alpini. — Nuove vie tra l'Europa e l'Asia Orientale.

L'Europa si sentì sempre richiamata all'Oriente, come alla patria antica. Questa attrattiva, destata da un naturale impulso di simpatia e interesse morale, era poi avvalorata dal bisogno di trarre da quelle fertili contrade parecchi prodotti che il clima europeo non può offrire e dal desiderio di appropriarsene le magnificate ricchezze.¹ Il Mediterraneo, che bagna contemporaneamente l'Europa, l'Asia e l'Africa, era la via più facile e pronta verso i paesi Orientali e nei tempi antichi, quando l'Oriente alimentava la maggior quantità degli scambi universali, si comprende come quel mare interno fosse il mare della civiltà umana, il teatro delle lotte e dei traffici del mondo. Ma anche posteriormente, quando la civiltà s'era già diffusa nelle contrade settentrionali d'Europa, anche durante il medio evo, il Mediterraneo continuò ad essere la via delle emigrazioni, dei commerci, delle colonie e delle conquiste.

Che se la strada per l'Asia minore era segnata dalle isole dell'Egeo, poste secondo la bella espressione di Alessandro Humboldt, come un ponte tra l'Europa e l'Asia, anche la via per le lontane contrade orientali pareva tracciata dalla natura là dove il Mediterraneo quasi tocca il mar Rosso, restandone diviso soltanto da una piccola lingua di terra.

Tuttavia quella dell'Egitto, se fu la strada a cui si ricorse più spesso che ad ogni altra nei tempi antichi e in quelli più recenti, non fu la prima via commerciale dall'Europa all'Oriente. Nei

¹ Con ragione poteva dire il Giambullari ai suoi tempi, ed è in gran parte vero anche al tempo nostro, essere l'Europa "si fattamente provvista dalla benigna madre natura, che ella, se bene è di corpo minore, sopravanza però di gran lunga ed eccede l'Africa e l'Asia in tutte le cose, cavandone solamente gli odori e le gemme". (*Storia dell'Europa*, libro I; dell'edizione della Biblioteca classica italiana disposta e illustrata da LUIGI CARREI, Venezia, coi tipi del Gondoliere, 1840, vol. I, pag. 5.

tempi più remoti la poca conoscenza della navigazione non permetteva di affrontare lunghi viaggi di mare, e i prodotti dai lontani paesi dell'Asia erano portati dalle carovane.

Le vie delle carovane restarono press'a poco le stesse per tremila anni prima dell'era volgare e per parecchi secoli dopo, e non sono del tutto abbandonate neppure oggidì.

Ma nei primi tempi non si compievano per quelle vie scambi regolari e continuati. Questi si ebbero soltanto quando Alessandro col suo viaggio meraviglioso e con le sue rapide conquiste aprì una volta per sempre l'Oriente all'Occidente, ponendo i popoli civili d'Europa in relazione con i paesi della lontana Asia. Dopo di lui gli scambi con l'Oriente divennero più intensi e assai più frequenti. Essi tenevano una via che partendo dalla costa del Mediterraneo e del mar Nero, giungeva per l'Eufrate a Babilonia, traversava la Media fino a Ecbatana e Rhagae, passava per le cosiddette porte del Caspio, e, per Ecatompylo nella Parthia e per Alessandria d'Aria (Herat), arrivava a Ortospaña, posta su uno degli affluenti dell'Indo. ¹

Fu questa la strada percorsa da Alessandro, non tenuto conto delle deviazioni richieste dalla strategia o da altre ragioni. Il grande macedone additò inoltre la via alla Cina per le valli dell'Oxus (ora Amu Daria) e del Jaxarte (il moderno Sir Daria) sulle cui rive pare sorgesse la famosa Torre di Pietra, che sarebbe la odierna Taschkend. Gli Arabi, posti sulla strada che dall'Europa e dall'Egitto conduceva all'India, ebbero fin da principio il monopolio di questo traffico per terra, lo resero ordinato e regolare, e lo conservarono nelle loro mani per più di quaranta secoli, ricavandone grandi benefici.

Un'altra via, assai frequentata nei tempi di poco precedenti e di poco posteriori all'era volgare, da Augusto a Claudio, fu quella per il mar Nero e per il Caspio. I prodotti orientali risalivano l'Indo e i suoi affluenti, per non lunga via di terra giungevano alle sorgenti dell'Oxus, scendevano per quel fiume, che allora sboccava nel Caspio, traversavano questo mare, e da esso rimontando il fiume Cyrus (oggi Kur) e discendendo il Phasi (ora Rion) passavano al mar Nero e da questo al Mediterraneo. ²

¹ V. OCTAVE NOËL, *Histoire du commerce du monde*, Paris, E. Plon, 1891, vol. I, pag. 114 e 314.

² Cfr. W. HEYD, *Histoire du commerce du Levant au Moyen-âge*. — Edition française, refondue et considérablement augmentée par l'auteur. — Leipzig, Harrassowitz, 1885, vol. I, pag. 4. — Lo HEYD si vale a questo punto dell'autorità di PLINIO (*Hist. nat.*, VI, 17).

Questa via non fu abbandonata mai; soltanto nel quinto secolo invece di approfittare del fiume Phasi, discendendo al mar Nero, risaliva il Cyrus e il suo affluente Araxes (l'Aras d'oggi) fino a Artaxata (vicino al monte Ararat), guadagnando poi per terra i mercati dell'Asia Minore.¹

Per l'una o per l'altra di queste vie, dalle regioni del mare Eritreo, come si chiamava allora il mare che bagna l'India, i prodotti orientali venivano portati ai popoli mediterranei.

Tolomeo ci ha conservato anche l'itinerario seguito dalle carovane romane per recarsi in Cina. I mercanti che le componevano, si riunivano a Hierapoli sulle rive dell'Eufrate e si dirigevano verso la Battriana, toccando Edessa, Ecbatana, Rhagae, le Porte del Caspio, Ecatompylo, e Antiochia nella Margiana. A Battra combinavano il seguito del viaggio con le carovane che venivano dall'India, e si recavano a Torre di Pietra, dove si pattuivano i compensi da darsi alle popolazioni semiselvagge, attraverso le quali si passava, che volevano avere la loro parte nei guadagni. Di là si dirigevano alla Cina.² Battra e Samarcanda, poco discoste dalle rive dell'Oxus, e Alessandria d'Aria erano a quei tempi centri di scambio delle merci indiane e cinesi. Seleucia e Antiochia erano gli empori per l'Occidente dei prodotti portati per via di terra.

Tutte queste non erano strade facili, e la loro lunghezza e il grave costo del trasporto obbligavano a limitare gli scambi ai prodotti di maggiore importanza. A queste vie i progressi della navigazione permisero di sostituirne altre più dirette e più rapide.

Non si hanno testimonianze storiche che la via all'Asia per i mari orientali sia stata seguita prima di Salomone, cioè prima del decimo secolo avanti l'era cristiana. Ai tempi di Salomone ogni tre anni le navi, da lui fatte costruire, da Elath (oggi Acaba nell'Arabia Petrea) e da Berenice (sul mar Rosso) si dirigevano costeggiando alle Indie, e ne portavano oro, argento, avorio e animali rari, che vendevano sul mercato di Tadmor, la Palmira dei tempi posteriori.³

Anche l'Egitto, paese d'una delle più antiche civiltà di cui ci sia giunta memoria, mentre coltivò attive relazioni per terra con l'Oriente fin dai tempi più lontani, ne ebbe pure per mare non appena lo permisero i progressi della navigazione.

Del resto quanto fosse in onore la navigazione nell'Egitto lo

¹ HEYD, *Op. cit.*, vol. I, pag. 4.

² NOËL, *Op. cit.*, vol. I, pag. 113 e 314.

³ NOËL, I, pag. 3.

prova il fatto che fin dalla più remota antichità venne compiuto un canale dal Nilo al mar Rosso, congiungendo così questo mare con il Mediterraneo.

Una comunicazione diretta tra i due mari aveva esistito, naturalmente, durante un breve periodo dell'epoca quaternaria, quando l'istmo era ancora una laguna. Sembra che i Faraoni della diciannovesima dinastia (forse Seti), più di trentatre secoli fa, abbiano ristabilita indirettamente la comunicazione. Però le antiche memorie, riferite da Strabone e da Plinio, attribuiscono lo scavo del primo canale a Sesostri, ossia Ramesse II (1394-1328 a. C.). A quest'opera furono costretti a prestar mano anche gli ebrei, e questo lavoro forzato fu causa del loro malcontento e della partenza dall'Egitto. Non si hanno tuttavia dati sicuri per affermare se fosse canale di irrigazione o di navigazione. Alcuni suppongono che prima fosse semplicemente d'irrigazione, o anche destinato a dare sfogo alle piene del Nilo, e poi sia stato trasformato in canale di navigazione. Il canale di Ramesse partiva dal ramo più orientale del Nilo, quello Pelusiaco, presso la città di Bubaste, e andava ad Arsinoe sul mar Rosso, attraversando la terra di Gessen (l'Ouady-Toumilat), e i laghi Amari.

Le sabbie ostruirono col tempo il canale, che fu fatto riscavare da Neco II, figlio di Psammetico, (617-601 a. C.).¹ Pare anzi che il canale di Neco seguisse, almeno in parte, un corso diverso da quello precedente, sebbene cominciasse esso pure presso Bubaste. Neco però non finì lo scavo, perchè avendo l'immane lavoro costato la vita a centoventimila operai, che avevano dovuto soccombere alle fatiche, un oracolo lo persuase a interromperlo, dicendogli fatto a vantaggio d'un barbaro.

In verità l'opera fu ripresa e compiuta, con l'aiuto d'ingegneri greci, circa quattrocento anni prima dell'era volgare da un re straniero, Dario d'Istaspe. Il canale di Dario era, secondo afferma Erodoto, ben condotto, abbastanza profondo perchè un bastimento carico vi potesse navigare, sufficientemente largo perchè due triremi vi potessero passare di fianco, e si percorreva in quattro giorni di navigazione.² La sua lunghezza era, secondo Plinio, di 62 miglia (circa 100 chilometri). Dario ebbe anche, e lo confermano

¹ All'epoca terziaria non esisteva affatto istmo di Suez, sebbene altre braccia di terra legassero l'Egitto a Cipro e alla Siria. L'istmo sorse in seguito per effetto delle alluvioni del Nilo (ÉLISÉE RECLUS, *Nouvelle géographie universelle*; Paris, Hachette, 1885, vol. X, pag. 2).

² V. ERODOTO, *Storie*, libro II, § 158, IV, 39; ARISTOTILE, *Meteorologiche*, I, 14; STRABONE, *Geografia*, XIV, 25.

Diodoro Siculo e Strabone, l'idea di aprire un canale diretto dal Mediterraneo al mar Rosso, e sembra anzi che i lavori siano stati cominciati, perchè si vedono ancora gli argini, alti cinque metri, d'una fossa larga da 50 a 60, con la direzione dal lago Timsah verso El Kantara per l'altipiano di El Guisr. Ma si temette che le acque del mar Rosso fossero più alte di livello del suolo dell'Egitto, e inondassero tutta la contrada, e lo scavo fu abbandonato. Sulle rive del canale presso Suez furono innalzati monumenti con iscrizioni in quattro lingue: persiana, medo-scitica, assira e egiziana. Esse raccontano i tentativi infruttuosi fatti da Dario per compiere l'opera. Il timore del re persiano, che fino alla metà del secolo decimonono fu condiviso dalla maggior parte degli ingegneri, si comprende tanto più, perchè il livello medio delle acque alla costa del mar Rosso sorpassa in fatto quella della costa mediterranea davanti a Pelusio: a marea bassa i due livelli sono quasi del tutto eguali, ma, a marea alta, il mar Rosso è più elevato, in casi eccezionali perfino di due metri e mezzo. Ai tempi di Dario, poi, la corrente prodotta da mezzogiorno a settentrione nel canale, per la differenza di livello, sarebbe stata più forte che ai giorni nostri, perchè l'istmo era più stretto.

Il canale di Dario fu poi colmato dalle sabbie, ma il ricordo di quell'opera non andò perduto, e parecchi sovrani d'Egitto vi ripensarono come all'impresa più gloriosa.¹

Ma, per quanto fosse progredita la navigazione presso gli Egiziani, il maggiore impulso alle relazioni marittime fu dato dai Fenici. Questo popolo di audaci navigatori ridusse in sua mano i commerci dell'Asia Minore e del Mediterraneo, e già fin dal settimo secolo prima dell'era volgare (anno 616-613), sotto gli auspici dello stesso re Neco che aveva dato opera allo scavo del canale, aveva girato l'Africa in un viaggio marittimo di tre anni, partendo dal mar Rosso, solcando l'Oceano Indiano e l'Atlantico, per le colonne d'Ercole. Sidone, e in particolare Tiro, provvedute dalle navi e dalle carovane dei loro coraggiosi abitanti, furono per parecchi secoli il mercato dei prodotti dell'India, specialmente per le pietre preziose, le perle, le spezie e l'incenso.²

Il genio di Alessandro non trascurò le comunicazioni con l'Asia per mare, associando all'opera dell'esercito quella d'una flotta, che sotto gli ordini del valoroso navigatore greco Nearco e insieme del

¹ Cfr. RECLUS, *Op. cit.*, vol. X, pag. 523-527.

² Il profeta EZECHIELE fa una pittura poetica, veramente ispirata, della grandezza e dello splendore di Tiro (*Profezie*, cap. XXVII).

filosofo Onesicrito, esplorò la costa dalle foci dell'Indo a quelle dell'Eufrate e contribuì grandemente alla cognizione geografica dell'India.¹ Pare altresì che Alessandro abbia pensato a ristabilire il canale tra il Nilo e il mar Rosso. Nel medesimo secolo Annone Cartaginese visitava la costa occidentale dell'Africa e il Madagascar.

I successori di Alessandro non ebbero mente e lena sufficienti a proseguire l'opera iniziata da lui, però non cessò più l'effetto dell'incivilimento ellenico nell'Asia e continuarono le relazioni di traffico con l'India.

Tolomeo, uno dei migliori capitani di Alessandro e primo dei Lagidi, pose ogni cura per incoraggiare lo svolgimento del commercio dell'Egitto con l'Oriente, mise in relazione Alessandria con l'India per il mar Rosso, secondo il concetto vagheggiato da Alessandro quando fondava quella città. E si crede che egli pure abbia coltivata l'idea di riscavare l'antico canale. Il figlio suo, Tolomeo Filadelfo seguì le orme paterne, e provvide a parecchie opere che dovevano agevolare il commercio e la navigazione, fondò sul mar Rosso la città di Berenice, tuttora ricordata, e stabilì comunicazioni regolari fra questa e Coptos sul Nilo, inaugurando così una via all'Oriente, che ebbe poi un grande incremento e per parecchi secoli fu la preferita.

Tolomeo Filadelfo ristabilì anche il canale di Dario, che le sabbie avevano interrato (277 a. C.). Alcuni hanno creduto, fondandosi sulle parole, del resto poco esplicite, di Strabone e di Diodoro Siculo, che il canale di Tolomeo, forse perchè si chiamava Canale dei due mari, andasse direttamente dal golfo di Pelusio, a quello di Arsinoe, ossia dal Mediterraneo al mar Rosso. Ingegnose porte a chiuse avrebbero consentito alle barche il passaggio senza che i terreni bassi dell'Egitto fossero inondati. Non crediamo che il canale di Tolomeo Filadelfo fosse così diverso da quelli precedenti e da quelli che lo seguirono. Tanto più che esso venne conosciuto col nome di canale dei quattro re (Ramesse, Neco, Dario e Tolomeo) e quindi doveva essere un ristauero dei lavori compiuti dai predecessori.

Il canale di Tolomeo era ancora in attività ai tempi di Diodoro Siculo e di Strabone. Perciò pare che a torto si sia affermato che durante il regno dell'ultima dei Lagidi, Cleopatra, esso fosse già abbandonato. Secondo Plutarco, la regina cercò di far

¹ LASSEN, *Indische Alterthumskunde*, vol. II, pag. 166-167, presso P. AMAT DI SAN FILIPPO, *Delle Relazioni antiche e moderne fra l'Italia e l'India*; Roma, tip. dell' "Opinione", 1886, pag. 16.

trasportare per terra i suoi bastimenti nel mar Rosso allo scopo di sfuggire a Ottavio con tutti i suoi tesori: da ciò la supposizione che il canale non esistesse. Può essere invece che vi fosse scarsa l'acqua, perchè, quando Cleopatra tentò di sfuggire al trionfatore romano, era appunto un periodo di magra.

Negli ultimi tempi della repubblica e durante l'impero romano, le comunicazioni, così per mare come per terra, furono rese più sicure, la viabilità fu agevolata dalle magnifiche strade, di cui restano ancora tracce mirabili, e vennero anche stipulati trattati d'alleanza con sovrani dell'India.

Il commercio ne ricevette impulso vigoroso. Per l'Eufrate, o per le vie che dalla Palestina e dall'Egitto traversavano l'Arabia, si scendeva al golfo Persico, donde costeggiando si arrivava alle Indie.

Ma più frequentata e più agevole era la via del Nilo e del mar Rosso tracciata dai Tolomei, talchè Augusto poteva chiamar l'Egitto: la chiave del mare e della terra, e prescrivere che senza patenti nessun cavaliere e nessun senatore entrasse in quella regione. Il viaggio si compieva risalendo il Nilo fino a Coptos; di là per non lungo spazio di terra si arrivava al porto di Myos Ormos (il moderno Coser) o a quello di Berenice, donde partivano le flotte per l'India. Sempre costeggiando, le navi dopo lungo viaggio approdavano alle foci dell'Indo, per questo fiume si spingevano alla vicina Patala e toccavano successivamente i vari scali della costa occidentale indiana.¹ Soltanto ai tempi di Claudio si cominciò a lasciare le coste e a prendere la via diretta per l'alto mare, dopo che per caso un bastimento romano fu portato dai venti direttamente dalle coste dell'Arabia all'isola di Taprobane (Ceylan).² Da allora in poi, conosciuti meglio i monsoni del mare indiano, non si navigò più alle Indie costeggiando, ma traversando direttamente e rapidamente l'alto mare sull'ali dei venti.

Per quattordici secoli questa via, parte di terra e parte di mare, rimase la preferita e la più pronta per arrivare alle Indie. La scoperta dei monsoni nei mari orientali ebbe conseguenze immediate e della più alta importanza per il commercio del mondo. La durata del viaggio, che prima richiedeva più anni, fu ridotta ad alcune settimane, le relazioni fra le Indie e l'Europa divennero più regolari, più frequenti e più intense, spostando la via tenuta fino allora dalla principale corrente dei traffici, ed estendendo questi

¹ AMAT DI S. FILIPPO, *Op. cit.*, pag. 36.

² AMAT, pag. 30, e NOËL, I, pag. 65-66.

fino alle foci del Gange, anzi risalendo bene addentro anche il corso di quel fiume fino alla moderna Patna, allora città assai celebrata. Più tardi, nel secondo e terzo secolo la navigazione si spinse fino alla penisola di Malacca, ultimo limite al quale siano arrivati i Romani.

La possibilità di allontanarsi dalle coste e di andare direttamente al continente asiatico rendeva più semplici le relazioni con l'Oriente. Gli Egiziani e i Greci si affrettarono ad approfittare della nuova via, affrancandosi così dalla soggezione agli Arabi del deserto. Le loro flotte, come dice Ariano nel suo celebre *Periplo*, continuarono a partire dal porto di Berenice nel mar Rosso, costeggiando l'Arabia Felice, e approdavano a Patala, o a Musiri (situata press'a poco dove sta oggi Mangalore), o a Barigaza (oggi Broach sul golfo di Cambay), che era allora il porto principale di quelle regioni, essendo anche l'emporio delle merci cinesi, trasportatevi attraverso i monti Indocusc o le gole dell'Imalaia.

Impiegavano in tutto il viaggio trenta giorni. Dopo avere scambiato il carico, aspettavano il mutarsi dei venti per tornare al mar Rosso, e approdavano al porto, dal quale avevano fatto vela, dopo sei o sette mesi dal giorno della partenza. Questi progressi resero naturalmente frequenti e più intense le relazioni con le contrade orientali. Non per questo cessarono, come già abbiamo accennato, i rapporti per le vie di terra, specialmente con la Cina. L'emporio di tutti i prodotti d'Oriente era allora Alessandria d'Egitto, dove Dione Crisostomo, esaltando il movimento commerciale della grande città, diceva d'aver veduti mercanti persiani, indiani, sciti e battriani.¹

L'importanza conseguita dall'Egitto nei traffici orientali, richiamò l'attenzione degli imperatori romani sull'opportunità di ripristinare l'unione dei due mari, poichè il canale dei Tolomei era stato completamente interrato dalle sabbie. Traiano, che mise mano a tante grandi imprese, fece lavorare anche al canale, e sotto l'impero di Adriano i bastimenti navigarono sul *fiume di Traiano* (Traianus amnis). Questo canale partiva come gli altri più antichi dal ramo destro del Nilo tra Heliopoli e Bubaste e attraverso i laghi Amari andava a sboccare ad Arsinoe. Osserva il Letronne² che l'uso delle grandi cave di porfido del monte Claudiano non si potrebbe comprendere, se un canale dal mare al Nilo non avesse

¹ AMAT, *Op. cit.*, pag. 86-40; NOËL, vol. I, pag. 67-68

² LETRONNE, *Recueil d'inscriptions grecques et latines*, presso RECLUS, *Op. cit.*, vol. X, pag. 528.

consentito di trasportare per via d'acqua gli enormi monoliti estratti dalla montagna: in altro modo non si avrebbe potuto portarli nella valle del Nilo dai monti della catena arabica. Anche Erodoto dice che il canale di Dario passava presso queste cave.

Il canale di Traiano era fatto per durare, come la maggior parte delle opere romane, e si conservò durante secoli: Makrizi racconta che i bastimenti vi passavano ancora durante i primi tempi dell'islamismo.¹ Ma anche questo canale, come quelli precedenti, serviva principalmente al traffico locale e all'irrigazione.

Le merci che si scambiavano tra Roma e l'Asia, comprendevano press'a poco tutto ciò che forma oggetto dei traffici moderni con quelle regioni. Dalle Indie e dalle isole del mare indiano si traevano le spezie, con le quali Greci e Romani condividevano i loro alimenti, gran parte dei profumi che spandevano sulle loro persone e nelle loro abitazioni, l'avorio col quale intarsiavano i loro mobili preziosi.

La Cina offriva la seta, di cui si ornavano i templi e le donne, e più tardi, col crescere del lusso, anche gli uomini. Le montagne della Persia e delle Indie mandavano le loro pietre preziose, l'Oceano Indiano le sue perle. L'Arabia forniva l'incenso, la gomma, la mirra, l'aloë; l'India i tessuti di cotone, l'indaco, l'ebano e gli altri legnami preziosi.²

A poco a poco questo commercio prese una tale estensione che, ai tempi di Plinio, l'impero romano versava ogni anno all'Asia, in pagamento delle mercanzie che ne traeva, cento milioni di sesterzi, (circa 20 milioni di franchi) e l'India guadagnava da sola la metà di questa somma.³ Altri calcolano che occorresse una somma pari a centocinque milioni dei nostri franchi per saldare l'eccedenza della importazione di provenienza indiana sulle esportazioni romane,⁴ che consistevano in vini, oli, stoffe fabbricate in Egitto, oreficerie, corallo, vetri, porcellane, bronzo, ferro, piombo e stagno.⁵

I prodotti dell'Asia orientale erano portati dai malesi e dai cinesi nei porti di Ceylan e della costa occidentale dell'India, donde i mercanti egiziani li recavano ad Alessandria e poi a Ostia. Però i romani ebbero anche relazioni dirette con l'India e con la Cina

¹ RECLUS, *loc. cit.*

² HEYD, *Op. cit.*, I, pag. 1-2; NOËL, I, pag. 62-63; AMAT, pag. 41-51.

³ PLINIO, *Hist. nat.*, VI, 26; XII, 41, presso HEYD, I, pag. 1-2.

⁴ JURIEU DE LA GRAVIÈRE, *La marine des Ptolémées et la marine des Romains*, presso NOËL, I, pag. 63.

⁵ AMAT, *Op. cit.*, pag. 52.

(detta allora *Thinae* o *Sinae*, nella parte più orientale, e *Seres* in quella più occidentale).¹

Gli studi compiuti nell'ultimo mezzo secolo non lasciano più dubbio che tra Roma e quei due paesi asiatici esistettero relazioni ufficiali. Augusto ricevette ambasciate indiane, battre e cinesi e concluse trattati di commercio con il re della Battriana e con l'imperatore della Cina.² Ambasciate dall'India ricevettero anche Traiano, Marco Aurelio e Aureliano. Marco Aurelio mandò a sua volta un'ambasciata all'imperatore della Cina, la quale andò per mare fino all'odierno Tonchino, e pare si sia spinta fino a Cattigara (presentemente Canton).³ Una seconda ambasciata andò in Cina per ordine dell'imperatore Caro, e giovò a stringere maggiormente i legami esistenti fra i due paesi.⁴ Un'ultima ambasciata indiana entrò in Roma ai tempi di Costantino, e altre legazioni vennero poi inviate dai principi asiatici alla nuova sede dell'impero.⁵

La caduta dell'impero d'Occidente e le invasioni barbariche ritardarono di parecchi secoli il cammino del mondo. Tutti i progressi compiuti nella navigazione, nel commercio, nelle arti e nelle relazioni internazionali si trovarono improvvisamente arrestati, alcuni anzi sparirono annientati dall'ignoranza e dai pregiudizi dei rozzi conquistatori. Il traffico e la navigazione nel Mediterraneo cessarono quasi del tutto. La catena che lega i nostri tempi all'antichità sarebbe rimasta spezzata, se Costantinopoli, per la sua posizione speciale di città sulla porta di due mondi, non avesse potuto sopravvivere alle rovine dell'impero, che le aveva dato l'origine, e conservare i tesori di venti secoli di civiltà, e se il cristianesimo non avesse rimesso in onore il lavoro. A poco a poco i bisogni della vita e il desiderio del benessere fecero riprender vigore alle relazioni tra popolo e popolo e agli scambi.⁶ Però furono necessari non meno di quattrocent'anni per riguadagnare il terreno perduto.

Anche i commerci, come ogni altro movimento intellettuale o economico, si concentrarono durante questo periodo a Costantinopoli. L'Oriente continuava ad essere la meta principale dei mercanti

¹ NOËL, I, pag. 63-64. — Anche Orazio accenna a queste relazioni tra Roma e la Cina, libro III, ode XXIX, v. 25-28, e IV, ode XV, v. 21-24.

² NOËL, I, pag. 312-313; AMAT, pag. 20.

³ NOËL, I, pag. 313-314; HENRI CONS, *Précis d'histoire du commerce*; Paris, Berger-Levrault, 1896, vol. I, pag. 66.

⁴ NOËL, I, pag. 314.

⁵ AMAT, pag. 33.

⁶ NOËL, I, pag. 121-123, 303.

europei. Vicina alle coste dell'Asia, dalle quali partivano le carovane dell'India e dell'Arabia, al mar Nero, che riceveva i prodotti della Persia e dell'Asia settentrionale, e al Mediterraneo, dove quei prodotti si scambiavano con le derrate dell'Occidente, Costantinopoli era la chiave del traffico tra l'Europa e l'Asia e l'emporio del mondo.¹ Se gli scambi seguivano sempre la stessa direzione tenuta nell'antichità, anche le vie commerciali erano rimaste le stesse. Così durante tutto il medio evo i prodotti orientali, fin dall'estrema Cina, vennero in Europa per terra per la via dell'Oxus e del Caspio; e per mare approdando ai porti egiziani del mar Rosso e scendendo ad Alessandria per il Nilo, o giungendo a Bassora sul golfo Persico, donde risalendo l'Eufrate, per breve via di terra venivano portati dalle carovane ai porti della Siria.²

Il solo elemento che abbia cambiato in questi traffici fu quello degl'intermediari. Nel Mediterraneo questo ufficio venne compiuto prima dai Bizantini, poi dalle nostre città marinare. E non solo mutarono gl'intermediari a noi più vicini, ma anche quelli asiatici, dai quali l'impero bizantino e le repubbliche italiane ricevevano i prodotti orientali. Prima furono i Persiani, poi gli Arabi.

I Cinesi esportavano i loro prodotti serici per mare fino a Ceylan, o fino alle frontiere del Turkestan con le carovane. Dal Turkestan venivano importati in Europa da altri popoli, tra i quali erano gli abitanti della Sogdiana (la moderna Boccara) conosciuti in tutta l'antichità per le loro attitudini commerciali, per la loro abilità nei traffici. Essi trasportavano la seta cinese sui mercati dell'Iran settentrionale o su quelli a mezzogiorno del mar Caspio. Così giungeva in mano dei Persiani.³

I Persiani, eredi dei Parti, occupando la medesima regione dove i Greci avevano lasciato così durevoli ricordi, avevano continuate e accresciute le relazioni di scambi fra l'Indo e i paesi sulle rive dell'Eufrate. Per quattro secoli la Persia fu l'intermediaria del commercio fra i tre grandi paesi con i quali allora confinava: l'impero bizantino, l'India e la Cina. Le relazioni fra la Persia e la Cina erano diventate così strette che l'imperatore della Cina soccorse l'ultimo dei Sassanidi nella sua lotta suprema contro gli Arabi.⁴

¹ NOËL, I, pag. 148.

² HEYD, pag. 2; AMAT, pag. 76-77.

³ HEYD, I, pag. 3-4.

⁴ CONS., I, pag. 93.

I Bizantini dovettero accettare l'intromissione dei Persiani per i loro scambi con l'impero Celeste. I Persiani ricevevano per i primi la seta cinese o con le carovane o per mare, e vigilavano gelosamente, perchè non pervenisse a Costantinopoli per via diversa da quella che traversava il loro paese e per altre mani che le loro. I principali empori di questo commercio erano le città di Artaxate, Nisibe e Callinico.

Per affrancarsi da questa soggezione s'introdusse sotto Giustiano nell'impero d'Oriente l'allevamento dei bachi da seta, che alimentarono assai presto una prospera industria.

I prodotti dell'India passavano anch'essi quasi totalmente per le mani dei Persiani, almeno quando le carovane che li trasportavano seguivano la vecchia strada tracciata dalla natura stessa attraverso il Pengiab e i passi dell'Indocusc.

Non v'ha dubbio che nel loro movimento verso l'Occidente le merci dell'India si dovevano riunire, in un punto qualunque, a quelle provenienti dall'Asia centrale, e giungere con esse sul territorio bizantino. Ma la più parte dei prodotti indiani spediti verso la Persia seguiva la via di mare, era sbarcata al fondo del golfo Persico, e risaliva l'Eufrate o il Tigri. Per il Tigri giungevano alla capitale della Persia, Ctesiphon-Madain, che divenne presto riboccante di ricchezze. Per l'Eufrate arrivavano a Hira (presso la odierna Mesched-Ali), dove si teneva una grande fiera ogni anno. I trasporti erano fatti da bastimenti persiani e indiani. Quest'ultimi arrivavano a Ceylan dove tutte le nazioni marittime dell'Oceano Indiano mandavano allora i propri bastimenti per scambiarsi le derrate.¹

Se i Persiani erano padroni del commercio dell'India, non è a dire che non avessero assolutamente altri concorrenti. Il regno cristiano di Etiopia mandava dal porto di Adulis alle Indie, bastimenti i quali vi portavano i prodotti africani, e ne ricevevano merci orientali, e i Bizantini andavano a prendere queste derrate nell'Etiopia. I Bizantini stessi avevano nel mar Rosso il porto di Clisma (presso Suez), dal quale partivano bastimenti greci per le Indie, e dove ne approdavano di indiani. Anche al porto di Aila (oggi Acaba, sul golfo omonimo) approdavano bastimenti con prodotti indiani. Dal mar Rosso queste merci erano trasportate a dorso di cammello, o per il canale di Traiano, in Palestina e in Siria, e di là si diffondevano nel Mediterraneo.²

¹ HEYD, I, pag. 3-5, 8-9, 12; Cons., I, pag. 93.

² HEYD, I, pag. 9-10.

Ai Persiani succedettero gli Arabi così nel dominio politico, come nelle relazioni commerciali con l'India e con l'Asia Orientale.

Con gli Arabi risorse l'idea del canale per congiungere il Mediterraneo al mar Rosso. Amru, il conquistatore arabo dell'Egitto, riscavò intorno al 640 il fiume di Traiano, che fu detto allora il fiume del principe dei Fedeli. La sua ambizione sarebbe stata più grande: egli avrebbe voluto aprire un canale diretto dal Mar Rosso a Farama, sulla riva del golfo di Pelusio; ma il califfo Omar temendo, a quanto si dice, che i corsari del Mediterraneo approfittassero di questa comunicazione per assalire i pellegrini della Mecca, rifiutò l'autorizzazione domandata dal suo luogotenente.

Il canale ristaurato da Amru non durò lungamente, perchè centotrentatre anni dopo fu chiuso per ordine del califfo Abu-Giafar-al-Mansur per impedire a Mohammed-Ben-Abdallah, ribellatosi a Medina contro di lui, di ricevere viveri. Per il canale, infatti, passavano i cereali che dall'Egitto erano diretti all'Arabia.

Il califfo Harun-al-Raschid ripigliò allora l'idea di scavare un canale tra i due mari, ma il pregiudizio che vi fosse differenza di livello tra essi, e il timore che se ne giovassero i greci, gliene fecero abbandonare il pensiero.

Da quei tempi fino ai nostri, durante undici secoli, il lavoro lento della natura ha distrutta l'opera degli uomini: case, chiuse, barriere del canale sono sparite; le fosse furono riempite dalle alluvioni e dalle sabbie, dov'erano le sponde si sono fatte delle paludi, la forma del litorale dei laghi e dei golfi è mutata; ma restano ancora numerose vestigia delle costruzioni egiziane, romane e arabe; in parecchi punti, specialmente presso Suez, le dighe, costruite di pietra d'una tale durezza che gli Arabi le prendono per rocce naturali, si elevano fino a sei metri di altezza sul livello della pianura. Probabilmente Guisr deve questo nome, che in arabo significa "diga", a una barriera, della quale si vedono ancora gli avanzi.¹

Le tracce del canale d'altri tempi furono seguite nella costruzione del moderno canale d'acqua dolce che collega il Cairo col lago Timsah, e serve così per irrigazione come per trasporto.

Gli Arabi diedero un grande impulso al commercio con la loro attività e con le scoperte scientifiche, e resero le relazioni commerciali più facili e sicure.

Sotto la dinastia degli Ommiadi, Damasco loro capitale, diven-

¹ RECLUS, *Op. cit.*, X, pag. 528-580.

tò il mercato dei prodotti asiatici ed africani, ed era essa medesima una grande città industriale, celebrata in tutto l'Oriente per le sue fabbriche d'armi e di tessuti.¹

A Damasco, con gli Abassidi, succedette come capitale Bagdad, fondata da loro. Lo splendore di Bagdad coincide con il periodo del più grande lustro della civiltà araba dall'ottavo al decimo secolo. Meglio situata che Damasco, bagnata da un gran fiume, rivolta verso l'Asia Orientale, in facile comunicazione con l'India e con la Cina, la cui dominazione oltrepassò allora per un istante il Pamir, con l'Eufrate per mezzo di canali, e con l'Armenia per il Tigri, essa ebbe assai presto un grande commercio, un milione di abitanti e prodigiose ricchezze.

La sua prosperità era accresciuta da quella delle città vicine: Mossul, dove si fabbricavano tessuti fini di lino e oggetti di marocchino, Debil in Armenia reputata per i tappeti di porpora, Balk, Cabul, Ghazna, Boccara, Samarcanda, Chiraz, Mascate, e soprattutto Bassora, costruita dagli Arabi come loro porto sul Golfo Persico, dove a questo tempo, a preferenza di Alessandria, approdavano le merci dell'India.

Alessandria colpita dalla rivalità di Bagdad e di Bassora, cercò di compensare queste perdite, con l'accrescere il suo commercio nella valle dell'alto Nilo e quello con la costa orientale d'Africa e con l'interno del continente. Ma ricevette un altro forte colpo, quando la residenza del califfato fu trasferita al Cairo, il quale allora gareggiò in magnificenza con Bagdad, e poi diventò a sua volta il principale centro del commercio del mondo antico.²

Al principio del secolo VIII, gli Arabi possedevano, oltre al paese che porta il loro nome, la Siria, l'Armenia, la Persia, il Corassan, il Pengiab, e s'inoltrarono nell'Africa settentrionale e nella Spagna. Bagdad e il Cairo erano le loro principali città nell'Oriente, Cordova nell'Occidente. Con i loro traffici si spingevano al di là dell'isola di Ceylan, che fino allora era stata l'estremo limite, a cui fossero giunti i bastimenti della Persia e dell'Etiopia, e arrivavano anche alla Cina.³

Diminuita l'intensità del fanatismo religioso, e delle sue esclusioni, Harun-al-Rascid mandò ambasciatori all'Imperatore della Cina come fece anche con Carlo Magno. Fra l'impero Arabo e la Cina si stabilirono relazioni regolari per mare, e Canton divenne un

¹ CONS, *Op. cit.*, vol. I, pag. 98-99.

² CONS, *Op. cit.*, I, pag. 100-102.

³ HEYD, I, pag. 27-30.

mercato dove avevano preso stanza non pochi arabi per vendere i prodotti del loro vasto impero, di tutte le contrade con le quali erano in rapporti e di quelle visitate dai loro bastimenti.

Gli Arabi acquistavano nella Cina seterie, porcellane, oggetti scolpiti in avorio o in legno, carta, e prodotti tipici del paese, che i bastimenti cinesi portavano anch'essi direttamente a Aden e Basora, insieme alla canfora e al legno di sandalo delle isole della Sonda, come le barche indiane vi portavano le perle, le noci moscate e la cannella di Ceylan.¹ Oltre a queste relazioni per mare, erano intense anche quelle per via di terra, e le carovane dell'Asia centrale giungevano a Bagdad attraversando Boccara e la Persia.

Però verso l'anno 875 le relazioni dirette tra l'Arabia e la Cina furono interrotte da un'insurrezione scoppiata nel settentrione dell'impero Celeste. Allora per qualche tempo gli Arabi stabilirono l'emporio dei loro traffici con la Cina nella penisola di Malacca, a Kalah, che prima non era se non una stazione intermedia sulla via verso le coste del Pacifico. Quella città divenne anche la meta dei mercanti cinesi. Di là gli Arabi portavano i prodotti asiatici a Itil (ora Astracan) dove, nei secoli IX e X, si concentravano le derrate dell'Asia e anche dell'Africa. Da Itil erano poi portati a Kiew, alla cui fiera i popoli settentrionali scambiavano i prodotti loro con quelli dell'Oriente e di Costantinopoli.²

Il predominio degli Arabi durò fino al chiudersi del secolo XI; alla fine di esso avevano ormai perduto l'impero del mare, continuamente assaliti da tutte le parti dalle nazioni cristiane.

D'altra parte col tempo il commercio fu trascurato anche dai Bizantini, i quali con speciali trattati largirono ai Veneziani, ai Genovesi, ai Pisani e agli Amalfitani concessioni che venivano ad assicurare a queste nostre città la supremazia commerciale nel Mediterraneo o nel Levante.

Quando le nazioni cristiane si collegarono per cacciare gli infedeli dalla Terra Santa, le nostre città avevano raccolto nelle loro mani tutto il commercio, e a Costantinopoli possedevano terreni, magazzini, e interi quartieri.

Gli sguardi del mondo continuarono così ad essere rivolti alla capitale dell'impero, grande emporio dei prodotti orientali.

Dalla fine del secolo XI quando avvenne la prima crociata (1091) a quella del XIII, quando si compì l'ultima (1270), i popoli dell'Occidente si versarono sulla via dell'Asia Minore, fa-

¹ CONS, I, pag. 100-102.

² HEYD, I, pag. 31-32, 61-62; NOËL, I, pag. 149.

cendo scalo a Costantinopoli. Questa città ridivenne allora il maggiore emporio dei prodotti dell'Oriente e dell'Occidente, che pervenivano ad essa dalle contrade più lontane e per diverse vie: da Ceylan, tuttora centro del commercio marittimo d'Oriente, per le vie dell'Arabia e della Siria, della Persia e dell'India, per il mare Caspio e il mar Nero. La grande metropoli divise così con le città marittime del Mediterraneo l'impero commerciale del mondo, fino al giorno che la sua caduta sotto gli assalti ripetuti dei Turchi e la scoperta d'una nuova strada all'Oriente vennero a portare un colpo fatale alla sua potenza, e mutarono il corso dei suoi destini.¹

Le crociate ebbero una grande azione sulla costituzione politica, sociale ed economica degli Stati d'Europa, ne modificarono la letteratura, la legislazione, i costumi. Inoltre diedero un impulso decisivo al movimento commerciale. Esse furono senza dubbio anche l'avvenimento economico più importante del medio evo, quello che ne riassume con più evidenza lo spirito anche sotto l'aspetto sociale. Infatti spinsero l'Europa verso l'Oriente, non solo per impulsi religiosi, ma anche per ragioni dipendenti dal malessere economico, e per prevenire il pericolo di veder chiuse le piazze della Siria, dell'Egitto e dell'impero bizantino ai bastimenti delle città marinare italiane e francesi.

Dietro ai credenti che correvano alla conquista del Santo Sepolcro si precipitavano gli uomini d'affari, i negozianti, e così il commercio nella Siria prese un grande sviluppo. I rapporti con l'Oriente fecero poi apprendere ai popoli occidentali nuove arti e stringere relazioni commerciali dirette con quei paesi.

Le città marinare istituirono in Oriente fondaci e diedero origine ai consoli. I negozianti europei andavano essi stessi a cercare a Damasco, a Aleppo, a San Giovanni d'Acari, che a quest'epoca erano gli empori del commercio della Siria con l'Asia centrale, le merci provenienti dall'interno dell'Asia.

A questi traffici dell'Oriente, l'Egitto prendeva anch'esso una parte considerevole. Alessandria continuava ad essere una grande città commerciale. Però le navi provenienti dalle Indie e dalla Cina, essendo di tonnellaggio più grosso, non osavano affrontare la traversata del mar Rosso, riputata pericolosa per i bastimenti non leggeri, e così si fermavano a Aden, dove scaricavano i loro prodotti e là prendevano i prodotti europei ed egiziani diretti all'Oriente. Bastimenti più leggeri caricavano i prodotti

¹ NOËL, I, pag. 151-152; HEYD, I, pag. 164.

asiatici e li portavano fino a Aidab nell'alto Egitto. Di là a dorso di cammello si crede generalmente che fossero portati, traversando il deserto, a Kous (l'antica Apollinopolis parva) sul Nilo, dove su barche scendevano a Damietta o Rosetta, e parte per i rami del Nilo, parte per terra, ad Alessandria.¹ Il viaggio era lungo: soltanto da Aden ad Alessandria richiedeva da quaranta a quarantacinque giorni. Ad ogni modo era sempre più breve e meno oneroso che quello attraverso la Siria, il quale continuava ad essere praticato, ma meno assiduamente che nel passato.

Alessandria conservò in tal modo fino alla fine del secolo XIII gran parte della sua antica attività, e il suo porto era frequentato dai mercanti d'ogni paese d'Europa.²

Non mancavano i commerci anche per via di terra. La strada terrestre, che i prodotti nell'estremo Oriente tenevano al tempo delle Crociate, era la seguente: Da Cambalù (Pechino) per il fiume Giallo andavano fino a Campion (Kant-ciau) poco lontano da quel fiume. Le merci della Cina meridionale da Quinzay (Nanchino), sua capitale, arrivavano anch'esse a Campion. Riunite le derrate in quest'ultima città, venivano condotte a Balxian (Badaksan), dove s'incontravano con le merci delle Indie, che vi arrivavano traversando la valle del Caschemir. Da Balxian continuavano il cammino, attraversando il gran deserto salato, giungevano a Tauris, e di lì a Erzerum.³ A Erzerum si separavano, e parte delle merci era condotta a Trebisonda, altre per Diarbekir e l'Armenia minore a Alessandretta e Aiazzo sul Mediterraneo. Lo scalo di Aiazzo era allora il più importante, e quasi il solo dell'Asia minore ed era divenuto un emporio commerciale di prim'ordine.⁴

Del movimento di scambi promosso dalle crociate approfittarono in modo speciale Venezia, Genova e Pisa, le quali ebbero durante quel periodo eroico, e per quasi due secoli dopo, il monopolio commerciale del mondo.

Fin dal nono secolo Venezia era in relazioni marittime e aveva stretto trattati con tutti i paesi del Mediterraneo, e compiva il commercio tra il Levante e il Ponente. Nel decimo, conquistata l'Istria e la Dalmazia, e divenuta padrona assoluta dell'Adriatico, aveva ottenuto grandi immunità nell'impero bizantino.

Al tempo delle Crociate, Venezia, già potente e ricca, giunse a

¹ NOËL, I, pag. 152-156; HEYD, I, pag. 165; II, pag. 58-59.

² NOËL, I, pag. 156-157.

³ Cfr. S. L. PERUZZI, *Storia del commercio e dei banchieri di Firenze*; Firenze, Cellini, 1868, pag. 298 e 307-308.

⁴ *Id.*, pag. 299.

una grandezza e a uno splendore eccezionale. Con i suoi bastimenti trasportava i crociati in Terrasanta, li forniva di provvigioni, e ne sorreggeva le imprese con le sue navi da guerra.

Questi servigi le venivano retribuiti con somme di denaro e con privilegi commerciali. Nel 1108 ottenne una parte del sobborgo di Pera e la franchigia d'ogni diritto fiscale sul territorio dell'impero d'Oriente; nel 1122 ebbe un terzo della città di Tiro. Con la presa di Costantinopoli poi allargò di molto i suoi domini diventando padrona della Morea, di parecchi porti sull'Ionio e sull'Egeo, e della più parte delle isole dell'Arcipelago, talchè ben poteva il doge farsi salutare signore della quarta parte e mezza di tutto l'impero bizantino.

Nel 1268 Venezia si faceva concedere da Luigi IX, oltre che un compenso per il trasporto delle sue truppe in Siria, il diritto di stabilire fondaci in tutti i luoghi dei quali egli avrebbe fatta la conquista.

Queste concessioni assicurarono a Venezia l'impero dei mari, e la fecero per tre secoli il centro del movimento europeo e dei commerci orientali. In Oriente Venezia esportava drappi di seta, panni di lana, vetrerie, mosaici, merletti, armi, oreficerie, saponi, cera, cuoi, zuccheri, carta, prodotti farmaceutici. Così provvedeva al carico di esportazione della sua marina, la quale al ritorno recava in Europa i prodotti più ricchi d'Oriente.¹

Per meglio penetrare su tutti i mercati del globo, Venezia aveva stabilito numerosi fondaci nei punti più adatti del Mediterraneo e del mar Nero: a Alessandria, a Tiro, a Beryto (oggi Beirut), a Tolemaide, a Costantinopoli, a Andrinopoli, a Salonicco; a Tana, Lazi, Nicopoli sul mar Nero; a Eraclea, Egos-Potamos, Radosto e Nicomedia, nel bacino della Propontide; a Sesto, Abido e Gallipoli, nello stretto dei Dardanelli; a Egina, Argo, Megalopoli, Morone, Corone, Metone nel Pelopponeso; a Patrasso, nelle isole di Scio, Tenedo, e Negroponte, a Candia e a Cipro. Finalmente esercitava una specie di protettorato sulle isole di Lemno, Scopolo, Paro, Nio, Melo, Nasso, Tino, Andro, Micone e Stampalia e penetrava fino ad Astrakan.

Tutti questi paesi, alimentati dal commercio di Venezia, portavano il loro contributo alla corrente di affari di cui essa era il centro, e nei due secoli, che seguirono le crociate, questa corrente fu

¹ NOËL, I, pag. 170-177; AMAT, pag. 79; MARINELLI, *Venezia nella storia della geografia cartografica ed esploratrice*, discorso, negli "Atti dell'Istituto Veneto", 1888-89, vol. VII, parte II, pag. 936-939.

prodigiosa. Il doge Mocenigo calcolava al principio del secolo XV che il valore ne salisse a ben dieci milioni di zecchini. Venezia divenuta l'emporio d'ogni sorta di prodotti, aveva lo scettro commerciale del mondo, vedeva circolare nel suo porto e sulle sue piazze una popolazione cosmopolita che vi possedeva le proprie *logge* o fondaci, i propri quartieri e vi intrecciava una fitta rete di scambi.¹

Gli approvvigionamenti di Venezia provenivano da tutti paesi allora conosciuti. L'Egitto, che era una delle sorgenti più ricche del suo traffico, trasmetteva ad essa i prodotti delle Indie, della Cina e dell'Arabia; Cipro il cotone, il grano, lo zucchero, le piante aromatiche, il rame e le stoffe; Beirut, l'Asia minore, Bisanzio e il Peloponneso le offrivano i tessuti di Aleppo e Damasco, della Persia e dell'alta Asia; i paesi del mar d'Azof e del mar Nero le mandavano le pelli e i metalli; e il Magreb il grano, la cera, le lane e i cuoi.

In cambio Venezia esportava in Mauritania e in Egitto chincaglierie, lavori di legno e larghe quantità di vetrerie comuni, e trasportava in tutto il Levante i prodotti delle manifatture dell'Occidente, che i suoi bastimenti andavano a prendere dai mercati più diversi e più lontani.²

Ben poteva la Repubblica di San Marco compiere questo enorme traffico, possedendo una flotta mercantile che nel secolo XV era composta di 3000 bastimenti da 10 a 100 tonnellate di stazza, e di 300 navi di 700 tonnellate in media, senza computare le centinaia di battelli di minore importanza, con un equipaggio complessivo di 25 000 uomini. Questa marina, ripartita nei vari porti del Mediterraneo e del mar Nero, era protetta da 45 galere con a bordo 11 mila armati. Se ai naviganti si aggiungono 3000 costruttori e 3000 calafati, impiegati nell'arsenale e sul porto, si trova che in quei tempi a Venezia 42 000 persone erano occupate esclusivamente nella navigazione o nelle arti marittime.³

Nè questo naviglio, grandissimo per allora, era usato senza alcuna disciplina. Lo spirito pratico degli uomini di Stato veneziani aveva compreso l'importanza e il vantaggio che la marina poteva trarre da servizi regolari di navigazione. Oltre alle navi private intente a portare le merci per conto loro, la repubblica inviava ogni anno nei principali porti d'Europa e d'Oriente venti a trenta *galee del traffico*, di mille a duemila tonnellate ciascuna, con un carico

¹ NOËL, I, pag. 177-178.

² NOËL, I, pag. 180; HEYD, I, 378-384.

³ NOËL, I, pag. 181-182.

del valore di non meno di centomila ducati. Queste navi erano ripartite in varie flottiglie, ed erano protette da galere armate. Una flotta andava nel mar Nero, una in Soria, una in Egitto, la quarta in Fiandra, toccando Tripoli, l'isola di Gerba, Tunisi, Algeri, Orano, Tangeri. La flotta del mar Nero si divideva in tre squadre: una costeggiava il Peloponneso, per vendere a Costantinopoli le merci di Venezia e della Grecia; la seconda si dirigeva a Sinope e Trebisonda nel mar Nero, caricando le produzioni asiatiche provenienti dal Phasi e dalla Cina; la terza entrava nel mar d'Azof e nei porti di Caffa, trasportando pesci, grano, pelli.¹

Mentre così Venezia diventava la regina dei mari, e le sue navi compievano i traffici tra l'Oriente e l'Occidente, un illustre suo figlio, che l'Humboldt non esitava a chiamare sommo tra i viaggiatori terrestri di tutti i tempi, additava il modo di giungere all'estremità orientali del mondo per via di terra.

Con un ardire che sembra incredibile anche ai nostri giorni, Marco Polo entrò nell'Asia minore, spingendosi nell'Armenia, di là per l'Ararat al Curdistan, visitò Bagdad e Ormuz, percorse la Persia, il deserto salato, giunse a Balk, emporio del commercio dell'Asia centrale; lungo le montagne del Badaksan e il Caschemir, arrivò alla catena del Beloor-tag, vide le città tartare di Jarkand e Caschgar, e traversando tutto il Catai (Cina settentrionale) giunse a Cambalù (Pechino). Visitò poi il Mangi (Cina meridionale), arrivando a Quinzai (Nanchino). Dalla Cina passò nell'arcipelago Indiano e visitò Sumatra, toccò le coste del Coromandel e del Malabar e tornò in Europa per il mar Rosso.

Così alla fine del secolo XIII, grazie al racconto di Marco Polo, l'Estremo Oriente fu svelato all'Europa, che fino allora aveva avute con esso soltanto relazioni indirette. Il grande viaggiatore lo fece conoscere qual'era veramente, e offrì intorno ad esso informazioni ben più larghe di quelle vaghe e superficiali, che s'erano avute fino a quel tempo.

Anche Genova aveva ottenuto dagli imperatori bizantini privilegi commerciali e l'autorizzazione a tener fondaci in vari punti dell'impero. Queste concessioni risalgono ai tempi precedenti alle Crociate. Dopo quel grande rivolgimento, i Genovesi ebbero per due secoli la supremazia nella navigazione del mar Nero, dove tenevano case commerciali a Tana, a Caffa (da essi costruita) e su altri punti della Tauride, a Samastro e a Trebisonda. Genova

¹ CANTÙ, *Storia Universale*, Torino, Unione tip.ed., 1888, vol. VI, pag. 819
NOËL, I, pag. 182-188.

aveva inoltre stabilimenti e teneva consoli a San Giovanni d'Acridi, a Tiro, a Sidone e in altri punti della Siria.

Per il mar Nero e il Caspio, la Repubblica di San Giorgio riceveva le merci dall'India e dalla Persia, e ne inviava in quei paesi. Ebbe così occasione di annodare relazioni e stipulare convenzioni commerciali con i re d'Armenia e coi Khan tartari, con i quali era in continui rapporti. Con l'Egitto le relazioni erano anche più strette, e quel paese formava il centro dei suoi traffici. Nè mancarono anche rapporti diretti dei mercanti liguri con l'India e con la Cina.¹

Parimenti Pisa all'epoca delle crociate frequentava gli scali della Siria e dell'Egitto, e aveva fondaci a Antiochia, a Tiro, a Giaffa, a San Giovanni d'Acridi, come pure a Tripoli, a Costantinopoli e nel Mar Nero.

Anche Firenze teneva nel secolo XIII case di commercio su quasi tutte le coste del Mediterraneo, sebbene non avesse marina propria, e fosse costretta a ricorrere per le sue esportazioni alle navi di Venezia, Pisa e Genova. Allargatisi poi i traffici, sentì più vivamente la mancanza d'un porto di mare e di un proprio naviglio per lo smercio dei suoi prodotti.² Nel secolo XV però Firenze ebbe una marina, e fondò stabilimenti in Siria, in Egitto, nella Tunisia, nella Morea, a Cipro e nell'Armenia.

Amalfi precedette Venezia e Genova nell'ottenere privilegi nel Levante. Le concessioni fatte a suo favore dagli imperatori bizantini risalgono infatti al secolo XII. Ancona pure ebbe relazioni con l'Oriente e tenne un consolato a San Giovanni d'Acridi durante le crociate.

Anche città marittime non italiane presero parte attiva al movimento provocato dalle crociate — basti ricordare Marsiglia, Narbona e Montpellier — e n'ebbero esse pure vantaggi e concessioni. Ma i loro traffici furono ben lontani dall'importanza di quelli delle città italiane. E così fu povera anche l'importanza politica di quelle città, mentre invece Venezia e Firenze, come riconosceva un valoroso scrittore francese,³ per centocinquanta anni ebbero una assoluta preponderanza tra le nazioni europee, e imposero le loro leggi e i loro voleri a due terzi d'Europa, all'Africa settentrionale e all'Asia.

Padrone indisputate del Mediterraneo, allora veramente lago

¹ Noël, I, pag. 186-190.

² S. L. PERUZZI, *Op. cit.*, pag. 296 e 502.

³ Noël, I, pag. 305.

italiano, le nostre repubbliche s'erano aperte per parecchie vie, ma specialmente attraverso alla Siria, il passo all'Oriente. Quando, però, dopo la celebre battaglia di Hittin, perduta dai cristiani il 5 luglio 1187 contro Saladino, questi occupò Gerusalemme e riprese a poco a poco le città della Siria, le comunicazioni con l'Oriente caddero in gran parte in mano degli infedeli. Ci restava tuttavia San Giovanni d'Acri, ultimo baluardo della potenza italiana in Palestina, che divenne il centro del nostro traffico nell'Asia Minore. Ma fu traffico limitato alle coste. E anche questo finì un secolo dopo, quando il 18 maggio 1291 San Giovanni cadde insieme a quanto era rimasto nel Regno cristiano di Gerusalemme. Così ebbe fine il commercio attraverso la Siria e nella Siria.

Rimanevano le vie dell'Armenia minore. Dal porto di Ajazzo, che nei secoli XIII e XIV fu l'emporio dei prodotti europei, per Bagdad (dove i Tartari, padroni dell'antico califfato, accoglievano con benevolenza i commercianti europei) per l'Eufrate, il Tigri e il golfo Persico oppure per Boccara e Samarcanda, si scambiavano prodotti con l'India e la Cina.¹ Ma anche l'Armenia cadde nel 1375 in potere dei sultani d'Egitto, e così anche quel passaggio fu precluso ai nostri commerci.

Il commercio orientale si rifugiò allora a Cipro. La caduta di San Giovanni d'Acri fu il punto di partenza d'una prosperità prodigiosa per quell'isola, dove i Genovesi, i Veneziani, i Pisani e i mercanti di Barcellona trasportarono i loro stabilimenti, disertando quelli che tenevano sulle coste della Siria, o riunendoli con quelli che già possedevano nell'isola.

Cipro, al sicuro, per allora, dalle incursioni mussulmane, alla fine del secolo XIII, e soprattutto al principio del XIV, fu il centro naturale di approvvigionamento delle nazioni occidentali che trafficavano col Levante, per i prodotti dell'India e dell'Arabia, che venivano per la via dell'Egitto e della Siria, nel tempo stesso che Costantinopoli raccoglieva i commerci del mar Nero, e dell'interno dell'Asia.²

Famagosta divenne presto, e rimase durante buona parte dei secoli XIV e XV, la più ricca e fiorente città dell'Oriente. Sul suo mercato affluivano tutti i prodotti che nei tempi precedenti si andavano a caricare nella Siria e nell'Egitto, e il suo porto era frequentato da navi e da mercanti di tutte le nazioni.³ Tra Fama-

¹ HEYD, II, pag. 74-75 e 221-222.

² NOEL, I, pag. 157-158, 160-161.

³ *Id.*, pag. 158-159; HEYD, I, pag. 359-365; II, pag. 3-23.

gosta e le coste della Siria correvano attivi scambi. Infatti anche a Damasco e ad Aleppo si portavano i prodotti orientali per il golfo Persico e Bagdad, oppure interamente per via di terra attraverso la Persia e la Mesopotamia.¹

La floridezza di Cipro non distolse dal pensare anche a ristabilire relazioni commerciali con l'Oriente per la via di terra, rimessa in onore dai viaggi di Marco Polo. Dal mar Nero, dove numerose e fiorenti erano le colonie italiane, girando il Caspio a settentrione, per la valle dell'Amu Daria e per Cabul si arrivava all'India, e per la valle del Sir in Cina. Era l'antica strada di Samarcanda, la strada delle carovane, che per lungo tempo aveva servito alle relazioni commerciali dei popoli antichi e a quelle fra l'impero bizantino e l'Asia meridionale e orientale.² Parimenti attraversando l'impero di Trebisonda, per Erzerum, l'Eufrate e il Tigri si sboccava sul Golfo Persico. Ma ben presto queste vie furono chiuse alle nostre repubbliche.

La rivalità tra le città italiane cagionò la rovina delle colonie, che esse avevano stabilite, e con esse la inevitabile decadenza dei commerci, di cui quelle erano alimento e sostegno, e della stessa madrepatria. Favorite da queste discordie, le orde mussulmane poterono avanzarsi di vittoria in vittoria, e issare il 29 maggio 1453 la mezzaluna su Santa Sofia.

Impadronendosi di Costantinopoli, Maometto II si rendeva arbitro del commercio e delle vie dei traffici tra l'Occidente e l'Oriente. Così la chiave dell'Oriente cadeva in mano ai peggiori nemici dei progressi e della civiltà dei popoli cristiani, e dei nemici per cieco fanatismo religioso dei commerci e dell'industria.³

Fermati nelle loro conquiste sul continente d'Europa, i Turchi si gettarono sui Veneziani e sui Genovesi, spogliandoli a poco a poco dei loro possedimenti commerciali. Era evidente che, caduto il Bosforo in mano dei Turchi, le comunicazioni col mar Nero sarebbero state interrotte, e le colonie italiane in quel mare perdute senza rimedio. Infatti erano scorsi appena ventitre anni dopo la presa dell'antica metropoli, e già i Turchi avevano occupati tutti gli stabilimenti genovesi sul mar Nero: gli Italiani restarono così esclusi da quel mare.

Con la caduta dell'impero bizantino, e con l'occupazione mussulmana dell'Asia Minore, il commercio con l'Oriente subì un gra-

¹ HEYD, II, pag. 60-61.

² *Id.*, II, pag. 176, 189, 225-232, 376, 505-506.

³ NOËL, I, pag. 305-307.

vissimo colpo. Le necessità della vita ebbero poi il sopravvento e tra le città mediterranee e i nuovi signori del Levante si venne a patti. Venezia ne aveva già dato l'esempio, accordandosi con i sultani d'Egitto, e andando a prendere ad Alessandria i prodotti orientali che vi erano recati dai porti del mar Rosso.¹ Ma erano commerci scarsi e contrastati. Assunse invece qualche importanza, nella seconda metà del secolo XV, il traffico per via di terra attraverso le regioni del settentrione.

La lega anseatica, che non aveva trascurati nei tempi precedenti i commerci del Levante, era allora nel suo fiore. Mercè sua la Russia divenne per qualche tempo la strada delle derrate dell'Asia centrale dirette all'Europa, e Novogorod un importante deposito dei prodotti orientali.²

Ma quella lunga e difficile via di terra non era certamente di molta soddisfazione. Chiuse d'altronde tutte le altre, per l'espansione della mezzaluna, le nazioni meridionali d'Europa furono spinte a trovare il modo di assicurarsi nuovamente i traffici con l'Oriente, cercando vie del tutto nuove. A questo intento si attese negli ultimi anni del secolo XV. Ma, pur troppo, non per opera delle nostre città marinare, convinte che il Mediterraneo sarebbe rimasto sempre l'unica via commerciale del mondo, e riluttanti ad allontanarsene.

E la nuova via, già tentata dai genovesi Vivaldi più di due secoli prima,³ già segnata sul mappamondo di fra Mauro trent'anni innanzi, non tardò ad essere percorsa. Se il genio di Colombo trovò un nuovo mondo invece che le Indie, navigando per la via d'Occidente, la pertinacia di Vasco di Gama, navigando verso mezzodì, per la via del Capo di Buona Speranza giunse il 18 maggio 1498 a Calicut sulla costa del Malabar.

Al giungere di questa notizia a Venezia — scrive il Priuli — tutta la città se ne risentì grandemente e rimase stupefatta e i più sapienti la tennero per la peggior nuova che giunger potesse mai.⁴ Imperciocchè riconoscendosi essere Venezia pervenuta a sì alto grado di riputazione e di ricchezza solo pel commercio del mare e per la navigazione, onde conducevasi ogni anno grande quantità di spezie, che i forestieri concorrevano poi ad acquistare,

¹ HEYD, II, pag. 443 e segg.

² NOËL, I, pag. 242, 268-269; HEYD, II, pag. 508.

³ AMAT, pag. 80.

⁴ Il PRIULI stesso disse altrove con frase efficace, che questo era il maggior colpo che la Repubblica potesse ricevere, "dal perdere la libertade in fuori".

e per la presenza loro e per il traffico recavano utilidade immensa, ora per questo nuovo viaggio le spezie sarebbero dalle Indie condotte a Lisbona, ove ungheresi, tedeschi, fiamminghi, francesi si recherebbero ad acquistarle, potendo colà averle più a buon mercato. E ciò perchè le spezie che venivano a Venezia, passavano per tutta la Soria e pei paesi del Soldano, pagando in ogni luogo esorbitanti dazi, onde al loro giungere a Venezia si trovavano essere aggravate di tanto, che ciò che in origine valeva un ducato erasi alzato fino a ducati sessanta ed anche cento. Dalle quali angarie andando esente il viaggio per mare, ne avveniva che il Portogallo poteva darle a molto minor prezzo. E mentre i più saggi ciò vedevano, altri si ostinavano nel non prestar fede alla notizia, ed altri ancora dicevano che il re di Portogallo non avrebbe potuto continuare questa navigazione di Calicut, poichè di tredici caravelle che vi aveva spedite, sole sei erano tornate salve, che il danno avrebbe ad essere maggiore dell'utilità, e che non si troverebbero così facilmente uomini che acconsentissero ad esporre la loro vita in sì lunga e pericolosa navigazione; che il soldano di Alessandria vedendosi mancare un sì bel profitto pel passaggio chè le spezie facevano per le sue terre, vi avrebbe provveduto; e come suole spesso avvenire, cercavasi trovar fuori ragioni ad appoggio della propria opinione, rifuggendo dal prestar ascolto e fede a quanto vien raccontato di cosa che torni a proprio danno.¹

Infatti da principio Venezia non credette all'efficacia commerciale del giro dell'Africa, anzi per qualche tempo i suoi reggitori perdurarono a pensare che non si potesse continuar a tenere quella via.

Ma non tardarono a farsi sentire gli effetti delle nuove scoperte con la diminuzione della vendita delle spezie, e i viaggi a Calicut si ripeterono sempre con maggior vantaggio. Venezia comprese allora la iattura che l'aveva colpita, e considerò con ogni ponderazione e sollecitudine il grave avvenimento. Piuttosto che rendersi tributaria del Portogallo, e inimicarsi il Soldano d'Egitto, mandò a questo ambasciatori per vedere di conservare il commercio sulle antiche vie, mediante patti con i principi indiani.² Nè la

¹ GIROLAMO PRIULI, *Diarii*, pag. 108, presso S. ROMANIN, *Storia documentata di Venezia*, Venezia, Naratowich, 1855, vol. IV, pag. 460-461. Il Diario del PRIULI non è citato in modo completo dal ROMANIN, ma la sostanza è esatta. Cfr. con R. FULIN, *Diari e diaristi veneziani*; Venezia, Visentini, 1881, pag. 155 e segg.

² R. FULIN, *Il Canale di Suez e la Repubblica di Venezia*, (nell' "Archivio Veneto", 1871, vol. II, pag. 189. — V. pure il discorso dello stesso FULIN, *Dell'attitudine di Venezia dinanzi ai grandi viaggi marittimi del secolo XV*, negli "Atti dell'Istituto Veneto", 1880-81, parte II, pag. 1451-1475.

Repubblica trascurò di consigliare al Soldano i modi di far concorrenza ai Portoghesi, ma non è vero, come hanno asserito molti, che gliene abbia somministrato i mezzi.¹ Soltanto si limitò a suggerirgli di scemare le tasse e le angherie sulle merci in transito. Nel tempo stesso istituì la *Giunta delle spezierie* per studiare l'argomento e formulare proposte, e inviò a Lisbona Leonardo da Ca Masser, perchè, sotto l'apparenza di semplice mercante, indagasse come stessero le cose rispetto alla navigazione delle Indie. Dopo aver corso serio pericolo, essendosi sospettato il vero scopo della sua visita, riferì Leonardo alla Repubblica, alla quale nuove relazioni vennero pure inviate da altri ambasciatori sull'importantissimo argomento. Tutte codeste informazioni — scrive il Romanin — continuate anche di poi, ben dimostrano come i Veneziani non cessavano di tener d'occhio l'andamento delle cose d'India, nè, potendo altro, dovettero alfine con trattati cercare d'avvantaggiarsi il meglio possibile; ma già il commercio prendeva altra direzione, le guerre d'Italia vuotavano l'erario, la potenza turca spogliava di mano in mano la Repubblica de' suoi possedimenti d'oltremare, ed essa cominciava a scendere quella china che ridur doveala alla condizione di subalterna fra le Potenze di Europa.²

Parecchi scrittori, tra gli altri il Guicciardini e il Botta, credettero che il decadimento della Repubblica e l'abbandono del Mediterraneo fossero conseguenza immediata e diretta della scoperta della via del Capo e del continente americano. Ma non v'è dubbio che al tempo di queste grandi scoperte il commercio italiano in Oriente era già scaduto di molto, e il Mediterraneo aveva perduta gran parte della sua importanza, come via alle Indie. Certo le scoperte portoghesi affrettarono la decadenza e la resero più grande col portare il movimento marittimo dal Mediterraneo all'Oceano, favorendo così popoli occidentali e facendo pervenire a noi i prodotti orientali da Occidente. Tuttavia, se la mollezza dei costumi, le discordie fra le nostre repubbliche, e la perdita della libertà che ne conseguì, non avessero dato sì forte crollo alla potenza marittima italiana, i commerci con le Indie, anche per le nuove vie marittime, avrebbero potuto essere in gran parte italiani. Ma Genova e Venezia, stanche per l'enorme operosità del passato, non trovarono in sè energia sufficiente per approfittare delle grandi con-

¹ ROMANIN, *Op. cit.*, vol. IV, pag. 461-466. Cfr. HEYD, *Op. cit.*, II, pag. 517 e segg.; G. MARINELLI, *Venezia nella storia della geografia cartografica ed esploratrice*, discorso, negli "Atti dell'Istituto Veneto", 1888-89, parte II, pag. 970-971.

² *Op. cit.*, IV, pag. 466.

quiste della navigazione che aprivano, a popoli giovanilmente audaci, nuovi e più larghi orizzonti. Così il commercio d'Oriente passò a nazioni più ardite, più industrie e meglio giovate anche dalla posizione geografica, e con l'egemonia commerciale passò ad esse anche il predominio politico.

Del resto, scoperta la via del Capo, non v'è dubbio che il commercio con l'Asia si sarebbe avviato per la nuova strada, anche se avessero continuato a restare accessibili le vie di terra, perchè straordinariamente più facile, di più breve durata e più economico era il viaggio per mare, sebbene fosse tanto indiretto e tanto più lungo il cammino. Uno dei principali pregi della via è la continuità, e bastava il breve istmo di Suez per interrompere il viaggio per acqua.

Ma Venezia, che era stata fino allora dominatrice degli scambi fra l'Europa e l'Asia, e conservava ancora così vivo ricordo della potenza passata, e tanta sapienza, non poteva così facilmente rassegnarsi a perdere il traffico d'Oriente, fondamento d'ogni sua fortuna. Pochi anni erano bastati a persuadere che quegli scambi avevano ormai mutato via.

Il Priuli ricorda infatti che nel febbraio 1504 le galee da Alessandria ritornarono in patria vuote, "cosa non mai vista", e nel mese seguente quelle di Beirut tornarono anch'esse senza carico, con grande sgomento dei mercanti veneziani.

Nè si poteva sperare di richiamare i traffici sulla via antica con piccoli espedienti. Quale rimedio efficace a questa triste condizione di cose? Non potendo per ragioni politiche allontanare di troppo il suo naviglio dal Mediterraneo, mandandolo in India per la via del Capo, nè volendo rendersi tributaria del mercato di Lisbona, Venezia pensò di parare il colpo, mediante l'apertura di un canale che congiungesse direttamente il Mediterraneo e il mar Rosso.

È certo ormai che il Consiglio dei Dieci, fin dal 1504 almeno, pensava a quest'opera degna veramente del nome e della gloria di Venezia.¹ Ma poi non potè persistere nell'alto concepimento, distratto da altri gravissimi pensieri, i quali, più che la tutela della prosperità, riguardavano quella della stessa incolumità della Repubblica.

¹ V. FULIN, *Il Canale di Suez, ecc.*, nell' "Archivio Veneto", 1871, vol. II, pag. 175-199. Ottant'anni prima il disegno d'un canale era stato studiato anche in Germania, e pare che nella biblioteca ducale di Weimar ne esista un piano con la data del 1424. (GUILLEMIN, *Op. cit.*, pag. 170).

Intanto i fratelli Caboto e Giovanni Verazzani cercavano una via all'India e all'Estremo Oriente per nord-ovest, ma i loro tentativi erano condannati a non riuscire.

Poco dopo che Venezia aveva pensato al canale, intorno al 1520, un viaggiatore genovese, messer Paolo Centurione, tentò invece di aprire una via ai traffici con l'Oriente per terra. Incoraggiato da Leone X, propose a Basilio IV, granduca di Moscovia, di fare di Calicut il mercato dei prodotti orientali, e non potendosi tenere la via del mar Nero, nè quella dell'Egitto, caduto anch'esso nel 1817, in potere dei Turchi, suggeriva di portarli da quell'emporio asiatico all'Indo e poi per l'Afganistan all'Oxus e al Caspio, dal quale risalendo il Volga, l'Oka e la Moscovia sarebbero arrivati a Mosca, che sarebbe così diventata l'emporio dei prodotti asiatici in Europa. Ma il disegno non ebbe buona accoglienza.¹

Si tornò invece all'idea del canale, e pochi anni dopo (intorno al 1530) i sultani ottomani ripresero il disegno di scavare l'antica fossa tra il Nilo e il mar Rosso, e vi tornarono a pensare ancora nel 1586, ma sempre senza effetto.²

Non molti anni dopo (nel 1629) anche Luigi XIII si adoperò per ricondurre il commercio orientale alla via di terra, attraverso il Caspio e la Russia, essendo in quei tempi pericolosa la navigazione del Mediterraneo.³ Ed ebbe l'assentimento d'altre nazioni, e principalmente della Russia. Ma l'idea non maturò neppure quando fu raccolta, qualche anno appresso dal duca di Schleswig-Holstein.

Anche Luigi XIV, per consiglio di Colbert, coltivò lo stesso pensiero e mandò ambascierie ai paesi asiatici e a Costantinopoli per ristabilire le antiche relazioni di traffici per l'Egitto e il mar Rosso. Ma la Turchia si schermì dal far buon viso a questa proposta, adducendo come pretesto motivi d'indole religiosa.⁴

Anche sul disegno del canale tra i due mari fu richiamata l'attenzione del gran re dal Leibniz, il quale glielo raccomandava come impresa degna della sua potenza.

Intanto anche il Girardin, ambasciatore di Francia a Costantinopoli indicava nel 1685 al Governo turco la possibilità di stabilire un canale che congiungesse il mar Rosso col Mediterraneo⁵ e il Maillet, console generale francese in Egitto, in un rapporto del

¹ HEYD, II, pag. 507-508; AMAT, pag. 87-88.

² G. COEN, *Le grandi strade del commercio internazionale, proposte fino dal secolo XVI*; Livorno, Vigo, 1888, pag. 79-90.

³ NOËL, II, pag. 208-215.

⁴ NOËL, II, pag. 215-220.

⁵ *Id.*, I, pag. 220-221.

1698 accennava a sua volta a quel disegno, rilevando i vantaggi dell'impresa, e dimostrando l'esagerazione dell'antico pregiudizio sulla poca navigabilità del mar Rosso. Ma anche questa volta il Governo ottomano colorì i suoi timori con scrupoli religiosi.¹ Nè la cosa ebbe diverso effetto quando il marchese d'Argenson, ministro di Luigi XV, ne fece oggetto di studio. La Francia riuscì soltanto ad ottenere molti anni dopo, nel 1785, il libero passaggio dei suoi mercanti per l'istmo di Suez.²

Malgrado il cambiamento prodigioso che la scoperta della via del Capo aveva introdotto nei rapporti con l'Oriente, e malgrado questi tentativi infruttuosi, il Mediterraneo non aveva cessato del tutto di servire di legame tra le contrade dell'Asia orientale e l'Europa. E si ripresero da Venezia e da Genova, sebbene entro limiti piuttosto ristretti, le relazioni con l'India per terra.

Alla fine del secolo XVI erano abbastanza copiose le derrate che dall'India, per la Persia e i domini della Turchia, venivano a Spalato, dove Venezia aveva fatto erigere una dogana. Ma questo traffico dipendeva dalle pacifiche relazioni con la Turchia, la quale ad ogni sentore di guerra lo interrompeva, come avvenne per sempre al tempo della guerra di Candia.

Alla metà del secolo XVII anche Genova si studiò di costituire una Compagnia per il commercio delle Indie Orientali.³ Nei primi anni del secolo XVIII, poi, Venezia ritentò di aprire la via di terra per la Persia e l'India, ma trattò inutilmente a questo scopo con lo Scià e con l'imperatore di Russia. E alla fine di quel secolo il marchese di Wellesley, e più tardi anche altri, pensarono a stabilire le relazioni con l'India per la valle dell'Eufrate e il Golfo Persico; ma furono idee che rimasero senza attuazione.

Ormai il traffico con l'Oriente non poteva più esser ricondotto al Mediterraneo per le vie terrestri. Ben lo comprese il generale Bonaparte, il quale nell'indurre il Direttorio alla spedizione d'Egitto, lo faceva deliberare, tra l'altro, il taglio dell'istmo e la riunione dei due mari, e l'attuazione di tutte le misure necessarie per assicurare il libero ed esclusivo possesso del mar Rosso alla Repubblica francese, cacciandone gl'inglesi.⁴ Tra le ragioni addotte in favore di quest'opera v'era anche quella della necessità di aprire alla

¹ *Id.*, pag. 223-225.

² *Id.*, pag. 227.

³ *AMAT*, pag. 110-112.

I canale fu propugnato anche dal VOLTAIRE (*Essai sur les mœurs*), ma limitandosi al ripristinamento dell'antico canale indiretto.

Repubblica una via sicura alle Indie, per combattervi la grande rivale, essendosi resa difficile la via del Capo, dopo che di questo s'era appunto impadronita l'Inghilterra. Non dimentico, pur in mezzo alle vicende guerresche, del nobile disegno, il grande capitano visitò le vestigia dell'antico canale negli ultimi giorni del 1798 e nei primi del 1799.

Nè al suo genio veniva meno in quest'opera il consiglio della scienza, perchè con lui era sbarcata in Egitto una numerosa schiera d'uomini illustri, pieni anch'essi del desiderio di compiere grandi cose. Lepère e altri scienziati si posero subito all'opera per livellare la superficie dell'istmo, ma sventuratamente si credette di aver trovato che l'altezza delle acque del mar Rosso superava di quasi dieci metri quella del Mediterraneo. E si temette che i terreni bassi del litorale mediterraneo potessero esser inondati dalle acque del mar Rosso, per la via che ad esse si sarebbe aperta. Così si rinunziò a proporre lo scavo d'un canale marittimo diretto.¹

Invece, riprendendo il disegno dei Faraoni, il Lepère propose la costruzione d'un canale di 4 a 5 metri di profondità, che andasse dal Cairo a Suez in quattro tratti, ciascuno con livello diverso, due dei quali riempiti dell'acqua dolce del Nilo e due d'acqua salsa del mar Rosso. Questo canale doveva essere completato da una via navigabile scavata dal principio del Delta al porto di Alessandria. Il canale proposto dal Lepère era utilizzabile soltanto dalle barche del Nilo e non avrebbe potuto servire al traffico da mare a mare se non durante le piene del fiume.

Il soggiorno dei Francesi in Egitto fu troppo breve perchè si potesse dar mano ai lavori, ma il disegno di separare l'Africa dall'Asia con un nuovo Bosforo non doveva essere abbandonato più, e anche molte delle ricerche compiute allora dagli scienziati francesi servirono per gli studi ulteriori.

L'idea del canale diventò perfino il dogma d'una nuova religione, avendola i Sansimoniani fatta oggetto della loro propaganda. Dal 1825 ne parlarono nei loro giornali, e quando molti di essi do-

¹ Napoleone, però, o non credesse a questa difficoltà, o pensasse che sarebbe stata superata in avvenire, intravvide col suo sguardo d'aquila che l'opera sarebbe stata condotta ad effetto. E quando il Lepère gli presentò il rapporto della Commissione, disse che l'impresa era grande, che non avrebbe potuto compierla lui allora, ma che il Governo turco avrebbe trovato forse nell'esecuzione di quest'opera la sua salvezza e la sua gloria. V. nell'opera di F. DE LESSERS, *Percement de l'isthme de Suez*, Paris, 1854-56, la memoria dal campo di Marea al Pascià d'Egitto, in data 15 novembre 1854. È pubblicata anche nel "Recueil des traités de la Porte Ottomane avec les Puissances étrangères", del barone I. DE TESTA, Paris, Amyot, 1865, vol. II, pag. 83-93.

vettero abbandonare la Francia, lo studio del canale di Suez fu una delle ragioni principali che li spinse verso l'Oriente. Più tardi il sansimonianismo cessò di esistere, ma i suoi antichi seguaci diventarono per la maggior parte potenti nell'industria, e tra essi l'idea del taglio dell'istmo ebbe i più zelanti difensori.¹

Uno di questi fu l'ingegnere Lambert, il quale nel 1836 si fece patrocinatore dell'idea presso Mehemet-Alì, vicere d'Egitto. Nè la mente aperta e intelligente di Mehemet respinse la proposta. Volle però sentire sull'argomento l'opinione di qualche uomo di Stato eminente d'una Potenza che non avesse interesse diretto nel taglio dell'istmo, e si rivolse al principe di Metternich. Avendo questi fatto qualche riserva sulla pratica attuazione del disegno, Mehemet lo sottopose al giudizio di tecnici, i quali espressero parere favorevole. Poco dopo anzi una compagnia olandese si offrì di eseguire il disegno del Lambert. Ma sia perchè questo non piacesse molto, sia perchè Mehemet fu distratto dal pensarvi dalle cure politiche e dalle guerre incessanti, si abbandonò l'idea di attuarlo.

Oltre al pregiudizio del dislivello dei due mari, ne perdurava anche un altro contro il taglio dell'istmo, quello della difficile, anzi quasi impossibile navigazione del mar Rosso con grossi bastimenti. Contro di esso insorse la tenacia del luogotenente della marina inglese Waghorn, il quale con sette anni di ostinati tentativi riuscì a provare con l'evidenza dei fatti (e la carta idrografica del Moresby pubblicata nel 1833-34 lo confermò) la perfetta navigabilità di quel mare, e la preferenza della via di terra attraverso l'istmo a quella del Capo, almeno per la posta, facendo decidere al Parlamento inglese il passaggio della Valigia delle Indie per il mar Rosso e l'Egitto, invece che per la via lunga e dispendiosa del Capo.

Dal 1839 la Valigia percorse la nuova strada, facendo approdo a Suez e percorrendo la via del Cairo e di Alessandria, dapprima a dorso di cammello, poi con la diligenza e finalmente in ferrovia. Da Alessandria veniva allora imbarcata per Marsiglia. Così il viaggio da Bombay a Londra, che prima richiedeva sei settimane, si poté compiere in 22 giorni.

Ma questo percorso, in parte di mare, in parte di terra, se poteva essere prescelto per i viaggiatori, la posta, le somme di denaro e pochi prodotti di gran valore, come la seta, il the, l'indaco, gli oggetti preziosi, non si poteva seguire per le grosse partite di

¹ RECLUS, *Op. cit.*, vol. X, pag. 530-531.

merci. Per queste era sempre preferibile la via marittima del Capo, perchè, sebbene più lunga di quattro o cinquemila miglia, riusciva meno costosa.

Il pensare, con Cesare Correnti,¹ che i commerci, già penetrati bene addentro nell'India e nella Cina, si sarebbero da sè stessi aperta una via dall'Oriente all'Europa, attraverso il continente, per l'Eufrate o per l'Oxus, o per lo stesso mar Rosso e l'istmo di Suez, ci sembra troppo in contraddizione con una legge economica che non si smentisce mai: quella del minimo mezzo. E, infatti, dei numerosi disegni di una via per terra all'Oriente, per la valle dell'Eufrate o per il mar Nero e il Caspio, proposti nella prima metà del secolo XIX, nessuno ebbe fortuna.

La via dell'Atlantico, poi, divenne ancora più economica di quello che non fosse nel passato, per le scoperte del capitano Maury, il quale, indicando le leggi della direzione e dell'intensità dei venti, e delle correnti marine,² rese possibile di sostituire nuovi itinerari marittimi agli antichi, e di abbreviare il tempo dei viaggi per l'Atlantico, pur allungandone il percorso, guadagnando in velocità ben più di quello che si perdeva in distanza. E tutti sanno che il costo dei noli si proporziona alla durata del tragitto, non alla sua lunghezza.³

Senonchè mentre l'illustre scienziato americano rendeva il viaggio più rapido per l'antica via dell'Oceano, e altri studiavano di abbreviare la via di terra, il passaggio della Valigia delle Indie aveva richiamato nuovamente l'attenzione sull'opportunità del taglio dell'istmo.⁴

Nel 1847 si costituì una società che esaminò la possibilità di costruzione del canale. Di essa faceva parte il Talabot, il quale preparava un disegno tecnico, che consisteva in una lunga e difficile via acqua da Alessandria al mar Rosso, simile a quella proposta dal Lepère, con serbatoi e chiuse, per elevare il livello delle acque, un ponte sul Nilo per il rimorchio dei bastimenti, e vari lavori di riparo contro le inondazioni del fiume. Dopo quell'anno furono compiuti nuovi studi da una commissione composta di Stephenson, Talabot e Negrelli, alla quale Talabot presentò il suo piano. Il Negrelli aveva studiato l'argomento fin dal 1840

¹ " Bollettino della Società Geografica ", 1869, fasc. III, pag. 494-495.

² M. F. MAURY, *The physical Geography of the Sea*; London, 1858.

³ V. su questo argomento: DE FOVILLE, *La transformation des moyens de transport* ecc.; Paris, Guillaumin, 1880, pag. 154-156.

⁴ A. GUILLEMIN, *L'Égypte actuelle, son agriculture et le percement de l'isthme de Suez*; Paris, Challamel, 1867, pag. 171.

per suggerimento del Metternich.¹ Prima di tutto si pensò a compiere una nuova livellazione perchè per molti dati si aveva ragione di ritenere erronea quella del Lepère. Questo nuovo rilievo compiuto nel 1847 dal Bourdaloue, tra Suez e Pelusio, mise fuori di dubbio il fatto che, salvo le ineguaglianze cagionate dalle maree, l'altezza media dei due mari presentava soltanto una debole differenza. L'operazione fu rifatta nel 1854, nel 1855 e nel 1856 con risultati quasi identici. Dopo questi accertamenti era chiaro che si poteva pensare senz'altro allo scavo del canale diretto lasciando da parte il disegno del Talabot, come quello presentato parecchi anni dopo dai due Barrault, i quali proponevano anch'essi la costruzione d'un canale da Suez ad Alessandria per il Cairo. Il canale da Suez ad Alessandria avrebbe giovato di certo all'irrigazione del Delta e al traffico locale, ma non altrettanto alla navigazione internazionale. E così il disegno non incontrò favore. Si tornò quindi all'idea del canale diretto, propugnata dal Linant, che da trent'anni dirigeva i lavori di canalizzazione in Egitto, dal Gallice, autore delle fortificazioni di Alessandria, e dal Mongel, ingegnere capo dei ponti e delle strade.

E questa volta l'idea non cessò di tener desti gli animi, finchè non fu messa in atto, secondo il disegno presentato dagli ingegneri Linant e Mongel. L'onore di perseverarvi e di vederne iniziata l'attuazione spettò al figliuolo di Mehemet, Mohammed-Said, grazie all'opera pertinace e all'ardito e avveduto consiglio di Ferdinando de Lesseps.

Certo un forte impulso all'opera gloriosa fu dato dai numerosi scienziati e scrittori che la propugnarono, e una spinta decisiva le venne impressa, sia pure indirettamente, dal Waghorn, al quale giustamente la nobile riconoscenza del Lesseps fece elevare, nel 1869, un ricordo a Port Tewfick, allo sbocco del canale nel mare che fu teatro delle sue gesta.

Ma non ci voleva meno della fede robusta e della forte volontà del grande francese per riuscire nell'intento. Egli aveva appena esposta la sua geniale idea, e ottenuto, il 30 novembre 1854, il firmano che consentiva lo scavo del canale e l'esercizio di esso per 99 anni, che il Governo britannico mise in opera ogni sforzo per impedirne l'attuazione. Intrighi diplomatici, artifici parlamentari, raggiri di borsa, e perfino intimidazioni militari, tutti i mezzi furono sperimentati per mandare a vuoto la grande impresa. Uno

¹ RECLUS, *Op. cit.*, vol. X, pag. 531-535.

dei più accaniti avversari ne fu il Palmerston, il quale la combattè con tutto il vigore della sua eloquenza e con tutta l'autorità della sua potenza politica. Già nel 1856 egli dichiarava alla Camera dei Comuni che il disegno era ineseguibile, e non era altro che una delle numerose insidie tese di tempo in tempo da scaltri impostori alla credulità dei capitalisti sciocchi. Nella seduta della stessa Camera del 14 agosto dell'anno successivo insisteva nel dirlo chimerico, e in quella del 1^o giugno 1858 lo definiva, la più grande truffa che sia stata proposta alla credulità e alla semplicità della gente, e diceva che ormai era affare che dipendeva dal banco di giustizia della Regina.

A questa opposizione violenta, il Palmerston era indotto dal sospetto che col canale si mirasse a staccare l'Egitto dall'impero Ottomano per stabilirvi una preponderanza francese, minacciando così le Indie, e dal timore di perdere il monopolio del commercio con l'Oriente. Il ministro inglese era poi incoraggiato nel suo atteggiamento ostile dall'opinione manifestata da ingegneri veramente illustri. Basti ricordare Roberto Stephenson, il quale aveva dichiarato che il canale non avrebbe potuto esser mai se non un fosso fangoso e stagnante.¹ Invece erano meno ostili alla nuova opera il Gladstone e il Russell, e una parte dell'opinione pubblica inglese, confortata dall'avviso favorevole d'altri tecnici valenti, come l'Hawkshaw.¹

Fortunatamente il Lesseps poté trionfare di tutte le opposizioni. Aperta la sottoscrizione per mettere insieme il capitale necessario il 5 novembre 1858, fu chiusa il 30, essendo state firmate 400 mila azioni da 500 franchi ciascuna. Il 15 dicembre si costituì la Compagnia. E il lunedì di Pasqua, 25 aprile del 1859, il Lesseps inaugurava i lavori in cospetto del Mediterraneo.

Le insidie e le parole amare non cessarono con questo, e si lavorava al canale da sedici mesi, quando il Palmerston alla Camera dei Comuni, il 23 agosto 1860, persisteva ad affermare che l'impresa era uno dei tentativi più solenni di frode dei tempi moderni. È un inganno completo — diceva — dal principio alla fine.

Sebbene il lavoro fosse proseguito alacramente e con buon esito, si continuò a sollevare difficoltà contro di esso, talchè se dopo soli dieci anni il canale era già compiuto, si può ben dire che questa rapidità mirabile fu dovuta non solo ai mezzi potenti offerti dalla moderna meccanica, ma anche alla fermezza del suo grande pro-

¹ Il parere dell'HAWKSHAW è riportato nell' "Encyclopaedia Britannica", Edimburg, Black, 1885, vol. IV, pag. 790-791. Alle difficoltà tecniche addotte da alcuni scienziati britannici diede decisiva risposta anche un illustre ingegnere nostro, PIETRO PALEOCAPA (V. "Rivista contemporanea", del febbraio 1857 e "Bollettino dell'istmo di Suez", del 19 agosto 1857).

motore nel combattere le opposizioni e le difficoltà che si sollevavano ad ogni istante contro l'ardito disegno.¹

Il canale fu inaugurato con grande solennità il 17 novembre 1869, presenti l'imperatrice dei francesi, l'imperatore d'Austria, il Khedive, i rappresentanti di quasi tutte le nazioni, e un'immensa folla cosmopolita. Da quel giorno, dopo quasi quattro secoli, cessava un'anomalia geografica; il traffico tra l'Europa e le ricche regioni asiatiche veniva ricondotto al Mediterraneo, diventato a sua volta un canale tra l'Oceano Atlantico e quello Indiano, e l'istmo egiziano tornava ad essere la chiave del commercio tra l'Occidente e l'Oriente, non più come via di terra, non più con un canale indiretto dal mar Rosso al Nilo, ma con un canale navigabile diretto fra i due mari.

Che se il Mediterraneo non ha più oggidi, rispetto al complesso degli scambi universali, quell'importanza che aveva un tempo, quando il mondo civile si specchiava tutto nelle acque di esso, è certo però che la somma dei commerci, a cui quel mare serve di via, è presentemente di gran lunga superiore alla quantità dei traffici dell'antichità e del medio evo. Nessun mare interno del mondo può competere con esso, perchè nessuno è frequentato da altrettanti bastimenti, nessuno ha un commercio di altrettanto valore.² Ora, se si considera l'abbandono in cui era rimasto quel mare, e il movimento a cui venne richiamato da trent'anni, si può veramente affermare che il taglio dell'istmo di Suez ha prodotto una rivoluzione geografica.

Tuttavia per recare tutti i frutti di cui era capace, specialmente per il nostro paese, il canale aveva bisogno d'essere completato con altre opere non meno grandiose. L'Italia, collocata in mezzo

¹ La tarda riconoscenza della Compagnia del Canale ha eretto or sono pochi mesi sulla banchina occidentale di Porto Said, un monumento alla memoria dell'uomo che una popolarità universale aveva soprannominato da molto tempo il grande francese. Fu inaugurato solennemente il 17 novembre 1899, nel trentesimo anniversario dell'apertura del canale, alla presenza del Khedive, di tutte le autorità internazionali, di più di 5 mila persone e di numerosi bastimenti da guerra e mercantili. Sul monumento, opera insigne del Frémiet, si scrissero giustamente le parole con le quali comincia una lettera dell'illustre francese al COBDEN: *Aperire terram gentibus.*

² L'HELENE calcolava che nel 1882 i bastimenti delle marine mediterranee salissero a 30 mila, senza contare quelli da pesca, e avessero una capacità di 2500 000 tonnellate, un sesto del tonnelloaggio mondiale. Il nostro mare è poi frequentato da innumerevoli bastimenti di nazioni non mediterranee. Il suo commercio sarebbe stato rappresentato nel medesimo anno da 82 milioni di tonnellate di merci, d'un valore di 8 miliardi di franchi. (HELENE, *Les nouvelles routes du globe*; Paris, Masson, senza data, ma deve essere del 1883, pag. 106). Da quell'anno il naviglio del Mediterraneo e il movimento di questo mare sono cresciuti di molto.

al Mediterraneo, centro e via degli interessi materiali, come dice Cesare Balbo, gettata come un ponte fra l'Europa e l'Oriente, non poteva trarre che scarsa utilità dalla nuova via, perchè la natura l'aveva isolata dalle altre nazioni con una cerchia di mille chilometri delle montagne più alte d'Europa.

E in questa cerchia sette paesi, in tutta la loro estensione o in parte, trovavano un intoppo, se avessero voluto seguire la via più diretta al Mediterraneo e al canale: la Francia, la Svizzera, la Germania, l'Austria-Ungheria, l'Inghilterra, il Belgio e l'Olanda, per non dire della Danimarca e della Svezia-Norvegia: sette tra le nazioni più trafficanti di Europa, e allora si poteva dire del mondo. Questi paesi, che hanno la via più breve al canale attraverso l'Italia, non avevano con l'Italia comunicazioni ferroviarie dirette. È vero che per il grosso dei commerci con l'Oriente, soltanto l'Europa centrale trovava intoppo nelle nostre Alpi, poichè le altre regioni avevano interesse di spedire i prodotti per altre vie. Ma per i passeggeri e per i prodotti di molto valore, tutti i paesi che abbiamo indicati dovevano preferire la via più breve, che era quella attraverso l'Italia.

Un tempo, prima che si stabilissero le ferrovie, gli scambi tra l'Europa centrale e il paese nostro si compievano attraverso i valichi del Gottardo, del Sempione, dello Spluga e del Piccolo San Bernardo. Allora il commercio del Levante con la Svizzera e con buona parte della Germania passava per i porti italiani e le Alpi.

Con la costruzione delle strade ferrate, a causa dell'interruzione tra le reti dell'Europa centrale e quelle italiane, il traffico dei paesi dell'Europa di mezzo con l'Oriente prese la via d'altri porti, specialmente di quelli di Marsiglia e di Trieste, che dalle ferrovie erano direttamente collegati con il resto di Europa, oppure dei porti più settentrionali di Havre, Rotterdam, Amsterdam, Brema e Amburgo, dai quali le derrate risalivano per i fiumi o venivano per le linee ferroviarie fino alle basi delle Alpi. Genova e Venezia sarebbero in tal modo rimaste tagliate fuori dal movimento di scambi a cui dava impulso il nuovo canale, per quanto geograficamente fossero più vicine d'altri porti a quel lago di Costanza, che era considerato il centro commerciale d'Europa, raccordandosi sulle sue rive le reti ferroviarie della Germania, dell'Austria e della Svizzera, e convergendovi da Basilea quelle non lontane della Francia.

Perchè anche le linee italiane si collegassero con quelle sviz-

zere, occorreva superare le barriere alpine, e portare la locomotiva dove prima passavano stentatamente i carri, come col canale di Suez s'erano portati i bastimenti, dove per l'innanzi passava lento e maestoso, vera nave del deserto, il cammello.

Il canale doveva completarsi con le ferrovie attraverso le Alpi. Quando si cominciarono sull'istmo i lavori di scavo, si aveva una sola strada ferrata che le superasse: quella del Semmering, aperta il 17 luglio 1854. Ma questa via non serviva che al movimento interno dell'Austria, collegando la Stiria con l'Austria inferiore, e sebbene giovasse alle relazioni commerciali con l'Oriente, non presentava un'importanza europea.

Importanza assai maggiore ebbe la linea del Brennero che si può riguardare come il primo valico alpino d'interesse internazionale, che sia stato aperto alla ferrovia.

La linea del Brennero precedette di due anni soltanto l'apertura del canale di Suez, e di due la seguì quella del Cenisio. Parecchi altri anni dopo, nel 1882, venne inaugurata la via che fino ad ora è la più arditata per difficoltà di costruzione e la più efficace per i commerci internazionali: quella del Gottardo. Attraverso il Gottardo le ferrovie italiane si congiunsero con le svizzere, e per mezzo di queste con le altre reti dell'Europa centrale.

Il taglio dell'istmo di Suez e i trafori alpini ripristinarono l'impero della geografia, vincendo le difficoltà oppostevi dalla natura, e resero il Mediterraneo lo scalo naturale del centro e del mezzogiorno dell'Europa con l'Oriente.

Nè da quelle opere meravigliose ebbe vantaggio soltanto il commercio, ma anche la civiltà, perchè le nuove vie giovarono a porre in diretto rapporto tra loro regioni colte e industriali, e promossero in tal modo nuovi progressi.

Interessi economici e intenti politici fecero pensare, anche dopo aperto il canale di Suez, a nuove comunicazioni tra l'Europa e l'Oriente, a nuove strade in parte per terra e in parte per mare, come quella per l'Asia minore e il Golfo Persico, o esclusivamente per via di terra, come la linea ferroviaria in costruzione che attraversa la Siberia e quella in disegno per l'Asia meridionale, che consentiranno di viaggiare con la locomotiva dalle rive europee dell'Atlantico a quelle asiatiche del Pacifico. Mirabili opere anche queste, destinate a ravvivare le relazioni fra l'Europa settentrionale e quel lontano Oriente che esercita sulla fantasia di tutti i popoli tante seduzioni, e sulle nazioni più industri tante giustificate attrattive.

Frattanto per il canale di Suez e per le viscere delle Alpi passano i prodotti dell'industria e della coltura dei paesi più avanzati, quasi a dimostrare che ogni progresso economico è strettamente collegato con ogni altro avanzamento civile, e che gli interessi materiali del commercio aiutano, come scriveva Cesare Balbo, il progresso della civiltà.

CAP. II

Il movimento e la condizione giuridica del Canale di Suez

SOMMARIO: Previsioni sul traffico del canale di Suez prima che fosse compiuto — Suo movimento dal 1869 al 1899. — Il commercio marittimo per la via del Capo. — Ragioni dell'aumento nel traffico del canale negli anni più rimarchevoli. — Transito dei passeggeri e loro varie specie. — I redditi della Compagnia. — La costruzione di un secondo canale. — Allargamento e altri miglioramenti di quello esistente. — Maggiore rapidità del percorso. — Transito di notte. — La libera navigazione del canale. — Le disposizioni dell'atto di concessione. — Il parere della Commissione internazionale del 1873 per il tonnellaggio. — Le dichiarazioni di lord Derby nel 1877. — La Conferenza per gli affari d'Egitto nel 1882. — La guerra anglo-egiziana del 1882 e i pericoli corsi dal canale. — La circolare di lord Granville nel 1883. — La Commissione di Parigi nel 1885 e la Conferenza di Costantinopoli nel 1888. — La Convenzione del 29 ottobre 1888. — La neutralizzazione del canale. — Discussioni dell'Istituto di diritto internazionale. — La Convenzione alla prova. — Suoi effetti giuridici ed efficacia morale.

Assai prima che i lavori per il taglio dell'istmo di Suez fossero compiuti, anzi prima ancora che Ferdinando di Lesseps avesse dato il primo colpo di zappa sulla deserta spiaggia di Porto Said, si disputava sull'importanza e sul movimento che avrebbe avuto il futuro canale.

Era facile prevedere che gli effetti della nuova opera sarebbero stati mirabili, e il canale sarebbe divenuto in breve la maggior via commerciale del mondo. Ma, nell'entusiasmo per il grandioso lavoro, si fecero previsioni troppo ardite, che non potevano avverarsi. Si presagiva da molti che tutto il traffico tra l'Oriente e

l'Occidente sarebbe passato per la nuova via, e quella del Capo sarebbe rimasta completamente abbandonata. Pareva quasi che, appena fosse stato aperto il canale, allo stesso modo che l'emissario di un lago ne attira l'acqua, così quell'emissario del Mediterraneo avrebbe tratti a sè i bastimenti diretti all'Oriente, come se la corrente stessa delle acque li avesse trasportati forzatamente a quel varco.

Tutti i calcoli sul movimento del futuro canale si fondavano quindi sul tonnellaggio dei bastimenti che giravano il Capo di Buona Speranza. In verità si sarebbe dovuto tener conto anche del traffico che si compieva tra l'Europa e l'Asia per altre vie, alle quali potesse utilmente venir surrogato il canale. Ma questa deficienza, non grave del resto, in cui caddero i più, era colmata sovrabbondantemente dall'eccesso del computo riguardo al movimento marittimo per la via del Capo.

Negli ultimi anni prima dell'apertura del canale, generalmente si faceva salire la stazza complessiva dei bastimenti, che passavano per la via del Capo, a più che 7 milioni di tonnellate. Il Marteau, per esempio, ne calcolava 7300000.¹ A molti di questi computi erano serviti di base i lavori della Commissione incaricata dal Governo Olandese di studiare le conseguenze probabili del taglio dell'istmo sul commercio dei Paesi Bassi. Nel suo importante rapporto dell'11 gennaio 1859 quella Commissione istituisce alcuni calcoli sul tonnellaggio complessivo dei bastimenti, che avrebbero compiuti gli scambi commerciali dell'Europa con l'India e con la Cina nel 1863 (creduto allora l'anno probabile dell'apertura del canale). Da questi calcoli si deduce che, secondo la Commissione olandese, i bastimenti necessari per il traffico tra l'Europa e l'Oriente nel 1863 avrebbero dovuto formare una stazza complessiva di 6 milioni di tonnellate.²

Eguale movimento aveva attribuito il Lesseps, fin dal 1854, alla navigazione per il Capo di Buona Speranza, e per il Capo Horn, verso l'Asia e l'Australia; e allora si limitava ad affermare che, dei 6 milioni di tonnellate, 3 sarebbero passati per il nuovo canale.³ Le stesse previsioni confermava nel 1856, rispondendo

¹ AMEDEO MARTEAU, *Le canal de Suez, sa construction et son exploitation*, nella "Revue contemporaine", del 31 marzo 1868. Si riferisce al traffico del 1867.

² *Verlag over de vermoedlijke gevolgen der doorgraving van de landengte van Suez voor den handel en de reederijen van Nederland*; 'S Gravenhage, Van Weelden 1859, pag. 59 e segg.

³ *Memoria del 15 novembre 1854*, nel "Recueil des traités de la Porte", vol. II, pag. 92.

alla *Edinburgh Review*, che combatteva il disegno del taglio dell'istmo.¹ Ma questo conto, che pure era già soverchiamente largo, come vedremo, fu ancora ingrossato dal legittimo entusiasmo del Lesseps, quando vide superata ogni difficoltà e il grande lavoro compiuto. In una relazione presentata alla Compagnia del Canale, nel 1869, egli presumeva che in quell'anno il movimento marittimo tra l'Oriente e l'Occidente fosse di ben 11 milioni di tonnellate di stazza complessiva, dei quali sperava che 6 sarebbero passati subito, o quasi subito, per il canale.

Il calcolo del Lesseps — accolto con fiducia, com'è naturale, dai più — aveva per base l'induzione, alquanto arbitraria, che il movimento marittimo fra l'Oriente e l'Occidente dai 6 milioni di tonnellate di stazza, che il Lesseps attribuiva ad esso nel 1854, fosse aumentato fin quasi al doppio. A confortare poi le conseguenze che se ne traevano a vantaggio del canale, si adduceva il fatto che i porti cinesi, i Dardanelli, il porto di Liverpool avevano un movimento di 6 milioni di tonnellate ciascuno, e il porto di Marsiglia di 5 milioni. In verità si trattava di fatti che avevano tra loro rapporti assai scarsi, perchè il movimento di quei porti non era dovuto tutto agli scambi tra l'Oriente e l'Occidente.

Anche il Marteau esprimeva l'opinione che il transito del futuro canale sarebbe stato per i primi anni di 5 milioni di tonnellate, in seguito sarebbe salito a 7 milioni, e, prima che fossero trascorsi dieci anni, sarebbe certamente aumentato della metà, cioè avrebbe passato i dieci milioni.² Un movimento di dieci milioni di tonnellate era riguardato pure dal Noirot come il traffico normale del canale futuro.

Il Fontane, segretario generale della Compagnia del canale, calcolava, come il Lesseps, che il movimento per la via del Capo fosse di 11 milioni di tonnellate, e non repudiava la supposizione che tutti 11 addirittura potessero passare subito per il canale.³

Il Torelli, pur accettando il calcolo del Fontane riguardo al movimento complessivo per la via del Capo, faceva previsioni un po' più modeste. Si ammetta pure — diceva — che non ne passi per il canale se non la metà, è pur sempre una gran cifra.⁴ E il Vir-

¹ V. Art. cit.

² M. FONTANE, *De la marine marchande à propos du percement de l'isthme de Suez*; Paris, Guillaumin, 1869, (2^a ediz.), pag. 257-259.

³ *Op. cit.*, pag. 284-285 e 291.

⁴ L. TORELLI, *Paralleli fra il progresso dei lavori della galleria del Ceniso e del Canale di Suez*. — Parallelo quinto negli "Atti del R. Istituto Veneto di scienze, lettere ed arti", 1867-1868, serie III, vol. XIII, pag. 1543. — V. pure il vol. XVI, 1870-71, pag. 1083-1084.

gilio affermava che un movimento di quattro milioni di tonnellate di stazza era il sommo che si potesse conseguire per i primi anni. ¹

Altri si limitarono ad affermare che fin da principio il movimento sarebbe stato almeno di 3 milioni di tonnellate (Anderson, Mac-Culloch, De Chancel, Arnaud-Tizon, Linant de Bellefond e Mongel).

Tutte queste previsioni si mostrarono troppo rosee alla stregua dei fatti. Non mancarono, però, coloro che presagirono un movimento assai minore, e si accostarono molto di più al vero. Così il Lampertico, ² nel calcolare la cifra minima a cui si potesse valutare il passaggio delle merci per il nuovo canale, si fermava ai 2 milioni di tonnellate; e il Boccardo ³ reputava il movimento di due milioni di tonnellate di prodotti il limite massimo a cui si potesse arrivare, almeno per i primi tempi.

Previsioni assai ristrette facevano anche gli inglesi, i quali per la loro scarsa fiducia nella nuova via, e soprattutto per una viva avversione a un'opera promossa dal genio francese e compiuta con capitali offerti per la maggior parte dalla Francia, presero a esaminare con maggiore freddezza e con più diligenza le condizioni di fatto, e da queste vennero portati a supposizioni poco favorevoli. Così la *Edinburgh Review* combattè fin dal principio le previsioni del Lesseps, trovandole troppo larghe, e l'*Economist* ⁴ le provava eccessive con dati inoppugnabili, poche settimane prima dell'inaugurazione del canale. Sommando insieme il tonnellaggio delle navi, che facevano il commercio dell'Europa e degli Stati Uniti con l'Oriente, per la via dell'Atlantico, e di quelle che approdavano o partivano dai porti mediterranei dell'Egitto, il giornale inglese trovava per il 1867 una stazza complessiva di meno che 5 milioni e mezzo di tonnellate. Però da questo numero conveniva togliere, quasi interamente, 1 400 000 tonnellate e più, spettanti al movimento marittimo tra l'Europa e l'Egitto, il quale soltanto in piccola misura serviva al commercio di transito, e per la maggior parte era da attribuirsi alle importazioni e alle esportazioni proprie di quel paese, come vedremo in appresso. Si trova così che il tonnellaggio, col quale

¹ JACOPO VIRGILIO, *Il commercio indo-europeo e la marina mercantile a vela ed a vapore*; Genova, tip. sociale, 1869, pag. 89 e 99.

² F. LAMPERTICO, *Sulle conseguenze che si possono presagire pel commercio in generale e pel commercio veneto in particolare dall'apertura di un canale marittimo attraverso l'istmo di Suez*, in "Atti dell'Istituto Veneto", anno 1858-1859, serie III, vol. IV, pag. 688.

³ G. BOCCARDO, *Il Bosforo di Suez in relazione col commercio del mondo e segnatamente col commercio dell'Italia*; Forlì, Gherardi, 1868, pag. 14.

⁴ V. il numero del 4 settembre 1869, alle pag. 1043-1045.

si compieva il commercio tra l'Oriente e l'Occidente, per la via dell'Atlantico, si riduceva a poco più di quattro milioni di tonnellate di bastimenti. L'*Economist* assegnava a questo traffico quattro milioni e mezzo di tonnellate di stazza, e certo non peccava di soverchia ristrettezza.

Ora i bastimenti che contribuivano a formare quel tonnelloaggio erano per la maggior parte a vela, e quindi, per le ragioni che diremo, non adatti a usar della nuova via, e ammesso pure che il canale facesse aumentar subito il tonnelloaggio dei piroscafi diretti all'Oriente, e tenuto largo conto dei traffici tra l'Asia e l'Europa per via di terra, il giornale inglese concludeva che il Canale non avrebbe potuto avere per il primo anno un movimento superiore a un milione di tonnellate di stazza. Non negava che in seguito, col guadagnar del vapore sulla vela, il transito sarebbe aumentato; ma soggiungeva che questo sarebbe avvenuto un po' per volta, e frattanto sarebbe stato molto se nei primi anni si fosse giunti a mettere insieme tanti bastimenti da formare una stazza di due milioni di tonnellate. La stessa cosa ripeteva pochi giorni dopo l'inaugurazione del nuovo bosforo, facendo i calcoli sulla somma poco dissimile del tonnelloaggio dell'anno 1868. ¹

Così avvenne di fatto; anzi soltanto nel terzo anno si giunse a superare il movimento di un milione di tonnellate, e solo nel sesto i due milioni. Però il transito continuò poi ad aumentare, fino a giungere quasi ai dieci milioni, come si rileva dai dati seguenti, che concernono il movimento del canale nei trent'uno anni di sua esistenza: ²

¹ Numero del 4 dicembre 1869, pag. 1429.

² Questi dati sul movimento del canale furono tolti dal *Bulletin décadaire* della Compagnia del canale, dai rapporti quasi annuali del console britannico di Porto Said e di Suez (*Diplomatic and Consular Reports*, Foreign Office) e da quelli dei tre amministratori inglesi del Canale (Suez Canal, *Returns of Shipping and tonnage*) che vengono presentati ogni anno al Parlamento inglese. — Per gli anni dal 1868 al 1896, possediamo, oltre a questi documenti e a qualche rapporto isolato di consoli d'altre nazioni, anche una pubblicazione italiana sul movimento del canale: quella del compianto G. B. BECCARI, *Annuario analitico-statistico della navigazione commerciale fra l'Oriente e l'Occidente per il canale di Suez*; Firenze-Roma, tip. Bencini. Notiamo che il Beccari si attiene al computo del tonnelloaggio fatto secondo la formula di registro inglese; invece il *Bollettino della Compagnia* e i rapporti britannici, seguendo le norme stabilite dalla Commissione internazionale di Costantinopoli del 1878, calcolano la stazzatura con la regola detta del basso Danubio, che dà un risultato superiore di circa il 13 per cento a quello che viene offerto dalla formola inglese, sebbene sia sempre inferiore alla capacità reale dei bastimenti. Avvertiamo fin d'ora questo divario per alcuni dati statistici più particolareggiati che offriremo in seguito, scegliendoli dalle pubbli-

Transito del canale dal 1869 al 1899.

Anno	Numero dei bastimenti	Tonnellaggio netto	Anno	Numero dei bastimenti	Tonnellaggio netto
1869	10 ¹	6 576	1885	3 624	6 335 753
1870	486	436 609	1886	3 100	5 767 656
1871	765	761 467	1887	3 137	5 903 024
1872	1 082	1 160 744	1888	3 440	6 640 834
1873	1 173	1 367 768	1889	3 425	6 783 187
1874	1 264	1 631 650	1890	3 389	6 890 094
1875	1 494	2 009 984	1891	4 207	8 698 777
1876	1 457	2 096 772	1892	3 559	7 712 029
1877	1 663	2 355 448	1893	3 341	7 659 059
1878	1 593	2 269 678	1894	3 352	8 039 175
1879	1 477	2 263 332	1895	3 434	8 448 383
1880	2 026	3 057 422	1896	3 409	8 560 284
1881	2 727	4 136 730	1897	2 986	7 899 374
1882	3 198	5 074 809	1898	3 503	9 238 603
1883	3 307	5 775 862	1899	3 607	9 895 630
1884	3 284	5 871 501			

Come si rileva da questi numeri, le conseguenze dell'apertura del canale non si fecero sentir subito con quella intensità che hanno mostrata di poi.

Non si poteva credere, del resto, che tutto il movimento tra

cazioni del Beccari, perchè non si trovano in nessuna delle altre. Indicheremo di volta in volta quali sono i dati presi dal Beccari.

Ricordiamo che il modo di misurare la stazzatura dei bastimenti, riguardo all'applicazione della tassa di transito per il canale di Suez, formò oggetto di una speciale Conferenza internazionale riunitasi a Costantinopoli negli ultimi mesi del 1873. Sulla Conferenza si può vedere l'articolo di J. W. MERCHANT nel "Journal des économistes", del dicembre 1874, pag. 469-489, intitolato: *La Commission de Constantinople et le nouveau tonnage officiel pour le canal de Suez*. L'argomento fu trattato dal Merchant anche in due altri articoli pubblicati nella stessa rivista, l'uno nel giugno 1872 sotto il titolo: *De l'unification des jaugeages*, pag. 405-424, e l'altro nel settembre 1873: *La capacité des navires et la méthode de Moorsom*, pag. 393-415.

¹ A questo numero si dovrebbero aggiungere gli 80 bastimenti (dei quali 50 erano da guerra) che passarono per il canale nei quattro giorni della sua inaugurazione (17-20 novembre), ritornando subito dopo nel Mediterraneo. Non li abbiamo computati, perchè essi non significavano un movimento a scopo commerciale, bensì soltanto una solenne manifestazione di esultanza per il nuovo trionfo della scienza, e naturalmente furono esonerati da ogni tassa di transito. Del pari non abbiamo tenuto conto dei 130 bastimenti mercantili che transitarono per il canale negli altri giorni del novembre 1869, approfittando dell'esonero momentaneo della tassa di transito. Questa si cominciò a pagare il 1° dicembre successivo. E di quei 130 bastimenti, che non vi furono sottoposti, non fu rilevato il tonnello dagli agenti della Compagnia.

l'Oriente e l'Occidente, che si compieva per la via del Capo, si sarebbe riversato subito per quella del canale. Anche lasciando da parte la considerazione d'indole generale che il commercio non muta cammino così facilmente e tende anzi a conservare le vie e le direzioni antiche, sebbene le nuove offrano qualche vantaggio, bisogna ricordare che il movimento marittimo con l'Oriente, finché si fece per la via del Capo, fu eseguito quasi esclusivamente da velieri.

Quando si aprì il canale, su 4 milioni di tonnellate di bastimenti che percorrevano la via del Capo, soltanto 50 000 erano di piroscafi. È vero che a questi vapori si doveva aggiungere anche una parte di quelli che effettuavano il traffico tra l'Europa e l'Egitto, perchè alcuni di essi avrebbero potuto prolungare il viaggio oltre il canale. Ma la quantità complessiva sarebbe risultata sempre assai limitata. Del resto non è da meravigliare che la via del Capo fosse così poco frequentata dai piroscafi, perchè i velieri, con una spesa assai minore, approfittando dei venti e delle correnti marine dell'emisfero australe, potevano compiere il viaggio all'Oriente con speditezza e regolarità quasi uguali a quelle dei vapori.

Nei primi anni, dopo aperto al traffico il canale, il movimento dei velieri per la via del Capo continuò ad essere alimentato dal carico dei prodotti di grande volume ma di piccolo valore, i quali, non essendo in grado di sopportare un nolo elevato, e potendo senza danno indugiare nel viaggio, trovavano più vantaggiosa la vela e la strada dell'Atlantico, per il risparmio della tassa di passaggio per il canale, e per quello del carbone, che in quei tempi i piroscafi, consumavano in quantità di molto superiore all'odierna. Questo doppio risparmio compensava le altre maggiori spese cagionate dal più lungo tempo consumato. Si calcolava allora che questi prodotti ingombranti formassero due terzi o anche cinque sestimi del peso complessivo del movimento commerciale tra l'Europa e l'Oriente. Ma per quanto tra essi vi fosse il carbone inglese, il computo appare esagerato, perchè dall'Oriente si esportavano principalmente prodotti di molto valore, e dall'Europa, tolto il carbon fossile, non si mandava in Asia quasi nessun'altra materia di poco prezzo e molto peso.

Ad ogni modo la parte di traffico, che era trasportata da questi bastimenti a vela, è andata continuamente scemando, a profitto dei piroscafi e del canale; nè a porre un freno a questa decadenza giovò neppure la costruzione di grandi velieri di ferro e di acciaio.

Però il supporre, come si fece da principio, che la surrogazione del vapore, per la via di Suez, alla vela, per quella del Capo, sarebbe avvenuta assai rapidamente, dimostrava che non s'era tenuto conto della impossibilità di trasformare da un momento all'altro il materiale. Ragioni tecniche e ragioni economiche impedivano che questa trasformazione potesse avvenire d'un tratto, e così si spiega perchè lo spostamento del traffico dalla via antica a quella nuova non sia avvenuto e non potesse avvenire se non gradatamente.

Ma, trascorsi dieci anni, i progressi della nuova strada divennero molto rimarchevoli, talchè nel 1880, che fu il primo anno nel quale il canale presentò un incremento di traffico veramente forte, in confronto degli esercizi precedenti, si calcolava già che i rapporti commerciali tra l'Occidente e l'Oriente si operassero per due quinti per il canale e per tre quinti per la via del Capo.

In seguito i perfezionamenti introdotti nella navigazione a vapore hanno fatto procedere più rapidamente la deviazione del commercio a profitto della nuova strada, di modo che la maggior parte degli scambi tra Oriente ed Occidente si fanno ormai per mezzo del canale.

Da parecchi anni infatti non solo i commerci europei con l'India ma anche quelli con la Cina e col Giappone vengono compiuti quasi esclusivamente per la via del canale, e perfino gli scambi con l'Australia vanno usando sempre più della nuova via.

Certo un'attrazione totale del commercio d'Oriente, da parte del bosforo di Suez, non si avrà per molto tempo e forse mai, sia per la scarsità dei carichi d'uscita da molti porti europei, sia per la gravezza della tassa di passaggio per il canale. Ma la spesa ogni giorno più lieve che importa la navigazione a vapore, e la rapidità sempre maggiore dei piroscafi faranno sentire meno quei due inconvenienti e finiranno col ridurre il traffico per la via del Capo nei più ristretti confini.

Non è a dire, però, che l'aumento degli scambi attraverso il canale sia dovuto soltanto all'acquisto progressivo del movimento del Capo di Buona Speranza, chè anzi a quell'incremento, oltre che la conquista del commercio esistente, contribuì in modo molto notevole lo sviluppo eccezionale dei possedimenti europei e degli altri paesi d'Oriente e dei loro scambi con l'Europa, sviluppo e scambi che l'abbreviamento della via per il canale aveva a sua volta grandemente favorito. L'uno e l'altro fenomeno insieme combinati spiegano l'ascesa continua del tonnellaggio che passò per la nuova via.

Dal prospetto del movimento del canale nei vari anni si rileva

che tre furono i momenti più rimarchevoli della sua vita commerciale; il primo nei quattro anni dopo il 1879, il secondo nel 1891 e il terzo nel biennio 1898-1899.

Nei quattro anni dal 1880 al 1883 si ebbe un aumento d'ogni anno su quello precedente che va dalle 700 000 tonnellate a oltre il milione. Progresso mirabile, che empi di soddisfazione l'animo dell'autore del canale e lo fece predire con impaziente entusiasmo che il movimento sarebbe giunto in non molto tempo ai 12 milioni di tonnellate.

A quella bella cifra si approssimò più che tutti, fino al 1897, l'anno 1891, nel quale la stazzatura complessiva toccò 8700 000 tonnellate, essendo cresciuta in confronto del 1890 di ben 1800 000. Ma questo aumento fu assolutamente eccezionale, talchè dal 1891 agli anni immediatamente successivi si ebbe una discesa che superò il 12 per cento. Però nel 1892 e negli anni seguenti si ebbe un movimento sempre superiore a quello del 1890, ma il tonnelloaggio del 1891 non fu più raggiunto fino al 1898. Il traffico del 1891 si deve specialmente alle maggiori spedizioni di carbone e a quelle di petrolio dall'Europa, e anche alle più larghe importazioni dall'Asia nel nostro continente di riso, zucchero, grano e semi oleosi. Specialmente l'invio dei cereali dall'India fu assai notevole per l'eccezionale bisogno che se n'ebbe nell'Europa settentrionale. Inoltre in quell'anno fu enorme il tonnelloaggio dei bastimenti in zavorra, determinato appunto dal richiamo improvviso nell'India di piroscafi, anche scarichi, per la necessità di provvedere con urgenza al trasporto delle granaglie.

Invece nel 1892 scemarono, com'era da aspettarsi, i trasporti di carbone, riso, grano e semi oleosi, per quanto siano restati tutti superiori alle esportazioni fattene nel 1890. Fu nel complesso una caduta assai forte in confronto dell'anno precedente, ed è anzi da meravigliarsi che non sia stata maggiore in quell'anno e nel successivo, quando si pensi alla grave crisi nei traffici con l'Estremo Oriente, che cominciò nel 1892 e continuò nel 1893, andando progressivamente scemando soltanto nel 1894 e nel 1895. La diminuzione nei prezzi di alcuni prodotti provenienti dall'Asia, specialmente del grano, la grande quantità di tonnelloaggio disponibile, e il conseguente rinvilio dei noli, impedirono che la crisi avesse effetti più gravi.

Negli anni successivi, a mano a mano, il movimento totale si riebbe, e nel biennio 1895-1896 giunse quasi a eguagliare quello del 1891. Questo risultato è dovuto più che altro alle navi da

guerra, benchè vi abbiano contribuito un poco anche le postali. Il tonnellaggio delle navi commerciali aumentò alquanto dal 1892 al 1895, restando però anche nel 1895 inferiore al 1891. Nel 1896 scemò considerevolmente, e la causa principale di questa diminuzione fu la peste che cominciò a infierire nell'India inglese negli ultimi mesi di quell'anno. Invece i bastimenti postali crebbero rispetto al 1895, e così pure quelli in zavorra. Ma se il tonnellaggio del 1896 superò quello del 1895, lo si deve principalmente all'aumento dei bastimenti da guerra o noleggiati per conto degli Stati, a cagione del trasporto di truppe e materiali nell'Eritrea, nel Madagascar e nelle Filippine. Anche nel 1895 era stato assai grosso il tonnellaggio delle navi militari, in confronto a quello degli anni precedenti, in conseguenza della guerra nel Madagascar e nell'Eritrea; ma nel 1896 il passaggio di quei bastimenti fu assai maggiore.

Nel 1897 il movimento diminuì, in parte per effetto della cessazione dello stato di guerra nell'Eritrea, che fece scendere le navi italiane da 230 (nel 1896) a 71 (nel 1897), in parte per la crisi commerciale cagionata dalla peste e dalla carestia, che per tutto quell'anno desolarono l'India inglese.

Nel 1898, invece, si ebbe una maggiore intensità di traffico, che alimentò scambi marittimi notevolmente superiori a quelli d'ogni anno precedente, essendosi oltrepassati anche i 9 milioni di tonnellate di stazza. Questo considerevole incremento è dovuto quasi esclusivamente alle navi mercantili. Quelle militari tornarono a crescere per effetto dell'azione delle Potenze europee in Cina, dell'andata e ritorno della flotta spagnuola comandata dall'ammiraglio Camara, e dei bastimenti noleggiati dalla Spagna per l'imbarco delle truppe delle Filippine; ma l'aumento di esse fu di 95 000 tonnellate soltanto, rispetto al 1897, piccola cosa in confronto dell'aumento complessivo che fu di 1 350 000. D'altronde questi bastimenti da guerra o noleggiati per conto degli Stati restarono di molto inferiori a quelli del 1896 (407 000 tonnellate di stazza nel 1896, 216 000 nel 1897 e 311 000 nel 1898). Fortunatamente è stato ben maggiore il progresso della navigazione a scopo di commercio, soprattutto per la mitigazione avvenuta nell'epidemia e per gli abbondanti raccolti dell'India. Essendo stati scarsi quelli d'Europa, ne conseguì una larga esportazione di grano (da 29 000 tonnellate nel 1897 a 485 000 nel 1898) e un aumento nella navigazione di quel possedimento con l'Europa e l'America, anche in confronto del 1896 (da 3 688 000 tonnellate di stazza nel 1897 a 4 686 000 nel

1898; nel 1896 il movimento era stato di 4432000 tonnellate). Contribuirono inoltre ad accrescere il movimento del canale la maggiore attività nelle costruzioni ferroviarie in India, nella Cocincina, nel Giappone, nell'isola di Formosa e nell'Africa orientale, l'apertura della Cina al commercio estero, il progresso degli scambi degli Stati Uniti attraverso il canale (compiuti quasi interamente da bandiere europee, e saliti da 194000 tonnellate di merci nel 1896 a 316000 nel 1898), e infine un più attivo movimento con l'Australia. In confronto di questi incrementi è ben poca cosa la diminuzione negli invii di carbone, da un milione di tonnellate nel 1897 a 923000 nel 1898.

Effetto di questi più estesi scambi fu l'aggiunta di nuovi bastimenti alle linee di navigazione esistenti e l'istituzione di nuove linee, come vedremo più innanzi.

Nel 1899 il movimento del canale continuò ad aumentare, sorpassando di 657000 tonnellate quello dell'anno precedente. Questo nuovo progresso è dovuto all'incremento generale degli scambi mondiali, e specialmente di quelli, così d'importazione come d'esportazione con l'Estremo Oriente. Basti notare che la Gran Bretagna, la quale di questi scambi si prende la parte maggiore, li vide aumentati, nel 1899, rispetto all'anno precedente, di 107 milioni di franchi per l'India e le sue dipendenze, di 147 per l'Australia, di 76 per la Cina, di altrettanti per il Giappone e di 2 per l'Africa Orientale: in tutto un aumento di più che 400 milioni di franchi.¹ La maggiore attività della navigazione a vapore nei mari orientali, richiese più larghi invii di carbone, malgrado l'aumento dei prezzi. Da 666000 tonnellate mandate dall'Inghilterra nell'India nel 1898, si passò a 876000 nel 1899.² Furono poi molto attive anche le esportazioni europee di petroli raffinati, di materiali ferroviari e di manifatture. Che se le spedizioni di grano e di semi oleosi dall'India, pur essendo importanti, non pareggiarono quelle dell'anno precedente, se diminuì lo smercio della juta per deficienza nel raccolto, crebbe quello del riso. L'aumento di questo prodotto, e i maggiori invii in Europa di cotone, di pelli, e di the compensarono le minori vendite di grano, di semi e di juta indiani. Inoltre si svolsero largamente le relazioni marittime con la Cina, col Giappone e con l'Australia; quest'ultima mandò in Europa copiose partite di cereali. Infine l'occupazione delle Filippine ha dato nuovo

¹ V. "The Economist", del 10 febbraio 1900, pag. 138.

² "Bulletin Décadaire", della Compagnia del canale, 22 febbraio 1900, pag. 8696.

impulso alle relazioni degli Stati Uniti con i paesi orientali. Così sono cresciute le spedizioni di zucchero dalle Indie Olandesi all'America.

L'aumento del tonnelloaggio di stazza nel 1899 è dovuto dunque esclusivamente ai bisogni del commercio, anzi i piroscafi commerciali, compresi i postali, aumentarono di 778 000 tonnellate, mentre l'aumento complessivo fu, come dicemmo, di 657 000. Questa differenza risulta dal fatto che i bastimenti da guerra e quelli in zavorra sono scemati. Infatti i bastimenti commerciali salirono da 8 726 migliaia di tonnellate nel 1898 a 9504 migliaia nel 1899, mentre le navi da guerra o noleggiate per conto dei governi da 311 000 tonnellate discesero a 252 000, con una diminuzione di 59 000 tonnellate, e quelle in zavorra da 201 500 a 139 500, con una diminuzione di 62 000 tonnellate.¹ Le navi da guerra o noleggiate dagli Stati sarebbero diminuite ancor più, se non vi fosse stato un notevole movimento fra gli Stati Uniti e le Filippine, che accrebbe la stazza complessiva di ben 67 500 tonnellate, mentre nell'anno precedente le navi da guerra americane passate per il canale erano state soltanto due, e non raggiungevano insieme le mille tonnellate di stazza. Anche i bastimenti in zavorra, quasi tutti inglesi, presentarono nel 1898 proporzioni abbastanza rilevanti, in causa del bisogno di vapori per le esportazioni dell'India occidentale, che ne allettò parecchi di vuoti. Non ostante questo maggior movimento i noli non aumentarono, anzi furono meno elevati del 1898, perchè la domanda di tonnelloaggio fu più regolare e ben ripartita tra i vari mesi dell'anno che non nel 1898.²

Nei primi cinque mesi del 1900 il movimento del canale è diminuito quasi di una decima parte, in causa della guerra nell'Africa meridionale. Con la fine di essa, è dato sperare che il canale riprenda in questo stesso anno buona parte di quanto ha perduto finora in confronto del 1899.

Oltre che del movimento dei prodotti, conviene tener conto anche di quello dei passeggeri, tanto più che questi sono il trasporto più vantaggioso per la marina, e per la compagnia del canale. Ne togliamo le cifre dalle statistiche inglesi; nelle altre la distinzione tra borghesi e soldati non è molto rigorosa, anche perchè si trovano spesso mescolati sui piroscafi postali, per cui i viaggiatori, che quelle statistiche classificano come borghesi, non lo sono in realtà tutti.

¹ *Id.*, *ibid.*,

² *Id.*, pag. 8697.

Passeggeri che passarono per il canale.

Anno	Numero dei passeggeri	Anno	Numero dei passeggeri
1870	26 758	1885	205 949
1871	48 422	1886	171 410
1872	67 640	1887	182 996
1873	68 030	1888	183 895
1874	73 597	1889	180 592
1875	84 446	1890	161 352
1876	71 843	1891	194 473
1877	72 821	1892	189 820
1878	96 363	1893	186 498
1879	82 144	1894	166 003
1880	98 900	1895	216 940
1881	86 806	1896	308 241
1882	121 872	1897	191 224
1883	119 176	1898	219 729
1884	151 916	1899	221 347

Nel 1869 si calcolava sopra un transito immediato per il canale di 150 000 passeggeri, e si supponeva che questo numero sarebbe cresciuto in seguito con una progressione annua del 10 per cento.¹ Così in circa 12 anni si sarebbe eguagliato il movimento dei viaggiatori tra l'Europa e gli Stati Uniti. Invece, dopo trent'anni, il Canale ha toccato appena la metà di quel movimento, e appena la quarta parte, se si computano soltanto i passeggeri borghesi.

Se le speranze dei primi tempi sono tuttora ben lontane dall'avverarsi, conviene anche dire che erano speranze esageratissime, tanto più potendosi facilmente prevedere che molti passeggeri borghesi avrebbero preferito al canale il viaggio più spedito e più attraente della ferrovia Alessandria-Cairo-Suez, la quale permetteva di fare una breve visita a un paese così interessante.

Le persone trasportate sui piroscafi che passarono il canale, all'infuori di quelle componenti gli equipaggi, furono in numero insolitamente elevato nel 1896, a cagione delle forti spedizioni militari, inviate dall'Italia, dalla Francia e dalla Spagna, all'Eritrea, al Madagascar e alle Filippine, o rimpatriate da quei possedimenti. Vi contribuì pure un aumento nel numero degli altri passeggeri, come si rileva dal quadro che segue:

¹ FONTANE, *De la marine marchande*, ecc., pag. 286-290.

*Movimento dei passeggeri
negli anni 1895, 1896, 1897, 1898 e 1899.*

PASSEGGERI	1895	1896	1897	1898	1899
Soldati inglesi	29 837	26 692	30 647	34 778	26 335
„ russi	8 860	11 722	15 154	23 867	17 613
„ ottomani	14 618	22 510	1 128	23 945	16 978
„ francesi	47 166	20 188	15 502	14 383	15 108
„ spagnuoli	1 794	27 501	11 789	10 394	12 812
„ americani (Stati Uniti).	—	—	—	—	10 269
„ tedeschi	1 334	10 299	3 662	4 669	3 533
„ italiani	10 675	74 094	10 384	5 791	2 643
„ olandesi	3 194	4 007	3 663	3 804	2 397
„ giapponesi	—	45	335	421	655
„ portoghesi	1 096	1 371	375	—	209
„ cinesi	26	91	—	—	—
„ austro-ungheresi . .	35	—	—	—	—
<i>Totale dei soldati</i>	118 635	198 520	92 639	122 052	108 552
Borghesi		78 653	83 833	79 836	88 616
Pellegrini, emigranti, de- portati	98 305	31 055	14 743	17 783	24 179
Passeggeri che percorsero il canale su barche		13	9	58	1
<i>Totale generale</i>	216 940	308 241	191 224	219 729	221 348

Dei 10 675 soldati italiani che passarono per il canale nel 1895, 9550 si recavano nell'Eritrea e 1125 ne tornavano. Dei 74 094 che lo traversarono nel 1896, 37 853 lo percorsero per andare nell'Eritrea e 36 241 tornandone. Nel 1897 furono 4125 quelli che andarono nell'Eritrea, e 6259 quelli che ne tornarono; nel 1898 ve ne andarono 1467 e ne tornarono 4324, e nel 1899 si recarono nella colonia 1205 e tornarono in Italia 1192. Queste cifre ricordano fatti troppo dolorosi, e confrontate tra loro conducono a conseguenze troppo tristi per fermarsi sopra. I soldati spagnuoli del 1899 tornavano tutti dalle Filippine, e quelli americani vi andavano.

La massima parte dei passeggeri negli ultimi anni venne trasportata dai postali delle varie compagnie; più che sei decimi vennero imbarcati sui piroscafi delle compagnie seguenti: *Peninsular and Oriental, Flotta volontaria Russa, Messageries maritimes e Orient*. I piroscafi della *Navigazione Generale italiana* trasportarono nel 1896 quattromila passeggeri.

Nel complesso i risultati ottenuti sono stati veramente meravigliosi. E, naturalmente, sono splendidi anche gli effetti finanziari della grande impresa. Infatti i redditi della Compagnia del canale sono diventati assai notevoli. Essi consistono nei proventi della tassa di transito e in alcune rendite accessorie. Quest'ultime fruttano circa un milione e mezzo di franchi all'anno. Il reddito più importante è quello offerto dalla tassa di transito, la quale, dai 10 franchi per tonnellata di stazza, d'un tempo, è ora ridotta a 9 per i bastimenti carichi e a 7 per quelli in zavorra. Limitandoci ad alcune date principali, troviamo che i proventi della tassa ascsero a 5 milioni di franchi nel 1870, a 40 nel 1880, 66 nel 1883, 67 nel 1890, 83 nel 1891, 78 nel 1895, e 80, 73, 85, 91 negli anni successivi.

Fino a tutto il 1899 il canale ha presentato complessivamente un'entrata di quasi 1700 milioni di franchi, ossia una media di 56 milioni l'anno, mentre le spese furono in media di 18 milioni per anno.

Il reddito più sicuro della Compagnia è quello offerto dai piroscafi postali. È un provento che continua regolarmente ad aumentare, come è andata crescendo l'importanza di questi vapori, fino a giungere nel 1898 a una portata complessiva di 2 196 000 tonnellate. Si tratta delle migliori navi che esistano, rapide, regolari nel loro percorso, una vera aristocrazia della marina mercantile; non pertanto la maggior parte dei redditi della Compagnia (circa il 70 per cento) è data dalle navi commerciali, specialmente dai cosiddetti trasporti (*cargoboats*), per quanto il provento ne sia fluttuante, secondo le condizioni del traffico.

Siccome lo scavo del canale è costato complessivamente 433 milioni di franchi, compresi circa 40 d'interessi pagati agli azionisti durante i lavori, si ha ormai una rendita assai notevole. Detratte le somme necessarie per spese d'amministrazione e per i lavori di manutenzione o di miglioramento, resta sempre un dividendo assai rilevante per gli azionisti, il quale nel 1899 fu di 108 franchi.

Si comprende quindi come le azioni della Società siano salite di molto. Emesse a 500 franchi, poterono acquistarsi alla borsa dal 1866 al 1872 a 300, e nel 1871 caddero perfino a 163 franchi; ora stanno a 3555, con un valore più che sette volte maggiore di quello d'emissione.

Il movimento del canale e i suoi profitti, sebbene soddisfacentissimi, sono rimasti inferiori a quelli aspettati, e specialmente al-

l'iperbolica profezia fatta dal Fontane prima che si aprisse il nuovo bosforo, e a quella, troppo larga anch'essa, del Lesseps nel 1883. Ma questo avvenne soltanto, perchè le aspettative erano state esagerate oltre ogni ragione.

Tuttavia i progressi ottenuti negli anni dopo il 1879 destarono tali speranze, che si pensò seriamente alla costruzione d'un secondo canale, per essere in grado di soddisfare alle prossime maggiori esigenze degli scambi, ritenendosi che quello esistente potesse bastare per un movimento di 10 milioni di tonnellate di stazza e non più, e prevedendosi che quel movimento sarebbe stato conseguito e sorpassato in breve tempo.

Inoltre il bisogno delle fermate nelle stazioni di scambio, che si succedevano nel canale di dieci in dieci chilometri, per dar passaggio ai bastimenti che facevano rotta in senso contrario, e la necessità di usare del canale soltanto di giorno, rendevano il transito soverchiamente lento. Se ne lamentavano specialmente gl'inglesi, e un gruppo considerevole di essi, tutti grossi clienti del canale, sollecitò, verso la fine del 1882, l'appoggio del Governo britannico per ottenere dall'Egitto la concessione di costruire una seconda via. Quest'idea, germinata fin dall'apertura del nuovo bosforo, era rimasta sempre latente negli animi degli inglesi, soprattutto per il desiderio di avere una strada compiuta con capitali nazionali, per uso esclusivo delle relazioni della Gran Bretagna con l'India, perchè sembrava pericoloso che la via più rapida e più breve tra la madrepatria e il grande possedimento fosse in mano d'una società che si riguardava come francese.

Il desiderio divenne più intenso dopo l'occupazione dell'Egitto. Allora alcuni ingegneri inglesi ripresero il disegno del Talabot per un canale da Alessandria a Suez per il Cairo, in opposizione al canale esistente.¹ Ma l'impresa richiedeva troppi lavori per i dislivelli del terreno e per la difesa dalle inondazioni del Nilo.² D'altronde il Lesseps non poteva ammettere che altri avesse il diritto di stabilire una via concorrente al canale, mentre egli era stato investito d'un privilegio escludente ogni impresa consimile attraverso l'istmo. Riconoscendo però che il canale non provvedeva sufficientemente ai bisogni del traffico, fece ragione ai lamenti degli armatori britannici, deliberando d'accordo con essi, di allargarlo e approfondirlo.

¹ Il *Times* del 13 ottobre 1882 pubblicava un riassunto del piano di questo nuovo canale.

² I. FOWLER e B. BAKER, *A sweet-water ship-canal through Egypt*, nella "Nineteenth Century", del gennaio 1883, presso Reclus, *Op. cit.*, vol. X, pag. 563.

E così si è fatto, nel modo più soddisfacente, talchè ormai la grande via basta ai bisogni del commercio. Non solo; ma se pure l'aumento progressivo del suo traffico fosse in avvenire quale troppo largamente si prevede, se pure si avverassero le rosee previsioni del Lesseps, anzi fossero superate di molto dai fatti, ancora non si renderebbe necessario un secondo bosforo o un ulteriore ampliamento di quello presente.

Infatti l'efficacia del canale è oggidì molto maggiore di quello che non fosse in passato. Mercè i lavori di allargamento, cominciati nel 1887 e compiuti il 28 dicembre 1898, esso fu migliorato di molto: prima era largo 22 metri sul fondo e aveva la dimensione di 37 soltanto nelle stazioni di scambio, ora ha un'ampiezza di 37 metri in tutto il suo percorso, di modo che i bastimenti si possono incontrare e passare accanto senza rallentar la corsa (tanto più che si sono raddolcite le curve troppo brusche con ulteriori allargamenti) e perfino un sinistro può accadere a una nave senza chiudere la via alle altre. Inoltre si è resa uniforme la profondità, portandola dappertutto a 8 metri e mezzo e curando che sia mantenuta costante mercè l'incessante lavoro di potenti draghe, e si sono coperte di pietre le sponde per evitare che le sabbie dal batter delle onde contro le rive siano trascinate nel canale.¹

In seguito a questi importanti lavori furono ridotti al minimo gl'incidenti, e la durata media del transito venne diminuita grandemente. Nel 1882 a percorrere i 164 chilometri del canale s'impiegavano 54 ore: il movimento ne richiedeva soltanto 19, ma le fermate per dare il passo ai bastimenti che s'incontravano, e quelle durante la notte, ne facevano consumare altre 35. La soppressione delle stazioni portò un risparmio della metà del tempo: le 54 ore vennero ridotte a 27.

Ma un'altra innovazione diminuì ancor più la durata del transito. Dal 1° marzo 1887 venne consentita la navigazione anche durante la notte per i bastimenti provveduti di riflettori elettrici. Ormai quasi tutti ne sono forniti: nel 1887 i bastimenti che navigarono di notte furono soltanto il 12.59 per cento, nel 1890 erano già l'83 per cento, nel 1897 il 95: nel 1898 il 94, e nel 1899 il 90.7 per cento. Il passaggio limitato alle ore diurne rendeva necessario di formare

¹ Per questi lavori recenti, e per una diffusa storia di quelli di costruzione del canale, si può vedere l'interessante scritto: *Le canal de Suez*, di I. CHARLES-ROUX, nella "Revue de Paris", del 1° e 15 ottobre e del 1° novembre 1899, uscito poco dopo quello nostro, pubblicato nella "Rivista marittima", del settembre, pag. 299-342.

al mattino due convogli dei bastimenti rimasti ad attendere il giorno a Porto Said e a Suez; e questi trovavano nel canale le navi fermate qua e là dal sopraggiungere della notte. Il viaggio era quindi frequentemente interrotto da fermate. Ora invece il canale, illuminato anch'esso fantasticamente, può essere percorso senza interruzioni, a tutte le ore. La durata media del transito per i bastimenti che usano della luce elettrica, divenne naturalmente, assai minore: nel 1899 fu di 17 ore e 46 minuti. Il primo bastimento, che transitò per il canale senza fermarsi di notte, v'impiegò 16 ore e 30 minuti. Altri lo percorsero in un tempo di parecchi minuti più breve. E si potrebbe affrettare il transito ancora di più, se, per scemare il pericolo di scontri o di avarie al canale, la Compagnia non avesse prescritto di non superare la velocità di 10 chilometri all'ora. Invece per i bastimenti che non viaggiano di notte la media del transito fu di 27 ore e 13 minuti. La media complessiva, compresi così i bastimenti naviganti di notte come quelli che la notte fanno sosta, fu nel 1899 di 18 ore e 38 minuti.

Inoltre per la costruzione di piroscafi di proporzioni sempre maggiori, è diminuito il numero dei bastimenti che passano per il canale. Mentre salirono a 4207 nel 1891 (il numero massimo che s'abbia avuto finora), non furono che 3607 nel 1899, sebbene quest'ultimi presentassero complessivamente 1 209 000 tonnellate di stazza di più. Ora è chiaro che una grossa nave occupa minore specchio d'acqua di due che, prese insieme, abbiano la stessa portata.

Per tutte queste ragioni la potenza del canale venne talmente accresciuta, da essere più che sufficiente ai bisogni presenti e, almeno per molti anni, a quelli futuri, nè di costruirne un secondo si è sentito parlare mai più.

Alla proposta di promuovere questa nuova impresa è venuto a mancare anche il sostegno delle ragioni politiche.

I timori britannici che, essendo le azioni in possesso principalmente dei capitalisti francesi, il canale potesse diventar monopolio della repubblica rivale, non avevano più ragion d'essere nel 1883, e sembravano soltanto una postuma eco dell'antica avversione inglese per l'impresa del taglio dell'istmo. Infatti con l'acquisto fatto dal Governo di San Giacomo nel novembre 1875 delle azioni possedute dal Khedive, l'Inghilterra era venuta ad avere una parte preponderante negli interessi del canale. Da quel momento non si comprendeva più l'antagonismo verso la grande opera, la quale, anche

per il largo uso fattone dalla Gran Bretagna e perchè formidabilmente difesa nei suoi accessi da Gibilterra e Malta da un lato, da Aden e Perim dall'altro, era diventata soprattutto una via inglese.

Ad ogni modo se timori avessero potuto sussistere ancora, alla fine del 1882, avrebbero dovuto mutare totalmente indirizzo, perchè, se mai, si avrebbero dovuti nutrire non verso la Francia, bensì verso la Gran Bretagna, fin d'allora padrona dell'Egitto.

Certo la libera navigazione del canale poteva restare una parola con l'Egitto in potere di una nazione europea. Il canale è troppo collegato con le sorti della regione che attraversa, perchè si possa considerarlo come indipendente dalle vicende politiche, a cui è soggetto quel paese e chi lo occupa. La nazione occupante dispone di fatto del canale, e, in caso di guerra specialmente se interessata nel conflitto, potrebbe costituirsi arbitra dell'importantissima via, e magari impossessarsene a mano armata e chiuderla a suo talento.

Conveniva impedire questo pericolo con un atto internazionale che legasse tutte le Potenze, non potendo riguardarsi come sufficiente la dichiarazione solenne che il canale e i suoi porti dovevano essere aperti sempre come "passaggi neutri" a ogni bastimento commerciale, senza distinzione di nazionalità, fatta nell'art. 14 dell'atto di concessione del vicerè d'Egitto alla Compagnia del canale in data del 5 gennaio 1856. Infatti quell'atto non aveva che un carattere interno, mentre soltanto con un trattato internazionale si poteva sperare di conseguire lo scopo.¹

La prima idea di questo patto fra i vari Stati si deve al principe di Metternich, il quale, consultato, come abbiamo detto, nel 1838 da Mehemet-Ali, sul disegno di taglio dell'istmo, espresse avviso favorevole all'impresa, e insieme affermò che il canale doveva essere neutralizzato con un trattato fra le varie Potenze d'Europa.² E quando nel 1841 le grandi Potenze, d'accordo con la Turchia, stabilirono, col trattato di Londra, la neutralità dei Dardanelli, il Metternich indicò questo patto a Mehemet come un precedente per la neutralizzazione del canale.

Pochi anni dopo (19 aprile 1850) si firmava a Washington, tra l'Inghilterra e gli Stati Uniti, il trattato, noto sotto il titolo di

¹ V. TESTA, *Recueil des traités de la Porte Ottomane*, già citato, pag. 102.

² SIR TRAVERS TWISS, *Neutralisation ou protection internationale du canal de Suez*; Rapporto all'Istituto di diritto internazionale, Sessione di Parigi, 1878; nell' "Annuaire de l'Istitut de droit international"; Bruxelles, Muquardt, 1879-1880, vol. I, pag. 114 e 119.

Clayton-Bulwer, dal nome dei suoi negoziatori, col quale si volle garantire la navigazione del futuro canale attraverso l'istmo di Panama contro l'esercizio d'ogni diritto di belligerante.¹

Dal consiglio del principe di Metternich e da questi due trattati ripete la sua origine la dichiarazione di neutralizzazione del canale di Suez, contenuta nell'atto di concessione al Lesseps del 1856.

Alla Convenzione tra le Potenze si giunse assai lentamente, nonostante l'esempio del trattato Clayton-Bulwer, ottimo modello, che agevolava di molto le difficoltà.

Più innanzi ancora avrebbe voluto arrivare lord Derby. In una conversazione, che ebbe, come ministro degli Affari Esteri del suo paese, col rappresentante diplomatico della Francia, quell'uomo di Stato diceva, il 20 novembre 1875, che egli avrebbe visto venire con molta soddisfazione il momento, nel quale fosse possibile disinteressare gli azionisti e sostituire alla Compagnia del canale un sindacato, in cui tutte le Potenze marittime fossero rappresentate.² La stessa cosa aveva detta, poco tempo prima, alla Camera dei Lords, e ripeté una settimana dopo al conte d'Harcourt, ambasciatore di Francia a Londra, col quale riconosceva altresì, da uomo franco e leale, che, invece di opporsi alla grande impresa del Lesseps, l'Inghilterra avrebbe fatto meglio, se vi si fosse associata.

Certo il riscatto della maestosa via mondiale da parte d'un consorzio delle Potenze, con un'amministrazione posta sotto la direzione permanente e la protezione d'un sindacato internazionale sarebbe stata la soluzione preferibile a tutte. Ma non era facile giungervi allora, nè lo sarebbe ora, mentre la cosa verrà forse da sé, allo scadere della concessione, quando, secondo l'atto che l'ha disciplinata, il canale dovrebbe entrare in possesso dell'Egitto.³

Frattanto nel 1873 la Commissione internazionale di Costantinopoli, chiamata a definire la questione del tonnello, riconobbe che la navigazione del canale doveva essere consentita anche ai bastimenti da guerra e a quelli per il trasporto di truppe. Era un altro passo sulla via di un'intesa tra le varie Potenze.

La guerra russo-turca, scoppiata nel 1877, richiamò più efficacemente l'attenzione del mondo sul pericolo che la libera naviga-

¹ Su questo trattato V. Twiss, *loc. cit.*, pag. 120-122.

² Lettera del sig. Gavard, incaricato d'affari a Londra, al ministro francese degli Esteri. — Docum. diplomatiques; *Affaire du Canal de Suez*, novembre 1875, pag. 203-205.

³ V. l'art. 3 del firmano del 30 novembre 1854, e l'art. 16 dell'atto di concessione del 5 gennaio 1856. — "Recueil de traités de la Porte Ottomane", pag. 94 e 102.

zione del canale fosse turbata dalle ostilità. Lord Derby confer-
mava sul principio del 1877 al Parlamento inglese l'opinione, ma-
nifestata dalla Commissione del 1873, che la libertà di transito per
il bosforo egiziano doveva essere piena e assoluta anche per le
navi da guerra. E in un dispaccio del febbraio di quell'anno
inviato a lord Lyons, ambasciatore a Parigi, per rassicurare l'as-
semblea degli azionisti del canale radunata in quella città, il
ministro inglese, pur dichiarando di non poter raccomandare un
disegno di neutralizzazione preparato dal Lesseps, aggiungeva
che " qualunque tentativo di bloccare o recare impedimento in
un modo qualunque al canale o alle sue vicinanze, sarebbe ri-
guardato dal Governo inglese come una minaccia per l'India e
come un grave danno per il commercio del mondo. Qualsiasi atto
simile — diceva — compiuto dai belligeranti, sarebbe incompatibile
con il mantenimento da parte del Governo britannico di un'atti-
tudine di neutralità passiva „.¹

Questa affermazione era, secondo il *Times*, una garanzia più
sicura di molti accordi internazionali, e il Lesseps e la Compa-
gnia di Suez potevano star tranquilli non altrimenti che se il
canale si trovasse nel Kent.² Si può osservare, tuttavia, che con
la sua dichiarazione, certo fatta in buona fede, l'uomo di Stato
inglese alludeva soltanto agli ostacoli che alla libera navigazione
del canale potevano opporre le altre Potenze, e non si vincolava
affatto per quelli che potevano venire dalla sua patria.

Anche cinque anni dopo, per mezzo dei suoi rappresentanti
nella Conferenza sugli affari d'Egitto (che si tenne a Costantino-
poli dal 28 giugno al 14 agosto 1882), la Gran Bretagna dichia-
rava in modo esplicito che il canale non dev'essere monopolio di
nessuna Potenza, e doversi escludere perfino l'ipotesi che in caso di
guerra potesse servire ad altro scopo che a quello commerciale.

Ma non passarono che pochi giorni, e l'Inghilterra dimostrò
essa medesima come gl'interessi fanno spesso dimenticare i prin-
cipi. Quando l'esercito inglese condotto da sir Wolseley marciò
nell'agosto 1882 contro quello egiziano comandato da Arabi pascià,
dal 19 agosto al 16 settembre 1882 si accampò sull'istmo di Suez, e
l'ammiraglio Seymour dichiarò che avrebbe prese le misure necessa-
rie per impadronirsi con la sua flotta del canale. Infatti questo fu
occupato nella sua parte settentrionale, comprese le stazioni di Porto
Said, El Kantara e Ismailia, dalle navi dell'ammiraglio Hewett il

¹ " *Annuaire de l'Institut de droit international* „ cit., pag. 112-113.

² Numero del 14 giugno 1877.

20 dello stesso agosto, e da quel giorno al 25 restò sospeso il transito dei bastimenti mercantili. Questa mossa era un'operazione di guerra difficilmente evitabile; infatti la lotta avveniva in prossimità della grande via internazionale, e il villaggio di Tel el Kebir, dove Arabi fu sconfitto il 13 settembre successivo, si trova a pochi chilometri da essa, sulla ferrovia Ismailia-Zagazig. Nondimeno ben fece il Lesseps protestando con energia contro la grave violazione, e dando ordine agli impiegati della Compagnia di abbandonare gli uffici.¹

L'occupazione fu del tutto transitoria, e certo giovò ad assicurare la rapida fine della campagna, ma valse pure a confermare in modo evidente la necessità assoluta d'una protezione internazionale, garantita da un formale trattato fra le Potenze, che valesse a sottrarre il canale al diritto comune della guerra. Lo stesso Governo inglese, persuaso di questo bisogno, propose le basi della futura Convenzione con la celebre circolare indirizzata il 3 gennaio 1883 da lord Granville agli ambasciatori inglesi a Parigi, Berlino, Vienna, Roma, Pietroburgo, per essere comunicata alle Potenze firmatarie dal trattato di Berlino.² Con questa circolare si proponeva la riunione d'una conferenza dei rappresentanti delle nazioni interessate, per stabilire d'accordo un regolamento convenzionale adatto a garantire la libertà di navigazione nel canale, così in tempo di pace come in tempo di guerra.

Per due anni l'invito del ministro degli Esteri inglese restò senza effetto, e soltanto nel 1885 si tornò sull'argomento. Il 17 marzo di quell'anno, i rappresentanti delle grandi Potenze, riuniti a Londra per regolare la condizione finanziaria dell'Egitto, riconobbero l'urgenza d'una Convenzione internazionale che stabilisse " un regime definitivo destinato a garantire in ogni tempo e a tutte le Potenze il libero uso del canale di Suez „, e convennero che una Commissione di delegati dei vari governi si sarebbe riunita a Parigi il 30 marzo per preparare quel patto.

La Conferenza si riunì a Parigi il giorno prefisso, ed esaminò due disegni di Convenzione, proposti dai governi inglese e francese sull'esempio del trattato Clayton-Bulwer, ma si sciolse senza

¹ E. NOURSE, *The maritime canal of Suez, from its inauguration, to the year 1884*; negli "Atti del Senato degli Stati Uniti d'America", 48° congresso, 1ª sessione, documento n. 198, pag. 127. — V. pure il *Libro Verde* sul canale di Suez, presentato alla nostra Camera dei Deputati il 27 febbraio 1888; Documenti parl., sessione 1887-1888, n. XVI, pag. 58-60 e 81 (docum. n. 66 e 91).

² È pubblicata anche nel *Libro Verde* citato, pag. 98-99.

aver concordato un atto definitivo.¹ Dopo lunghe dispute diplomatiche, dirette a conciliare gli interessi delle Potenze senza offendere i diritti della Turchia e dell'Egitto e quelli della Compagnia del Canale, la Convenzione definitiva fu stipulata il 29 ottobre 1888 a Costantinopoli, e ratificata il 22 dicembre dello stesso anno dai rappresentanti dell'Austria-Ungheria, della Francia, della Germania, della Gran Bretagna, dell'Italia, dei Paesi Bassi, della Russia, della Spagna e della Turchia.²

La Convenzione del 1888 corrisponde pienamente ai principi della scienza e alle esigenze della libertà del commercio internazionale. Essa ha dichiarato il canale libero e aperto, non solo in tempo di pace, ma anche in tempo di guerra, senza distinzione di bandiera, comprese le navi delle Potenze belligeranti (art. 1 e 4), ha stabilito per le Potenze contraenti l'impegno di non recare ostacolo al libero uso del canale, nè danno materiale alla grande opera, neppure in caso di guerra, di non sottoporlo mai all'esercizio del diritto di blocco (art. 1 e 3), e di non cercar d'ottenere vantaggi territoriali o commerciali, nè privilegi, negli accordi internazionali che potessero intervenire in seguito rispetto al canale (art. 12).

Si è stabilita così, in modo assoluto l'internazionalità della grande via acquea.³ L'espressione "passaggio neutro", dell'atto di concessione, riprodotta pure nel disegno di Convenzione presentato dal Governo inglese alla Commissione di Parigi del 1885, non restò nella Convenzione del 1888. Ma questa esclusione non avvenne senza che l'argomento fosse discusso accuratamente. Anzi esso fu esaminato non solo nelle Conferenze diplomatiche del 1885 e del 1888, ma anche dall'Istituto di diritto internazionale. Fin dal 1877, nella sessione tenuta a Zurigo, quell'Istituto aveva deliberato di discutere la questione di sottrarre il canale al diritto comune della guerra.⁴ Sull'argomento riferì, nella sessione di Parigi nell'anno seguente,⁵ sir Travers Twiss, che se n'era occupato

¹ V. TRAVERS TWISS, *Le canal maritime de Suez et la Commission internationale de Paris*, nella "Revue de droit international et de législation comparée", anno 1885, fasc. VI, pag. 615-630.

² La Convenzione è pubblicata nel vol. XI della collezione: *Trattati e convenzioni fra il Regno d'Italia e gli altri Stati*, raccolti per cura del Ministero degli Affari Esteri, pag. 342-349.

³ Cfr. P. FIORE, *Trattato di dir. internaz. pubblico*, 3ª ediz.; Torino, Unione tip.-ed.; 1888, vol. II, pag. 23; Id., *Il diritto internazionale codificato*; Torino, Unione tipografico-editrice, 1898, (2ª edizione), pag. 352.

⁴ "Annuaire de l'Inst. de droit intern." 1878, pag. 147.

⁵ "Annuaire", 1879-80, pag. 111-128.

altre volte con grande competenza.¹ Nella Sessione di Bruxelles, nel settembre del 1879, l'illustre giureconsulto inglese, contrariamente all'opinione d'altri valorosi cultori del diritto internazionale² sostenne la neutralizzazione, non nel senso più assoluto, in modo che fosse proibito alle navi da guerra delle nazioni belligeranti di passare per il canale, ma soltanto col significato di esclusione d'ogni operazione di guerra, nel canale stesso. Meglio sarebbe stato usare la frase *protezione internazionale*, se essa non avesse potuto offendere il sentimento d'indipendenza della Potenza territoriale. Conforme a quello del Travers Twiss fu anche l'avviso della Commissione di Parigi e di quella di Costantinopoli.³

Nè si può lamentare che la Commissione si sia limitata a questo, perchè la neutralizzazione, nel senso più lato, dell'importante via avrebbe portate conseguenze assai gravi. Di esse si davano pensiero specialmente le Potenze, che avevano colonie oltre Suez, ed era evidente che nessuna avrebbe consentito a un atto che vietasse il transito per il canale dei suoi bastimenti da guerra. Perciò, la Commissione di Parigi si contentò di prescrivere che non si compiano nel canale, nei suoi porti d'accesso e in un raggio di tre miglia marine da questi porti, atti di ostilità o che intralcino la libera navigazione, anche se l'Impero Ottomano fosse una delle Potenze belligeranti, che i bastimenti da guerra non possano rifornirsi di provvigioni nel canale e nei suoi porti d'accesso, se non entro i limiti strettamente necessari, che devano passare per il canale nel più breve tempo possibile, e non abbiano facoltà di fermarsi a Porto Said e a Suez più di 24 ore, salvo il caso di rilascio forzato, nel quale tuttavia dovranno partire il

¹ In un importante articolo il Travers Twiss aveva sostenuta fin dal 1875 la neutralizzazione del canale, ossia l'esclusione delle acque di esso di qualunque operazione di guerra, e aveva propugnata la necessità di una Convenzione che stabilisse questo principio per assicurare la libertà della navigazione fra il Mediterraneo e il mar Rosso (*La neutralisation du Canal de Suez*, nella "Revue de dr. int.", 1875, fasc. VI, pag. 682-694).

² Specialmente del MARTENS, col quale il Travers Twiss ebbe a questo proposito un'interessante corrispondenza, pubblicata in uno speciale rapporto, presentato alla sessione di Bruxelles dal giurista inglese (V. "Annuaire", del 1879-80, vol. I, pag. 328-351). Il Martens avrebbe voluto che, in tempo di guerra, quando lo Stato, nel cui territorio passa il canale, prendesse parte alle ostilità, il canale fosse chiuso ai bastimenti militari di quello Stato e degli altri belligeranti. — V. sull'argomento anche T. M. C. ASSER, *La Convention de Constantinople pour le libre usage du Canal de Suez*, nella "Revue de droit international et de législation comparée", vol. XX, anno 1888, fasc. VI, pag. 542-543. L'ASSER fu uno dei due delegati dell'Olanda alla Conferenza di Parigi del 1885.

³ La libertà della navigazione, assicurata con un trattato internazionale, sembrava sufficiente anche al LAMPERTICO, (*Sulle conseguenze, ecc.*, pag. 911-913 e 915).

più presto possibile, che passi sempre un intervallo di 24 ore tra l'uscita, da un porto di accesso del canale, d'una nave belligerante e la partenza d'una nave della Potenza nemica (art. 4), che a un eguale regime siano sottoposte le prede (art. 6), e che le Potenze belligeranti non possano sbarcare nel canale e nei suoi porti d'accesso nè truppe, nè munizioni, nè materiale da guerra (art. 5).

Se non era una neutralizzazione del territorio per il quale passa la grande via acquea, era la neutralizzazione del percorso di essa e dei suoi porti. Lasciata da parte la neutralizzazione territoriale, non si poteva impedire al Sultano e al Khedive di prendere le misure necessarie per assicurare la difesa dell'Egitto e dei possedimenti ottomani sulla costa orientale del mar Rosso, e il mantenimento dell'ordine pubblico, e se ne consentì ad essi la facoltà (art. 10). Ma per evitare pericoli alla libera navigazione, si aggiungeva che, neppure in questi casi, si possono erigere sulle rive del canale fortificazioni permanenti, e che le altre misure da prendersi non devono portare ostacolo al libero uso della via acquea (art. 11), che è la base principale, e la ragion d'essere del trattato. Giustamente avvertiva l'Engelhardt, non essere certo che la facoltà consentita dall'art. 10, avesse potuto conciliarsi sempre con la libertà della navigazione.¹ Ma era già molto che questa libertà venisse affermata in modo così assoluto da prevalere perfino sui diritti della sovranità territoriale e su quelli della proprietà privata, che giustamente vennero subordinati a quel principio supremo.

La Convenzione del 1888 è un trionfo della diplomazia e della scienza. Giustamente rilevava Giulio Ferry, inaugurando i lavori della Commissione del 1885, che l'opera a cui questa si accingeva era "destinata ad essere una pietra dell'edificio nuovo che l'Europa pacifica e previdente si sforza di costruire per mettere al sicuro dalle gare violente e sterili, delle quali la storia del passato è piena, e assoggettare a regole precise e giuridiche, il movimento universale, e in certo modo irresistibile, d'espansione coloniale, che ora occupa l'attività di tutte le nazioni."² Il canale di Suez — aggiungeva — fu una concezione di genio, ma nè il francese, illustre fra tutti, di cui forma la gloria, nè la Francia, che per la prima

¹ *Du principe de neutralité dans son application aux fleuves internationaux et aux canaux maritimes*, nella "Revue de droit international", vol. XVIII (1886), fasc. II, pag. 165.

² Quel giorno medesimo, (era il 30 marzo 1885) il valoroso ministro, uscendo dalla Conferenza si recava alla Camera dei deputati, e vi era rovesciato appunto dopo una discussione sugli avvenimenti della colonia francese del Tonchino, della quale s'era occupato con tanta attività.

ebbe fede nell'impresa e l'ha promossa con il concorso dei suoi risparmi, ne hanno mai perduto di vista il carattere essenzialmente universale, europeo, umanitario „. Nobili parole, che, pur troppo, non trovarono dappertutto corrispondenza di generosi assenti.

La Convenzione fu messa alla prova la prima volta dopo dieci anni di esistenza, nel 1898, in occasione della guerra tra la Spagna e gli Stati Uniti. Nel giugno di quell'anno la squadra spagnuola comandata dall'ammiraglio Camara, diretta alle isole Filippine, si trattenne per tre o quattro giorni nella rada di Porto Said.

Questo fatto, in contraddizione con l'art. 4 dell'accordo del 1888, provocò un'interrogazione nella seduta della Camera dei Comuni del 1° luglio, alla quale il signor Curzon, sottosegretario per gli Affari Esteri, rispose che le disposizioni della Convenzione del 1888 non erano mai state applicate.¹ Nella seduta del 12 dello stesso mese si chiesero schiarimenti su questa frase, e il Curzon dichiarava che la Convenzione esisteva certamente, ma le riserve fatte, a nome del Governo inglese, dai suoi delegati nella Commissione del 1885, rinnovate poi da lord Salisbury e comunicate alle Potenze nel 1887, avevano fatto sì che le prescrizioni della Convenzione stessa non avevano ricevuta pratica applicazione.²

Non ostante le riserve inglesi, quell'atto è considerato in pieno vigore dalla Compagnia e dalle altre Potenze contraenti. E il fatto medesimo, che diede occasione alle dichiarazioni del Governo britannico, ne fornì la prova. Infatti l'indugio delle navi spagnuole non avvenne senza proteste da parte della Compagnia, e inoltre l'ammiraglio Camara non potè ottenere nei porti del canale la provvista di carbone che aveva richiesta, e dovette limitarsi a fornirsene nei limiti stabiliti dall'art. 4 della Convenzione.

Del resto quali si siano le interpretazioni e le riserve del Governo britannico, esse non hanno tale importanza da menomare gli ef-

¹ " *Have never been brought in operation* „. L'interrogante, chiedeva ancora: " *The convention of 1888 is not in actual operation?* „. E il Curzon assentiva. (Parliamentary Debates, session 1898, Fourth Series, vol. LX, pag. 799-800).

² " *The terms of convention have not been brought into practical operation* „; (Parl. Deb., vol. LXI, pag. 667). Le riserve sono indicate nei processi verbali delle sedute della Commissione internazionale del 1885. Nella seduta del 13 giugno, sir Pauncefote, delegato britannico, dichiarava di formulare una riserva generale, riguardo all'applicazione delle disposizioni del trattato, in quanto non fossero compatibili con le condizioni eccezionali in cui si trovava l'Egitto, e potessero recare impedimento alla libertà d'azione del governo britannico durante l'occupazione inglese del territorio egiziano. (Accounts and papers; State Papers, Egypt, session 1884-1885, vol. LXXXIX, n. 19, pag. 69-313, e specialmente a pag. 292).

fetti dell'accordo del 1888, che pure porta la firma del plenipotenziario inglese. I gravi interessi commerciali che la Gran Bretagna ha in Oriente, sono guarentigia che anche quella Potenza, rispetterà, tranne casi di estrema gravità, le norme che uomini di studio e uomini di governo hanno ritenute necessarie per assicurare la libertà più completa della più importante via commerciale del mondo.

Anche nel campo della politica vi sono impegni d'onore, che stanno all'infuori e al di sopra d'ogni interesse e d'ogni ambizione. Nessuna riserva diplomatica può fornire ragione giustificata di violarli; essi fanno parte del sentimento universale. L'incolumità e la libertà del canale di Suez è uno di questi impegni, che tutte le nazioni devono osservare sotto pena di esporsi al bando dalla solidarietà umana e al disdoro della posterità.

CAP. III.

**Effetti del canale di Suez
e dei perfezionamenti della navigazione**

SOMMARIO: Diminuzione della distanza tra l'Occidente e l'Oriente, della durata, delle spese e dei pericoli del viaggio. — Più pronto scambio di prodotti, di moneta e di titoli di credito. — Vantaggi per il credito, diminuzione degli interessi dei capitali. — Ribasso dei noli. — Mitigazione e pareggiamento dei prezzi e diminuzione delle crisi commerciali. — Decadenza della vela. — Progressi nella navigazione. — I grossi bastimenti. — Perfezionamenti del materiale marittimo. — Diminuzione del consumo del combustibile e accrescimento della velocità. — Vantaggi derivati al canale da questi miglioramenti. — Aumento della produzione e dei traffici. — Le costruzioni ferroviarie e loro effetti. — Altri miglioramenti materiali e morali. — Concorso di questi progressi al medesimo effetto.

Il primo vantaggio del canale e la prima conseguenza sua, è troppo evidente: la grande diminuzione della distanza che separava per mare l'Occidente dall'Oriente. Prendendo per destinazione Bombay, il porto con cui il canale ha più attivi scambi, l'abbreviazione del viaggio per i porti europei e per quelli americani dell'Atlantico varia dal 39 al 70 per cento. Per i porti di Venezia e di Trieste fu di 3620 leghe (di 4 chilometri l'una), ossia del 61 per cento; per Genova di 3340 leghe, cioè del 59 per cento; per Marsiglia di 3276, ossia del 58; per Londra, Liverpool, Pietroburgo, Amsterdam, Lisbona di 2850, ovvero del 48; per New York di 2439, cioè del 39; mentre per Costantinopoli il vantaggio fu di 4300 leghe, ossia del 70 per cento.¹

¹ Sulle distanze dei vari porti da Bombay per la via del Capo e per quella del Canale, si può vedere la tabella del prof. CORDIER, pubblicata dal Lesseps (e

Il vantaggio diventa naturalmente minore quanto più ci si allontana dal canale avanzando nell'Estremo Oriente. Così prendendo per porto di partenza Londra, si trova che il viaggio è diventato del 38 per cento più breve per andare a Colombo, del 33 per Calcutta, del 31.5 per Singapore, del 29.5 per Saigon, del 26.5 per Batavia e per Manilla, del 24 per Jokohama.¹

Se si fossero fatti i confronti non tra le distanze geografiche, ma tra quelle realmente navigate, la differenza sarebbe risultata anche maggiore. La via navigata è sempre più lunga di quella misurata sulle carte, tanto più trattandosi principalmente di velieri, i quali, per usufruire dei venti e guadagnare in velocità, dovevano fare larghi giri nell'Atlantico.

La diminuzione della strada portò risparmio di tempo. Come esempio della rapidità di comunicazioni consentite al commercio dal taglio dell'istmo di Suez, si cita il caso di un filatore di Manchester, il quale comperò nell'India una partita di lana, rilasciando una tratta a tre mesi: durante questo tempo potè trasportare la lana in Europa, filarla, tesserla, venderla, e con il ricavato pagare la tratta.² Una volta i tre mesi sarebbero stati appena sufficienti, perchè il prodotto greggio giungesse a Manchester dall'India.

Si errerebbe, però, se dall'abbreviazione dello spazio si deducesse che la durata complessiva dei viaggi è diminuita in proporzione, perchè non è scemato, o lo è di ben poco, il tempo che richiedono alcune operazioni, per esempio quelle di carico e scarico.

Tuttavia se il risparmio di tempo non è in ragione assoluta della minore distanza, esso è pur sempre grandissimo, e porta con sè un grande risparmio di denaro. Infatti abbreviata la via da percorrere, diminuirono quasi tutte le spese che formano il costo d'esercizio della navigazione, o almeno si ripartirono sopra un maggior numero di viaggi. Tra queste spese conviene annoverare quelle per l'ammortamento dei capitali, per le riparazioni, per il combustibile, e i salari agli equipaggi.

Quanto al combustibile osserveremo pure che con l'abbreviamento del viaggio se n'è reso minore il consumo, e quindi minore la provvista da portare; perciò resta un più largo spazio disponibile per i prodotti, e si può trasportare un carico maggiore. La provvista

riprodotta poi da quanti scrissero sul futuro canale) nella *Memoria* del 15 novembre 1854 (TESTA, *Recueil des traités de la Porte Ottomane*, citato, vol. II, pag. 91.

¹ I. CHARLES ROUX, *Art. cit.*, "Revue de Paris", 1° novembre 1899, pag. 129.

² COEN, *Le grandi strade del commercio internazionale ecc.*, pag. 225.

di carbone può essere minore anche perchè vi sono presso il canale depositi di rifornimento. È vero che a queste stazioni il carbone deve essere portato da altri bastimenti, e quindi, se si guadagnano più noli, v'è anche da pagare ad altri trasporti il nolo del carbone, ma siccome queste altre navi che portano carbone possono essere anche a vela, si rende disponibile una maggior quantità di piroscafi. Ad ogni modo il nolo del carbone è assai inferiore a quello di tanti altri prodotti, e quindi vi è sempre un guadagno notevole.

Anche la spesa per l'assicurazione è minore, non solo perchè è più breve il viaggio, ma altresì per la maggiore sicurezza che presenta per i vapori la via di Suez in confronto di quella del Capo, e, come è ragionevole, il premio di assicurazione varia non solo in ragione del tempo del viaggio, ma anche in ragione dei suoi rischi.

Tuttavia l'abbreviazione del viaggio non ha fatto diminuire tutte le spese e aumentare gli utili nella proporzione esatta del tempo risparmiato. Una delle spese, quella delle tasse marittime, è invece aumentata per l'aggiunta della tassa di passaggio del canale, che è abbastanza gravosa. Nei primi tempi anzi si credeva da molti che questa tassa avrebbe fatto perdere al canale anche il vantaggio della minore spesa della navigazione per l'abbreviamento del viaggio. E si presagiva che la strada ferrata Alessandria-Suez, avrebbe potuto fare seria concorrenza al canale, col ridurre le tariffe ai minimi limiti possibili, i quali potevano essere molto bassi per una linea, la cui costruzione avrebbe costato assai poco.¹ Ma per conseguire questo intento si avrebbe dovuto stabilire un servizio apposito di vapori nei porti di Alessandria e di Suez, erigere nelle due città magazzini, e con tutto ciò la linea ferroviaria non avrebbe forse trasportato se non gli oggetti di grande prezzo, perchè quelli di poco valore in molto volume difficilmente avrebbero potuto sopportare i dispendi del doppio carico e scarico, del trasporto per ferrovia e dei due noli marittimi. Era troppo poco il frutto prevedibile per avventurarsi in una impresa così malsicura. E nessuno pensò a farlo.

D'altra parte, non ostante la tassa di transito, la nuova via ha prodotto una grande economia di spesa. Vi fu chi calcolò che il beneficio di tempo e di forza ottenuto possa ascendere, capitalizzato, a oltre due miliardi di franchi. Per questa ragione, e per la

¹ G. BOCCARDO, *Il bosforo di Suez ecc.*, pag. 14-15.

maggior sollecitudine negli scambi di prodotti, di denaro e di titoli di credito, v'è quindi un maggior capitale disponibile. Aumentato il capitale, dovevano diminuire e scemarono di fatto anche gl'interessi dei mutui marittimi, come s'era preveduto.¹

La maggior brevità del viaggio ha poi recato vantaggio all'economia monetaria e del credito anche con l'aumentare la mobilità del numerario e dei suoi equivalenti.² Osservava il Lampertico che la maggiore rapidità dei viaggi contribuisce grandemente ad agevolare il credito "poichè, divenendo più sollecita la restituzione del capitale mediante il profitto che si consegue colla vendita delle merci, il fabbricante non ha a ricorrere al credito che per un tempo più breve. Lo troverà quindi a migliori condizioni, nè in questo riguardo soltanto, ma ancora più per la diminuzione dei rischi in causa non solo della brevità, ma della sicurezza dei viaggi".³

L'accorciamento della durata del viaggio ebbe per effetto anche una diminuzione dei noli. Prima che s'inaugurasse il canale, il naviglio mercantile bastava appena al commercio con le Indie. Aperta la nuova via, il tonnello disponibile divenne superiore al bisogno. Non già che fosse maggiore del necessario quello dei vapori, ma potendo essi compiere per la nuova via nel medesimo spazio di tempo un maggior numero di viaggi, e quindi trasportare una quantità di prodotti molto maggiore di prima, si rese improvvisamente disponibile un certo numero di velieri, che non trovarono impiego sufficiente per la via antica.⁴ La diminuzione dei noli derivatane provocò la crisi del 1876. Il rinvilio dei noli continuò poi per altre cause e principalmente per la sovrabbondanza delle costruzioni navali.⁵

¹ LAMPERTICO, *Memoria citata*, pag. 689.

² Su questo argomento, in relazione ai progressi nei trasporti, v. A. DE FOVILLE, *L'industrie des transports dans le passé et dans le présent*; Paris, Gautier-Villars, 1893, pag. 41-42.

³ LAMPERTICO, *Il Commercio*; Milano, Treves, 1878, pag. 28.

⁴ Ragionando di questo argomento, molti hanno dimenticato che del canale possono usare vantaggiosamente soltanto i piroscafi, e che al momento dell'apertura del nuovo bosforo questi erano in numero assolutamente insufficiente al bisogno. Così conclusero che l'abbreviamento della via aveva aumentato il tonnello a vapore disponibile, il che non fu vero se non dopo molti anni, per effetto delle abbondanti costruzioni nuove, e non del canale.

⁵ V. su questo argomento del corso dei noli: I. VIRGILIO, *Le tasse marittime*; Roma, Botta, 1879, pag. 12-15; D. SUPINO, *La navigazione dal punto di vista economico*, nella "Rivista marittima", del maggio 1890, pag. 202-219, e nella "Biblioteca dell'economista", serie III, 1900; i due articoli di G. MICHEL, *Variations des cours des frets maritimes depuis 1853*, nell' "Économiste français", del 4 e 11 agosto 1894

Le comunicazioni più facili e più pronte tra l'Europa e l'Oriente favorirono i consumi e produssero un ribasso nel costo dei prodotti scambiati, mitigarono le perturbazioni dei prezzi, producendo una specie di pareggiamento tra i vari paesi produttori, e resero più rare e meno acute le crisi commerciali. Sono questi, entro certi limiti, gli effetti d'ogni nuova via che si apre, e d'ogni progresso nella navigazione; ma, per quanto riguarda la diminuzione dei prezzi dei prodotti orientali non si può trascurar di notare che anche altre ragioni contribuirono a conseguirla. Infatti, prima che fosse tagliato l'istmo egiziano, l'Europa si provvedeva nell'America di parecchie derrate, come il cotone, il caffè, il tabacco, che, dopo aperto il canale, poté acquistare anche in Asia e in Oceania. Si stabilì in tal modo una concorrenza, che doveva di necessità diminuire i prezzi di quei prodotti.

Un'altra notevolissima conseguenza del canale di Suez fu quella di aver dato il sopravvento ai piroscafi sui velieri. I perfezionamenti posteriori della navigazione a vapore avrebbero senza dubbio determinata la decadenza della vela, anche indipendentemente dalla nuova via, perchè lo strumento più perfetto sostituisce sempre il meno perfetto. Ma senza il taglio dell'istmo egiziano, questo sarebbe avvenuto con una certa lentezza, almeno in rapporto all'Oriente. Infatti l'uso dei vapori non poteva essere remunerativo per la via del Capo, perchè le distanze fra i depositi di carbone lungo quella via erano assai lunghe, e rendevano necessaria la provvista di tale quantità di combustibile, che rimaneva ben poco posto per il carico. Perciò quella del Capo sarebbe rimasta probabilmente, per lungo tempo ancora, la via della vela.

Invece l'apertura del canale deviò gran parte del movimento marittimo dall'Atlantico e lo avviò verso mari, i quali presentano tali condizioni di navigabilità, che il vapore ha in essi una prevalenza decisiva sulla vela. Specialmente il mar Rosso, a cagione dei monsoni, delle correnti, delle frequenti scogliere, e anche della sua strettezza, non si presta molto alla navigazione dei velieri: questi corrono in esso assai più pericolo che per la via del Capo, mentre avviene il contrario per i piroscafi. Inoltre la vela non può sostenere utilmente la spesa del transito e insieme quella del rimorchio attraverso il canale (senza dire che questo transito riesce difficile

pag. 141-142 e 171-174; e nello stesso periodico (numero del 5 marzo 1892, pag. 302) il cenno sul discorso di Sir T. SUTHERLAND, presidente della Società "Peninsulare e Orientale", riassunto sotto il titolo: *La baisse du fret et le commerce maritime entre l'Europe et l'Extrême-Orient.*

e pericoloso) aggiuntovi inoltre l'aggravio dei più alti premi di assicurazione, che si devono pagare per i maggiori rischi della navigazione nel mar Rosso. Con tutto ciò i velieri non risparmierebbero per la via del canale che pochi giorni in confronto di quelli che impiegano girando il Capo, perchè non potrebbero navigare per il mar Rosso se non con velocità assai minore di quella che possono ottenere nell'Atlantico. Non di meno nei primi anni non fu raro il caso di velieri, specialmente italiani, che andavano in Oriente per la via del canale, ritornando poi in buona parte per quella del Capo. Fino al 2 luglio 1877 i nostri bastimenti a vela che passarono per il canale, erano stati 47, e per lo più avevano portato carbone dalla Gran Bretagna a Suez o sale dalla Sardegna e dalla Sicilia nell'India. Ma dopo quella data i velieri italiani cessarono affatto di frequentare il canale. Anche di quelli delle altre nazioni non se ne vide quasi più, tranne qualche rara eccezione. Nel 1883, per esempio, non transitò per il canale che un solo bastimento a vela.

La decadenza era inevitabile, e ben la prevedero quasi tutti coloro che scrissero sul canale prima ancora che fosse aperto al traffico.¹ I fatti accertarono le previsioni, e il nuovo bosforo con i suoi progressi, da principio non rapidi, ma sempre continui, e in seguito anche molto rimarchevoli, finì col dare ai velieri un vero tracollo nella navigazione dell'Oceano Indiano. Ne offrirono subito la prova le costruzioni navali britanniche, le quali fino al 1869 di preferenza consistevano in velieri; mentre dopo quell'anno dai cantieri inglesi uscirono prevalentemente i piroscafi, tranne durante qualche periodo di crisi, come nel 1875 e nel 1876, verso la fine del 1884, nel 1885 e al principio del 1886. L'incremento che n'ebbe la marina a vapore fu notevolissimo. Secondo il Mulhall, la forza delle macchine per i piroscafi, che era di 2 190 000 cavalli nel 1870, nel 1880 era salita a 3 891 000 e nel 1885 a 5 200 000.²

Così, se prima dell'inaugurazione del canale i traffici con l'Oriente erano compiuti quasi esclusivamente dalla vela, e se, anche dopo aperta la nuova via, la vela proseguì per qualche tempo a conservare una certa importanza negli scambi con quelle regioni,

¹ In Italia, il TORELLI, seguendo le tracce del FONTANE, (*Op. cit.*, pag. 77-111) mostrò grande fiducia nel trionfo del vapore (V. lo scritto annesso al sesto dei "Paralleli", citati: *La marina a vela e la marina a vapore*, negli "Atti dell'Ist. Veneto", 1868-69, serie III, vol. XIV, pag. 125-155). — Non n'ebbe altrettanta il VIRGILIO, *Il commercio indo-europeo ecc.*, pag. 161-186; ma qualche anno dopo inaugurato il canale si ricredette.

² MULHALL, *History of prices*; London, 1885, pag. 52.

ormai la proporzione di essa rispetto al vapore non è, in quei commerci, neppure di 1 a 5, e continuerà a scemare, sebbene non forse nella proporzione alquanto esagerata del 10 per cento l'anno, prevista dal Beccari.

La vela può trovare ancora qualche impiego riguardo all'Oriente, ma in misura molto limitata e soltanto nelle lunghe navigazioni, per le merci di piccolo valore e molto volume, come i cereali, i legnami, i marmi, e in genere le materie prime di scarso prezzo. Però anche in questo traffico speciale essa va cedendo ogni giorno più ai piroscafi, perchè ogni genere di commercio ormai richiede comunicazioni pronte, sicure e regolari. Fino a non molti anni fa, per esempio, i grandi bastimenti a vela esercitavano un traffico importante con l'Australia. Ora quel commercio passa in gran parte per il canale, anche per quanto riguarda alcune materie gregge, come la lana.

Naturalmente su questo incremento del vapore e sulla decadenza della vela esercitarono un'azione potente anche i progressi della meccanica navale, com'essi resero più intensi anche gli altri utili effetti del canale.

Il fatto stesso dell'apertura d'una nuova via, che è monopolio dei piroscafi, doveva essere d'eccitamento a migliorare la navigazione a vapore. E i progressi furono meravigliosi.¹

Alle piccole navi si sono sostituite le grandi, le quali, in proporzione della loro portata, presentano una diminuzione rimarchevole delle spese generali. I piccoli bastimenti non possono quindi lottare più oltre con i grandi, e a questi vanno cedendo il passo. La media della stazza netta dei piroscafi che passarono il canale, ne è una prova luminosa. Essa era di meno che mille tonnellate nei primi tre anni di esercizio, salì gradatamente fino a superare le 1500 nel 1879 e le 2000 nel 1890; nel 1895 fu di 2460, nel 1896 di 2511, nel 1897 di 2645, nel 1898 di 2637, e di 2743 nel 1899.

Si è perfezionata la forma e migliorato il materiale e la struttura delle costruzioni, ottenendo così scafi relativamente più leggeri, e quindi una maggiore portata e minore resistenza con un'economia nella potenza da sviluppare.

Si è trasformato il macchinario: ai vecchi motori se ne sono

¹ Dei progressi generali conseguiti nella navigazione a vapore, dacchè esiste ad oggi, trattò da maestro sir William White, direttore generale delle costruzioni navali inglesi, nel discorso tenuto l'anno passato a Dover, all'inaugurazione dell'Associazione Britannica. Il discorso è riassunto largamente nella "Rivista marittima" del novembre 1899, pag. 398-406.

sostituiti di nuovi, fino ad arrivare a quelli a triplice espansione, e così s'è diminuito di molto il consumo del combustibile, pur aumentando la velocità. Un tempo occorreano 6 chilogrammi di carbone per cavallo e per ora, presentemente bastano meno di tre quarti di chilogramma. Soltanto dalla data dell'apertura del canale ad oggi si può calcolare che il costo della forza motrice dei bastimenti sia diminuita di più che il 40 per cento. Questo risparmio, oltre al vantaggio diretto d'una minore spesa per combustibile, portava indirettamente un altro beneficio, o per meglio dire accresceva quello che già aveva recato l'abbreviamento del viaggio, rendendo necessaria una minore provvista di carbone, e lasciando quindi libero uno spazio maggiore per il carico. Il risparmio nella spesa per la forza motrice contribuì forse più d'ogni altro avanzamento a dare definitivamente il predominio al vapore sulla vela, la cui potenza di trasporto a parità di tonnello, non sta ormai più, in confronto con i piroscafi, nell'antica proporzione di 1 a 3, ma in quella di 1 a 4, e forse anche di 1 a 5, come divinava il Lesseps.

Di questi miglioramenti della marina a vapore si avvantaggiò molto il canale di Suez, perchè di esso, come dicemmo, possono approfittare utilmente soltanto i piroscafi, e quindi il numero di quelli che passavano per il canale andò continuamente crescendo, mentre scemò quello dei velieri che si recavano nei mari asiatici girando l'Africa.

Così i progressi della meccanica navale e quelli dell'abbreviamento della via cooperarono insieme al miglioramento delle comunicazioni tra l'Occidente e l'Oriente. E se per effetto dell'apertura del canale diminuì il tempo del viaggio, una ulteriore diminuzione venne portata dalla maggiore rapidità dei bastimenti. Se vennero diminuiti i dispendi della navigazione, e quindi i noli, per l'abbreviazione del percorso, scemarono anche per il risparmio, nelle spese d'esercizio, reso possibile non solo dal minor consumo di combustibile, ma anche dal più intenso uso della nave per la maggiore capacità di trasporto e la più grande velocità. Se per la nuova via furono minori i rischi della navigazione, essi sono diminuiti anche perchè i bastimenti moderni, più poderosi e più veloci, lottano meglio contro la violenza degli elementi. Così ora si viaggia in meno tempo, con minore spesa e correndo più piccolo rischio.

La diminuzione nella spesa dei trasporti fra l'Asia e l'Europa, che fu diretta conseguenza dell'apertura del canale e dei perfezionamenti della navigazione, rese più miti anche i prezzi delle cose,

dei quali il nolo è parte. Dal ribasso dei prezzi conseguì un aumento di consumo, e quindi della produzione e della circolazione. Nè con l'abbreviare la distanza tra consumatori e produttori, col metterli in comunicazione diretta con minore spesa, si diede soltanto incremento alle industrie esistenti, ma se ne fece anche sorgere di nuove.

I progressi della navigazione furono poi completati dalle numerose strade ferrate costruite in Europa e in Asia negli ultimi trent'anni, molte delle quali, specialmente in Europa, vennero affrettate dal taglio dell'istmo africano. Quando s'inaugurò il canale di Suez non era aperta ancora la galleria del Cenisio, nè costruita quella del Gottardo, nè compiuta la linea della Pontebba, e dentro i confini d'Italia, e di quasi tutti gli Stati, mancavano strade della maggiore importanza, che di poi si sono costruite. Le ferrovie, che si sono venute compiendo, con l'agevolare le comunicazioni, hanno reso possibile e facile alle varie regioni dello stesso paese di familiarizzarsi tra loro, ravvicinarono popoli, prima separati dalle divisioni fraposte dalla natura, e giovarono così anche indirettamente a moltiplicare gli scambi.

Troppo lungo sarebbe l'enumerare tanti altri coefficienti dell'incremento delle comunicazioni commerciali, indipendenti dal canale di Suez: come nell'ordine materiale i miglioramenti dei porti e il perfezionamento dei mezzi di carico e scarico, lo svolgimento delle industrie e del credito, e nell'ordine morale le riforme introdotte nella legislazione dei traffici.

Questi progressi tecnici, economici e morali della navigazione e dei commerci si sono ormai fusi nei loro effetti con quelli che derivano dall'abbreviamento del viaggio per la via del canale, talchè riuscirebbe quasi sempre impossibile il distinguere l'efficacia degli uni da quella degli altri. In ogni caso sarebbe grave errore il far valere come effetti esclusivi del canale quelli che sono in buona parte vantaggi derivanti da queste altre grandi innovazioni. Gli uni riguardano la via, gli altri il veicolo o la forza motrice e le condizioni dei traffici; tutti concorrono allo stesso fine: la facilitazione e l'accrescimento degli scambi.

Parlando del traffico dei vari paesi, dopo aperta la nuova grande via commerciale, è prudente quindi riguardarlo come un fatto, che è conseguenza d'un complesso di parecchie cause, e non d'una sola, come del resto avviene di tutte le manifestazioni economiche.

CAPO IV.

Il commercio europeo con l'Oriente attraverso il canale

SOMMARIO: Incremento del commercio mondiale dopo aperto il canale di Suez. — Speranze d'uno spostamento completo del traffico dal settentrione al Mediterraneo. — Importanza del commercio britannico e scarsezza di quello delle nazioni mediterranee con l'Oriente e con l'Egitto prima che si aprisse il canale. — Ragioni dell'impossibilità dello spostamento aspettato. — Il movimento delle varie bandiere estere attraverso il canale. — Il movimento dei vapori delle compagnie postali e il loro incremento. — Il traffico per il canale secondo i paesi di provenienza e di destinazione. — I commerci tra la Gran Bretagna e l'India, e quelli tra l'Italia e l'Oriente. — Progressi del movimento marittimo dei vari paesi orientali attraverso il canale. — Quantità complessiva dei prodotti che passano per il canale, loro specie, e porti di provenienza e di destinazione.

L'abbreviazione del viaggio all'Oriente, i grandi progressi fatti nei trasporti marittimi e terrestri, l'economia nella spesa e la maggior celerità nello scambio di notizie, di prodotti e di valori, che ne furono la conseguenza, avvicinarono popoli lontani che prima poco si conoscevano tra loro, e facendo sorgere nuove solidarietà, diedero ai traffici maggiore impulso e infusero in essi maggiore sicurezza, rendendo più rare le crisi prima tanto frequenti. Così il commercio mondiale divenne più esteso e nel tempo stesso più intenso, perchè molte regioni che trent'anni sono non avevano scambi, ora ne hanno di notevoli, molte materie prime e molti prodotti, che non si movevano dal luogo di origine, ora corrono il mondo.

Si poteva prevedere con certezza che così sarebbe avvenuto,

che sicuro effetto delle più rapide comunicazioni sarebbe stato quello di accrescere in Occidente i consumi di cose orientali, e in Oriente quelli dei prodotti dell'Europa, e perfin dell'America. Aumentò anche il commercio delle regioni orientali dell'Africa, che ora si trovano sulla strada maestra dei traffici, e prima erano tagliate fuori dalle vie commerciali, mentre non decrebbe quello dei paesi occidentali di quel continente, favoriti dall'antica rotta.

Prima che il canale si aprisse, si pensava dai più che esso, oltre ad accrescere i traffici, ne avrebbe anche deviate le correnti, facendone avvantaggiare un paese piuttosto che un altro. Si affermava in modo assoluto che l'egemonia economica delle varie nazioni è effetto delle vie seguite dai commerci, e quindi si prediceva che sarebbe del tutto cessato il monopolio dei traffici orientali, esercitato fino allora dalle nazioni che in Oriente possedevano colonie, e specialmente dalla Gran Bretagna. Si diceva che Londra e Liverpool, come empori degli scambi con l'Oriente, erano un'anomalia geografica che il canale doveva far sparire, e si vaticinava un improvviso e completo spostamento del traffico dai porti settentrionali a quelli mediterranei, ai quali il commercio d'Oriente avrebbe dovuto ritornare, come prima della scoperta della via del Capo, ma di molto agevolato e accresciuto. Più che un avvenimento commerciale, l'apertura del nuovo bosforo pareva ai più, come efficacemente disse Cesare Correnti, una rivoluzione cosmica. Ma queste previsioni non erano destinate ad avverarsi. E coloro stessi che le avventuravano, sarebbero stati condotti a conseguenze diverse, se avessero meglio esaminati alcuni fatti che pur avevano davanti agli occhi.

Prima dell'apertura del canale, l'Atlantico era, di necessità, la sola via acqueea tra l'Europa e il resto del mondo al di là del Mediterraneo, e il commercio con l'Asia era compiuto quasi esclusivamente dai paesi atlantici, i quali avevano con l'Oriente, compresi l'Egitto, un commercio marittimo otto volte più grande di quello che mettevano insieme i paesi mediterranei, pur comprendendo interamente tra quest'ultimi la Francia e la Spagna. Al movimento dei paesi oceanici con l'Oriente era infatti necessaria una quantità di bastimenti non inferiore a 4 800 000 tonnellate di stazza, a quello dei paesi mediterranei bastava una flotta commerciale di non più che 600 000. E quasi cinque sesti di queste 600 000 tonnellate erano destinate non già a scambi diretti con i paesi al di là del mar Rosso, ma all'Egitto.

Delle 4 800 000 tonnellate di stazza delle nazioni atlantiche,

quasi 4 milioni appartenevano alla marina britannica, la quale con questo enorme naviglio compieva con i paesi asiatici e con l'Egitto un commercio del valore di 3 miliardi e mezzo di franchi, mentre tutti i paesi mediterranei insieme non avevano che un traffico di 300 milioni: meno dell'undicesima parte del valore del commercio britannico. Si può dire che l'Inghilterra aveva allora il monopolio degli affari con l'Asia e l'Australia, come aveva quello dei traffici con l'America.

Infatti nel 1868 la Gran Bretagna ebbe con l'Asia e con le isole della Sonda un commercio d'importazione e d'esportazione di 2 200 milioni di franchi (1275 all'importazione nella Gran Bretagna e 925 all'esportazione); con l'Australia, la Nuova Zelanda e la Tasmania, un commercio di 641 milioni di franchi (314 all'importazione e 327 all'esportazione); con l'Egitto di 594 milioni (di cui 440 all'importazione e 154 all'esportazione): in tutto un movimento di 3435 milioni di franchi.

Invece il commercio delle nazioni mediterranee con l'Asia, l'Oceania e l'Egitto — pur comprendendovi tutti gli scambi della Francia, la quale, specialmente allora, era più Stato atlantico che mediterraneo — fu nel 1868 di 304 milioni di franchi. A questo movimento la Spagna contribuiva per 8 800 000 franchi, la Francia per 278 300 000, dei quali 82 000 000 da e per l'Egitto, e l'Italia per 16 750 000, dei quali 16 250 000 con l'Egitto e 500 000 con l'Asia e l'Oceania.

Comprendiamo in questo computo anche il commercio con l'Egitto, perchè strettamente collegato col traffico del canale; ma osserviamo che a torto si crede da molti che, prima dell'apertura del nuovo bosforo, esso fosse, per la maggior parte, commercio di transito, mentre basta considerare il movimento del porto di Alessandria in confronto con quello di Suez, per dedurne come la quantità da ascrivere al transito fosse ben minore di quella da attribuirsi al consumo e al commercio interno di quel paese.¹ Del resto si sa che il movimento di transito era alimentato dai viaggiatori, dagli invii di denaro dall'Europa, per saldare le differenze tra il valore delle importazioni dall'Oriente e quello delle esportazioni europee, da poche merci orientali di molto valore e da altre esportate dagli scali del mar Rosso (seta, the, caffè, seme di bachi, gomme, indaco, avorio, cera, incenso, aloe, piume di struzzo, madreperla e muschio) e

¹ Nel porto di Alessandria entrarono nel 1868 bastimenti per 1 532 450 tonnellate di stazza e ne uscirono quasi altrettanti; nel porto di Suez ne entrarono per 219 000 tonnellate, e ne uscirono circa altrettanti.

da stoffe e articoli di moda europei e qualche derrata alimentare non resistente a lungo viaggio, come il burro. Tutti prodotti di poco peso, che non potevano dar occasione se non a un movimento assai limitato.

Con l'Egitto, la Gran Bretagna ebbe nel 1868 un movimento marittimo di 911 000 tonnellate di stazza, mentre le nazioni mediterranee non arrivarono alla metà di quel tonnelloaggio. Eppure negli scambi con quel paese africano il risparmio di tempo e di strada è, proporzionalmente, assai maggiore per le nazioni mediterranee in confronto della Gran Bretagna, che non sia quello per il lontano Oriente. Fatta pur la debita parte alla valigia delle Indie, resta sempre un commercio assai superiore agli scambi di tutte le nazioni mediterranee unite insieme. Tuttavia queste non riuscirono in molti anni a sostituirsi, neppure in parte, alla Gran Bretagna in un traffico che era per esse tanto comodo e pronto.

Si poteva sperare che avrebbero potuto ottenere d'un tratto migliori risultati riguardo al commercio oltre il mar Rosso, soltanto perchè era diminuito uno dei tanti elementi, che hanno azione sugli scambi: la distanza? Già il movimento dei paesi mediterranei con l'Oriente prima dell'apertura del canale superava appena le 100 000 tonnellate, eppure la via era, press'a poco, egualmente lunga così per la Gran Bretagna come per essi anche facendo la strada del Capo. Era lecito supporre che, se non mutavano le altre condizioni di fatto, avrebbero profittato poco anche della nuova via, sebbene più prossima, tanto più che, se il canale avvicinava all'Oriente i paesi mediterranei, avvicinava anche quelli atlantici.

E, pur trascurando di osservare che il commercio segue le consuetudini e tende a conservarsi nelle medesime mani, come si poteva credere che un movimento marittimo di 5 milioni di tonnellate di stazza e d'un valore di 3 miliardi e mezzo di franchi potesse da un momento all'altro passare dalla Gran Bretagna ai paesi mediterranei, che allora, non erano preparati a riceverne neppure una piccola parte? Come si poteva sperare che questa immensa mole di scambi, o anche solo una parte notevole di essa, fosse d'un tratto compiuta dalle nazioni mediterranee, soltanto perchè più vicine al nuovo canale, mentre le loro industrie erano ancora rudimentali, i traffici diretti con l'Oriente oltremodo scarsi, la loro marina a vapore tutta insieme superava di poco le 150 000 tonnellate, e mancavano di porti adatti e forniti delle necessarie comodità?

A prescindere da ogni altra considerazione, per ottenere un risultato simile sarebbe stata necessaria una vera rivoluzione economica, uno di quei rivolgimenti che non s'improvvisano, ma richie-

dono un assiduo lavoro di diecine e diecine d'anni e larghi mezzi. E si dimenticava, poi, che un tale rivolgimento in questo caso non era possibile, perchè la Gran Bretagna non aveva perduti per l'apertura del canale i grandi possedimenti nell'Asia e nell'Oceania, principale e sicuro alimento dei suoi traffici. Giustamente, quindi, diceva il Torelli che le conseguenze del taglio dell'istmo di Suez sarebbero state grandi, ma che i frutti ne sarebbero colti dalle nazioni che avevano saputo tenersi al corrente con i perfezionamenti e camminare del passo della civiltà, che avevano più merci da recare in Oriente, più capitali per dominare su quei mercati e relazioni già stabilite con essi.¹ Soprattutto più capitali. Al De Tocqueville, il quale aveva affermato che del nuovo canale si sarebbero servite di preferenza l'Italia, la Grecia e l'Austria-Ungheria, (anzi diceva: i Greci, gli Stiriani, gl'Italiani, i Dalmati e i Siciliani) giustamente osservava a questo proposito il Bagehot, nei primi anni dopo aperto il canale, che invece fino allora esso aveva profittato principalmente all'Inghilterra, perchè nessuna delle altre nazioni teneva a propria disposizione neppure la decima parte del capitale necessario alla costruzione d'un numero sufficiente di quegli enormi vapori a elica che soli possono servirsi con vantaggio del canale. In seguito, soggiungeva, le previsioni dello scrittore francese potranno o no avverarsi; finora si sono mostrate assolutamente errate, non perchè in Inghilterra vi siano più ricchi — ricchi ve ne sono dovunque — ma perchè essa possiede una quantità senza pari di capitali disponibili, i quali corrono immediatamente in aiuto del commerciante, che abbia scoperta una nuova sorgente di guadagno.²

D'altronde l'Inghilterra non esercitava già questo commercio per conto d'altri, ma nella massima parte per conto proprio, specialmente riguardo alle esportazioni. Anche le importazioni entravano in gran parte nel consumo britannico, o servivano alle manifatture inglesi. Infatti nel 1868 la Gran Bretagna trasportò nel Mediterraneo e nel mar Nero per soli 58 milioni di franchi di merce estera. E anche gli altri prodotti che possa avere importati in Europa per i porti atlantici, devono essere stati in misura abbastanza limitata, perchè, ad esempio, il movimento totale di derrate estere e coloniali dell'Inghilterra nell'impero francese fu nel 1868

¹ L. TORELLI, *Dell'avvenire del commercio europeo, ed in modo speciale di quello degli Stati italiani*; Firenze, Soc. editrice, 1859, vol. III, pag. 264, 383.

² W. BAGEHOT, *Lombard Street*; Paris, Germer Baillièrè, 1874, pag. 14-15.

di poco più che 300 milioni di franchi, e buona parte di queste derivate veniva dall'America.

È ben poco questo traffico per conto degli Stati mediterranei in confronto del commercio totale compiuto dalla Gran Bretagna con l'Oriente. Anche per questo motivo era da prevedersi che quella grande nazione avrebbe conservato un largo movimento commerciale con l'Asia e l'Oceania, non ostante la gloriosa opera del Lesseps.

Inoltre questo commercio non poteva essere spostato a favore delle nazioni mediterranee per la maggior vicinanza all'Oriente, anche per un'altra ragione sostanziale: perchè queste nazioni non potevano diventare da un momento all'altro manifattrici dei prodotti che si consumano in Oriente, solo perchè venivano ad esservi più vicine.

Certo, col tempo, l'apertura del canale doveva avvantaggiare in qualche modo i popoli, i quali si trovavano sulla via che conduce ad esso, e accrescerne gli scambi. Infatti era naturale che essi ricevessero direttamente i prodotti asiatici, anzichè di seconda mano da Londra e da Liverpool, che prima n'erano l'emporio. Divenuto diretto il commercio, si poteva sperare ragionevolmente che una qualche parte di esso fosse compiuto dalla bandiera delle nazioni mediterranee.

Pur troppo questo non si può dire, se non in minima misura, dell'Italia, perchè il nostro paese dovette limitarsi a usufruire delle linee di navigazione estere, che, dopo aperta la nuova strada marittima, toccarono i porti nazionali, e a servire come stazione di partenza nei viaggi per l'Oriente, specialmente per i passeggeri e le merci leggere provenienti per via di terra da altri paesi d'Europa. Così, se qualche vantaggio l'Italia ebbe dalla nuova via, fu vantaggio indiretto, di cui venne a godere non tanto per merito proprio, quanto per la felice posizione geografica.

A riprova di quanto abbiamo detto riferiamo i risultati del movimento del canale, ripartendoli fra le bandiere delle varie nazioni. Oltre a quelli del 1899, diamo anche i risultati del 1875, perchè si possa vedere quali popoli abbiano saputo, in progresso di tempo, trarre maggior profitto dalla nuova e più comoda via. Abbiamo preso per termine di confronto il 1875, perchè fu il primo anno che abbia offerto un movimento superiore ai 2 milioni di tonnellate nette, il quale poi per parecchio tempo restò il movimento normale: ciò dimostra che in quell'anno il canale cominciava ad

avere una clientela assodata e sicura, mentre altrettanto non si potrebbe dire degli anni precedenti.¹

Movimento del canale per bandiere

BANDIERE	1875		1899	
	Numero dei bastimenti	Tonnellate di stazza	Numero dei bastimenti	Tonnellate di stazza
Gran Bretagna	1 061	1 476 775	2 310	6 586 311
Francia	84	161 106	226	598 819
Olanda	59	90 179	206	418 867
Austria-Ungheria.	64	65 187	101	266 360
Italia	57	58 034	69	132 765
Germania	35	32 209	387	1 070 767
Spagna	32	31 892	89	114 149
Egitto.	33	22 276	2	1 921
Russia.	15	18 001	55	171 589
Danimarca	17	14 448	21	58 062
Norvegia.	10	14 074	59	123 757
Turchia	19	9 823	26	36 670
Svezia.	11	8 412	2	592
Stati Uniti di America.	2	3 702	26	67 690
Portogallo	4	2 848	3	1 288
Giappone.	1	901	65	224 636
Sarawak	1	117	—	—
Belgio.	—	—	5	12 411
Grecia.	—	—	4	8 438
Siam	—	—	1	538
<i>Totale</i>	1 494	2 009 984	3 607	9 895 630

Da questo prospetto si rileva che il tonnelloaggio non mediterraneo predomina di gran lunga su quello mediterraneo. Nel 1899 su meno di 10 milioni di tonnellate si può calcolare che quasi 9 fossero di bastimenti non appartenenti al nostro mare. La proporzione è anche più sfavorevole di quella che si ebbe nei primi nove anni dopo aperta la nuova strada, quando la bandiera inglese compieva da sola i tre quarti dell'intero movimento del canale, ma,

¹ Consideriamo il movimento complessivo di tutti i bastimenti che passarono per il canale, e quindi non soltanto di quelli commerciali e postali, ma anche delle navi da guerra e di quelle noleggate dai Governi per trasporti militari, tanto più che, nei due anni che esaminiamo esse furono in piccola quantità. Ad ogni modo non si può trascurarle, anche perchè la presenza delle navi da guerra è necessaria nei mari lontani per la protezione degli interessi economici.

dell'altro quarto, dal 60 al 70 per cento era dovuto alle marine mediterranee.

L'ordine d'importanza delle bandiere variò notevolmente dal 1875 al 1898: resta prima sempre la Gran Bretagna, ma seconda — da sesta che era nel 1875 — viene la Germania, mandando così indietro di un posto la Francia, l'Olanda e l'Austria-Ungheria. L'Italia non perde soltanto un posto ma tre, e così da quinta diventa ottava, essendo ormai sorpassata anche dalla Russia e, con un progresso veramente straordinario, dal Giappone. Nel 1898 era stata superata perfino dalla Spagna, che negli anni scorsi ebbe più attive relazioni con le Filippine, ultimo lampo, pur troppo, d'una potenza coloniale che fu. Anzi si può dire che l'Italia perde ancor più, e diventa ottava da quarta, perchè negli anni susseguenti al 1875 la nostra bandiera aveva conquistato il quarto posto, superando notevolmente l'Austria-Ungheria, il cui tonnelloaggio era andato scemando. Il nostro paese, con una non grande marina a vapore e senza commercio con l'Oriente, era allora in una buona condizione; a mano a mano la perdette, non perchè abbia peggiorato lo stato della nostra marina, ma perchè i suoi progressi furono meschini in confronto di quelli compiuti dalle nazioni rivali. Ormai per quanto riguarda il movimento marittimo con l'Oriente, delle grandi nazioni d'Europa, siamo ridotti a essere l'ultima.

Per formarsi un'idea del modo come è andata crescendo o scemando l'importanza delle principali bandiere che visitano il canale, conviene vedere quale parte ciascuna di esse abbia avuto nel movimento complessivo dei vari anni. Per brevità limiteremo il nostro esame agli ultimi dieci confrontandone i risultati con quelli offerti dal 1875.¹

Seguendo l'ordine d'importanza che le varie bandiere hanno presentemente, troviamo che quella inglese nel 1875 compieva il 73.5 per cento del movimento totale, nel 1890 il 77.4, nel 1891 il 78.6; però nel 1892 discese al 75.6, nel 1893 al 75.1, nel 1894 al 74.6, nel 1895 al 71.8, nel 1896 al 68, nel 1897 al 67.3; nel 1898 risali al 68.2, ma per discendere nel 1899 al 66.6.²

¹ Dobbiamo avvertire che nell'ultimo decennio le percentuali sono quelle date dai rapporti degli amministratori britannici del canale. Le percentuali del 1875 furono da noi computate sul tonnelloaggio netto, quale ci viene offerto da un rapporto consolare italiano (*Rapporto su Porto Said* del Console barone DI BOC-CARD, luglio 1879, nel "Bollettino consolare", vol. XV, parte II, pag. 97 e segg.).

² Queste percentuali riguardano il movimento di tutte le navi che passano per il canale. Se però si restringesse il calcolo ai soli bastimenti mercantili, si troverebbe che la Gran Bretagna ebbe nel traffico del canale una parte anche

La bandiera britannica è dunque andata declinando negli ultimi anni in confronto del movimento totale. Sebbene il tonnellaggio dei bastimenti, che portano quella bandiera, sia andato crescendo fino al 1895, esso aumentò in proporzione minore del movimento del canale, e dopo il 1895 scemò anche assolutamente fino al 1897, quantunque avesse ricevuto notevole incremento per lo sviluppo dei commerci con l'Australia. Nel 1898 invece crebbe di molto, specialmente per l'aumentato traffico con l'India e tornò ad avvicinarsi alla percentuale del 1895. Ma nel 1899 precipitò a una proporzione così bassa, quale non aveva avuto mai precedentemente.

La bandiera germanica, che nel 1875 contribuiva soltanto con 1.6 per cento al movimento del canale, nel 1890 era già salita al 7.1, nel 1891 ebbe il 6.8, nel 1892 il 7.2, e negli anni seguenti salì a 7.3, 7.8, 8.2, 9.4, 10.8, 10.5, 10.8: progresso meraviglioso in così breve giro di anni, dovuto al potente incremento dell'industria manifatturiera e della marina mercantile e alla singolare intraprendenza della nazione tedesca, che seppe avviare importanti traffici in regioni nuove, e sostituirsi alla Gran Bretagna in quelle nelle quali questa era un tempo indisputata signora. Anche nel 1898, non ostante che l'aumento del traffico del canale sia andato in gran parte a vantaggio della Gran Bretagna, la Germania seppe avvantaggiarsene essa pure, conservando il 10.5 per cento.

La bandiera francese nel 1875 contribuì al movimento del canale con l'8 per cento. Poi cominciò a declinare grandemente, talchè nel 1890 la troviamo scesa a 5.3, negli anni successivi risalì a 4.7, 5.4 e 6, per discendere però nel 1894 a 5.8. Risorse nel 1895 per il maggior movimento cagionato dalla spedizione al Madagascar, ritornando all'8 per cento, ma l'anno seguente scese a 6.2. Nel 1897 si riebbe alquanto, rimontando a 6.6; nel 1898 ricadde invece a 6.2 e nel 1899 a 6.1. È una vera altalena, con qualche tendenza al miglioramento.

La bandiera olandese ebbe nel 1875 il 4.5 per cento del tonnellaggio totale, nel 1890 il 3.6, e negli anni successivi 3.1, 4.1, 4.3, 4.4, 4.3, 4.4, 4.8, 4.1 e 4.2.

La bandiera austro-ungarica cadde, dal 3.2 per cento nel 1875, a 1.7 nel 1890, e a 1.3 nel 1891, ma dopo di allora accennò a crescere d'importanza, avendo partecipato negli anni successivi al movimento totale con 1.6, 2.2, 2.3, 2, 1.8, 2.3, 2.3, 2.7 per cento.

maggiore. Teniamo conto anche delle navi da guerra per le ragioni che abbiamo dette, ma, quando esse cagionarono oscillazioni eccezionali, lo rileveremo di volta in volta.

Il Giappone diede negli ultimi tempi un impulso così vigoroso al suo commercio e alla sua marina, che nel movimento del canale viene sesto, mentre non solo nel 1875 non aveva che 0.04 per cento del movimento totale, ma anche nel 1890 stava a 0.05, nel 1891 a 0.09, nel 1892 a 0.05, nel 1893 a 0.03, nel 1894 a 0.2, nel 1895 ancora a 0.03. Nel 1896 a 0.4, nel 1897 a 1.4, nel 1898 a 2, e nel 1899 a 2.3. Avanzamento mirabile nel breve giro di tre anni, di certo non passeggero, e dovuto interamente a bastimenti mercantili.

Notevole fu anche l'incremento che ebbe negli ultimi anni la bandiera russa. Nel 1875 era a 0.9 per cento e nel 1890 e 1891 anche più in basso, cioè a 0.5 e 0.4, poi passò a 0.6, 0.7, 1, 1.1, 1.6, 1.8, 1.7. Nel 1899 conservò l'1.7 per cento.

L'Italia aveva conseguita una percentuale abbastanza notevole nel 1875: il 2.9. Invece negli ultimi anni la nostra bandiera ebbe parte assai minore nel movimento complessivo del canale. Soltanto nel 1896 si ottenne una proporzione assai elevata, ma essa è dovuta esclusivamente alla eccezionale quantità di bastimenti noleggiati dal Governo per la guerra nell'Eritrea. Nel 1887, e nel primo semestre del 1888, la nostra bandiera occupò il primo posto dopo quella britannica: anche allora il progresso fu causato dalle spedizioni militari a Massaua. Se si considerasse il solo movimento dei bastimenti commerciali, l'Italia scenderebbe ancor più in confronto delle altre nazioni. Infatti la bandiera italiana si vede nel canale quasi esclusivamente sui piroscafi postali della linea delle Indie e su navi da guerra o trasporti militari. Le percentuali dal 1890 in poi furono le seguenti: 2.1, 2.1, 1.7, 1.6, 1.5, 1.7, 4.6, 1.6, 1.5 e 1.3.

La bandiera spagnuola contribuiva nel 1875 al movimento del canale per 1.6 per cento, mentre nel 1890 era caduta all'1 e nel 1891 a 0.8. Negli anni successivi andò aumentando, essendo stata di 0.9, nel 1892 e nel 1893, e poi di 1, 1.2, 2.1. Nel 1897 discese a 1.7, nel 1898 a 1.6 e nel 1899 a 1.2 per cento. L'aumento degli anni 1896, 1897 e 1898 è dovuto in buona parte al movimento cagionato, prima dalla insurrezione delle Filippine e poi dalla guerra con gli Stati Uniti. La perdita delle colonie nei mari orientali ha cagionato un gran crollo all'importanza della bandiera spagnuola nel transito per il canale.

La bandiera norvegiana conserva una posizione non cattiva. Nel 1875 aveva una percentuale di 0.7, nel 1890 e negli anni seguenti era salita a 0.8, 1 e 1.4; in seguito rimase a 1.2, 0.9, 1.3, 0.9, 1.1, 0.9 e 1.3.

Tutte le altre nazioni insieme, nel 1875, prendevano parte al movimento complessivo col 3.1 per cento, e questa percentuale era ripartita fra otto bandiere diverse, tra le quali primeggiavano l'egiziana con 1.1 per cento, e la danese con 0.7. Invece nel 1899 tutte le altre bandiere insieme sommate, sebbene in numero di nove, non raggiunsero che l'1.8 per cento del movimento totale. Tra esse, quella degli Stati Uniti ebbe 0.7, quella danese 0.6, l'ottomana 0.3, e tutte le altre unite 0.2 per cento.

Da questi numeri risulta che acquistarono le bandiere: germanica, francese, olandese, austro-ungarica, giapponese, russa e norvegiana, benchè in diverse misure; che perdettero, o almeno non aumentarono in proporzione dell'accresciuto traffico del canale, le bandiere: britannica, italiana e spagnuola, per non dire se non delle principali.

A complemento di questi dati riferiamo il movimento della navigazione delle Compagnie postali attraverso il canale nel 1896, desumendolo dall'*Annuario* del Beccari, e ricordando che la stazza è calcolata secondo la formula di registro inglese. La perdita di quell'egregio uomo ci tolse di avere informazioni posteriori a quell'anno. Dando uno sguardo agli anni precedenti, si trova che nel 1892 e nel 1893 si aveva avuta una diminuzione nei vapori postali; dal 1894 si notò una ripresa che continuò nel 1895 e nel 1896, in modo da superare di non poco il massimo tonnellaggio conseguito fino allora.

COMPAGNIE	Numero dei bastimenti	Tonnellaggio di stazza	Passeggeri
Peninsular and Oriental .	162	502 448	21 699
Messageries maritimes. .	107	237 034	19 023
Norddeutscher Lloyd . .	53	218 547	8 727
Orient Line	53	163 549	14 078
Nederland.	53	122 936	4 936
Lloyd austriaco	48	119 071	1 910
Rotterdam Lloyd. . . .	54	102 272	3 769
Flotta volontaria russa. .	37	100 347	20 517
Navigazione Generale ital.	51	97 062	4 014
Compañia Transatlantica.	27	75 999	6 046
Deutsche Ost-Afrika Linie	33	63 846	4 622
British India	25	61 924	912
<i>Totale</i>	703	1 865 085	110 253

Notevolissimo è il continuo incremento della Compagnia *Peninsular and Oriental*, la quale a ragione fu detta la regina dei

mari d'Oriente; nel 1867 contava già una flotta di 51 piroscafi e 84500 tonnellate, che ora ha quadruplicata. Nè cessa di aumentare il suo materiale e migliorarlo, sostituendo il nuovo perfezionato a quello non più corrispondente ai recenti progressi. Nel solo triennio 1895-97 costruì dodici nuovi grandi piroscafi.¹

Progressi ragguardevoli per nuove costruzioni fecero anche la *British India* (quindici nuovi vapori nel quadriennio 1895-98), la *Compañia transatlantica* (sette piroscafi nuovi nel solo anno 1897) e il *Norddeutscher Lloyd* che al 1° settembre 1899 aveva in costruzione venti vapori, nove dei quali destinati alle linee antiche e a qualcuna di nuova oltre Suez, diretta specialmente per collegare le Caroline alle altre colonie dell'Oceania. Anche la *Deutsche Ost Afrika* si accrebbe nel 1898 di un nuovo piroscapo, e le *Messageries Maritimes* di due. Altri nuovi vapori per l'Oriente vennero messi in esercizio da quest'ultima società nel 1899.

In tutto, dalle Compagnie, che con le loro linee regolari di navigazione passano per il canale, vennero messi in attività 44 piroscafi nuovi nel 1895, 54 nel 1896, 48 nel 1897, e 61 di 190 000 tonnellate nel 1898. Dal 1896 in poi vennero inoltre istituite nuove linee: la compagnia *Amburghese-americana* ne stabilì una con la Cina e col Giappone, la *Hansa* con la Birmania, la *Germanico-australiana* una linea supplementare per i porti dell'Australia, il *Lloyd austriaco* una fra Trieste e Calcutta, e la *Nippon Yusen Kabushiki Kaisha* (compagnia giapponese) ne istituì una con l'Europa. Si è poi costituita una Società danese per la navigazione con l'Asia Orientale, e possiede quattro piroscafi.

Dopo di ciò è superfluo notare che il movimento dei vapori postali attraverso il canale ha continuato a crescere anche dopo il 1896; nel 1899 giunse a 736 bastimenti e 2 283 578 tonnellate.

Il commercio tra l'Europa e l'Oriente, ripartito secondo le bandiere, dà un'idea dell'importanza delle marine mercantili dei singoli Stati: vediamo ora quale sia il movimento marittimo secondo i paesi di provenienza e di destinazione, per avere un'idea più precisa dell'importanza del commercio di ciascun paese occidentale con quelli d'Oriente.

I seguenti quadri, che pure togliamo dall'*Annuario* del Beccari

¹ Per la storia dello svolgimento di questa, e delle altre maggiori compagnie di navigazione inglesi, si può vedere: R. J. CORNEWALL-JONES, *The british merchant service, being a history of the british mercantile marine*; London, Sampson Low, 1898, pag. 133-193.

per il 1896, dimostrano l'importanza del movimento secondo le nazioni da cui parte e quelle alle quali è destinato. In essi è tenuto conto del transito per il canale d'ogni specie di bastimenti. Ricordiamo che il tonnellaggio è calcolato secondo la formola di registro inglese.

In questi prospetti, per semplicità, diremo provenienti da Occidente quei bastimenti che percorrono il canale da Porto Said a Suez, cioè passano dal Mediterraneo nel mar Rosso, da Oriente quelli che passano per il canale entrando da Suez, ossia dal mar Rosso sono diretti al Mediterraneo. Le denominazioni Oriente e Occidente, così intese, rispondono all'uso pratico che se ne fa in commercio, sebbene non sempre siano a stretto rigore geograficamente esatte. Così molti porti del mar Nero, per esempio Batum e Tresibonda, restano a oriente del canale di Suez.

Provenienze dall' Occidente, dai seguenti Paesi :

P A E S I	1890		1896	
	Numero dei bastimenti	Tonnellate di stazza	Numero dei bastimenti	Tonnellate di stazza
Gran Bretagna.	1 144	2 119 968	852	1 991 079
Germania	88	162 497	100	258 207
Russia.	90	148 454	126	276 872
Francia	75	132 355	109	240 364
Olanda	76	128 917	82	157 359
Italia	30	57 722	29	54 688
Austria-Ungheria. . .	25	51 785	26	61 323
Belgio.	24	44 890	59	124 335
America settentrionale	20	34 921	29	60 266
Spagna	15	32 990	20	54 789
Turchia, Egitto e Africa settentrionale . . .	8	7 865	3	2 617
Grecia.	—	—	5	3 936
<i>Totale</i>	1 595	2 922 364	1 440	3 280 835

Queste provenienze occidentali furono destinate ai seguenti paesi d'Oriente :

P A E S I	1890		1896	
	Numero dei bastimenti	Tonnellate di stazza	Numero dei bastimenti	Tonnellate di stazza
India ¹	904	1 712 012	802	1 867 143
Colonie olandesi . . .	111	186 571	115	215 084
" francesi . . .	37	65 508	42	84 834
" spagnuole . . .	22	42 739	24	62 138
" russe	18	28 440	42	79 494
" italiane . . .	16	15 476	20	26 773
Cina	157	279 178	69	180 846
Australia.	100	254 592	89	272 254
Paesi del mar Rosso .	96	142 526	17	25 718
Giappone.	86	141 146	186	404 541
Zanzibar	29	32 244	23	42 116
Paesi del golfo Persico	19	21 932	11	19 894
<i>Totale . . .</i>	1 595	2 922 364	1 440	3 280 835

Provenienze dall'Oriente, dai seguenti Paesi:

P A E S I	1890		1896	
	Numero dei bastimenti	Tonnellate di stazza	Numero dei bastimenti	Tonnellate di stazza
India e colonie inglesi nell'India. ²	1 007	1 871 965	810	1 866 081
Colonie olandesi . . .	98	170 506	174	339 275
" spagnuole . . .	43	78 540	61	143 443
" francesi . . .	39	68 391	42	89 442
" russe	5	11 570	20	53 725
" italiane . . .	13	10 911	14	19 083
Australia.	129	314 006	160	430 259
Cina	133	246 897	44	126 803
Giappone.	52	83 424	166	386 361
Paesi del golfo Persico	39	49 194	33	57 358
Zanzibar	23	25 727	26	42 141
Paesi del mar Rosso .	9	11 147	2	2 868
<i>Totale . . .</i>	1 590	2 942 269	1 552	3 556 819

^{1,2} Compresi il Siam e gli Stabilimenti dello Stretto.

Le provenienze dall'Oriente furono destinate ai seguenti Paesi:

P A E S I	1890		1896	
	Numero del bastimenti	Tonnellate di stazza	Numero del bastimenti	Tonnellate di stazza
Gran Bretagna.	818	1 565 117	800	1 868 905
Francia	233	416 104	226	507 008
Germania	155	277 223	186	443 918
Olanda	95	165 646	110	217 106
Belgio	83	153 875	25	68 455
Italia	60	102 472	50	103 029
Austria-Ungheria. . .	45	85 857	43	93 584
America settentrionale	50	85 717	49	98 929
Spagna	17	35 382	30	78 073
Russia.	13	25 002	23	58 959
Egitto e Turchia. . .	19	21 995	9	18 293
Norvegia.	2	2 819	—	—
Grecia.	—	—	1	560
<i>Totale</i>	1 590	2 942 269	1 552	3 556 819

Dai quattro prospetti che precedono risulta che nei traffici attraverso il canale due paesi hanno una prevalenza assoluta: la Gran Bretagna e l'India.

La Gran Bretagna contribuì nel 1890 col 72.54 per cento, e nel 1896 col 60.69, al tonnellaggio dei bastimenti che attraversarono il canale diretti in Oriente, e attrasse nel 1890 il 53.20 per cento, e nel 1896 il 52.54, del tonnellaggio di quelli provenienti dall'Oriente.

L'India attirò nel 1890 il 58.58 per cento e nel 1896 il 56.91 del tonnellaggio dei bastimenti che passarono il canale con provenienza dal Mediterraneo e dall'Atlantico, e contribuì col 63.62 per cento nel 1890, e col 52.46 per cento nel 1896, al tonnellaggio di quelli con destinazione al Mediterraneo e all'Atlantico.

Se poi si esaminassero gli scambi diretti, che avvengono tra la Gran Bretagna e i suoi Possedimenti indiani, con bandiera inglese, si troverebbe che essi da soli alimentano circa la metà del movimento del canale.

Insomma, come avevano preveduto il Gladstone nella seduta della Camera dei Comuni del 1° giugno 1858, e il conte di Carnarvon in quella del 6 maggio 1861, del canale la Gran Bretagna si avvantaggiò più d'ogni altra nazione, e n'ebbe accresciuta la sua già

grande potenza in Oriente. Tuttavia dal confronto tra il 1890 e il 1896 si deduce come la Gran Bretagna e l'India vadano perdendo alquanto della loro preponderanza nel complesso del traffico attraverso il canale. È da notarsi poi come le provenienze dalla Gran Bretagna siano scemate anche assolutamente, mentre il movimento complessivo del canale è aumentato. Invece abbiamo un incremento degno di nota nella stazza dei bastimenti con destinazione alla Gran Bretagna e all'India, ma esso fu inferiore nel 1896 a quello che avrebbe dovuto essere in proporzione dell'accrescimento del traffico complessivo del canale. Per quanto riguarda l'India, il fatto trova la sua spiegazione nelle tristi condizioni sanitarie di quella vasta regione negli ultimi mesi del 1896. A ogni modo, pur tenendo conto di questa circostanza, i dati che abbiamo riferiti mettono in evidenza che, sebbene il movimento tra la vasta colonia britannica e la grande metropoli continui a essere veramente colossale, dal traffico con l'India vanno traendo un beneficio, a mano a mano maggiore altri paesi europei.

Non è tra questi il nostro, il quale vide scemare tutto il movimento con destinazione oltre Suez, quantunque siano aumentati notevolmente gli approdi nella colonia Eritrea, e a mala pena conservò quello che aveva nel 1890 per gli arrivi dai paesi al di là del canale, sebbene siano quasi raddoppiate le provenienze dai nostri possedimenti nel mar Rosso. La diminuzione del movimento dell'Italia verso Oriente, e il ristagno di quello dall'Oriente verso l'Italia, sono dovuti principalmente alla diminuzione dei vapori postali, come gran parte del maggior movimento da e per l'Eritrea è dovuto ad aumento nei vapori stessi.

Abbiamo detto che, per quanto riguarda l'India inglese, i dati relativi al 1896, si risentono dall'epidemia che v'infierì per alcuni mesi di quell'anno. Cessata l'epidemia, l'India vide crescere il suo traffico, non però nella proporzione d'altre regioni asiatiche.

I numeri seguenti stanno a provare che allo svolgimento del traffico attraverso il canale contribuirono, negli ultimi anni, più d'ogni altro paese asiatico, quelli più recentemente aperti alla civiltà: la Cina e il Giappone. Questi dati presentano il movimento marittimo con i vari paesi orientali attraverso il canale di Suez negli anni 1894 e 1898.

PAESI	1894	1898	Differenza	Proporzione del l' aumento o diminuzione
	<i>Tonnellate nette di stazza</i>			
India inglese	4 348 000	4 686 000	+ 338 000	+28%
Cina e Giappone	1 347 000	1 851 000	+ 504 000	+ 42
Arcipelago della Sonda.	970 000	1 047 500	+ 77 500	+ 6
Australia	794 000	839 000	+ 45 000	+ 4
Africa orientale	293 000	341 500	+ 148 500	+ 13
Regioni del Mar Rosso	279 000	412 000	+ 133 000	+ 11
Regioni del Golfo Persico.	108 000	61 000	- 47 000	- 4
<i>Totale</i>	8 059 000	9 238 000	+ 1 199 000	

La diminuzione del movimento dei paesi sul Golfo Persico, secondo osserva giustamente il Charles-Roux,¹ è soltanto apparente, perchè molte merci destinate a quelle regioni sono imbarcate su navi dirette a Bombay, e di là vanno a destinazione su bastimenti di cabotaggio. Ciò dimostra che il progresso dei traffici dell' India inglese è anche minore di quello indicato dai dati esposti.

Non abbiamo maniera di conoscere con esattezza la quantità dei prodotti trasportati attraverso il canale; soltanto la si può arguire in modo approssimativo. Il Beccari, che seguì per parecchi anni a Suez il movimento del canale, opina che nei viaggi di andata, dall' Occidente all' Oriente, i bastimenti abbiano in media una metà appena di carico, e invece nei viaggi di ritorno il carico si possa ritenere completo. Convieni però tener conto del fatto che la portata dei piroscafi risulta di molto superiore alla stazza netta.²

Riguardo alla specie dei prodotti che hanno alimentato il traffico del canale, abbiamo informazioni incomplete, perchè i capitani sono restii a denunziare i carichi dei loro bastimenti. Riportiamo tuttavia alcuni dati, offertici dalle statistiche inglesi, riguardo ai bastimenti con carico completo, perchè hanno qualche valore per i prodotti a cui si riferiscono, i quali non vengono generalmente mescolati con altri sui bastimenti che li trasportano. Ci duole soltanto che queste notizie siano limitate a pochi prodotti, e non vadano oltre il 1894, non essendo state continuate nei rapporti dei consoli britannici posteriori a quell'anno.

¹ CHARLES-ROUX, *Le canal de Suez*, nella "Revue de Paris", del 15 ottobre 1899, pag. 794.

² BECCARI, *Annuario cit.*, per l'anno 1895, pag. 12.

Carichi completi verso il mar Rosso:

PRODOTTI	1891	1892	1893	1894
Petrolio <i>Casse.</i>	275 764	303 847	455 480	310 078
Rotaie da ferrovia <i>Tonn.</i>	60 901	53 400	44 000	32 006
Sale "	29 700	17 100	—	9 800
Cordoni telegrafici sottomarini "	—	—	6 950	6 500
Cementi "	—	3 000	3 000	—

Carichi completi verso il Mediterraneo:

PRODOTTI	1891	1892	1893	1894
Riso <i>Tonn.</i>	640 350	682 776	577 750	544 800
Fruento "	513 100	289 370	182 100	94 150
Zucchero "	233 300	231 815	320 740	200 390
Semi oleosi "	161 700	144 130	148 780	138 450
The "	79 700	50 800	77 968	56 190
Lana "	69 800	109 800	122 600	94 300
Juta "	65 800	90 800	68 500	109 800
Cotone "	7 000	20 600	—	5 000
Canapa "	—	—	—	6 000
Legno di teck "	—	—	—	5 000

Le merci, che finora alimentarono il traffico per il canale in quantità più importanti, furono all'andata il carbon fossile inglese, e al ritorno i cereali dell'India, specialmente quando i raccolti mancarono in Europa o negli altri paesi esportatori, come gli Stati Uniti e l'Argentina.

Il *Bollettino della Compagnia del Canale*¹ ci porge le seguenti notizie sulle spedizioni in Inghilterra dei cereali e di altri due principali prodotti dell'esportazione indiana :

PRODOTTI	1895	1896	1897	1898	1899
Fruento <i>Tonn.</i>	447 930	142 902	29 096	484 677	416 164
Riso "	211 193	181 479	144 265	185 871	211 207
Juta "	397 905	345 758	372 422	367 570	291 141
Semi oleosi di lino "	112 923	143 135	101 478	202 045	189 348
<i>In tutto: Tonnellate</i>	1169 351	813 274	647 261	1240163	1107860

¹ Numero del 22 febbraio 1900, pag. 3696.

Di questi prodotti, specialmente del riso, una certa quantità viene portata ancora dai velieri per il Capo di Buona Speranza, per evitare la tassa di passaggio del canale.

Quanto al carbon fossile non abbiamo dati precisi, sappiamo soltanto che i bastimenti, che lo trasportano, ebbero negli anni dal 1891 al 1896 una stazza di tonnellate 928 000, 711 000, 653 000, 700 000, 678 000, 509 000.¹

Il trasporto del carbon fossile dall'Inghilterra all'Oriente continua a diminuire da parecchi anni, per effetto delle nuove miniere messe in opera nel Tonchino, nel Giappone e nell'Australia. Sebbene il prodotto di esse sia di qualità molto inferiore a quello britannico, costa anche meno della metà, è più vicino, e non paga la tassa per il passaggio del canale. Più ancora scemerà questo commercio quando si comincerà a usare nei porti d'Oriente il carbone delle ricchissime miniere della Cina, e di quelle della Siberia orientale.

L'importazione dello zucchero dall'Oriente in Europa e nell'America settentrionale è cresciuta negli ultimi anni, perchè mancò la provvista di Cuba a cagione della guerra. È però da notarsi che non piccola quantità di questa derrata scende il canale, per essere venduto in Oriente, specialmente nel Giappone: è zucchero proveniente dalla Germania, la quale ne ha una produzione esuberante in confronto del consumo.

Aggiungiamo alcune informazioni sui porti di provenienza e di destinazione dei principali prodotti, che dall'Europa e dall'America vanno in Oriente, o dall'Oriente vengono in Europa.

Cominciando dai primi, il carbon fossile è spedito per nove decimi da Cardiff; il petrolio da Batum e in piccola parte da Nuova York e Filadelfia; il ferro e i materiali ferroviari da Middlesbrough e da Barrow. Queste merci sono mandate in quasi tutte le regioni dell'Asia.

Dei prodotti, che ci vengono inviati dall'Oriente, il riso proviene da Bassein, Moulmein, Akyab, Rangoon, Saigon e Hiogo, ed è diretto a Brema, Marsiglia, Liverpool, Fiume, Amburgo; lo zucchero viene da Manilla, Batavia, Soerabaja, Samarang e Maurizio ed è indirizzato a Londra, Liverpool, Marsiglia, Anversa e Amsterdam; la lana proviene dall'Australia e va a Londra, Liverpool e Anversa; il cotone è mandato da Bombay, Caraci, Cocin e Madras a Londra, Anversa, Liverpool, Genova, Fiume e Trieste;

¹ BECCARI, *Annuario citato*, per il 1896, pag. 8.

il grano da Caraci, Bombay e Calcutta va a Dunkerque, Hull, Anversa, Marsiglia e Genova; i semi oleosi da Calcutta, Madras e Pondichéry sono diretti a Marsiglia e Anversa; l'*abaca* o canapa di Manilla, da Manilla e Cebù va a Londra; la juta da Calcutta, Madras, Pondichéry va a Dundee e Barrow; il caffè proviene da Colombo e Hodeida, il thè della Cina, l'indaco da Calcutta, Madras e Pondichéry, le carni congelate dall'Australia, tutti con destinazioni diverse, ma specialmente alla Gran Bretagna.

CAP. V.

Il canale di Suez e il commercio italiano

SOMMARIO: La bandiera italiana in Oriente e le condizioni interne d'Italia prima dell'apertura del canale. — Appoggio italiano alla grande opera. — Studi ed esplorazioni riguardo ai commerci orientali. — Speranze avvivate nel nostro paese. — Ragioni del poco profitto tratto dal nuovo canale. — La navigazione italiana attraverso di esso e quella internazionale complessiva nei nostri porti. — La navigazione delle marine estere tra l'Oriente e i porti italiani. — Scarshezza degli scambi tra l'Italia e l'Asia, e specialmente delle esportazioni italiane. — Navi entrate nei nostri porti o uscite in zavorra. — Il commercio di transito con l'Oriente attraverso la penisola. — Paesi che potevano contribuirvi. — Ragioni della sua esiguità.

Quando la vela era ancora padrona dei mari, la bandiera italiana e quella inglese compievano gran parte degli scambi d'Oriente, ed erano signore di quelle acque. L'Italia aveva nell'Oceano indiano e nel mar della Cina una flotta numerosa, con la quale trasportava da porto a porto d'Oriente: riso, frumento, seta, oppio, e andava a prendere nei porti cinesi gli emigranti. Il nostro paese raccoglieva allora sul mare non disprezzabili guadagni e li rivolgeva a incremento dell'agricoltura e delle industrie nazionali. Allora il vento, che gonfiava le nostre vele, spandeva per i lidi d'America e d'Oriente la lingua e il nome d'Italia, e così con la potenza della marina si affermava anche in tempi calamitosi il credito e la fama della patria.

L'Italia si rivaleva in quei tempi, con l'attività a profitto dei commerci altrui, dell'inoperosità nei propri, alla quale la costrin-

gevano le tristi condizioni politiche. Sussistevano, infatti, tra regione e regione della penisola barriere doganali, che inceppavano i commerci interni del paese con dazi di esportazione e d'importazione, mancava un sistema uniforme di pesi e misure, e anche le comunicazioni ferroviarie erano assai limitate e non bene collegate tra loro. Perciò i traffici tra l'uno e l'altro degli Stati, nei quali si divideva la patria nostra, erano assai scarsi, ed erano poi quasi nulli, se non si trattava di regioni confinanti per terra o ravvicinate dal mare.

Pochi mesi dopo aperto il canale, di queste divisioni politiche non ne sussisteva più alcuna, e anche quel commercio tra regione e regione, che prima era internazionale, divenne interno. Ma, pur troppo, nè da questo glorioso progresso nelle condizioni interne, nè dal grande avvenimento, che sembrava mutare indirizzo al commercio del mondo, l'Italia trasse per i suoi traffici all'estero quel vantaggio che se n'era sperato.

Eppure durante la lotta per l'indipendenza non s'era trascurato un istante di pensare al risorgimento economico, al quale si confidava che avrebbe contribuito largamente il canale di Suez. Alla grande opera, che si stava compiendo in Egitto, l'Italia fece piena adesione, dandovi l'appoggio dei suoi scienziati, uomini di Stato, scrittori e industriali. Basterebbe per tutti accennare a Pietro Paleocapa, idraulico insigne e per lungo tempo, ministro dei Lavori Pubblici nel Piemonte, che fece parte della Commissione scientifica internazionale, chiamata nel 1855 a studiare il disegno preparato dal Lesseps.¹ Un valoroso ingegnere italiano, il Gioia, ebbe poi una parte attiva importante nella direzione dei lavori.

Ma prima ancora che il Lesseps facesse conoscere il suo grandioso disegno, l'argomento era stato oggetto di studio nel nostro paese. Ed è memorabile un discorso di Lodovico Pasini, pronunziato all'Istituto Veneto di scienze, lettere ed arti, di cui l'illustre scienziato era allora segretario, nella solenne adunanza del 30 maggio 1842, sopra le vicende subite dalle vie commerciali fra l'Asia e l'Europa, e sulle probabilità che, per molte ragioni, il commercio dell'Europa con le Indie Orientali ripigliasse l'antica via dell'Egitto, con vantaggio delle città marittime dell'Adriatico e del Mediterraneo. In quel discorso profetico il Pasini divinava che il congiungimento dei due mari non avrebbe tardato a eseguir-

¹ V. LUIGI TORELLI, *Il traforo del Ceniso, il Canale di Suez e Pietro Paleocapa*, negli "Atti dell'Istituto Veneto", anno 1868-1869, serie III, vol. XIV, pag. 1230-1249.

si.¹ Per l'illuminato consiglio del valorosissimo fratello suo, Valentino, il 10 febbraio 1856 l'Istituto Veneto bandiva il concorso per una memoria sulle conseguenze che si potevano presagire dal canale, e pubblicava nei suoi Atti l'opera premiata;² mentre l'illustre proponente non lasciava sfuggire l'occasione d'intrattenere il sodalizio su quell'importante argomento.³

Al medesimo Istituto, fra il 1866 e il 1870, Luigi Torelli leggeva ogni trimestre i suoi *Paralleli* fra il progresso dei lavori della galleria del Cenisio e del canale di Suez, prendendone occasione anche per trattare questioni attinenti alle due gloriose opere, e specialmente a quella del canale. E molti altri scritti disseminava negli atti di quell'Istituto, e curava pubblicazioni speciali sull'argomento, che gli stava tanto a cuore.⁴ Come scrittore, come ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio, e come prefetto di Venezia, egli fu uno dei più attivi tra coloro che richiamarono l'attenzione dell'Italia sul grande avvenimento che si preparava e sugli effetti suoi.

Il Governo italiano, spintovi specialmente dal Torelli, cercò di preparare il commercio nazionale ai nuovi destini, ordinando una inchiesta sul commercio orientale, e pubblicandone i risultati,⁵ istituendo a Genova una cattedra di lingua araba, e ordinando il viaggio di circumnavigazione della "Magenta", sotto il comando del capitano Vittorio Arminjon, con i professori De Filippi e Glioli. Il viaggio aveva lo scopo di compiere studi e di negoziare

¹ Il discorso non fu, pur troppo, pubblicato negli "Atti dell'Istituto", nei quali vi si accenna soltanto. — V. il vol. I, della serie III a pag. 167 e il vol. II alla pag. 499-500.

² È quella, già citata, di FEDELE LAMPERTICO, pubblicata negli "Atti dell'Istituto", serie III, tomo IV, (1858-59), dispensa VII, pag. 679-708, e disp. VIII, pag. 713-922. Sul canale di Suez il LAMPERTICO pubblicò pure un articolo nella "Nuova Antologia", del giugno 1867 (pag. 345-376), occupandosi dell'argomento in relazione alla politica europea.

³ A proposito della comunicazione fatta dal barone Carlo di Czoernig, col titolo: *Ueber die Durchstechnung der Landenge von Suez*, all'Accademia imperiale delle scienze di Vienna il giorno 8 gennaio 1858. — V. "Atti Istituto Veneto", 1857-58, serie III, tomo III, pag. 388-389.

⁴ I *Paralleli* sono pubblicati negli "Atti dell'Istituto Veneto", dal vol. XII al XV della terza serie. — V. l'indice di essi e degli altri lavori presentati dal Torelli all'Istituto su questo argomento dal 1866 al 1871 alle pag. 446-447 dell'Indice generale dei lavori pubblicati negli "Atti dell'Istituto", stesso dal 1840-41 al 1893-94, venuto alla luce nel 1896. — V. poi del TORELLI, *L'istmo di Suez e l'Italia*, Milano, Civelli, 1867 (pubblicato in gran parte nel marzo dell'anno stesso nel giornale "La Perseveranza"). Prima di questi lavori il valoroso uomo aveva accennato all'argomento nella sua opera in tre volumi: *Dell'avvenire del commercio europeo*, che abbiamo citata precedentemente.

⁵ *Cenni intorno al commercio dell'Egitto, del mar Rosso, delle Indie, della Cina e del Giappone*, ecc.; Firenze, Barbera, 1865.

accordi commerciali con i paesi dell'Estrema Asia, ed ebbe per risultati il trattato di commercio con il Giappone del 25 agosto 1866 e quello con la Cina del 20 ottobre successivo, e una pubblicazione del dotto comandante della "Magenta", ricca d'interessanti osservazioni commerciali sul Giappone.¹

Un altro viaggio con intenti di esplorazione commerciale venne compiuto alcuni anni dopo dal piroscalo "Batavia", della Compagnia Rubattino. Le indagini fatte in quella occasione, per incarico del Governo, sui commerci d'Oriente, vennero pubblicate per cura del ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio.²

Il nostro Governo promosse anche la visita di suoi rappresentanti e di quelli di numerose Camere di Commercio italiane ai lavori del canale nell'aprile del 1865, per riferire sulla probabilità della riuscita di essi e sulla possibilità che, anche prima dell'apertura del canale marittimo, il commercio potesse giovare della comunicazione stabilita tra i due mari per mezzo della parte già compiuta del canale marittimo fra Porto Said e Ismailia e del canale di acqua dolce fra Ismailia e Suez. Delle relazioni presentate alle ventisette Camere di Commercio che inviarono delegati in Egitto nel 1865, quindici furono pubblicate,³ e giovarono ad attirare maggiormente l'attenzione del paese sulla grande opera.

Nè questi soltanto furono gli scritti pubblicati riguardo al canale. Molti altri ne vennero alla luce durante i lavori del canale o poco dopo la sua apertura. Meritano speciale ricordo quelli del Garelli,⁴ del Sapeto,⁵ del Barzellotti,⁶ del Boccardo⁷ e del Cora.⁸

¹ VITTORIO ARMINJON, *Il Giappone e il viaggio della corvetta "Magenta", nel 1866*; Genova, Tip. dell'Istituto dei sordo-muti, 1869. — Su quel viaggio anche il GIGLIOLI pubblicò una memoria scientifica nel "Bollettino della Società geografica italiana", anno I, fasc. I, agosto 1868, pag. 215-241). — Disgraziatamente la perdita del prof. De Filippi, avvenuta a Hong-Kong, privò l'Italia dell'onore della pubblicazione degli studi di quell'illustre scienziato.

² *Della navigazione e del commercio alle Indie Orientali*, relazione di GIUSEPPE SOLIMBERGO; Roma, Botta, 1877.

³ Sono quelle dei signori: ABATE, BERETTA, BOCCARDO, CACACE, CARANTI, ISSEL, KRAMER, LEVI, MILLO, OLIVO, PANTALEONE, PIATTOLI, RAVA, REGAZZONI e VILLAPERINICE.

⁴ FELICE GARELLI, *La sezione dell'istmo di Suez e la perforazione delle Alpi italiane*; Torino, tip. Franco, 1864.

⁵ GIUSEPPE SAPETO, *L'Italia e il canale di Suez*; Genova-Firenze, Pellas, 1865.

⁶ PIER LUIGI BARZELLOTTI, *La questione commerciale d'Oriente, l'Italia e il canale di Suez*; Firenze, Botta, 1869.

⁷ GEROLAMO BOCCARDO, *Il bosforo di Suez, ecc.*, già citato, oltre alla relazione ricordata qui sopra, la quale porta anche il nome di LAZZARO PATRONE, e il titolo: *Il canale attraverso l'istmo di Suez e gli interessi commerciali d'Italia*; Genova, Pellas, 1865.

⁸ GUIDO CORA, *Da Brindisi a Suez, sguardo attraverso il canale di Suez*; Casale, Bertero, 1870.

Notevoli furono pure gli articoli pubblicati dal Virgilio nel giornale *La Borsa* di Genova, e poi raccolti in volume,¹ sul commercio con l'India in relazione al futuro canale, e quelli sul canale di Suez in relazione all'agricoltura italiana, pubblicati nel giornale *Il Sole* di Milano dal prof. Cantoni, e ripubblicati anche in opuscolo separato,² per non dire dei molti sparsi nelle varie effemeridi, specialmente nella *Rivista Marittima*, e delle numerose relazioni pubblicate nel *Bollettino Consolare*. Venne perfino fondato (dall'ing. Ugo Calindri) un giornale col titolo: *L'Istmo di Suez*. Quando, poi, nel 1865 il Lesseps venne in Italia, fu festeggiato dappertutto. A Firenze, dov'era andato per ringraziare il Re d'una onorificenza conferitagli, quando comparve al teatro della Pergola per assistere al ballo intitolato appunto: *l'Istmo di Suez*, fu salutato con vivissimi applausi. E liete accoglienze ebbe pure nelle altre città d'Italia dov'ebbe a fermarsi.³

Dopo così larga e così opportuna preparazione, dopo gli entusiasmi dimostrati, pareva che l'Italia avrebbe dovuto trovarsi nelle migliori condizioni morali per attendere con tutta l'attività a mettere in opera i mezzi più adatti affine di trarre profitto dalla nuova grande via marittima. Dapprima sembrava che le circostanze stesse ci fossero favorevoli. Pareva che l'unità politica avesse fatto risorgere la nazione anche economicamente, crebbe la potenza della marina mercantile, e aumentarono i traffici dei bastimenti italiani all'estero e il movimento dei porti nazionali. Ma fu prosperità d'un momento; la marina, non rinnovata nel suo materiale, declinò rapidamente, le navi nazionali furono sostituite da quelle estere nei commerci orientali, e perfino negli stessi mari italiani.

Sebbene, quando si fu per aprire il canale di Suez, le condizioni fossero già diventate tutt'altro che liete, si credette dai più con patriottico entusiasmo che quella maestosa opera, riconducendo il commercio d'Oriente al Mediterraneo, avrebbe ridato all'Italia il primato del mare di cui fu un tempo regina, facendola ridiventare l'emporio dei commerci perduti da quattro secoli, e ridonando a Venezia e a Genova i traffici, la gloria e le ricchezze del bel tempo antico. Il Mediterraneo tornava, infatti, ad essere la via commer-

¹ JACOPO VIRGILIO, *Il commercio indo-europeo e la marina mercantile italiana a vela ed a vapore*, già citato. — Pochi anni prima il BECCARI aveva esaminate diligentemente le condizioni del commercio cinese nel suo scritto: *Il commercio cinese nel 1865, cenni geografici, statistici e commerciali*; San Giovanni Valdarno, tip. Rigbi, 1869.

² GAETANO CANTONI, *Il canale di Suez e l'agricoltura italiana*; Milano, 1876.

³ BARZELLOTTI, *Op. cit.*, pag. 143.

ziale con l'Asia, il nostro paese si trovava di nuovo, rispetto all'Oriente, per lo meno nella medesima posizione in cui era prima della scoperta della via del Capo di Buona Speranza, e il vasto movimento che veniva a passar vicino alle nostre coste sembrava avvalorare ogni più lieto presagio. L'Italia, diceva Stefano Jacini, dev'essere il ponte, il molo fra l'Europa e l'Oriente. Nobilissime speranze, che si sarebbero forse avverate in buona parte, se avesse potuto bastare il ritorno all'antica direzione dei traffici, senza rinnovare le altre fortunate condizioni antiche, per ridonare l'egemonia commerciale a chi l'aveva una volta perduta. Lo avvertiva Cesare Balbo, quando, dopo avere notato che delle terre date alla civiltà da Colombo, dal Vespucci, dai due Caboto, dal Verazzani non un palmo era rimasto a noi, non una colonia, non un commercio, deplorava che, tolto il traffico al nostro mare, l'Italia non avesse saputo seguirlo nelle nuove vie, e aggiungeva con presaga tristezza, che "quand'anche il commercio riprendesse la via antica del Mediterraneo, questo commercio, queste vie, questo Mediterraneo non saranno per nulla dell'Italia, se ella rimane, com'è, oziosa e poco operosa, meno operosa insomma che le nazioni contemporanee".¹ Severe parole, il cui ammonimento ripetuto da tanti valorosi,² non valse però a scuotere la patria nostra. Nè forse vi poteva bastare.

Gli effetti del canale di Suez erano subordinati per l'Italia, come per tutti gli altri paesi mediterranei, a numerose circostanze, che sono del resto le norme generali, gli elementi che regolano e formano il commercio. Tra questi elementi sono pure la posizione geografica e la distanza, ma, assai più di queste condizioni di fatto, valgono l'intensità della produzione, l'abbondanza, la perfezione e il buon mercato dei trasporti, le relazioni commerciali avviate. Quest'ultime circostanze bastano a vincere i vantaggi che derivano dalla sola posizione geografica.

L'Italia non si trovava allora, e, pur troppo, non si trova neppure ora, in quelle condizioni fortunate. Sta bene che essa sia posta tra l'Europa e l'Asia, come la Gran Bretagna sta tra il mondo antico e il nuovo, ma il nostro paese non aveva e non ha l'abbondanza di materie prime e di prodotti lavorati, che offre così larghi carichi d'uscita all'Inghilterra, nè le colonie, nè la marina

¹ BALBO, *Sommario della storia d'Italia*, 2^a ediz.; Firenze, Le Monnier, 1856, pag. 306-307.

² V. tra gli altri: BOCCARDO, *Il canale attraverso l'istmo di Suez*, pag. 81 e MAESTRI, *L'Italia economica nel 1869*, Firenze, Civelli, 1870, pag. 289.

mercantile di quella grande nazione. Aggravavano questo sfavorevole stato di cose le difficoltà finanziarie, nelle quali s'è trovato lo Stato, dopo gli enormi sforzi che ci era costata l'unità nazionale, le quali tolsero al Governo di poter incoraggiare con energia i nostri scambi, quando si aprì il canale.

Così avvenne che l'Italia non trasse dal canale di Suez il profitto che ne sperava, e la sua bandiera ebbe nella navigazione dei mari d'Oriente scarsissima parte.

Con tutto ciò, nei primi tempi dopo aperto il canale, le cose procedevano, in proporzione del movimento complessivo di esso, assai meglio d'ora. Raffaele Rubattino, con fede operosa e con simpatico e fortunato ardimento, lanciava i suoi vapori sulla nuova via, spingendosi da Genova a Bombay, a Calcutta, a Singapore, e facendo conoscere e stimare il nome italiano in Oriente. Quei vapori erano allora tra i preferiti da esportatori e da passeggeri, anche esteri, per il buon servizio e i moderati prezzi di trasporto, e fecero ottimi affari, talchè nel 1873 i viaggi furono raddoppiati. Nel 1874, per esempio, la linea delle Indie trasportò 2553 tonnellate di merci, per un valore di quasi 5 milioni di lire, e quella dell'Egitto aveva portato per conto suo 5249 tonnellate di merci, per 7 milioni di lire.¹ È vero che per le comunicazioni con l'Estrema Asia conveniva ricorrere alla *Peninsulare* o alle *Messagerie* francesi, e per lo più i prodotti di quei paesi ci venivano indirettamente da Marsiglia e perfino dai porti britannici. Ma per quei tempi, convien riconoscere che le nostre relazioni marittime con l'Oriente erano relativamente soddisfacenti.

Infatti le provenienze dall'Egitto e dai paesi oltre Suez arrivate nei nostri porti, e le destinazioni ai paesi stessi dal nostro, avvenute sotto bandiera italiana, e insieme sommate, furono, prima dell'apertura del canale e dopo, le seguenti:

PAESI DI PROVENIENZA E DI DESTINAZIONE	1868		1873	
	Numero dei bastimenti	Tonnellate nette	Numero dei bastimenti	Tonnellate nette
Egitto.	136	35 228	198	99 579
Possedimenti inglesi in India	6	27 717	69	52 752
Oceania	2	945	3	1 756

¹ A. BRUNIALTI, *Le grandi vie del commercio internazionale*, negli "Studi sulla geografia naturale e civile dell'Italia", pubblicati per cura della Deputazione ministeriale istituita presso la Società geografica italiana; Roma, tip. Elzeviriana, 1875, pag. 127.

Confrontiamo i dati relativi al 1868, ultimo anno prima dell'apertura del nuovo bosforo, con quelli del 1873, non solo per lasciare una certa distanza di tempo, ma anche perchè nel 1870 e nel 1871 il libero svolgimento del commercio venne turbato dalla guerra franco-prussiana, e dagli avvenimenti di Francia. Inoltre il 1873 fu, come abbiamo rilevato, il primo anno, in cui il movimento del canale si possa riguardare come regolare. Più oltre del 1873 un paragone esatto non è possibile, perchè nel 1874 si modificò la distinzione tra navigazione internazionale e cabotaggio.

Ora, questi dati ci provano che, subito dopo l'apertura del canale, è aumentato notevolmente il movimento della nostra marina con l'Egitto e con l'India inglese, sebbene non si fosse avviato alcun traffico con l'Estremo Oriente o con l'Australia.

Del resto, le comunicazioni nazionali con la Cina o col Giappone non sono molto migliori presentemente, e neppure lo sono, in relazione all'aumento degli scambi, le comunicazioni con l'India. Infatti nel 1899 i bastimenti commerciali italiani, che passarono per il canale, furono 57 di 121 600 tonnellate: progresso assai scarso in più che un quarto di secolo; tanto più che buona parte di quei bastimenti s'è fermata a Massaua. L'inerzia nostra nel preparare materiale adatto a gareggiare con le marine straniere, ha prodotto l'effetto che i nostri piroscafi sono oggidì gli ultimi a cui si ricorre, e sono così poca cosa, relativamente al complesso dei trasporti, che nei mari orientali scompaiono in mezzo a tutti quelli innumerevoli delle linee di navigazione estere. Se non fosse la Società di *Navigazione Generale*, con i vapori delle sue linee postali sussidiate dallo Stato, la bandiera italiana sarebbe del tutto sconosciuta in quelle acque. Nel 1894, per esempio, nessun piroscampo commerciale italiano non sovvenzionato passò il canale, mentre quelli esteri, non postali, furono più di 2500! Press'a poco la stessa cosa avvenne, per quanto riguarda la marina libera, negli altri anni. Nel 1898 s'ebbe un solo vapore commerciale italiano di 1622 tonnellate di stazza, in confronto di 2515 esteri di 6529000 tonnellate, e nel 1899 due piroscafi di 3327 tonnellate, mentre quelli esteri furono 2657 di 7 218 000.

Che se il movimento marittimo tra il nostro paese e l'Oriente sembrò acquistare una certa importanza, lo si deve ai vapori delle linee estere, che visitano i nostri scali, trovandoli sulla loro via, e non già ad aumento della navigazione nazionale: questa restò sempre così povera, che, per ogni piccolo bastimento italiano, il quale esca dai nostri porti diretto all'Oriente o vi entri provenendo dal canale di Suez, ne contiamo molti e grossi di stranieri.

Al concorso di questi piroscafi esteri, principalmente, dobbiamo l'incremento, che ebbe la navigazione internazionale nei nostri porti durante i primi anni dopo aperto il nuovo bosforo. L'aumento della bandiera nazionale fu assai limitato. Riferendoci agli ultimi anni precedenti l'inaugurazione del canale e ai primi dopo la sua apertura, troviamo, infatti, che la portata complessiva dei bastimenti italiani a vela o a vapore, entrati nei porti nostri o uscitine in navigazione internazionale, fu nel 1868 di 2 605 000 tonnellate, di 2 780 000 nel 1870, di 3 118 000 nel 1871, e di 3 082 000 nel 1873. Nel 1875 appare di sole 2 766 000 tonnellate, per la ragione che abbiamo detta. Nel 1868 prevaleva su ogni altra la bandiera italiana, con più d'un terzo del tonneggaggio totale, e la seguivano a molta distanza l'inglese e la francese con circa un quarto ciascuna. Ma la prevalenza era dovuta alla vela, di cui l'Italia aveva gran dovizia.

Non ostante l'aumento, che derivò al commercio marittimo del Regno, dall'esservi unito quello, per quanto ristretto, della provincia di Roma, e dall'incremento che la marina nazionale ebbe da quella, sebbene piccola, che prima andava sotto la bandiera pontificia, non si notò nella navigazione dei porti italiani, nei primi anni dopo aperto il canale di Suez, se non un tenue progresso.

E questo lieve accrescimento graduale continuò ancora negli anni successivi a quelli che abbiamo esaminati, ma press'a poco nelle proporzioni di quelli precedenti, cioè assai lentamente, il che prova chiaramente che sulla nostra marina la nuova via aperta ai commerci non fece sentire i suoi effetti, se non molto debolmente. Specialmente la bandiera nazionale non sovvenzionata sembrò non avere avvertita l'apertura del meraviglioso bosforo, che pur ci sta così vicino.

D'altronde anche il piccolo incremento, che ebbe la navigazione internazionale nei nostri porti, si dovette, per quanto riguarda la nostra bandiera, più alla vela che al vapore. Nei due primi anni dopo aperto il canale, troviamo subito la prova di questo fatto. Nel 1870, nella navigazione internazionale a vela dei nostri porti, la bandiera italiana presentò una stazza di 1 998 000 tonnellate, e le bandiere estere di 1 657 000; in quella a vapore la bandiera italiana ebbe sole 782 000 tonnellate nel 1870, in confronto di 3 185 000 delle bandiere estere. Nel 1871 la bandiera italiana offrì 2 175 000 tonnellate di bastimenti a vela, e le bandiere estere 1 611 000; la bandiera nostra 943 000 tonnellate di piroscafi, di fronte a 3 705 000 di vapori stranieri. Dunque nella navigazione internazionale a vapore, la quale nei commerci con l'Oriente è la sola che conta, l'au-

mento della nostra bandiera fu di 161 000 tonnellate di stazza, in confronto dell'anno precedente, mentre quello delle bandiere estere fu di 520 000. E la marina a vapore italiana nei porti nostri stava rispetto a quella estera nella proporzione di uno a quattro.

Da allora le condizioni sono migliorate, e la nostra bandiera tiene il primato nei porti italiani riguardo alla quantità dei bastimenti, ma ben diversa è la cosa rispetto alla quantità delle merci trasportate, specialmente nei traffici con l'Oriente. Anche oggi quasi tre sesti dei prodotti, che mandiamo al di là del canale o ne riceviamo, vengono trasportati da navi inglesi, un sesto da germaniche, e solo due sesti dalla bandiera nazionale.¹

Gli scambi con l'Oriente, compiuti dalla nostra marina, si limitano all'India, anzi a Bombay; il rimanente del nostro commercio oltre il canale viene compiuto dalle bandiere estere. È noto, però, che le marine straniere accettano volentieri di trasportare i prodotti asiatici nel nostro paese, ma preferiscono di tornare in Asia con i prodotti dei loro connazionali, i quali, del resto, bastano quasi sempre da soli per completare il carico.

Così, se fu abbastanza copiosa l'importazione in Italia delle materie prime e dei prodotti indigeni dell'Asia, non potè essere quale si sperava l'esportazione in quel continente dei prodotti nostri. Nè se il commercio italiano, e principalmente quello d'esportazione, è aumentato grandemente dopo aperto il canale di Suez, troppo piccola parte di questo aumento è dovuta agli scambi con l'Asia. Nè poteva essere diversamente, specialmente riguardo alle esportazioni, le quali a lor volta provocano le importazioni. In Italia, infatti, non sono ancora abbastanza floride le industrie per poter alimentare un largo smercio all'estero. La maggior parte della nostra esportazione consiste in derrate agricole, le quali, se trovano qualche consumo nel continente d'Europa, finora ne hanno avuto ben poco nei paesi asiatici. Così, anche dopo l'apertura dei valichi alpini,² le nostre esportazioni avvengono press'a poco nella stessa misura per terra che per mare (nel 1896 furono di 573 milioni di lire per mare e 579 per terra, nel 1897 di 635 per mare e 570 per terra e nel 1898 di 707 per mare e 624 per terra), mentre invece le importazioni per mare superano del doppio quelle per terra (nel 1896 furono di 852 milioni di lire per mare e 428 per terra, nel 1897 di

¹ V. il quadro grafico, dopo la pag. 440 del "Movimento della Navigazione in Italia nel 1898".

² Prima il movimento per via di mare era naturalmente assai maggiore.

849 milioni per mare e 456 per terra e nel 1898 di 1127 milioni per mare e 414 per terra).

Da questi dati risulta che è grande anche la differenza tra le importazioni e le esportazioni per mare, ma essa, come vedremo a suo luogo, appare assai maggiore, se si esaminano le quantità, perchè i prodotti esportati per via d'acqua non arrivano al terzo di quelli importati. Per tal modo i bastimenti, che approdano nei nostri porti per sbarcarvi merci, non trovano come rifare il carico, o imbarcano una quantità di prodotti assai scarsa.

Non ostante il predominio, a mano a mano crescente, che va prendendo il vapore sulla vela, il tonnellaggio completamente in zavorra resta, sempre, anche nella navigazione internazionale, molto elevato.

Nel 1868 la stazza dei bastimenti in navigazione internazionale entrati in zavorra nei nostri porti fu di 483 500 tonnellate; quella dei bastimenti usciti in zavorra di 751 500, cioè 268 000 tonnellate di più nei bastimenti in partenza. Nel 1869 i bastimenti senza carico presentarono una stazza di 376 000 tonnellate in approdo, e di 876 500 in partenza, con un eccesso di 500 000 tonnellate. E nel 1871 la stazza fu di 330 000 tonnellate all'entrata, e di 863 000 all'uscita con una differenza di 533 000 tonnellate.

Nel 1869, e così pure nel 1870, le navi in approdo, in navigazione internazionale, presentarono il 10 per cento di tonnellaggio in zavorra. Invece quelle in partenza presentarono il 22 per cento della stazza totale nel 1869, e il 24 per cento nel 1870. Nel 1871 le navi in approdo offrirono l'8 per cento di tonnellaggio in zavorra; e quelle in partenza il 20 per cento.

Il maggior tonnellaggio senza carico nelle partenze si ebbe nelle destinazioni ai porti mediterranei. Siccome il tonnellaggio in zavorra è offerto, nella navigazione internazionale, quasi tutto dai bastimenti a vela, è naturale che di esso non si scorga traccia nella navigazione oltre il canale.

Nel 1896 (l'ultimo anno, per il quale le nostre statistiche ci presentino la distinzione fra bastimenti carichi e bastimenti vuoti) si ebbero bastimenti entrati vuoti per una stazza di 620 000 tonnellate, ossia il 7.39 per cento degli approdi, e bastimenti usciti vuoti per 2 824 000 tonnellate, ossia il 32.79 per cento, con la enorme differenza a danno delle partenze di 2 204 000 tonnellate.¹

È questo, della deficienza dei noli di ritorno, un grave incon-

¹ V. *Movimento della navigazione* per i vari anni citati; per il 1896 v. i dati complessivi alle pagine 516-517.

veniente, che ci danneggia pure nel commercio di transito, il quale, nelle nostre relazioni con l'Asia, dovrebbe avere grande importanza. Senonchè anche in questa specie di traffico le speranze sorte prima che si aprisse il canale restarono dimolto superiori agli effetti. Sembrava allora che il nostro paese avrebbe dovuto richiamare a sè almeno tutti gli scambi tra l'Asia e l'Europa centrale. E la fiducia era tutt'altro che irragionevole.

L'Italia non poteva naturalmente sperare di attrarre nei suoi porti i traffici tra l'Asia e i paesi dell'Europa meridionale che stanno più verso oriente del nostro, come la Grecia, la Turchia, gli Stati Danubiani e la Russia meridionale. Oltre a questi, si dovevano escludere per la massima parte anche gli scambi tra l'Oriente e la Gran Bretagna, il Belgio, l'Olanda, la Germania settentrionale, i paesi Scandinavi, e la Russia baltica i quali evidentemente si compiono per via di mare, sebbene quella di terra attraverso il continente europeo possa esser più breve. Diciamo la massima parte degli scambi, perchè i prodotti che in piccolo volume racchiudono grande valore potevano preferire, e preferiscono infatti, la via seguita dalla corrispondenza attraverso l'Italia. Ma questo è un movimento di lieve conto. È poi superfluo di notare che ai traffici con l'Oriente della penisola Iberica e quelli di gran parte della Francia e dell'Austria-Ungheria provvedono direttamente i porti di quegli Stati. Restavano la Germania meridionale, la Svizzera, una piccola zona della Francia orientale e la parte più occidentale dell'Austria-Ungheria, le quali, dopo compiuti i trafori alpini, potevano servirsi con vantaggio dei porti di Genova e di Venezia.

Se la nuova via non aveva dato incremento al commercio del nostro paese, se non aveva ravvivata l'industria nazionale con l'importazione di materie prime più a buon mercato e con la maggiore esportazione dei prodotti italiani, sembrava, che, almeno, ci dovesse ridonare il commercio di transito tra quei paesi centrali d'Europa e l'Oriente, che l'Italia, per la sua stessa positura, pareva destinata a condurre sulle sue ferrovie. Pur troppo anche qui le speranze furono in gran parte deluse, e noi abbiamo veduto il nostro transito salire bensì da 89 milioni di lire nel 1868 a 128 nel 1871, a 175 nel 1873, quando non era ancora aperto alla ferrovia il valico del Gottardo, ma discendere a 88 nel 1883, a 61 nel 1890, e a meno di 50 nel 1893. Negli anni seguenti risalì alquanto, essendo stato successivamente di 58, 80, 100, 113 milioni ed essendo ritornato nel 1898 ai 128 del 1871. Ma siamo tuttora

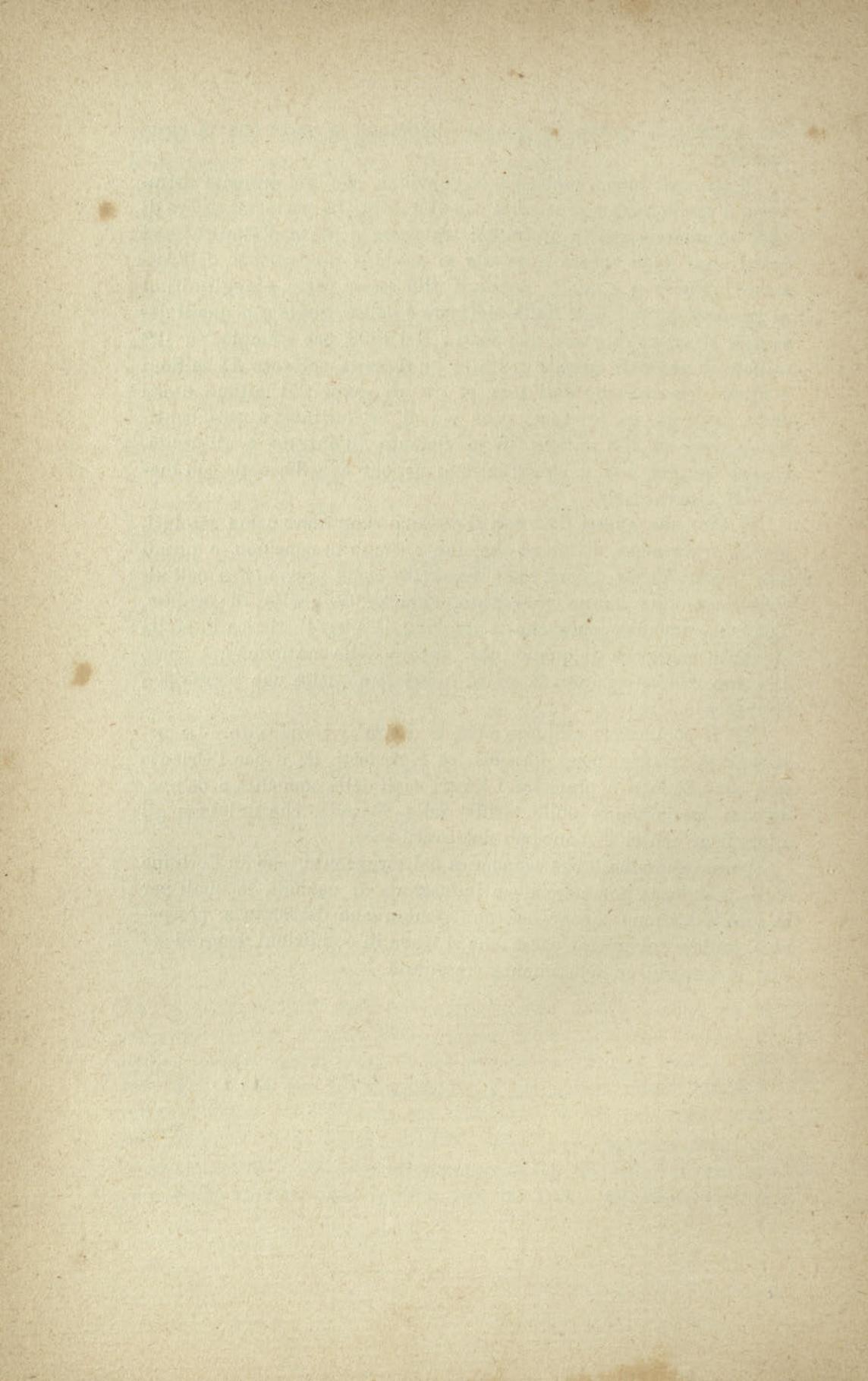
ben lontani dall'averne in questo commercio la parte che ci spetterebbe.

E ad ogni modo è piccola la porzione che nel transito attraverso l'Italia hanno gli scambi con l'Oriente. La parte maggiore di quel commercio spetta ai traffici tra paese e paese d'Europa: nei primi anni dopo aperto il canale ai prodotti provenienti dall'Austria-Ungheria e a quelli destinati allo stesso paese, e negli ultimi ai prodotti provenienti dalla Svizzera e dalla Russia e a quelli destinati al primo di questi due Stati. Nel 1898, per esempio, su 128 milioni di prodotti entrati in Italia in transito, soltanto 11 milioni e mezzo provenivano dall'Asia, e, tra gli stessi 128 milioni usciti dalla penisola, ne troviamo poco più di 18 destinati a quel continente, cioè su 256 milioni di movimento all'entrata e all'uscita, i paesi asiatici non vi contribuirono neppur con 30, ossia con meno dell'ottava parte.

È vero che questi dati non si possono riguardare come assoluti, perchè trattandosi di merci che non entrano in consumo, e quindi non pagano dazio, talora sono registrate come provenienti dall'ultimo paese che hanno traversato, anzichè da quello di origine. Tuttavia, ammesso pure che il transito da e per l'Asia sia in Italia alquanto maggiore di quello che appare dalle statistiche, è certo che esso rimane sempre di molto inferiore a quello che potrebbe e dovrebbe essere.

Ma il commercio affluisce dove lo attira il tornaconto. La posizione geografica poco importa, se i prodotti da e per l'Oriente non sono indotti a preferire i nostri scali dalle comodità e da agevolanze specialmente sulle tariffe delle ferrovie, che uniscono gli approdi ai centri di consumo del continente.

Questa suprema legge economica del tornaconto, che fu l'origine della grandezza commerciale e industriale di nazioni, le quali per la loro situazione topografica non sembravano destinate a prosperare, venne nel nostro paese, che si trova in condizioni geografiche così favorevoli, completamente trascurata.



CAP. VI.

Le comunicazioni ferroviarie tra l'Europa e l'Oriente

SOMMARIO: Le comunicazioni tra la Russia e l'Oriente. — Le vie marittime e fluviali. — La strada ferrata attraverso la Siberia e la Manciuria. — Linee complementari. — Condizioni presenti dei lavori nella linea principale. — Tronchi già in esercizio. — Effetti economici e politici della ferrovia transiberiana. — Le condizioni della Siberia. — Risultati già ottenuti dalla nuova ferrovia e previsioni per l'avvenire. — La linea transcaspiana e i suoi collegamenti con la transiberiana, con le ferrovie europee e con quelle indiane. — La linea tra il mar Nero e il golfo Persico. — Proposte di strade ferrate tra il Mediterraneo e il golfo Persico e l'India. — La ferrovia e il canale dell'Eufrate. — Recenti disegni di strade ferrate per il golfo Persico. — La futura linea germanica dall'Anatolia al golfo Persico. — Sua importanza. — La ferrovia ideata dagli inglesi attraverso l'Asia meridionale da Alessandria d'Egitto alla Cina. — Sua probabile azione economica e morale. — Effetti delle strade ferrate asiatiche sul canale di Suez.

Fino a poche decine d'anni or sono, pareva che il viaggio all'Estremo Oriente per terra dovesse restare tra le memorie dell'ardimento umano soltanto per il felice tentativo di Marco Polo e di qualche altro più recente esploratore, ma che non vi fosse alcuna pratica utilità nel rinnovarlo. Nessuno avrebbe creduto, tempo fa, che in un breve avvenire la via di terra sarebbe stata preferita dai viaggiatori. Eppure il momento non è lontano, grazie alla ferrovia che l'impero russo sta costruendo attraverso la Siberia.

Michelet chiamò la Russia l'impero del silenzio. Essa crebbe infatti nel raccoglimento; tranquillamente, ma con perseverante abilità, venne allargando la sua preponderanza sul continente asiatico, compiendo il sogno accarezzato dai suoi maggiori uomini di

Stato negli ultimi quattro secoli,¹ e dimostrando con i fatti che nessun popolo ha, più che quello immenso del settentrione, il diritto di ripetere il detto di Romanow: "la nostra patria è grande come lo spazio e paziente come il tempo". Però da parecchi anni l'impero moscovita ha accennato a voler uscire dalla sua solitudine e dal suo riserbo.

Una prova eloquente l'abbiamo nell'opera gigantesca di cui stiamo per dire.²

Dal giorno che la Russia, quasi mezzo secolo fa, s'impadronì delle rive dell'Amur, senza che la Cina, travolta in ribellioni interne, potesse opporre resistenza alcuna, e si spinse così fino al mar del Giappone, fu suo pensiero costante quello di congiungere le nuove conquiste con il resto dell'impero mediante una comunicazione rapida e indipendente.

La via per acqua a mezzogiorno era troppo lunga e poteva essere preclusa in caso di guerra da nazioni più forti sul mare. Si cercò di aprirsi una via di mare a settentrione, la quale dai porti dell'Europa permettesse di giungere almeno fino all'imboccatura dell'Jenissei e di risalire quel fiume, arrivando così nel cuore della Siberia. Dopo replicati e non felici tentativi dal 1862 in poi, vi si riuscì per la prima volta nel 1874. Nel 1887 si formò in Inghilterra una compagnia per assumere regolarmente questo servizio di navigazione, ma due anni dopo cessò di aver vita. Se ne costituì un'altra nel 1896, che vive tuttora, e ha un'agenzia a

¹ La storia delle conquiste della Siberia è bellamente riassunta nel recente volume del VLADIMIR, *Russia on the Pacific and the Siberian Railway*; London, Sampson Low, 1899.

² Sulla ferrovia transiberiana, oltre alle altre opere che citeremo, è da vedere principalmente il volume quinto (*Siberia and the great Siberian Railway*) dell'opera "The industries of Russia", pubblicata sotto gli auspici del Governo russo, e presentata all'Esposizione universale di Chicago. Numerosi articoli su questo argomento sono disseminati per le Riviste. Tra i recenti sono da ricordare quelli di ALDO BLESSICH, (*Il progresso ferroviario asiatico*) pubblicati nel bollettino "La esplorazione commerciale", del novembre-dicembre 1897 e gennaio-febbraio 1898, alle pag. 369-399, 23-41 e 60-73; i due articoli di PIERRE LEROY-BEAULIEU nella "Revue des deux mondes", del 15 marzo e 15 agosto 1898, pag. 324-358 e 803-844, (*La Sibérie et le Transsibérien*), ora ripubblicati nel volume: *La Rénovation de l'Asie*, Paris, Colin, 1900; un articolo di STEPHAN BONSAI nello *Harper's Magazine* riferito dalla "Revue Britannique", dell'agosto 1898, pag. 195-218, (*La Sibérie en été — Les chemins de fer russes en Chine*); *In Siberia*, note di viaggio di IPPOLITO VALLETTA, nella "Nuova Antologia", del 16 dicembre 1898, pag. 685-711; *Lo Czar Nicola II in Estremo Oriente* dal generale LUCHINO DAL VERME, nella "Nuova Antologia", del 16 aprile 1899, pag. 641-663; *De Nagasaki à Moscou par la Sibérie*, di SYLVAIN LÉVI, negli "Annales de géographie", del 15 luglio 1899, pag. 330-349; *The Trans Siberian Railway* di WILLIAM DURBAN nella "Contemporary Review", dell'agosto 1899, pag. 260-271; *The great Siberian Railway*, di M. MIKHAILOFF nella "North American Review", del maggio 1900, pag. 593-608; ecc.

Krasnoiarsk. Senonchè la stagione utile per la navigazione in questa parte dell'oceano glaciale non dura che due mesi, l'agosto e il settembre, e non consente quindi che uno o due viaggi per anno. E in ogni caso questa linea di navigazione non giova che a una parte della zona abitabile della Siberia.¹

Si studiò anche il modo di giungere al Pacifico lasciando da parte il mare, e approfittando soltanto del corso dei grandi fiumi siberiani: l'Obi, il Jenissei, la Lena e l'Amur, e dei loro affluenti, i quali consentivano di andare per via d'acqua dagli Urali all'estremità orientale dell'Asia, con non lunghi tratti di canale artificiale e con poche interruzioni per via di terra, che si potevano riguardare come brevi in confronto dell'ampiezza dello spazio da percorrere. Fin dal 1843 l'Obi fu navigato da piroscafi, e tre anni dopo lo fu anche l'Amur. Presentemente tutti i fiumi siberiani e i loro principali affluenti sono percorsi da vapori.² Ma neppure questo poteva essere il partito prescelto, perchè, sebbene, non disprezzabile per gli intenti commerciali, non presentava quella rapidità di comunicazioni che si voleva conseguire tra l'Europa e il Pacifico, principalmente per fini politici e militari.

Era per la Russia una suprema necessità quella di conservare la coesione tra le varie parti dell'immenso territorio d'un impero che si estende su 22 milioni e mezzo di chilometri quadrati, e di poter portare in breve tempo le sue forze militari sui punti più lontani della frontiera asiatica. Anche un canale navigabile non avrebbe potuto giovare allo scopo: una grande rapidità di percorso non si poteva ottenere che con una via di terra. La viabilità interna della Siberia era sempre stata curata fin dalle prime conquiste fatte in quel paese da Yermak nel secolo XVI.³ Ma essa non poteva bastare. Lasciati da parte i numerosi disegni di strade carrozzabili, e perfino di tram a cavalli (approfittando del grande numero di essi che v'è in Siberia),⁴ non restava che sostituire a tutte queste comunicazioni imperfette la costruzione d'una linea ferroviaria, secondo l'idea concepita dall'autore dell'annessione dei paesi dell'Amur, il conte Muravioff, ancora prima che il trattato russo-cinese di Aigun del 16 maggio 1858, e la Convenzione successiva di Pechino del 2 novembre 1860 fossero venuti a riconoscere alla Russia le nuove conquiste.

¹ LEROY-BEAULIEU, "Revue des deux mondes", 15 agosto 1898, pag. 817-[818]; VLADIMIR, *Op. cit.*, pag. 285-286.

² *Id.*, *Ib.*, pag. 275.

³ VLADIMIR, *Op. cit.*, pag. 270-271, 278.

⁴ *Id.*, *Ib.*, pag. 287, 292.

Però, se il disegno di costruire una strada ferrata attraverso la Siberia risale a mezzo secolo fa, se in questi cinquant'anni non lo s'è mai perduto di vista, e si è continuato a studiarvi intorno, la decisione data da meno di due lustri. E forse a ritardarla contribuirono i vari disegni di linee speciali tra paese e paese della Siberia,¹ e più ancora l'aver già ideata, e nel 1834 finita di costruire, la linea Perm-Tiumen la quale, toccando gli affluenti del Volga e dell'Obi, veniva a congiungere, con una via parte di terra e parte d'acqua, la Russia europea a Tomsk, capoluogo dell'asiatica, che è lontana ben 1000 chilometri dagli Urali. La costruzione della ferrovia transiberiana fu decisa soltanto nel 1891, con rescritto dello czar Alessandro III del 17 marzo di quell'anno. Rapidamente si compirono gli studi e i disegni necessari, accogliendo in sostanza il tracciato indicato nel 1880 dall'ingegnere Ostrovski,² e prevedendo una spesa di 350 milioni di rubli, ossia di quasi un miliardo di franchi, che sarà sorpassata di molto, perchè con le linee complementari si arriverà ai due miliardi, e forse si supererà anche questa somma. Il 19 maggio dell'anno medesimo Nicola II, allora Czarevich, poté inaugurare solennemente a Vladivostok i lavori della grande linea.

Questi ebbero principio nel tempo stesso e con pari ardore in parecchi punti. Per agevolare questa costruzione simultanea, si ripartì la linea in sette sezioni, amministrativamente indipendenti l'una dall'altra:

La prima, la sezione della Siberia occidentale, comincia a Celiabinsk, che è la testa di linea della nuova ferrovia verso gli Urali, e va all'Obi per Omsk. Questa sezione è lunga 1328 verste (1417 chilometri).

La seconda, della Siberia centrale, va dall'Obi a Irkutsk per Krasnoiarsk (1754 verste = 1871 chilometri).

La terza, gira intorno al lago Baical, dal quale prende il nome, e va da Irkutsk a Myssoyaga (292 verste = 312 chilometri).

La quarta, della Transbaicalia, da Myssoyaga a Stretensk (1009 verste = 1076 chilometri).

La quinta, dell'Amur, da Stretensk a Chabarovsk (1998 verste = 2131 chilometri).

La sesta, dell'Ussuri settentrionale, da Chabarovsk a Grafaska (347 verste = 370 chilometri).

¹ VLADIMIR, pag. 287-291.

² *Id.*, pag. 291, 294.

La settima, dell'Ussuri meridionale, da Grafška a Vladivostok, testa della linea sul Pacifico (382 verste = 408 chilometri).¹

La strada per questo tracciato avrebbe avuto una lunghezza di 7110 verste ossia di 7535 chilometri. Senonchè, mentre si stava attendendo attivamente alla sua costruzione, avvenne la guerra tra il Giappone e la Cina, e la Russia in compenso del suo intervento pacifico in soccorso dell'impero Celeste, ottenne da questo, con la Convenzione del 27 agosto-8 settembre 1896, la concessione, a favore della "Società delle ferrovie della Cina orientale", costituita appositamente per questo scopo sotto gli auspici della banca russo-cinese, di attraversare la Manciuria con la ferrovia, e di occupare quella provincia per proteggere i lavori della nuova linea.

In seguito alla Convenzione del 1896, il primiero tracciato della ferrovia siberiana subì una modificazione: le sezioni quinta e sesta furono abbandonate, e ad esse, e a parte delle sezioni quarta e settima, si venne a sostituire la linea della Manciuria, la quale si stacca dall'antica alla stazione di Onon, nella Transbaicalia, a 157 verste (167 chilometri) a occidente di Stretensk, e si ricongiunge con essa a Nikolskoj nella sezione dell'Ussuri meridionale, a sole 102 verste (109 chilometri) da Vladivostok. La linea della Manciuria è lunga 1920 verste (2048 chilometri) delle quali 1425 (1520 chilometri) corrono sul territorio cinese e 495 (528 chilometri) su quello russo.²

Inoltre alla linea intorno al Baical si pensa di sostituire la traversata del lago su ferry-boats, il che ridurrebbe la lunghezza della sezione terza a sole 66 verste (70 chilometri) di traversata da Listvinitza a Myssoyaga, e a circa altrettante di ferrovia da Irkutsk alla prima di quelle due stazioni. L'idea è però ancora contrastata e, anche se accolta, probabilmente non escluderà la costruzione della linea attorno al Baical. Ma, anche prescindendo da questo accorciamento di via attraverso il lago, basta la costruzione della linea della Manciuria per rendere il nuovo tracciato più breve dell'antico di 864 verste (932 chilometri).

¹ Altri ripartono la linea in cinque sezioni, facendone una sola della terza e quarta. (V. "Revue britannique", citata, pag. 211 e "Rivista geografica italiana", 1896, fasc. X). Altri ancora la suddividono in sei sezioni, formandone una sola delle due dell'Ussuri: così fa il Leroy-Beaulieu. V'è poi dissenso nello stabilire le lunghezze dei singoli tratti di linea. Noi ci siamo attenuti alla ripartizione del rescritto imperiale e, con poca variazione, alle distanze assegnate dal VLADIMIR, *Op. cit.*, pag. 295, che abbiamo ragione di ritenere le più esatte.

² Sulla ferrovia della Manciuria si può vedere l'articolo di M. J. CHAFFANION nel "Bulletin de la Société de géographie commerciale de Paris", vol. XIX (1897) pag. 291-295.

Anche così abbreviata, la ferrovia transiberiana non cessa di essere a gran pezza la più lunga linea ferroviaria che vi sia, sorpassando anche le strade ferrate Nuova York-San Francisco e Halifax-Vancouver, le maggiori che si siano costruite finora. La seconda di queste linee, fino adesso la maggiore esistente, ha una lunghezza di 5300 chilometri; quella siberiana, anche col nuovo tracciato, è di 6663.

Parrebbe a prima vista che alla linea della Manciuria fosse preferibile quella dell'Amur, più lunga ma tutta su territorio russo. Bisogna notare però che la linea della Manciuria non è meno in dominio del Governo russo per essere condotta sopra un territorio che di nome è ancora cinese, e per essere concessa a una Società anonima. Anzitutto la banca russo-cinese è un istituto potente, al quale il Governo russo conferì larghissime attribuzioni, ma non è indipendente, anzi lo si deve considerare nè più nè meno che un istituto di Stato. Tanto meno è indipendente la Società che costruisce la strada e che la eserciterà. Per persuadersi di questo, e del dominio assoluto che la Russia avrà sulla nuova linea, che attraverserà la ricca provincia cinese, basta leggere le principali disposizioni della Convenzione del 1896, le quali stabiliscono che i possessori delle azioni della ferrovia non possono essere se non russi o cinesi, che la concessione dura per 80 anni dal giorno dell'apertura di tutta la linea, che ogni emissione di obbligazioni deve essere consentita dal ministro delle Finanze di Russia. Inoltre gli statuti della Società esercente sono stati sottoposti all'approvazione dello czar, e il Governo di Pietroburgo ha il diritto di sorvegliare l'andamento degli affari, di ratificare le nomine del personale, determinare la velocità dei treni, le tariffe, il servizio postale, e ha stipulata l'esenzione da ogni dazio di dogana per le importazioni in Manciuria. Insomma la linea è completamente in mano del Governo russo, il quale possiede anche la maggior parte delle azioni.

Ciò posto, conviene riconoscere che le considerazioni politiche anzichè sconsigliare la via della Manciuria, dovevano farle dare la preferenza. Infatti, grazie alla concessione di traversare quella regione con una ferrovia, la Russia ha aperta una breccia nella muraglia della Cina, e di questa breccia si vedranno tra non molto gli effetti. È da notare poi che la linea della Manciuria passa a poco più di cinquecento chilometri dal golfo di Pecili, mentre quella dell'Amur sarebbe passata a mille. Dalla Manciuria si può quindi, facilmente dominare Pechino, mentre non è molto facile il farlo da Vladivostok.

Convieni inoltre tener presente la cessione fatta alla Russia dalla Cina con atto del 27 marzo 1898 di Port-Arthur e Talienwan, all'estremità della penisola di Liao-Tung. La Russia intende congiungere anche quella penisola con la ferrovia siberiana. Dalla linea attraverso la Manciuria si distaccherà — alla distanza di circa 850 chilometri da Vladivostok — un ramo, anch'esso di circa 850 chilometri, che, passando per Mukden, andrà direttamente al porto di Jing-tze-ku, sul golfo di Liao-tung, presso Niuciuang, non lungi da Port-Arthur. Se si fosse voluto arrivare a quel porto per la via di Vladivostok, oltre alle difficoltà da superare, specialmente per traversar le montagne dei confini della Corea, si sarebbe prolungata la distanza di circa milleduecento chilometri. Un'altra diramazione da Mukden volgerà a Pechino per Scian-hai-kuan e Tien-tsin.

La ferrovia siberiana è completata da tre altre linee che si vanno a collegare ad essa:

1°) la Celiabinsk-Ecaterinburg, che congiunge la linea siberiana con quella degli Urali;

2°) la Tomsk-Faejnaja (non lungi da Marinsk), breve tronco di 80 chilometri che unisce alla linea principale la capitale della Siberia;

3°) la Perm-Cotlas, che collega le ferrovie degli Urali e siberiana con la Dwina e quindi col porto di Arcangelo e il mar Bianco.

Anche la linea Perm-Ecaterinburg, prolungata poi fino a Tiumen in prossimità di Tobolsk, dovrebbe riguardarsi come una linea complementare della ferrovia attraverso la Siberia, ma essendo stata raccordata alla rete della Russia europea prima che si decidesse la costruzione della siberiana, la si considera come parte della linea degli Urali.

Prima ancora che si cominciasse a studiare il tracciato della ferrovia attraverso la Siberia, il barone di Richthofen, nella sua opera monumentale sulla Cina, ¹ aveva suggerito la costruzione d'una linea che congiungesse Semipalatinsk, sull'Irtisch nella bassa Siberia, con Hsi-ngan, sul fiume Giallo nel bel mezzo della Cina, ossia due centri commerciali e strategici tra i più importanti delle due regioni. La linea si sarebbe poi estesa da Semipalatinsk all'Europa e da Hsi-ngan al mar della Cina. Questa ferrovia avrebbe traversato l'impero Celeste in tutta la sua larghezza, mentre

¹ FERDINAND VON RICHTHOFEN, *China, Ergebnisse eigener Reisen und daraufgegründeter Studien*; Berlin, Dietrich Reimer, vol. II, 1882, pag. 699-700.

avrebbe percorso una piccola parte della Siberia occidentale, avvantaggiando assai più gli interessi cinesi che non quelli della Siberia. Ma l'illustre esploratore tedesco la consigliava appunto a vantaggio della Cina, e un giorno verrà di certo compiuta. La costruzione della Siberiana ha favorito quella della nuova linea: Semipalatinsk non è lontano da Omsk e una ferrovia, che da questa città passi per l'altra e si spinga nel cuor della Cina, a incontrarvi le altre strade ferrate che vi si stanno costruendo, si dimostrerà necessaria in un avvenire non molto lontano.

I lavori della ferrovia siberiana progrediscono intanto con molta celerità. Già dall'agosto del 1898 sono in esercizio le due prime sezioni della linea, cioè il tronco da Celiabinsk a Irkutsk, lungo quasi 3300 chilometri. Presentemente è compiuta tutta la linea, tranne la sezione della Manciuria, che richiederà qualche tempo ancora, essendo stata cominciata soltanto nell'agosto del 1897. Quest'ultima linea doveva esser finita in sei anni, cioè nel 1903. Invece, non ostante le difficoltà che presenta, si crede che sarà compiuta prima della fine del 1901. In ogni caso quella data sarà sorpassata di poco.

Rapidità degna di ammirazione, di cui la Russia aveva già data prova splendida nella costruzione della linea transcaspiana, sebbene questa linea fosse, come vedremo, assai più breve, e nel costruirla si sia ricorso ai soldati, mentre in quella siberiana la mano d'opera fu esclusivamente di borghesi. Ricordiamo che la costruzione della linea Canadiana, che attraversa l'America settentrionale, durò dieci anni, sebbene la lunghezza sia di tanto inferiore a quella della transiberiana. La celerità della costruzione fu poi tanto più notevole, perchè il tempo utile per i lavori è di sei mesi all'anno, impedendo il gelo di lavorare negli altri.

Sebbene da Stretensk a Chabarovsk manchi ancora il collegamento ferroviario, tra quelle due città corrono i piroscafi, approfittando del corso dello Schilka, affluente dell'Amur, e di quest'ultimo fiume. Così le comunicazioni sono assicurate fin d'ora tra l'Europa ed il Pacifico, e in 17 o 18 giorni si può andare da Celiabinsk a Vladivostok.

Tra le opere, che restano ancora da compiere, sono parecchi ponti, dei quali alcuni hanno una lunghezza di circa un chilometro. Gettando l'occhio sulla carta dell'Asia si vede quanti ne debba avere la linea transiberiana; perchè tutti i fiumi della regione, tranne l'ultimo, l'Amur, corrono, con i loro numerosi affluenti, dal mezzogiorno al settentrione perpendicolarmente alla linea stessa.

Infatti si calcola che ve ne sia da costruire per una lunghezza complessiva di 50 chilometri. Questi sono i soli lavori che abbiano qualche importanza, perchè del resto si è voluta evitare ogni galleria, nè v'è dislivello superiore al 15 per mille, e non vi sono curve di raggio inferiore ai 250 metri.

Tra pochi anni la Siberia sarà dunque traversata dalla vaporiera da un capo all'altro, e la più lunga linea ferroviaria del mondo diventerà la via più breve tra l'Europa e l'Estremo Oriente.

Con la modesta velocità di 22 verste (23 chilometri e mezzo) all'ora, che hanno presentemente i treni sui tronchi in esercizio, in 15 giorni si andrà da Mosca a Vladivostok e in 14 da Mosca a Niuciuang. Da Londra a quei due porti s'impiegheranno rispettivamente 17 e 16 giorni. Con altri tre giorni di viaggio si arriverà a Scianghai.¹ Ossia in 19 giorni si supererà la distanza che divide questa città da Londra, mentre per la via di Suez si richiedono circa trentaquattro giorni di viaggio. Anche per Hong-Kong si avrà un notevole risparmio, perchè da Londra vi si arriverà in 22 giorni invece che in trentuno.

La linea non è per ora così solida da consentire grandi velocità; ma quando alle sottili rotaie di adesso (le quali facevano paragonare da un professore francese la transiberiana a una colossale *Décauville*)² saranno sostituite rotaie più resistenti, quando saranno stabiliti binari di smistamento, e saranno ricostruiti in ferro parecchi ponti che ora sono di legno, la rapidità potrà essere portata comodamente a 35 verste (37 chilometri) l'ora, e per i treni espressi a 45 (48 chilometri). Allora si andrà da Londra a Scianghai in meno che 12 giorni, senza rinunciare a velocità anche maggiori. Infatti da Londra a Port Arthur si avrà una distanza di 11750 chilometri. Ora i treni lampo d'Europa percorrerebbero questa lunga via in una settimana, e quindi non è impossibile che in avvenire si possa andare da Mosca al Pacifico in quattro giorni, come, secondo dice il Durban,³ i russi affermano fin d'ora.

Il campo d'operazione della nuova linea sarà estesissimo. Perfino Saigon diventerà più prossimo all'Europa per terra che per mare. Quella città separerà le zone di azione della ferrovia transiberiana e del canale di Suez: tutti i paesi a settentrione e ad oriente di essa saranno avvicinati all'Europa dalla nuova ferrovia. È quindi esagerata, almeno per adesso, l'affermazione che la nuova linea ren-

¹ VLADIMIR, *Op. cit.*, pag. 306-307.

² S. LÉVI, *Art. cit.*, pag. 848.

³ *Art. cit.*, pag. 271.

derà più rapide le comunicazioni perfino con le Indie Olandesi, come si esagera dicendo che per recarsi da Nuova York al Giappone si guadagnerà tempo a prender la via dell'Atlantico e della ferrovia attraverso la Siberia. Invece non v'è dubbio che, per le relazioni col Giappone, la Gran Bretagna avrà un grande vantaggio di tempo, prendendo la Siberiana, in confronto della via mista di terra e di mare per il Canada, che finora era la più breve. Infatti per la via dell'America si va ora a Jokohama in 25 giorni, per Suez se ne impiegano 34, per la siberiana vi si arriverà in 18. Ciò posto, è evidente che il Giappone si gioverà molto della nuova ferrovia per le sue relazioni con l'Europa, dove potrà mandare direttamente i suoi prodotti più rari, superando in 36 ore il breve tratto di mare, che separa i suoi porti occidentali da Vladivostok.

Oltre che la via più breve, la transiberiana sarà anche la più sicura e la meno dispendiosa per i viaggiatori: da Mosca a Vladivostok il biglietto costerà 100 rubli in prima classe (equivalenti, al corso odierno, a 279 franchi), 60 in seconda (167 franchi), 40 in terza (112 franchi). Da Londra a Scianghai non si spenderanno più di 390 rubli (1088 franchi) mentre per la via di Brindisi e di Suez se ne spendono il doppio (772 rubli, pari a 2154 franchi).¹ E siccome la nuova linea presenterà ottimo materiale, come riconoscono tutti coloro che l'hanno visitata,² da molti passeggeri sarà preferita alla via di mare. Infatti, se un lungo viaggio per ferrovia è più disagioso di uno anche più lungo per mare, conviene tener presente che la maggior parte dei passeggeri ha interesse di arrivare rapidamente alla destinazione. Ad ogni modo è certo che la via di terra sarà preferita a quella di mare nei mesi caldi, quando il mar Rosso è una fornace, ed è maggiore il pericolo di peste nelle Indie. Non v'ha dubbio, poi, che la posta dell'Estremo Oriente prenderà subito la nuova strada, più sicura e più rapida.

Invece il trasporto delle merci orientali in Europa, e delle europee in Asia, continuerà ad approfittare largamente della via marittima, la quale, non ostante la spesa per l'assicurazione e la la tassa del canale, è molto più a buon mercato, fatta eccezione per le piccole spedizioni in pacchi postali, per i prodotti facilmente deperibili e per quelli di valore, come le sete, le spezie e il thè, i quali sono soggetti a un nolo marittimo più elevato. Alcuni di questi prenderanno la via di terra anche perchè per la via di mare, a ca-

¹ VLADIMIR, *Op. cit.*, pag. 308.

² Le comodità della nuova linea sono fin d'ora eccezionali. — V. che ne dice JULES LEGRAS nel suo racconto di viaggi: *En Sibirie*, Paris, Colin, 1899, pag. 11.

gione del caldo e dell'umidità, corrono maggior pericolo di guastarsi: appunto per questa ragione una enorme quantità di tè soleva venire anche in passato dalla Cina in Russia per via di terra.¹

È un sogno quello di ritenere, come fanno taluni,² che la ferrovia transiberiana attirerà a sé gran parte del traffico che ora si fa per il canale di Suez. La Russia stessa non pensa di attrarre se non i prodotti di maggior valore, e lo prova il fatto che ad essi intende di applicare tariffe di trasporto eccezionalmente basse. Ma, per quanto le tariffe ferroviarie siano in tutto l'impero moscovita assai miti — perchè quel Governo pensa che le strade ferrate devono giovare al pubblico e non essere oggetto di speculazione — con tutto ciò le merci di poco prezzo mandate dall'Europa nella Cina verrebbero gravate da una maggiore spesa così forte da alterarne enormemente il prezzo. Il dispendio per il trasporto di questi prodotti sarebbe almeno 3 o 4 volte maggiore del nolo marittimo. D'altronde le grandi partite di merci procedono adagio anche se trascinate dalla vaporiera, e quindi impiegherebbero nel viaggio per terra un tempo non molto minore di quello richiesto dal viaggio per mare.

Tuttavia il trasporto dei prodotti di valore, dei passeggeri e della posta non è piccola cosa. Oltre a questo la ferrovia guadagnerà il traffico dell'interno della Russia europea con l'Asia Orientale, al quale gioverà prendere la via degli Urali anzichè quella di Odessa e Suez.

Importanza anche maggiore avrà la nuova linea per il commercio interno della Siberia e per quello dell'Asia settentrionale con la Cina e con il Giappone. La grande arteria renderà senza dubbio più intensi gli scambi tra la Siberia e la Cina, ora assai minori di quelli che dovrebbero essere tra due paesi, i quali hanno così lunga linea di confini comuni. La stessa cosa avverrà col Giappone, che fino adesso era rimasto quasi del tutto estraneo alla regione vicina. Vladivostok, se non diventerà, come disse un autorevole giornale germanico, una seconda Nuova York, certo vedrà crescere di molto il suo movimento. Tanta è di già la fiducia nell'avvenire di quel porto che un armatore di Amburgo ha proposto al Governo russo di stabilire una linea di navigazione tra esso e Amburgo. Aumenterà anche il traffico dei porti sul golfo di Pecili che saranno la testa di linea meridionale della transiberiana.

¹ PIERRE LEROY-BEAULIEU (*Art. cit.*, "Revue de deux mondes", 15 marzo 1898, pag. 347) la calcola da 20 a 25 mila tonnellate l'anno. Le riviste commerciali inglesi annunziano che nel 1898 la ferrovia siberiana trasportò di già più di 80 milioni di libbre (36400 tonnellate) di tè.

² Per esempio C. A. MORREING, *An All-British railway to China*, nella "Nineteenth Century", del settembre 1899, pag. 484-492.

Ma il vantaggio principale della nuova via, sarà quello di aprire la Siberia, finora isolata, al mondo civile e di render possibile di trarre più larga utilità dalle ricchezze del paese, finora rimaste sempre infruttifere per mancanza di comunicazioni.¹

La Siberia, con una popolazione inferiore a quella di Londra, è vasta 43 volte l'Italia. Questo immenso territorio si può dividere in tre grandi zone orizzontali: la Tundra a settentrione, che si estende nelle latitudini subartiche, per una larghezza di 200 a 500 miglia ed è paese desolato, senza vegetazione, tutto gelato d'inverno, paludoso d'estate. È questa la vera Siberia del concetto popolare. Al disotto v'è la seconda zona, molto più larga, la Taiga, ricca delle più belle foreste del mondo. A mezzogiorno poi viene la terza zona, detta delle steppe, fertile e ricca, con un clima delizioso. È un ammirevole giardino naturale, che basta a far della Siberia un paese incomparabile. Il territorio compreso in questa zona, per i pascoli e la produzione dei cereali non ha rivali al mondo. Parecchie città che vi sorgono, e ora sono quasi ignote, diventeranno empori di commercio: per esempio Kurgan, posta presso gli Urali sulla ferrovia e insieme sul fiume Tobol, affluente dell'Irtisch e poi dell'Obi, diventerà una Chicago asiatica. In questa zona meridionale della Siberia vi sono ricchi giacimenti di carbone, e miniere di ferro, di rame, d'argento e anche depositi auriferi.² Oro in abbondanza s'è trovato anche nei fiumi che si gettano nel mare d'Ochotsk.

La ferrovia passa tra la zona della Taiga e quella coltivata, tagliando tutte le propaggini che quella spinge entro questa. In tal modo la linea rende accessibili al commercio i prodotti delle foreste, dei terreni coltivabili e dei pascoli, e soprattutto dei depositi minerari.³ La strada ferrata, correndo da ponente a levante, taglia i grandi fiumi siberiani Obi, Jenissei, Irtisch e Lena, nella parte superiore del loro corso, nel punto, però, dove questi fiumi

¹ Sulle condizioni presenti delle industrie e dei commerci della Siberia abbiamo una buona relazione pubblicata dall'ottimo Museo Commerciale di Filadelfia (*Siberia a coming market*, 1° agosto 1899). — Da essa rileviamo che l'importazione a Vladivostok fu nell'anno 1895 (non si hanno notizie posteriori) di 9 milioni e mezzo di rubli, e proveniva per una terza parte dalla Russia, e per gli altri due terzi, principalmente dalla Germania, dall'Inghilterra, dagli Stati Uniti, dalla Cina e dal Giappone (pag. 74). Con l'apertura della ferrovia siberiana cresceranno senza dubbio le importazioni russe rispetto alle altre.

² G. KRAHMER, generalmajor, *Sibirien und die grosse sibirische Eisenbahn*; Leipzig, Zuckschwerdt, 1897, pag. 96. — Quest'opera contiene una larga e accurata descrizione geografico-economica della Siberia, sulle tracce dell'opera citata *The industries of Russia*, pubblicata dal Governo di Pietroburgo.

³ DURBAN, *Art. cit.*, pag. 266-269.

diventano navigabili. In tal modo quei grandi corsi d'acqua, che percorrono da mezzogiorno a settentrione tutto il continente asiatico, si trasformeranno in altrettante larghe vie commerciali, che il Governo russo continua a migliorare e a completare con canali. In tal modo, quando la grande ferrovia sarà compiuta, non vi sarà al mondo un sistema di comunicazioni commerciali così splendido come quello della Siberia. È superfluo rilevare quanto ne sarà agevolato il movimento dei prodotti tra le varie regioni del vasto paese, mentre, prima d'ora, lo scambio riusciva difficile.

Gli effetti della nuova linea si fecero sentire di già. Le sue stazioni vanno diventando centri importanti, con aspetto di città civili e con movimento commerciale. Alcune di esse, specialmente quelle all'incrocatura della ferrovia con i grossi fiumi, diventeranno senza dubbio assai popolate e ricche di traffici.

Anche i tronchi della nuova linea, che sono in esercizio, diedero risultati felicissimi, favoriti da una straordinaria mitezza nelle tariffe di trasporto. Nel 1898 vi passarono 1 049 000 persone e 700 000 tonnellate di merci, e 1 075 000 viaggiatori e 657 000 tonnellate di prodotti nel 1899. Più di due quinti delle esportazioni dalla Siberia consistono in grano, che viene mandato principalmente in Europa. Si calcola che entro un quinquennio i carichi di grano cresceranno fino a 800 000 tonnellate l'anno. Il rimanente dei trasporti consiste in prodotti animali. Le importazioni principali sono di macchine e articoli metallici, zucchero, cotone, lana e petrolio. In complesso il traffico della nuova strada è così attivo che ha superato ogni aspettazione: e si dovettero cambiare le rotaie troppo leggere per così largo movimento. Il materiale e il servizio erano disposti per tre paia di treni ogni 24 ore, e invece ne corrono già otto paia, oltre l'espresso bisettimanale da Mosca. La Compagnia esercente, del resto, nulla risparmia per ottenere un rapido sviluppo della linea, e anche alla fine del 1899 ha contratto un nuovo credito di 82 milioni di rubli (circa 230 milioni di franchi) per aumentare e migliorare il materiale, e poter così accrescere la velocità dei treni sui tronchi in esercizio.

L'immigrazione, che un tempo non superava le 10 000 persone all'anno,¹ ora è diventata larghissima (nel 1898 fu di 175 000 anche perchè è favorita dal Governo, che la circonda con ogni sorta di cure. Gli emigranti sono diretti per la maggior parte nella Manciuria, la quale a poco a poco si troverà completamente

¹ VLADIMIR, *Op. cit.*, pag. 110.

russificata, senza bisogno di conquiste militari. Sarà questo uno degli effetti più rilevanti e più pronti della strada ferrata siberiana.

Più ancora che l'importanza economica della ferrovia dell'Asia settentrionale, riuscirà grande quella morale e politica. La ferrovia siberiana renderà più salda l'unione tra la Russia Europea e l'Asiatica, e aumenterà di molto la già esuberante potenza militare e politica dell'impero moscovita nell'Estremo Oriente. La nuova linea consentirà alla Russia di trasportare rapidamente dall'Europa all'Asia estrema un esercito quale nessuna Potenza vi potrà mandare per mare. Per render più agevole e spedito l'invio delle truppe, la linea è provveduta, ogni sedici chilometri, d'una rotaia di scambio per lasciare all'occorrenza interamente libero il passo ai treni militari.¹ È facile quindi il prevedere che effetto immediato di quest'opera maestosa sarà quello di conferire alla Russia la maggiore autorità sui destini dell'Estremo Oriente continentale. Anzi le darà senz'altro una preponderanza così assoluta, che se ne possono attendere ben presto effetti straordinari. Per necessaria conseguenza sarà accresciuta anche l'importanza della Russia in Europa, la quale riceverà altresì non spregevole incremento dal fatto che l'immenso impero resterà meno isolato, e avrà maggiori relazioni con le nazioni occidentali, dopo che sarà aperta anche per esse la nuova via all'Oriente.

Se la Russia con la ferrovia transiberiana ha mirato alla protezione e all'allargamento dei suoi domini sul Pacifico, non ha trascurato di pensare alla costruzione di altre strade ferrate, che la avvicinino al centro e al mezzogiorno del continente asiatico. Da parecchi anni una linea — la transcaucasica — congiunge il mar Nero con il Caspio da Poti a Baku, e un'altra va a Baku da Azof, dove convergono le ferrovie provenienti da Mosca.

Fin dal 1882 s'era compiuto un tratto di linea al di là del Caspio, che dal porto di Michailowsk (di fronte a Baku) andava a Kisil Arvat distante 230 chilometri. Conquistata dai russi Merv, nell'aprile del 1885 fu dato incarico al generale Annenkow di condurre la linea transcaspiana fino a quella città e a Schardschui sull'Amu-Daria. Erano 759 chilometri di nuova costruzione, e furono compiuti in un anno e mezzo (2 maggio 1885 — 30 novembre 1886). Miracolo di prestezza, che poteva esser compiuto soltanto da un uomo di valore ed energico, come l'Annenkow, e così perfetto cono-

¹ Per la parte militare giova vedere l'opera citata del KRAHMER, pag. 100-108.

scitore del paese.¹ Al porto di Michailowsk sul Caspio fu sostituito come testa di linea quello più comodo di Usun Ada, costruito appositamente.

La transcaspiana è continuata al di là del Caspio dalla transcaucasica: le due linee, attraverso il mar Nero e il Caspio, congiungono l'Europa con l'Asia centrale. La transcaspiana non si ferma infatti all'Amu-Daria, ma fu proseguita per Boccara e Samarcanda fino ad Andiscian, presso la frontiera della Cina. Questa nuova ferrovia, che ora si suole chiamare dell'Asia centrale, ha giovato molto al commercio russo, il quale è riuscito a sostituire i propri prodotti a quelli inglesi non solo nel Turkestan, ma anche nel Caschmire e nel Tibet, come è riuscito a sostituire in gran parte dell'Asia il petrolio di Baku a quello americano. Con questa linea verranno a collegarsi altre due, ora in disegno: l'una da Tomsk, l'altra da Oremburgo, che si uniranno alla transcaspiana a Chodschent, presso Taschent, congiungendo in tal modo direttamente con quella ferrovia la grande via siberiana e le linee russe, anzi quelle europee, che ad Oremburgo mettono capo. La ferrovia da Oremburgo alla transcaspiana avrà una lunghezza superiore ai 1700 chilometri, ed è in sostanza la riproduzione del disegno ideato, come ricordammo, nel secolo XVI da un italiano, messer Paolo Centurione. Essa fu propugnata caldamente anche dal Lesseps come via di congiunzione dell'Europa con le Indie.

La ferrovia dell'Asia centrale da Merv fu poi prolungata verso Herat, avvicinandosi così alla rete dell'India, con la quale le ferrovie russe dovrebbero essere congiunte, e dalla quale sarebbero poco lontane, essendo la locomotiva già arrivata a Cushk presso la frontiera afgana. Manca soltanto il tratto da Cushk a Herat, e di là a Candahar. Fino a qualche tempo fa si credeva preferibile il tracciato da Samarcanda, risalendo l'Oxus e il suo affluente Cundus, valicando la catena degli Inducusch, e scendendo per la valle del Cabul a Pesciawar, che da questa parte è testa di linea delle ferrovie indiane. Ma gli studi e le indagini del Lessar hanno provato luminosamente che, con assai minori difficoltà, si possono collegare le ferrovie indiane con quelle russe per Herat e Candahar. Se non che i timori politici dell'Inghilterra hanno, per ora, fatto sospendere il magnifico disegno, il quale renderebbe possibile

¹ Le vicende della costruzione di questa strada, per molte ragioni memorabile, e le difficoltà superate sono narrate accuratamente nel bel volume del dottor O. HEYFELDER, *Transcaspien und sein Eisenbahn nach den Akten des Erbauers General-Lieutenants M. Annenkow* (traduzione dal russo); Leipzig, Zuckschwerdt, 1896.

di andare da Pietroburgo a Calcutta, e in seguito anche da Londra all'India, in poco più d'una settimana.

Auguriamo vicino il giorno che la civiltà consegua questo nuovo trionfo. Anche la ferrovia tra l'Europa e l'India farebbe, specialmente per riguardo alla Russia, una certa concorrenza al canale di Suez, sempre però entro i limiti indicati per la siberiana.

Oltre a queste strade ferrate, che la avvicinano alla rete dell'Asia meridionale, la Russia desidera a mezzogiorno di quel continente uno sbocco sul mare, e pensa a una linea che congiunga il mar Nero al golfo Persico, prolungando fino a questo la Tiflis-Kars, che si stacca dalla transcaucasica nella prima delle due città. Già sono preparati i disegni completi della nuova via, e i capitali occorrenti. Nè la Persia può fare ostacolo a questa strada che passerà sul suo territorio, perchè ormai quasi tributaria della Russia, come vedremo; anzi dovrà cedere perfino al grave intendimento di questa, di costruire lungo la linea stazioni fortificate.

Mentre la Russia pensava così ad avvicinarsi da ogni parte, per terra e per mare, all'India, anche in Europa si studiava il modo di arrivare rapidamente a quel grande paese. L'idea di queste comunicazioni è anzi molto anteriore, per ordine di tempo, a quella delle ferrovie asiatiche russe. E furono assai numerose le vie proposte: per la più parte mirano a congiungere il Mediterraneo con il Golfo Persico, per le valli dell'Eufrate e del Tigri. Il Cameron¹ ne enumera nove, fino al 1880, che partendo dalle coste dell'Asia Minore vanno a uno o altro punto del Golfo Persico o dell'India.

Le strade per le valli dei due celebri fiumi non presentano gravi difficoltà tecniche di costruzione, e si poteva credere che dell'una o dell'altra non si sarebbe ritardata l'attuazione. Invece la Gran Bretagna, alla quale specialmente gioverebbe una ferrovia attraverso l'Asia Minore, ne accolse l'idea senza entusiasmo, e nel 1883 la Camera dei Comuni, esaminatone il disegno, finì col rimandare la discussione a vent'anni, intendendo certo di dichiarare con questo che non voleva sentirne parlare più.

¹ L. CAMERON, *Our futur Highway*; London, Macmillan, 1880, vol. II, pag. 292. — L'argomento fu molto discusso, specialmente nelle Riviste inglesi, e molti scritti che lo riguardano sono citati nell'opera di GUSTAVO COEN, *Le grandi strade del commercio internazionale proposte fin dal secolo XVI*; Livorno, Vigo, 1888, pag. 340-355.

Non v'è dubbio che per i passeggeri, per la posta e per i prodotti di molto valore, la ferrovia dell'Eufrate farebbe concorrenza trionfale al canale. Giustamente Cristoforo Negri, al Congresso di Parigi per il taglio dell'istmo di Panama, disse che l'importanza del canale di Suez sarebbe diminuita quando fosse costruita questa ferrovia. Per essa infatti i viaggiatori da e per l'Oriente guadagnerebbero da sei a sette giorni in confronto del canale, e come la transiberiana, essa sarebbe preferita, specialmente d'estate, alla traversata del mar Rosso "il quale è un inferno per il calore".¹

Alla ferrovia dell'Eufrate altri avrebbero voluto surrogare un canale tra la Siria e quel fiume, il quale partendo dall'antica Antiochia, per Aleppo si congiungerebbe con l'Eufrate presso Bolas, dopo un percorso di 223 chilometri. Ma non si presentò alcun piano concreto per quest'opera, la quale richiederebbe anche un aggiustamento dell'ulteriore corso del fiume.

Parecchi altri disegni di comunicazioni ferroviarie tra l'Europa e il golfo Persico o le Indie vennero affacciati anche in appresso da studiosi, ma non hanno avuto alcun principio di attuazione. Recentemente sono stati presentati al Sultano, da ingegneri tedeschi, inglesi, belgi, francesi e italiani, non meno di cinque piani di strade ferrate da Scutari o da Alessandretta, o da Konia toccando Alessandretta, al golfo Persico. Dietro gl'imprenditori e i capitalisti, che hanno presentate queste proposte, stavano i rappresentanti diplomatici dei principali Stati d'Europa, in lotta di prevalenza per il dominio commerciale e anche per la preminenza politica nell'Asia Minore.

Di questi disegni pare che abbia più probabilità di esecuzione quello del quale s'è parlato in seguito al viaggio dell'imperatore di Germania in Palestina, nell'estate del 1898. In quella occasione sembra che si sia stipulato un accordo tra la Germania e la Turchia, col quale la Germania si sarebbe obbligata a proteggere l'integrità dei possedimenti asiatici del Sultano, ricevendone in compenso privilegi commerciali e industriali, e la cessione di due porti: quello di Haifa sul Mediterraneo, dove esiste una fiorente colonia tedesca, e uno sul golfo Persico. Nel patto si sarebbe parlato anche della costruzione del porto di Haidar (sulla spiaggia asiatica, proprio in faccia a Costantinopoli) testa della linea per l'Anatolia, e si sarebbe trattato pure del prolungamento di questa per Sivas, Diarbekir, Mosul e Bagdad, fino al golfo Persico. Già la

¹ *Atti del Congresso del canale di Panama*, pag. 612.

compagnia tedesca delle strade ferrate dell'Anatolia ha iniziati gli studi preparatori per il tracciato della nuova linea, della quale pare ormai assicurata l'esecuzione. Questa ferrovia avrebbe importanza strategica, ma non sarebbe senza efficacia commerciale; e l'una e l'altra poi verrebbero accresciute di molto, se la Germania attuasse quello che sembra il suo disegno, con l'estendersi commercialmente e politicamente in Palestina, dirigendovi anche la sua emigrazione, e facendone una grande colonia tedesca.¹

Anche la Gran Bretagna caldeggia la costruzione di una linea dal Bosforo a Bassora, donde, con breve viaggio di mare, si sarebbe a Caraci e a Bombay, oppure si potrebbe andare all'India per via di terra, traversando la Persia e l'Afganistan. Taluno anzi vorrebbe completare questa ferrovia con un ponte sul Bosforo, e con una galleria o un ponte sotto la Manica in modo da rendere possibile di correre per ferrovia da Londra alla grande colonia britannica.

La Russia cerca naturalmente di porre impedimento all'attuazione di tutti questi disegni, perchè l'Asia Minore resti esclusivamente sotto l'autorità sua, e rimangano in sua mano le comunicazioni col golfo Persico. E in opposizione alle altre, caldeggia una linea da Tripoli di Soria al golfo Persico, che è proposta da un sindacato russo. Secondo questo disegno, il porto di Kueit, sul golfo Persico, diventerebbe il punto di partenza dei vapori per i viaggi più rapidi verso l'India e l'Estremo Oriente; e alla transiberiana, alla transcaucasica, alla transcaspiana, la Russia aggiungerebbe anche la transarabica.

Qualunque sia l'impresa che compia il lavoro, considerando la futura linea soltanto sotto l'aspetto economico, è certo che avrebbe un felice successo. Essa accrescerebbe la produzione in tutti quei paesi, ora impigriti nell'inerzia, e aprirebbe al commercio la fertile, ma ora abbandonata Mesopotamia. Oltre a ridestare i traffici, presentemente sopiti, in tutta l'Asia Minore, la nuova strada attirerebbe indubbiamente il movimento dei passeggeri che vanno dall'Europa in Oriente e viceversa, della posta e dei valori.

Quella linea assicurerebbe alla Palestina un'eccezionale importanza, che sarebbe ancora aumentata, quando fosse compiuta

¹ V. l'articolo della "Fortnightly Review", dell'ottobre 1898: *The german Emperor and Palestine*, pag. 548-555; quello di FRANCESCO CRISPI, *Il protettorato sui Cristiani in Oriente*, nella "Rivista d'Italia", anno I, vol. III (15 dicembre 1898), pag. 690-618; e quello di G. G. BELCREDI nella "Rivista politica e letteraria", anno III, fasc. I (gennaio 1899) pag. 79-91: *Il viaggio di Guglielmo II in Palestina*.

la grande strada che da Alessandria d'Egitto andrà al Capo di Buona Speranza, e diventerebbe anche maggiore quando alle porte di questa regione passasse la ferrovia transasiatica, vagheggiata dagli inglesi, la quale dalle sponde del Mediterraneo dovrebbe condurre alla Cina.

Questa strada ferrata, anch'essa veramente gigantesca, sarebbe una gloriosa rivincita dell'Inghilterra su quella transiberiana, che ha tanto turbati i sonni degli inglesi, e gareggerebbe con essa nel congiungere, a mezzogiorno invece che a settentrione, l'Europa e l'Asia occidentale all'Estremo Oriente.

Nè il grande disegno è d'impossibile attuazione. Questa nuova strada ferrata attraverso l'Asia, secondo la proposta che se n'è fatta, segue press'a poco il parallelo 30° di latitudine settentrionale. Partendo da Alessandria, traversa il canale di Suez, e la penisola del Sinai, passando presso la punta settentrionale del golfo di Acaba, taglia l'Arabia Petrea, riuscendo a Bassora (dove sarebbe collegata col porto di Kueit), di là, per la costa della Persia, arriva a Bender-Abbas, e, per il Belucistan, va a raggiungere Caraci nell'India. Prosegue sulle linee indiane per Mandalay e Kulong, e, attraversando i monti dell'Junnan, giunge al fiume Jang-tse-kiang a Su-ciu, dove si allaccerebbe con la linea che, costeggiando quel fiume, deve mettere in comunicazione Su-ciu con Scianghai per Hankow e Nanchino.¹

Un altro ramo della linea proseguirebbe per Canton e Hong-Kong, presso al quale porto la Gran Bretagna ha occupata la penisola di Sa-non, a quanto pare, appunto per farne la testa di linea della ferrovia transasiatica. L'intera strada avrebbe una lunghezza di 10700 chilometri, dei quali 3200 sono già in esercizio, essendo formati dalle ferrovie dell'India. Altri tratti, come quello Mandalay-Kulong, sono in costruzione, ed altri ancora, specialmente nell'India, dovrebbero essere eseguiti anche indipendentemente dalla nuova via, perchè la loro mancanza presenta lacune, che non possono a meno di essere quanto prima colmate. Tale è, per esempio, il tronco, che deve unire la rete ferroviaria dell'Assam con quella della Birmania.

A questo tracciato se ne contrappone un altro più settentrionale, che partirebbe invece da Antiochia, passerebbe per Aleppo, Bagdad, Ispahan o Teheran, Balk, Jarkand, Lobnor, Su-ciu, Kalgan, Pechino. Ma questa linea non può essere favorita dagli in-

¹ V. l'articolo del MORREING, già citato, pag. 484-492.

glesì, non avendo, come la prima, il grande vantaggio di correre quasi sempre su territorio in possesso o nel campo d'azione della Gran Bretagna. Questa seconda via non gioverebbe alle mire politiche nè a quelle commerciali britanniche, mentre invece è utilissima la prima, perchè ha per meta Scianghai. Ora questo grande emporio marittimo e commerciale della Cina, questo porto dove convergono tutte le linee di navigazione dall'oriente e dall'occidente, è, insieme alla grande ed eccezionalmente importante vallata dello Jang-tse, politicamente e commercialmente nel campo d'azione inglese.

Sulla nuova linea si potrebbe andare in tre giorni dal Mediterraneo all'India, mentre ora ne occorrono nove o dieci. Essa renderebbe più spedite anche le relazioni con l'Australia: grazie ad essa sarebbe possibile ai viaggiatori e alla posta di andare dall'Inghilterra a Sydney in 22 giorni, invece dei 28 che s'impiegano ora.

L'attuazione del grande disegno non presenta difficoltà tecniche. L'unica, forse, è quella dell'accesso all'altipiano dell'Arabia, che richiede una rampa piuttosto forte. Si credeva che sarebbe stato arduo il passo dei monti dello Jun-nan, ma recentemente si è scoperta da Kulong al Jang-tse una strada facile per la ferrovia. In complesso la linea sarà costruita in condizioni assai più facili che quella siberiana, tenuto conto della parte che non v'è bisogno di fare, perchè già in esercizio.

Nè l'idea incontra, a quanto pare, avversioni politiche, trovando anzi favore nell'Egitto, che se ne gioverebbe assai, nell'Arabia, e presso tutti i maomettani d'Oriente, perchè agevolerebbe anche i pellegrinaggi alla Mecca, e nella Persia, che ne trarrebbe larghi vantaggi economici. Alla grande arteria convergerebbero poi tutte le ferrovie minori dei paesi, per i quali essa verrebbe a passare.

Questa meravigliosa via terrestre traverserebbe regioni temperate per clima, ricche e popolose, e aumenterebbe gli scambi interni di esse, e con questi anche i traffici con l'estero. Tuttavia la nuova linea non darà forse subito grandi risultati finanziari, almeno presa nel suo complesso.

Ma più che agli effetti materiali la Gran Bretagna pensa a quelli morali, che sarebbero senza dubbio grandissimi. La nuova via gioverà straordinariamente a consolidare l'autorità e la potenza britannica in tutta l'Asia meridionale, e a renderla più efficace dov'è ancora soltanto nominale. Essa renderà inoltre più sicure le comunicazioni dell'Inghilterra con l'Oriente, poichè se, per qualunque evento, disastro marittimo o guerra, dovesse essere

impedito il passaggio del canale, la Gran Bretagna avrebbe una via indipendente per le pronte comunicazioni con l'India e con la Cina.

Riguardo al commercio tra l'Europa e l'Asia si può prevedere che anche la ferrovia transasiatica, come le altre a cui abbiamo accennato, trarrebbe a sè il trasporto dei viaggiatori, della posta, dei prodotti deperibili e di quelli di maggior valore. In questi confini sarebbe anch'essa un concorrente del canale di Suez; tanto più che i paesi, attraverso i quali passerebbe, producono ed esportano specialmente prodotti di valore.

Ma se, dall'attuazione delle ferrovie asiatiche, il canale ha parecchio da perdere sotto un aspetto, guadagnerà sotto un altro. Infatti quelle strade apriranno nuovi mercati, accresceranno la produzione, il consumo, e quindi anche gli scambi con l'estero. Di questi maggiori traffici una grossa parte andrà a vantaggio del canale di Suez, il quale resterà sempre la via preferita dai grandi commerci internazionali. Così esso si rifarà della perdita che dovrà soffrire nel trasporto dei viaggiatori e dei prodotti di valore.

Di questa perdita sarà compensato anche dai progressi dell'Africa occidentale sulla via della civiltà. Di essi diremo ora brevemente. Poi esamineremo quali effetti possono avere sul movimento del canale e sul commercio europeo i progressi ben maggiori compiuti dai popoli dell'Oriente.

CAP. VII.

Le colonie dell'Africa

SOMMARIO: Il canale di Suez e la colonizzazione dell'Africa orientale. — Cause generali della colonizzazione. — Necessità delle colonie, loro vantaggi e importanza sociale. — Le colonie della Gran Bretagna, della Francia, della Germania, del Portogallo e della Spagna nell'Africa. — Gli Stati africani indipendenti. — Necessità anche per l'Italia di possedere colonie. — Le nostre colonie libere dell'America meridionale. — Voti espressi a favore dell'acquisto di colonie, specialmente nell'Africa, e ritardo nel decidersi all'azione. — Occupazione di Assab, di Massaua e delle vicine regioni del continente. — L'Abissinia e le sue condizioni economiche. — Massaua porto dell'Etiopia. — Il cabotaggio e la pesca del mar Rosso, e il trasporto dei pellegrini alla Mecca. — Movimento commerciale e marittimo di Massaua. — Sua scarsezza, e provvedimenti per aumentarlo. — Utilità del porto di Assab e convenienza di non trascurarlo. — I prodotti del suolo nell'Eritrea e vantaggi da trarne. — Le vie di comunicazione e le ferrovie esistenti, e nuove linee proposte. — La strada ferrata inglese da Suachin al Sudan e quella francese da Gibuti a Harrar. — L'avvenire dell'Eritrea e dell'Abissinia. — I protettorati italiani nel paese dei Somali. — Loro origine. — La Società per il Benadir. — Condizioni della Somalia italiana, industrie, agricoltura e commerci. — Risultati offerti e previsioni per l'avvenire. — Il Zanzibar e la costa orientale dell'Africa. — Comunicazioni marittime con il Benadir e con il Zanzibar. — Opportunità di stabilirvi una linea di navigazione italiana. — Le ferrovie costruite, o in corso, nell'Africa. — La strada ferrata da Alessandria al Capo e suoi effetti sul commercio africano, sul canale di Suez e sui nostri possedimenti. — L'avvenire coloniale d'Italia. — Necessità in Italia di una condotta costante e d'una opinione pubblica illuminata sulla colonizzazione.

Uno degli effetti del canale di Suez è stato anche quello di affrettare e di facilitare la colonizzazione dell'Africa orientale. Certo il canale non ha fatto altro che agevolare la via alla espansione europea sulla costa africana, che guarda il mar Rosso e l'oceano Indiano, e quella espansione sarebbe ormai avvenuta egualmen-

te, anche se si potesse fare l'ipotesi, inammissibile in tanto progresso delle comunicazioni, che l'istmo di Suez non fosse ancora tagliato.

Le cause d'indole economica e sociale, che spingono i popoli europei alla colonizzazione, sono infatti così impellenti, che essa è ormai diventata una necessità di prim'ordine. La colonizzazione è conseguenza del continuo aumento della popolazione. In molti punti essa è ormai soverchia in confronto della superficie abitabile, o della produttività del suolo, in altri non è ancora eccessiva, ma si prevede che lo diventerà: in generale in tutta Europa cresce così, che si suppone non molto lontano il giorno nel quale non vi potrà più capire. A ciò conveniva pensare fin d'ora, e preparare il rimedio.

Ma, più ancora che dell'aumento della popolazione, le colonie sono effetto di quel grande sviluppo industriale, che dal 1815 in poi ha progredito con impeto straordinario, accrescendo dieci volte la produzione delle manifatture, e rendendo così necessaria maggior quantità di materie prime e la ricerca di nuovi mercati per lo spaccio dei prodotti, tanto più dopo che il protezionismo trionfante ha reso difficile di conservare i mercati esistenti. La necessità di una maggiore espansione commerciale si può dire la causa precipua della politica coloniale della seconda metà del secolo XIX. Essa ha spinto all'acquisto di possedimenti anche nazioni nuove a queste imprese, come la Germania e gli Stati Uniti.

Al movimento coloniale contribuì anche il desiderio di rafforzare la marina mercantile, e l'idea che i possedimenti d'oltremare vi contribuiscano efficacemente, secondo l'esempio dell'Inghilterra.¹ Il progresso delle scienze geografiche agevolò poi le più ardite imprese, facendo meglio conoscere anche i paesi remoti.

Per l'una o per l'altra di queste ragioni, o per tutte insieme, le colonie sono diventate, come le diceva fin da mezzo secolo fa Cesare Balbo, uno sfogo necessario.²

Ora, se l'aumento d'uomini e di derrate rende necessaria l'espansione fuori dei confini della patria, è chiaro che la politica coloniale non si può avversare per principio, e solo si potrà discutere sulle sue forme, sul tempo, sul luogo, sul modo di attuarla. Parliamo, è quasi superfluo il dichiararlo, della colonizzazione per opera degli Stati su regioni conquistate, non di quella libera com-

¹ V. A. ROCHAID, *Marine marchande et colonies*; Paris, Guillaumin, 1887.

² C. BALBO, *Meditazioni storiche*; Firenze, Le Monnier, 1855, 3^a ediz., pag. 580 e 584.

piuta spontaneamente dai privati su territori indipendenti. Anche i possedimenti, però, devono essere fecondati e fatti prosperare dall'intraprendenza dei privati cittadini, e sotto questo aspetto le due specie di colonie si equivalgono e si pareggiano.

I possedimenti coloniali oltre ad essere una necessità dei nostri giorni, possono recare al paese colonizzatore considerevoli vantaggi. Già l'incremento della popolazione e quello della produzione, che sono cagione precipua dell'espansione fuori dei confini della patria, sono desiderabili indizi di floridezza. Ma le colonie una volta promosse e avviate, stimolano e aumentano le forze vive della madre patria, porgono maggiore alimento alle sue industrie e alla marina, ne accrescono i traffici, procurando uno sbocco alla produzione eccessiva e al sovrabbondare dei capitali. Per tutte queste ragioni, poi, le colonie giovano al collocamento e al benessere delle classi diseredate, alle quali, come a ragione sostenne il Chamberlain, la politica coloniale è più utile d'una politica interna umanitaria.

Ciò posto, non v'ha dubbio che, prima o poi, il popolo, che ha più colonie, e ne sa trarre maggior frutto, è o sarà il più ricco e il più grande. L'Inghilterra era povera prima di avere i suoi vasti possedimenti, divenne florida e potente per effetto di essi. Nelle proprie colonie essa invia un terzo delle sue esportazioni. La Francia triplicò il commercio della Tunisia, vi costruì porti e ferrovie senza soverchio aggravio del paese colonizzato nè del proprio bilancio, anzi traendone largo utile per la prosperità nazionale. Così è avvenuto, dopo le prime difficili prove, anche dell'Indocina, la quale tra non molto potrà essere citata, insieme all'India e all'Australia, come splendido esempio dei benefici della colonizzazione. Taluni non negano questi vantaggi, ma ritengono che si possano conseguire anche senza bisogno del dominio territoriale, col semplice impiego dei capitali nelle industrie e nei commerci dei paesi che si vorrebbero sottomettere.

Certamente vi sono nazioni, le quali godono d'un commercio fiorente, pur essendo prive di possedimenti coloniali; come la Svizzera, che per la sua posizione geografica non può averne, ed altre che lo conseguirono, ancora prima di uscire di casa propria, come gli Stati Uniti e il Belgio. Ma è certo che in una colonia i prodotti della madrepatria, anche quando le altre condizioni siano pari, hanno un grande vantaggio in confronto di quelli delle nazioni estranee, sia per le relazioni che vi si avviano, sia per le abitudini degli emigrati, e per il sopravvivate affetto al

luogo natio. È sicuro del pari che, senza mercati coloniali, il commercio estero d'un paese non può crescere oltre dati limiti, tanto più quando il protezionismo avrà invaso anche le colonie, escludendo con forti dazi i prodotti delle altre nazioni, e agevolando l'importazione di quelli della madre patria. Ben lo compresero gli Stati Uniti, che, pur avendo traffici importanti anche con i paesi dove altri Stati hanno possedimenti,¹ vollero essere in oriente e in occidente uno stato coloniale, e il Belgio, che rivolse il suo pensiero all'Africa, e non trascura di guardare anche alla Cina.

Nè i vantaggi delle colonie vanno soltanto a profitto dei paesi civili che si fanno colonizzatori, ma anche e più delle regioni prima abbandonate a se stesse, dove si diffonde l'opera delle nazioni più progredite.

Senza le colonie gran parte del mondo sarebbe ancora allo stato di natura, perchè vi sono razze e popolazioni, presso le quali la civiltà non sorge da sè, ma vi dev'essere importata, popoli incapaci di darsi un governo ordinato, verso i quali diventa una necessità la conquista. Di questa specie sono quasi tutte le popolazioni che abitano l'Africa. Probabilmente anche tra mille anni, se non si fosse dischiusa alla civiltà europea, l'Africa sarebbe per la maggior parte rimasta barbara e selvaggia. E la stessa cosa sarebbe accaduta all'America, all'Australia, all'India inglese, che ora invece sono regioni prospere di cultura e di commercio. Senza ricorrere all'esempio eccezionale degli Stati Uniti, basti notare che l'India inglese, con assai minore estensione e popolazione della Cina, ha un commercio estero di tre miliardi di franchi, la Cina appena di uno.

Giustamente diceva, dunque, lo Stuart Mill, che la colonizzazione tocca agli interessi nazionali, ma anche a quelli collettivi della famiglia umana, a quelli futuri e durevoli dell'incivilimento, ed è una di quelle opere d'immensa utilità sociale che richiedono e ricompensano l'intervento dei Governi.² È quindi un doppio dovere quello che incombe alle nazioni civili riguardo alla coloniz-

¹ Nel 1885 gli Stati Uniti esportarono nell'Africa per 16 milioni di franchi di prodotti, nel 1898 ne vendettero in quel continente per 110 milioni. Questo progresso è dovuto all'enorme incremento che ebbe nell'ultimo decennio il commercio della grande Federazione americana. Anche il suo traffico col Giappone, per esempio, salì, nello stesso periodo di tempo da 21 a 110 milioni di franchi. Ma il commercio americano è ben piccola cosa in confronto di quello che compiono in Africa le nazioni che vi hanno colonie. Così la Gran Bretagna concentra in sè la maggior parte degli scambi africani (circa 1100 milioni di franchi all'anno) e la segue la Francia (con 650 milioni).

² J. STUART MILL, *Principles of Political Economy*, libro V, cap. XI.

zazione: un dovere verso se stesso e un dovere verso i popoli meno progrediti.

Pur troppo la politica più che di sentimenti è fatta d'interessi, come disse un compianto uomo politico italiano. E quindi, più che i doveri di nazione civile, gli Stati europei hanno tenuto di mira l'utile loro. Tuttavia, se non si può dire che abbiano trattato sempre gli indigeni con equità e benevolenza, nella maggior parte dei casi si sono data cura del miglioramento dei popoli assoggettati e del loro benessere; basterebbero ad attestarlo i divieti contro la tratta degli schiavi e la provvida legislazione sugli spiriti.¹

Ad ogni modo, se non per sentimento, almeno per interesse, l'impulso dato alla politica coloniale negli ultimi tempi fu grande, e ormai si può dire che non v'è quasi regione del mondo, che non sia in possesso o nel campo di azione di uno Stato più o meno civile. L'Africa stessa, il continente più difficile e più pericoloso da esplorare e da guadagnare alla civiltà, è ormai quasi tutta sotto il dominio o la protezione degli Stati europei. Predominano tra questi, come è naturale, i più forti e i più progrediti economicamente: la Gran Bretagna, la Francia, la Germania.

La Gran Bretagna ha anche in Africa, come in ogni parte del mondo, numerose colonie. Il Capo, con il Natal e i paesi dei Basuto, dei Tongo, dei Beciuani, degli Zulù, dei Matabele e dello Zambese formano nell'estremità meridionale del continente nero un vasto impero coloniale, a cui stanno vicino due Stati tuttora indipendenti: lo Stato libero di Orange e il Transvaal, i quali però entrano anch'essi, sotto l'aspetto economico, nel campo d'azione inglese,² e probabilmente non sono lontani dall'essere addirittura annessi alla colonia del Capo. A occidente la Gambia, la Sierra-Leona, la Costa d'Oro, il Lagos, il territorio del Niger con la nuova Guinea, e la baia di Walfisch; ad oriente i protettorati dell'Uganda e dell'Africa orientale e centrale, e parte della costa dei Somali; nel centro

¹ Giustamente impensierite delle tristi conseguenze morali e materiali, che l'abuso delle bevande spiritose cagiona alle popolazioni indigene dell'Africa, le Potenze civili hanno stipulato patti speciali per frenarne l'importazione e il consumo in quel continente. V. l'Atto generale antischiavista di Bruxelles in data 2 luglio 1890, agli articoli 90-95 (*Trattati e Convenzioni fra il Regno d'Italia e gli altri Stati*, vol. XII, pag. 840-842). Siccome, non ostante quel provvedimento, l'importazione degli spiriti in Africa si mantenne sempre abbastanza elevata, l'Atto del 1890 fu riveduto da una Conferenza internazionale, riunitasi a Bruxelles il 20 aprile 1899, la quale formulò una nuova Convenzione, che porta la data del 18 giugno 1899, e andrà in esecuzione nel prossimo luglio. È proprio il caso della lancia d'Achille, che prima ferisce e poi risana, perchè gl'indigeni hanno evidentemente appreso l'uso degli spiriti dagli europei.

² V. G. AUBERT, *L'Afrique du Sud*; Paris, Flammarion, 1897.

il protettorato dell'Africa centrale, con il Darfur e il Cordofan, completano i possedimenti britannici nel continente africano, che, insieme sommati, presentano un'estensione di più che otto milioni di chilometri quadrati, e contengono, a quanto si crede, circa 45 milioni di abitanti. A questi possedimenti continentali si aggiungono poi le isole dell'Ascensione, di Sant'Elena, Maurizio, Zanzibar e Socotra. Inoltre, nell'Africa settentrionale, l'Egitto è soltanto in apparenza sotto la sovranità del Sultano, nel cui nome governa il Khedive, ma di fatto è anch'esso in dominio della Gran Bretagna.¹

La Francia possiede in Africa un vastissimo impero coloniale, che va dal Mediterraneo alle rive del Congo, comprendendo l'Algeria e ormai anche la Tunisia, indipendente solo di nome, i protettorati mauritani al disopra del Senegal, la Senegambia, i possedimenti continentali del Niger, con le Coste d'Avorio e degli Schiavi e con il Dahomey, e il Congo con l'Ubangi.

In seguito alla Convenzione stipulata con l'Inghilterra nel marzo 1899, venne riconosciuta la sovranità francese sulle vaste regioni dello Schari, dei suoi affluenti e del lago Tsad, cioè sul Baghirmi, sul Kanem e anche sull'Uadai, e venne riservato all'azione della Francia l'interno della Tripolitania.² Così la Repubblica può ora pensare tranquillamente a sottoporre per intero il Sahara, di cui ha già occupate alcune oasi e altre ne va occupando. Dal deserto le riuscirà facile di assicurarsi il desiderato dominio delle strade che conducono al cuore del Marecco. Attraverso al Sahara potrà inoltre collegare le tre vastissime plaghe dei suoi giganteschi possedimenti, dei quali è perfino incerta l'enorme estensione, ma è senza dubbio superiore agli 8 milioni di chilometri quadrati, con più di 20 milioni di abitanti. Tra l'Algeria, il Sudan e il Congo vi sarà presto perfetta continuità di territorio, e una doppia ferrovia transahariana dall'Algeria al lago Tsad e a Tombuctù avvicinerà le varie parti dell'immensa colonia e ne affretterà i progressi.³ Oltre a queste regioni, la Francia ha in Africa il possedimento di Obock, col protettorato della baia di Tagiura, di Cubbet e di Gibuti, l'isola

¹ V. G. CHEVILARD, *Les colonies anglaises*; Paris, Challamel, 1899.

² Sulla Convenzione scrisse un articolo, notevole come sempre, PAUL LEROY-BEAULIEU, nell' "Economiste français", del 25 marzo 1899 (pag. 369-371). — V. pure l'articolo pubblicato su questo argomento nella "Revue politique et littéraire", del 22 aprile 1899 da I. SEVIN-DESPLACES. La Convenzione riconosce a entrambi i paesi contraenti libertà di commercio nel vasto territorio che sta fra il lago Tsad, lo Stato del Congo e il Nilo Bianco. La libertà degli scambi, proscritta dall'Europa, ha trovato asilo in quella deserta plaga africana. Troppo modesto conforto, invero!

³ V. l'articolo di PAUL LEROY-BEAULIEU, *Le tracé du transaharien*, nell' "Economiste français", del 18 marzo 1899, pag. 341-342.

di Madagascar con le minori adiacenti, e inoltre le isole della Riunione, Mayotte e Comore.¹

Anche i possedimenti e protettorati tedeschi si estendono su territori estesissimi. L'Africa orientale germanica, e quella del sud-ovest, i possedimenti di Kamerun e di Togo, hanno in tutto un'estensione di 2 400 000 chilometri quadrati, con circa otto milioni di abitanti.² Inoltre la Germania ha case di commercio e rappresentanti in ogni altro punto importante dell'Africa.

Il Portogallo possiede pure nell'Africa vaste colonie. Oltre alle isole del Capo Verde, San Tomaso e Principe, ha nel continente i possedimenti della Senegambia e le grandi regioni di Angola a occidente, e di Mozambico a oriente. In tutto 2 385 000 chilometri quadrati di superficie, e, secondo i più, circa 13 milioni e mezzo di abitanti.

Anche la Spagna ha larghi possedimenti in Africa, sulle coste del Marocco e degli Stati Mauritani, oltre alle isole Canarie e Fernando Po e alla baia di Corisco. Gli abitanti sono circa 430 000 soltanto, ma la superficie è di 710 000 chilometri quadrati.³

Il Congo indipendente è da molti riguardato come una colonia del Belgio, sebbene sia da considerare piuttosto come un'impresa privata di re Leopoldo II. Si tratta, in ogni modo, di uno Stato, che è sorto nel centro dell'Africa per opera d'una nazione non africana, e perciò si può annoverare fra le colonie europee. Tanto più che l'amministrazione — è quasi superfluo di dirlo — è tutta europea. Il nuovo Stato ha un'area di 2 200 000 chilometri quadrati e più, e una popolazione che si valuta a 15 milioni di abitanti.⁴

Questo del Congo, se lo si voglia considerare come indipendente, la Repubblica di Liberia, l'Abissinia e, mentre scriviamo, ma certo non per lungo tempo ancora, l'Orange, il Transvaal e il

¹ Sulla colonizzazione francese, e specialmente sull'indole di essa, v. tra le opere più recenti: I. L. DE LANESSAN, *Principes de colonisation*; Paris, Alcon, 1897 e L. DE SAUSSURE, *Psychologie de la colonisation française dans ses rapports avec les sociétés indigènes*; Paris, Alcon, 1899.

² Sulle colonie tedesche v. il bel volume di H. von Bülow, *Deutschlands Kolonien und Kolonialkriege*; Dresden, Pierson, 1900. — Sebbene ormai un po' vecchia, ricordiamo su questo argomento l'accurata conferenza di R. RIZZETTO, *Sulle annessioni coloniali tedesche in Africa e in Oceania*, pubblicata nel "Bollettino della Società geografica italiana", dicembre 1887, vol. XXIX, pag. 920-951.

³ Per l'estensione delle colonie europee in Africa, si può vedere, per citare un libro recentissimo, CARLO DE SCHERZER, *La vita economica dei popoli*, nella "Biblioteca dell'Economista", serie IV, vol. II, pag. 661.

⁴ PIERRE MILLE, *Au Congo belge*; Paris, Colin, 1900.

Marocco, sono i soli paesi ancora autonomi dell'Africa: il resto, cioè la maggior parte di quel continente vastissimo, è in possesso di nazioni europee.

L'esempio delle altre nazioni, e specialmente della Francia e della Gran Bretagna (la Germania è entrata nell'arringo coloniale dopo di noi) spinse anche l'Italia a cercare in Africa una regione, nella quale stabilire una colonia. La necessità di averne una era in verità meno forte per la nostra patria di quello che lo fosse per le altre nazioni. La nostra industria non era ancora molto florida, quando l'Italia pensò a procurarsi un possedimento, nè v'era nel nostro paese quella esuberanza di vita economica che rende indispensabile l'espansione coloniale. Anche l'agricoltura non prosperava come avrebbe potuto, e non poche estensioni di terreno erano, e sono anche oggidì, suscettive di più fruttifera coltivazione. Non ostante questa scarsezza di produzione agricola e industriale, la popolazione della penisola, più che raddoppiata nel corso del nostro secolo, era ormai divenuta abbastanza fitta. E sebbene la superficie ne potesse contenere una anche maggiore, la densità degli abitanti, in confronto della ricchezza del paese, era ormai quasi eccessiva.

Ad ogni modo, quali che si fossero le condizioni di allora, non sarebbe stato dicerto pensiero prudente di considerarle immutabili, rinunziando alla speranza che la produzione divenisse più copiosa e le condizioni economiche meno tristi, come di fatto è avvenuto. Non sarebbe stato indizio di avvedutezza il limitarsi a considerare le condizioni del momento, senza pensare all'avvenire, e prepararlo per le nuove generazioni, che saranno tanto più numerose della nostra. Non lavorando presto a questo scopo, non sarebbe stato facile trovare in seguito, a nostro comodo, un posto nell'Africa, nè altrove, mentre tutti i popoli civili facevano e continuano a fare a gara per conquistare ogni più piccolo spazio, che si presenti, non diremo vacante, ma solo accessibile alle loro avidi brame.

Se si fossero lasciate prendere tutte le terre da altri popoli, la mancanza di colonie avrebbe potuto equivalere in avvenire alla soffocazione; ci saremmo trovati in un tempo non molto lontano con una popolazione esuberante e stretti tutt'intorno da regioni dense di abitatori, senza via d'uscita. È vero che l'emigrazione nostra trova collocamento nelle libere colonie dell'America meridionale, la quale può ricevere e occupare, per molte decine d'anni ancora, l'esuberanza della popolazione italiana. Ma se quelle re-

gioni furono finora meta fortunata dei nostri emigranti, potrebbe venire il giorno che l'emigrazione italiana fosse respinta dall'America, o non vi si trovasse più così bene come ora. Il caso non è impossibile, quando si pensi alla vivace lotta protezionista che in quei paesi si fa contro i prodotti esteri, anche italiani. Ora, il giorno che il continente scoperto da Colombo fosse chiuso alla nostra emigrazione e ai nostri prodotti, sarebbe cosa assai grave di non avere un luogo dove avviare con animo tranquillo i nostri compatrioti.

In Italia abbiamo già una moltitudine di disoccupati, non solo per quanto riguarda il lavoro manuale, ma anche, e anzi più, per quello intellettuale. I nostri istituti superiori accrescono ogni anno il numero delle persone che possiedono un titolo accademico e non sanno come trarne profitto. Ora questa disoccupazione è un pericolo, e aggrava il malessere economico del paese, mentre all'estero sarebbe una forza e una ricchezza. Due terzi dell'America meridionale devono le loro prosperità a braccia e a menti italiane, e testimoniano che l'Italia può fare nella colonizzazione ottima prova.¹ Senza dubbio l'eccesso di popolazione, in confronto della produttività, della ricchezza e del progresso del paese, deve aver determinato sopra ogni altra considerazione l'impulso di coloro che iniziarono il movimento coloniale della nostra patria.

Ma non era soltanto pensiero degli uomini che si trovarono al governo d'Italia in quegli anni, bensì idea molto più antica. Vi accennava, per esempio, più di cinquant'anni fa Cesare Balbo. "Se — egli scriveva — l'inorientarsi di Austria lascierà alla nazione raccoglitrice di tutta la antica civiltà, educatrice di tutta la cristiana, lascerà luogo alla nazione italiana di raccogliersi in sé, di essere tutta intiera indipendente: e allora solamente l'Italia avrà a cercarsi sfoghi esterni (forse in Africa); e cercandoseli, aiuterà lo sfogo intiero della Cristianità".²

Anche prescindendo da questo ricordo, che si riferisce a un tempo, nel quale l'Italia era ancora sogno di pochi, è certo che il problema coloniale fu proposto nel nostro paese in modo chiaro e pratico da molti anni, e pienamente a tempo perchè si potesse provvedere a risolverlo in modo soddisfacente.

¹ Le nostre attitudini coloniali sono riconosciute da tutti. Anche PAUL LEROY-BEAULIEU dice che gli italiani hanno vocazione coloniale e sono indicati per le opere di colonizzazione. (*De la colonisation chez les peuples modernes*; Paris, Guillaumin, 1891, pag. 316.

² C. BALBO, *Meditazioni storiche*, pag. 537.

Fin da quando si stava per aprire il canale di Suez, il desiderio d'una colonia si fece più vivo; e per tacere d'altre pubbliche espressioni di questo voto, ricorderemo che la Camera di Commercio di Venezia propose che fosse sottoposto come tema di discussione al Congresso delle Rappresentanze commerciali, da tenersi in Genova nel settembre-ottobre 1869, questo tema: "Sulla necessità che il Governo stabilisca in un porto del mar Rosso, e preferibilmente a Gedda, come città più importante, un'agenzia commerciale, onde le nostre navi trovino viveri, carbone, mezzi di raddobbo, protezione ed asilo". Il tema fu discusso dal Congresso e diede occasione a una deliberazione con la quale si approvò la scelta di Secheira anzichè di Gedda.¹

Prima ancora di questo Congresso espressero un augurio consimile, appunto riguardo al mar Rosso, Giuseppe Sapeto² e Jacopo Virgilio.³ Anzi quei due valentuomini rilevavano la necessità per l'Italia di acquistare addirittura un porto in quel mare, non solo a stazione d'asilo e di raddobbo, e come deposito di carbone, ma anche come emporio di mercanzie. Altri invece pensavano a regioni più lontane.

Con l'apertura del canale furono assai più frequenti questi voti, e molti nostri scrittori cercarono di spingere l'Italia alla colonizzazione, lamentando che, scoperta la via del Capo e l'America, tutti i popoli europei avessero fondate colonie, eccettuato il nostro.

Tra coloro, i quali, prima o dopo che fosse dischiusa la nuova via all'Oriente, più si adoprarono con gli scritti per stimolare il nostro paese all'acquisto di territori da colonizzare, ricordiamo il Massaia, Cristoforo Negri, Baldassarre Poli, Amato Amati, Leone Carpi, Cesare Correnti, G. E. Cerruti, Gerolamo Boccardo, F. Giordano, L. M. D'Albertis, Galeazzo Baldini, Guido Cora e G. B. Becari. Inoltre furono studiati, e anche esplorati in gran numero i luoghi da potersi occupare o acquistare per istituirci una colonia.⁴

Ma, non ostante l'espressione di questi voti autorevoli, non ostante tanti studi, passarono parecchi anni senza che si venisse a capo

¹ V. *Atti del Congresso*, Genova, Pellas, 1870, pag. 373-374 e 377. Il Congresso medesimo espresse anche voto favorevole allo stabilimento di stazioni marittimo-commerciali nell'Estremo Oriente (*Atti*, pag. 407-413).

² *L'Italia e il canale di Suez*, già cit., pag. 161, 166 e 167.

³ *Il commercio indo-europeo ecc.*, cit., pag. 59-60.

⁴ Ne fa un'accurata enumerazione GIACOMO GORRINI, nel suo interessante lavoro: *I primi tentativi e le prime ricerche di una colonia in Italia*, (1861-1882), pubblicato nella "Biblioteca di scienze politiche e amministrative", serie II, vol. IX Torino, Unione tip.-editrice, 1897, pag. 521-545.

di nulla. Non già che nel nostro paese vi fosse avversione alla politica coloniale, o che essa sollevasse obiezioni di principio. La povertà dei mezzi economici non generava allora nella patria nostra la povertà delle idee. Allora si comprendeva che, se l'Italia non era ricca, se aveva ancora molto da fare in casa, così per le industrie come anche per l'agricoltura, se aveva scarsità di capitali, tuttavia, restando chiusi nei nostri confini, saremmo stati più miseri che mai, si comprendeva che le industrie non possono prosperare oltre certi limiti senza sbocchi coloniali, che l'Italia soltanto dal mare può sperar migliore avvenire, che essa è, e deve essere, nazione marittima e quindi colonizzatrice.

Ma, se gli uomini di studio comprendevano tutto questo, gli uomini politici tardarono molto a seguirli con l'azione.

Intanto le altre nazioni s'impossessavano delle regioni migliori, come avevano fatto al tempo delle grandi scoperte geografiche, talchè, reputando ormai, sebbene a torto, perduta o vietata per noi l'Africa mediterranea, poco ci rimaneva da scegliere, e ci si avviò alle coste del mar Rosso, le più vicine all'Italia all'infuori del nostro mare. Uno scalo sulle coste del mar Rosso, dove i nostri bastimenti avessero potuto trovare vettovagliamento, mezzi di raddobbo e, al caso, sicuro asilo, ci era del resto necessario, anche se avessimo avuta una colonia sulle rive del Mediterraneo, nell'interesse della navigazione nostra nei mari d'Oriente.

Così si occupò prima Assab,¹ e poi Massaua,² ponendo sotto il nostro dominio, sotto forma di protettorato o di possedimento, la costa da Ras Kasar fino al limite meridionale del sultanato di Raheita sullo stretto di Bab-el-Mandeb. Inoltre ci si addentrò nel continente, e si dichiarò anche il protettorato italiano sulla costa dei Somali.³

Ci venne pure vaghezza di affermare la nostra autorità sull'Abissinia. Certo se la conoscenza del paese potesse attribuire qualche diritto, l'Italia lo aveva sui paesi del mar Rosso e sul-

¹ Assab fu comperata dal prof. Sapeto, a nome del Rubattino, il 15 novembre 1869, ma fu dichiarata sotto la piena sovranità dell'Italia soltanto con legge 5 luglio 1882.

² Massaua fu occupata il 5 febbraio 1885. Il 25 gennaio dello stesso anno era stato occupato Beilul.

³ Sulla nostra politica coloniale e sulle colonie italiane in Africa, si hanno innumerevoli scritti, e moltissimi articoli disseminati nelle Riviste, specialmente nella "Nuova Antologia". Chi amasse aver contezza di questa diffusa bibliografia, può vedere le larghe citazioni che ne fa il BRUNIALTI nel suo volume: *Le colonie degli italiani*, pubblicato nella "Biblioteca di scienze politiche e amministrative", serie II, vol. IX, Torino, Unione tip. editrice, 1897.

l'Abissinia, a preferenza d'ogni altra nazione, non solo per i numerosi suoi figli, che in tempi recenti esplorarono quella regione, ma anche per quelli che la visitarono nei secoli più lontani dal nostro. L'Abissinia era conosciuta ai veneziani da tempi molto remoti, e su essa fornirono copiose notizie viaggiatori e oratori veneti fin dal secolo XV.¹

Senonchè rivolgendo le nostre mire sull'Abissinia, noi venivamo a metterci in lotta con un paese, il quale, come affermano tutti i viaggiatori (Matteucci, Casati, Beltrame, D'Abbadie, Antonelli, ecc.), è, tra quelli africani, uno dei più avanzati sulle vie del progresso, un paese che ha una storia e uno sviluppo elevato, ed è relativamente civile, in confronto degli altri popoli dell'Africa continentale. Con questi l'Abissinia non ha nulla di comune, talchè il D'Abbadie, che vi dimorò lunghi anni, la rappresenta come un pezzo d'Europa del medioevo smarrito e sussistente sul continente nero. Da ciò la lotta dolorosa che tante angosce cagionò alla patria nostra.

Il conflitto non si sarebbe forse potuto evitare neppure col limitarci alla semplice occupazione di Massaua, che l'Abissinia ha sempre riguardato come il suo scalo marittimo naturale. E tale fu un tempo, e dovrebbe tornare ad essere anche ora.

Massaua è uno dei migliori approdi che vi siano sulla costa africana del mar Rosso, ed è indubbiamente il principale porto di quel mare. Da Massaua l'Etiopia dovrebbe importare i prodotti esteri che le sono necessari, per la via di Massaua compiere le sue esportazioni.

Non si hanno statistiche sul commercio abissino, e quindi non è possibile indicare neppure in maniera approssimativa la quantità di affari che si compiono tra l'Abissinia e l'estero. Ma è certo che questi scambi sono ancora molto ristretti. L'industria è in Abissinia allo stato rudimentale. Anche l'agricoltura è primitiva, sebbene il suolo sia fertilissimo e la flora ricca e copiosa, perchè comprende così i prodotti della zona temperata come quelli della tropicale. Le comunicazioni poi sono assai deficienti: si può dire che quasi non v'è nessuna strada.

Ma col passar del tempo anche l'Abissinia entrerà più risolutamente nelle vie della civiltà. Intanto non mancano indizi di progressi notevoli: il Lagarde, ministro di Francia ad Addis Abeba,

¹ V. la lettera di GUGLIELMO BERCHET a Cristoforo Negri sulle cognizioni che i veneziani avevano dell'Abissinia, nel "Bollettino della Società geografica italiana", del febbraio 1869, pag. 151-170. — V. pure l'articolo di ULISSE PAPA, *L'Etiopia nella storia*, nella "Rassegna nazionale", del 1° maggio 1899, pag. 3-22.

afferma che negli ultimi dieci anni il commercio abissino è più che duplicato, e continua a crescere. Secondo il Lagarde, in Abissinia si possono importare i prodotti seguenti: seterie, cotonine stampate, mussole di cotone, chincaglierie, perle, vetrerie, conterie, utensili diversi, specialmente articoli di cucina, armi, saponi, zucchero, candele, conserve alimentari, vini e liquori, pelli marocchinate e petrolio. I prodotti dell'Abissinia che formano oggetto di esportazione, sono il caffè, che si raccoglie nei paesi Galla e viene inviato quasi tutto ad Harrar e di là ad Aden e in parte a Gibuti; il zibetto, pure proveniente dai paesi Galla e diretto ad Harrar; l'avorio e l'oro, inviati all'estero per la stessa via; la cera che si esporta pure per l'Harrar, ma molto più per Massaua e per il Sudan; infine le pelli di capra, che si dirigono all'Harrar o ad Aden.

Questi traffici e quelli con i paesi equatoriali al di là dell'Etiopia, e anche col Sudan egiziano per la via di Cheren, avrebbero dovuto essere, per il possesso di Massaua, nelle nostre mani, anche se l'Abissinia non è nel nostro dominio, purchè si avessero con essa relazioni di buon vicinato. Ma lo stato di lotta, nel quale ci siamo trovati con l'Etiopia, ha fatto piegare buona parte del commercio abissino verso Gibuti e Zeila. Nel tempo stesso le vittorie inglesi sull'alto Nilo hanno riaperte le vie del Sudan, già chiuse dal Mahdismo, le quali possono deviare per il Nilo o verso Suakin una parte abbastanza considerevole degli scambi etiopici e di quelli dei vicini paesi, che un tempo, per Cassala, si dirigevano a Massaua. Tuttavia il nostro porto eritreo può facilmente riacquistare la sua antica importanza, e raccogliere tutti questi scambi, purchè l'Italia lo voglia ottenere.¹ La sua posizione è tale che, anche per il Sudan, esso è lo sbocco preferibile.

Oltre che esser padrona del commercio abissino e sudanese, l'Italia poteva avere, possedendo Massaua, una parte preponderante in quello Eritreo, nel quale hanno importanza precipua gli scambi tra l'Arabia e l'Egitto. Massaua può attirare a sè quasi tutto il commercio del mar Rosso. E il cabotaggio di quel mare, che ora è esercitato principalmente dai piccoli sambuchi arabi, potrebbe essere compiuto in buona parte, se non dalle barche iscritte nella matricola della nostra colonia, le quali si occupano specialmente di pesca, dalla bandiera nazionale, che dovrebbe sventolare a preferenza d'ogni altra nei porti di Gedda, Hodeida, Suakin, Berbera e negli altri di quel mare.

¹ Lo riconosce anche il LAGARDE in un suo memoriale da Addis Abeba in data del 27 febbraio 1899.

Da questi scali si esportano in quantità abbastanza notevoli: madreperla e perle, caffè, spezie, gomma, mirra, incenso, muschio, avorio, cera, miele, penne di struzzo, semi di varie sorta, indaco, tamarindo, datteri, bestiame e i suoi prodotti, come pelli conciate o gregge, formaggi, burro, denti d'ippopotamo, corna di rinoceronte. Tutte derrate di pronto smercio e di considerevole valore. E vi s'importano: grano, armi, ferro lavorato, vetri e conterie, seterie, tessuti di cotone e altri, commestibili e medicinali. È un movimento abbastanza importante, che dovrebbe essere compiuto in gran parte dalla nostra bandiera.

Anche la pesca è assai ricca nel mare Eritreo. Specialmente quella della madreperla e delle perle alimenta un'industria e un commercio assai importanti. Essa viene esercitata con numerose barche presso le isole Dahlac e sulla costa dancala, dagli indigeni di tutta la spiaggia della nostra colonia e delle isole e dagli arabi della costiera occidentale del mar Rosso. Le abitudini dei nostri pescatori non possono persuaderli a spingersi in quelle acque. D'altronde, in questo genere di pesca, sarebbe quasi impossibile che essi potessero sostituire gl'indigeni, i quali sono sufficienti per numero e dimostrano attitudini singolari.

La madreperla e le perle sono i due prodotti più importanti del commercio di Massaua. La pesca delle perle rappresenta un valore annuo di più d'un milione di lire, e darà maggior frutto ora che s'è cominciato a studiare i depositi, e regolare l'industria con norme razionali. La madreperla offre un provento di circa 300 mila lire l'anno. In una relazione presentata al Governo italiano nel 1886 sulla pesca nelle isole Dahlac, il direttore della dogana di Massaua dimostrò come sarebbe stato utile che fosse sorta in Italia una società per l'esercizio ordinato di questa industria.¹ Il concetto venne attuato nel 1898 con la costituzione della Società periferica italiana, avvenuta dopo lunghe trattative per impulso della "Società italiana di esplorazioni geografiche e commerciali", di Milano. Una Convenzione stipulata al principio del 1889 col Governo della colonia, ha concesso alla Società il diritto esclusivo di pesca e coltivazione delle ostriche perlfere nel mare territoriale dei nostri possedimenti verso l'annuo canone di 30 000 lire. La Società si obbliga inoltre a destinare, sotto la sorveglianza del Governo, una somma annua di almeno 20 000 lire allo sviluppo della coltura d'ostriche perlfere, e a portare a Massaua tutto il prodotto della pesca.

¹ RECLUS, *Nuova geografia universale*, traduzione italiana con appendici di A. BRUNIALTI; Milano, Vallardi 1887, vol. X, appendice I, pag. 675.

Questa Società sarà utile all'Italia, anche nei riguardi commerciali. Il traffico della madreperla, prima che si costituisse la nuova associazione, era in mano di alcune case di Trieste. Quasi tutta la madreperla della colonia Eritrea veniva incettata a Massaua, che n'è l'emporio nel mar Rosso, e inviata a Trieste e su qualche mercato francese e americano. Gli industriali italiani, se volevano avere il prodotto greggio dovevano acquistarlo di seconda mano dagli incettatori esteri, pagandolo a prezzi così elevati da escludere qualsiasi convenienza per la lavorazione. Invece di comperare la materia greggia per lavorarla, se ne importavano addirittura i prodotti lavorati da Vienna o da Parigi, e s'impediva così di dar vita a questa industria nel nostro paese. Anzi, per assicurarsi meglio il mercato italiano, l'Austria stipulò nel trattato di commercio con l'Italia un ribasso di dazio per i bottoni. L'industria italiana chiese allora con insistenza l'applicazione d'un dazio d'uscita sulla madreperla inviata all'estero. Ma il dazio non fu consentito, e non senza buone ragioni anche d'indole politica. Ora la madreperla dall'Eritrea ci viene portata direttamente, e già è sorta qualche fabbrica per lavorarla.

Anche il trasporto dei pellegrini dai paesi mussulmani del Mediterraneo alla Mecca potrebbe offrire utile impiego a parecchi bastimenti nazionali.

Se l'Italia riuscisse ad accaparrarsi questi scambi, ne trarrebbe vantaggio la marina nazionale e rifiorirebbe la nostra colonia.

Tuttavia, se molto ci resta da fare ancora nell'Eritrea, non si può dire che il suo movimento commerciale sia privo d'importanza. Questo movimento si concentra a Massaua. Massaua è un magazzino dove la merce entra ed esce. Il suo commercio è quasi tutto di transito, perchè quella città non ha una produzione propria da esportare, e i prodotti importati, sono riesportati, tranne una piccola parte che viene consumata sul luogo, quasi esclusivamente dagli europei. Si può quindi limitarsi a esaminare le importazioni, perchè le esportazioni consistono nei medesimi prodotti, toltone il ristretto consumo locale.

Le nostre statistiche non c'indicano l'ulteriore destinazione dei prodotti che sono importati nello scalo eritreo in transito, nè ce ne fanno conoscere la quantità. È facile indovinare che le merci entrate in Massaua per mare vanno nell'interno della colonia e nell'Abissinia, e sappiamo che quelle introdotte dalla parte di terra ne escono per la via di mare dirette agli altri porti del mar Rosso, all'India o all'Europa.

I prodotti entrati a Massaua nel 1898, sia per via di terra che di mare, sia con pagamento che in esenzione di dazio, ebbero un valore di 13 266 000 lire, ossia 171 000 più del 1897 e fruttarono un provento doganale di 1319 000 lire.

Le importazioni provennero per la maggior parte da Aden (4283 000 lire), dall'Italia (756 000 lire), da Assab e dagli altri possedimenti italiani nel mar Rosso (1 713 000), dalla Turchia Asiatica (1573 000), dall'Egitto (1 389 000) e dall'interno dell'Africa (481 000). I paesi europei, esclusa l'Italia, importarono nel 1898 a Massaua per 2 071 000 lire di prodotti. Si capisce che le provenienze da Aden e dall'Egitto sono in buona parte indirette. Lo dimostrano anche i prodotti che offrono maggiori importazioni, che furono i tessuti di cotone (circa 2 milioni e mezzo di lire), i cereali, gli animali bovini, lo zucchero e il tabacco.

Da Assab e dagli altri possedimenti italiani nel mar Rosso entrò a Massaua nel 1898 per poco più d'un milione di merci; tra esse prevale la madreperla greggia per un valore di 906 mila lire.

Dall'Italia vennero importati nella Colonia Eritrea prodotti per 1 492 000 lire; principali tra essi: il vino, che nel 1898 offrì una importazione di 281 mila lire; i cereali, le farine, le paste alimentari e le frutta, che insieme presentarono un'importazione di 337 mila lire; l'olio di oliva (131 mila lire); il legno comune (128 mila); la carne, i pesci, il burro e il formaggio (109 mila lire in tutto); i filati e tessuti di lino e di canapa (85 mila) e di cotone (49 mila); il sapone comune (66 mila lire); il tabacco (76 mila); gli oggetti di metallo (62 mila); lo spirito (59 mila). Come si vede, sono quasi tutti oggetti di consumo personale. Questi numeri però non comprendono le derrate spedite dall'Italia e sbarcate direttamente al campo di Gherar per uso delle forze militari residenti nella colonia.¹

Le esportazioni dalla colonia per l'Italia furono, nel 1898, di sole 197 mila lire; principalmente: avorio e madreperla greggia (115 mila lire) e pelli crude (28 mila). La nostra statistica ci presenta soltanto le esportazioni eritree che sono inviate in Italia, non quelle dirette altrove.²

Nel 1873, secondo Pellegrino Matteucci, il movimento commer-

¹ *Movimento commerciale del Regno d'Italia nell'anno 1898*, pag. 833-840, 999-1003, 1006, 1008, 1009-1010.

² *Movimento commerciale*, pag. 584-585. — Sull'indole, le forme, la pratica e le vie del commercio eritreo si possono trovare diffusi particolari nel grosso volume di E. ALAMANNI, *La Colonia Eritrea e i suoi commerci*; Torino, Bocca, 1891, che è senza dubbio l'opera più ampia e completa sull'argomento.

ciale di Massaua fu di circa 4 milioni e mezzo di lire. Dopo la nostra occupazione crebbe subito considerevolmente. Nel 1886 il commercio fu di quasi 10 milioni di lire, nel 1890 toccò i 15, ma scese a meno di 10 nel 1893. Nel 1897 era stato di 12 milioni di lire.

Anche il movimento della navigazione fu abbastanza importante. Nel 1898 entrarono nel nostro maggior porto coloniale 3764 bastimenti di 166 000 tonnellate di stazza, e vi sbarcarono 51 700 tonn. di prodotti. Gli stessi bastimenti imbarcarono alla partenza 19 300 tonnellate di merce. Il movimento del 1897 era stato press'a poco eguale come tonnellaggio di stazza, ma inferiore quanto alle merci, essendosene sbarcate 40 000 tonn. e imbarcate soltanto 5800.

Dal numero dei bastimenti, che frequentarono il porto di Massaua, confrontato con la loro stazza, si rileva a prima vista che trattasi, per la maggior parte, di piccoli battelli a vela, i così detti *sambuchi*. Infatti i piroscafi entrati in quel porto nel 1898 furono 120 di 132 000 tonn. di stazza con 43 500 tonn. di prodotti; i medesimi all'uscita trasportarono soltanto 1000 tonn. di prodotti. I velieri dunque importarono 8200 tonn. di merce, e ne esportarono 18 300.

I prodotti sbarcati provennero principalmente da Bombay (22 000), Aden (6800), Cardiff (6500), Sciachik (4700); dai porti italiani s'importarono 5800 tonn. di prodotti e dagli altri dell'Eritrea 3300.

I prodotti imbarcati alimentarono esclusivamente una navigazione di cabotaggio; infatti erano diretti a Sciachik per 12 600 tonn., agli altri porti dell'Eritrea per 3400, a Loheia per 1800. Ai porti italiani furono destinate soltanto 390 tonn. di merce. Come si vede, il movimento d'esportazione della nostra colonia è quasi interamente di traffico locale.

Dei 3764 bastimenti arrivati, 2567 di 73 500 tonn. di stazza, con 15 000 prodotti, portavano bandiera italiana (66 piroscafi di 57 000 tonn. di stazza e 2501 velieri di 16 800); 1143 (tutte piccole barche a vela) di sole 17 000 tonn. con 5300 di merci, portavano bandiera ottomana; 37 (tutti piroscafi) di 40 400 tonn. di stazza, con 28 600 tonn. di prodotti, recavano bandiera britannica; 12 (tutti vapori) di 29 900 tonn. di stazza, con 2750 di prodotti, bandiera austro-ungarica; 5 (pure a vapore) di 5200 tonn., con sole 58 tonn. di prodotti, bandiera egiziana.

Siccome i bastimenti a vela non passano per il canale di Suez, è chiaro che i 3644 velieri approdati a Massaua erano addetti al cabotaggio nel mar Rosso, e n'è riprova il fatto che portavano esclusivamente bandiera italiana o ottomana.

La merce imbarcata fu trasportata per 12 600 tonn. su velieri ottomani, per 5700 su velieri italiani e per 700 su piroscafi pure italiani.¹

Il porto di Massaua ha avuto, come risulta da questi dati, un traffico abbastanza notevole nel 1898. Ove se ne eccettuino gli anni nei quali la guerra nell'Eritrea fu cagione di un movimento eccezionale (come il 1896), i quali non possono offrire un'idea esatta del movimento normale del porto, gli esercizi 1897 e 1898, che non diedero luogo a eventi straordinari, si devono annoverare tra i migliori.

Sebbene questi risultati non siano cattivi, siamo ancora lontani dall'averne nel nostro porto eritreo uno scalo quale lo profetizzava il colonnello Gordon, quando molti anni fa scriveva in un suo rapporto: "Massaua è destinata a diventare, se il Governo italiano avrà forza e tatto, la prima piazza commerciale del mar Rosso, l'unico scalo del commercio con tutta l'Abissinia e il Sudan orientale; Suakin non può reggere al confronto,„.

Molto manca ancora perchè si giunga a questo punto, e specialmente fanno difetto, come vedremo, le buone comunicazioni. Quanto al resto, il Governo ha promosso nel febbraio del 1893 l'istituzione d'una Camera di commercio a Massaua, ha sottoposto, nel giugno dello stesso anno, al nostro maggiore consesso economico lo studio dei modi per incoraggiare lo svolgimento dei traffici con la colonia,² ma poi quasi nulla ha fatto per attuarne i consigli. L'Eritrea è rimasta un possedimento di conquista, non una vera colonia con fini economici. Dobbiamo cercare che lo diventi, promovendovi le colture e le industrie che vi possono prosperare, facendo meglio conoscere nell'Etiopia i prodotti italiani e i prodotti etiopi in Italia con informazioni, mostre campionarie, pubblicazioni di cataloghi, con tutti i mezzi insomma che il commercio pratica e reputa convenienti a questo scopo, facendo sorgere a Massaua un istituto di credito, costruendovi magazzini, adoperandoci per ottenere una diminuzione dei noli troppo elevati che si richiedono dalla *Navigazione Generale*, i cui piroscafi sono quasi gli unici tra gli italiani che tocchino Massaua, e riformando il regime doganale, soprattutto mitigandolo per alcune derrate della colonia. Converrebbe anzi studiare se non fosse utile d'istituire a Massaua un deposito franco,

¹ *Movimento della navigazione*, anno 1897, pag. 622-625; e 1898, pag. 742-745.

² *Annali dell'Industria e del Commercio*, anno 1893: *Atti del Consiglio dell'Industria e del Commercio*, sessione ordinaria del 1893, pag. 37-42 e 209 e segg.

per attirarvi i prodotti del continente e delle coste del mar Rosso, rendendola così di fatto l'emporio di quel mare.

Gioverebbe anche migliorare l'approdo di Assab, che è un buon porto naturale, con un ancoraggio sicuro al riparo dei venti, preferibile anche a quello di Massaua. Assab potrebbe divenire uno degli sbocchi dei commerci dello Scioa, e in generale del mezzogiorno dell'Abissinia, e per esser posto dove il mar Rosso sembra ridiventare canale, potrebbe essere anche un ottimo scalo di rifornimento dei bastimenti. Ma a tale scopo conviene compiere in quella rada alcune opere, non eccessivamente dispendiose e utili per aumentarne il magro commercio, ridotto ora al movimento cagionato dalla pesca della madreperla e ai pochi consumi della scarsa popolazione. La Commissione governativa di inchiesta, che visitò l'Eritrea nella primavera del 1891, trovò tuttavia che la spesa sarebbe forte e non compensata da benefici corrispondenti. Ma poichè è noto che Assab ha comode vie, che rendono facile l'accesso ai paesi Galla, allo Scioa per la via di Aussa, all'Amhara e al centro dell'Etiopia per la valle del Colima,¹ e al Tigre per la pianura del Sale, si può credere che a torto venga trascurata una così utile base di penetrazione per l'interno dell'Abissinia.

Finchè non si prenderanno provvedimenti per aumentare l'efficacia dei nostri porti eritrei, e specialmente di Massaua, conviene rassegnarsi a vederne il commercio marittimo scarso, e per buona parte in mano delle nazioni straniere.

La nostra colonia non è certo tra i paesi più ricchi del mondo, ma non manca di buone qualità, purchè si sappia farle fruttare. Lo Stanley diceva addirittura: "L'Eritrea molti potranno invidiarvela, ma pochi potranno vantare una colonia migliore „. Anche reputando queste parole del celebre esploratore molto esagerate, esse non possono a meno di far pensare prima di avventurar facili critiche.

Anche l'agricoltura potrebbe prosperare nell'Eritrea. I conoscitori del paese sono concordi nell'affermare che l'altipiano è una regione stupenda, per la maggior parte composta di terreno buono, ricco d'acque e utilmente coltivabile. Il Franchetti, che lo può affermare per esperienza propria, dichiara che il suolo, il clima, le condizioni di umidità atmosferica permettono sull'altipiano l'impianto

¹ Vedi: G. SAPETO, *Assab e i suoi critici*; Genova, 1879, pag. 199-200; e l'articolo: *Un periodo aureo di Assab (1885-1888)* nel "Bollettino della Società Africana d'Italia", anno 1888, fasc. III, pag. 67-73.

di aziende agrarie complete e remuneratrici. Sono vaste estensioni di terre fertili, sebbene ora incolte e abbandonate, che possono popolarsi d'italiani, e sostentare benissimo i coloni, offrendo loro un buon guadagno.¹ La fertilità delle terre dell'altipiano è confermata anche dal Martini, governatore della colonia.² Il Camperio, in uno scritto pubblicato in un giornale romano poco prima che avessimo la sventura di perderlo,³ calcolava a 400 mila ettari il terreno coltivabile in tutta l'Eritrea a un'altitudine superiore ai 1200 metri di altezza, compresi 25 mila ettari di zone tropicali alluvionali adatti alle ricche coltivazioni dei climi caldi. In queste zone calde prosperano il thè, il caffè, l'indaco, le gomme, il cotone, il tabacco, il tamarindo, e vi si potrebbero coltivare anche la vainiglia, il caccao, il ramiè e la canna da zucchero; mentre negli altipiani vengono bene i cereali, le patate, gli ortaggi, le frutta. Anche intorno ad Assab, sebbene in pianura, e quantunque la regione non sia molto produttiva, oltre ai prodotti della zona calda, si potrebbero coltivare la dura e il granturco. Nel complesso è una flora ricca e copiosa che comprende i prodotti della zona temperata e quelli della equatoriale.

Anche la fauna vi è svariata e abbondante, e più ancora lo potrebbe essere. I ricchi pascoli fanno sì che le parti elevate del paese si prestino ottimamente per la pastorizia. Non solo vi si potrebbe allevare copioso bestiame bovino, ovino e caprino, ma anche equino, che verrebbe di certo robusto e provvederebbe a un bisogno nazionale.

Se il clima della regione torrida esclude la mano d'opera italiana; negli altipiani, dov'è mite e salubre e perfettamente confacente ai nostri corpi, si potrebbe avviare benissimo la nostra emigrazione, preferibilmente a gruppi di famiglie, e istituirvi così grandi fattorie, anzi addirittura nuovi e completi villaggi, forniti di tutto ciò che è necessario per la vita nella lontananza da centri civili, come hanno fatto gli inglesi e i tedeschi nelle colonie loro.

Quando fosse messa a coltura, la nostra colonia, potrebbe essere utile non solo a chi vi sia emigrato, ma anche alla madre patria, alla quale sarebbe in grado di fornire, almeno in parte, i cereali

¹ LEOPOLDO FRANCHETTI, *L'avvenire della colonia Eritrea*, conferenza tenuta al secondo Congresso geografico italiano; *Atti del Congresso*, Roma, Civelli, 1896, pag. 27 e 29.

² FERDINANDO MARTINI, *Nell'Africa italiana*; Milano, Treves, 1891, pag. 135, 137-138 e 181.

³ *L'Eritrea nel XX Secolo*, nella Rivista "Roma", del 16 aprile 1899, pag. 369-395; poi ristampata in opuscolo a parte; Milano, Hoepli, 1899.

che mancano ancora per provvedere al nostro consumo, surrogando così le large provviste che ora se ne fanno all'estero. E molti altri prodotti potrebbe offrire al nostro paese.

Giustamente notava l'illustre viaggiatore Giorgio Schweinfurth nel suo studio sulle *Piante utili dell'Eritrea*: "L'industria italiana in Eritrea potrà ricavare un grande vantaggio dalle piante medicinali, aromatiche, resinose, gommose, tessili, fibrose, coloranti e concianti, commestibili e ornamentali. L'ufficio principale, però, che, secondo il mio avviso, devono propersi le colonie e i possedimenti d'oltremare verso la madre patria è quello di cercare un equivalente ai prodotti esteri d'importazione. Sarebbe, ad esempio, davvero deplorabile e più che incomprendibile, se le industrie della profumeria e della drogheria non sapessero trarre direttamente profitto dall'Africa, che è per eccellenza il paese degli aromi, continuando ad esser tributarie delle Indie e d'altre regioni lontane, mentre si ha vicino un paese aromatico per eccellenza come la Colonia Eritrea!"¹

Ma per render possibile tutto ciò, per trarre frutto dalla nostra colonia così sotto l'aspetto agricolo come sotto quello commerciale, conviene prima di tutto aumentare e migliorare la viabilità. Senza strade carreggiabili e ferrate essa non può svolgere le sue forze riposte, non può prosperare nè sotto l'aspetto della colonizzazione agricola, nè sotto quello del movimento commerciale.

Per quanto riguarda le comunicazioni, nell'Eritrea s'è fatto assai poco. Si è tracciata bensì qualche strada ordinaria; ma finora, in una superficie di 250 mila chilometri quadrati, popolati da 450 mila abitanti, non abbiamo che una sola e breve linea ferroviaria di 26 900 metri da Massaua a Saati, e una ferrovia a sistema Decauville tra Abd-el-Kader e Archico.

La ferrovia Massaua-Saati si ferma troppo presto per recare qualche utilità, e, richiede per il suo esercizio un sussidio governativo di lire 126 mila all'anno. Per essere utile, quella linea dovrebbe venir prolungata almeno fino alle basi dell'altipiano. Allora faciliterebbe le relazioni commerciali dell'Abissinia settentrionale con Massaua, e potrebbe avere un movimento di qualche importanza. Sarebbero non più di 100 chilometri di strada, e questa presenterebbe anche vantaggi strategici, rendendo più facile e più pronta la difesa della colonia.

Il capitano Camperio nel suo scritto, che abbiamo citato, pro-

¹ V. pure l'opera dello stesso autore: *Il presente e l'avvenire della Colonia Eritrea*, traduz. ital., Milano, tip. Bellini, 1894, dove alla botanica è fatta larga parte.

poneva il prolungamento da Massaua-Saati soltanto fino a Ghinda (30 chilometri). Ma nel tempo stesso propugnava una linea Massaua-Moncullo-Desset-Canfer-El Ain-Chelamet-Cheren, che sarebbe la via medesima percorsa dalle carovane provenienti dal Sudan, quando Massaua era possedimento egiziano. Nè si dovrebbe fermare lì. A Cheren, secondo il Camperio, si biforcerebbe, continuando da una parte per Agordat e Cassala e dall'altra per Asmara, con un tronco da prolungare in seguito fino a Gura, o a Senafè o a Adigrat o anche oltre, di concerto col Negus.

È un disegno vasto, e forse non sarebbe ancora completo, perchè vi si potrebbe aggiungere una linea per la valle del Colima, da Assab al centro dell'Etiopia, che sarebbe la via più comoda, la più facile da costruire e quella più rapida, per giungere dalla costa al centro e al mezzogiorno dell'Abissinia.

Ma il largo piano ideato dal Camperio non è di facile attuazione. Non già che le strade da lui suggerite presentino gravi difficoltà tecniche, poichè, se Ghinda è a 900 metri sul livello del mare, Cheren a 1450, e Asmara a 2400, queste altezze si possono raggiungere senza molto stento con opportuni tracciati lentamente ascendenti. All'attuazione del bel disegno si oppongono invece, per adesso, le condizioni del bilancio dello Stato.

La Commissione d'inchiesta del 1891, certo per lo scrupolo delle difficoltà finanziarie, si limitava a suggerire la costruzione della ferrovia Massaua-Cheren, e a raccomandare di rendere possibilmente carrozzabile, o almeno di migliorare e rendere sicura la via Cheren-Cassala, di accomodare la via mulattiera, che unisce Asmara con Cheren e di costruire una via carreggiabile Saati-Asmara. Per ora il Governo italiano ha pensato a prolungare ancora d'un tratto la linea Massaua-Saati, con una spesa di circa 400 mila lire, e a costruire il tronco Otumlo-Taulud.

Quanto alla costruzione della strada ferrata da Massaua a Cassala, il Governo trattò con una Società inglese, ma i negoziati fallirono. Si fecero pratiche allo stesso scopo anche con una Società lombarda, ma senza risultato. V'era anche l'idea di limitarsi a una ferrovia a scartamento ridotto, ma anche questa finì in nulla.

Dopo l'occupazione inglese di Cassala, la costruzione di una strada ferrata, che congiunga quella piazza col mar Rosso, s'è avvicinata maggiormente alla sua attuazione, essendo parte precipua del programma della Gran Bretagna, che si propone di fare di quel centro l'emporio del commercio del Sudan orientale. Nel suo ultimo rapporto annuale sulle finanze egiziane, pubblicato nel giugno 1899,

lord Cromer esprime l'avviso che la costruzione di questa ferrovia dalla valle del Nilo al mar Rosso non si deva ritardare più oltre. Egli reputa che al tracciato diretto Berber-Suachin sia da preferirsi quello Abu Haras - Chedaref - Cassala, ritenendo più importante, e più utile per il commercio interno, la linea verso il Nilo Azzurro, già raccomandata da Samuele Backer. Così questa strada attirerebbe a sè tutto il commercio del Sudan orientale, il quale lascierebbe da parte Massaua, anche quando non preferisse ricorrere alla navigazione fluviale del Nilo, come pure consiglia il Cromer. La nuova strada sarebbe poi collegata con quella che da Alessandria segue il corso del Nilo proseguendo verso mezzogiorno. Costruita la nuova linea non si riannoderebbero più le antiche relazioni rotte dal Mahdismo, e alle carovane, che un tempo da Cassala tendevano a Massaua, sarebbero sostituite le carrozze ferroviarie verso Suachin. Che questo, di avviare i commerci del Sudan al porto egiziano, sia il fine propostosi dalla Gran Bretagna, lo prova anche il dazio dell'8 per cento recentemente imposto non soltanto sulle importazioni a Cassala, ma anche sui prodotti che dal Sudan e da Cassala vanno a Massaua. Contro questo grave dazio di esportazione protestò il Commissario dell'Eritrea, ma ottenne soltanto che fosse stabilito un regime provvisorio meno gravoso, in attesa di un accordo definitivo.

Mentre la Gran Bretagna cerca di attirare a Suachin il commercio del Sudan, la Francia, con la ferrovia, alla cui costruzione attende attivamente, Gibuti-Harrar-Entotto-Caffa, da prolungarsi poi fino al Nilo Bianco, si adopera a trarre a sè buona parte del commercio etiopico, stringendo così maggiori rapporti con quelle regioni, e sforzandosi di produrre nell'Abissinia una trasformazione economica, da cui la Repubblica trarrebbe naturalmente grande profitto.¹

Queste concorrenze a settentrione e a mezzogiorno isolerebbero la nostra colonia, tagliandola fuori dal movimento dei traffici dei paesi vicini. Unico modo, se non di salvarci da questo danno, almeno di attenuarlo, è la costruzione di strade ferrate che ci avvicino all'Abissinia e al Sudan. Dovrebbe, in questo, servirci di stimolo l'esempio degli altri paesi colonizzatori, che hanno aperto nel

¹ La costruzione della ferrovia fu concessa da Menelik alla "Compagnie Impériale des chemins de fer Éthiopiens", che ha la sua sede a Parigi. Da Gibuti a Caffa, la linea avrebbe una lunghezza di 1100 chilometri. — V. su questa ferrovia l'articolo, senza nome d'autore, pubblicato nella "Nuova Antologia", del 16 aprile 1896, pag. 718-723. E sull'Harrar v. L. BRICCHETTI-ROBECCHI, *Nell'Harrar*, Milano, Chiesa e Guindani, 1896.

continente nero lunghe linee ferroviarie, le quali sole possono rendere possibile la colonizzazione e l'emigrazione europea.

Se si compieranno questi lavori, l'Eritrea potrà presentare un avvenire sufficiente se non splendido; e uno anche migliore ne offrirà di certo l'Abissinia.

Gli Abissini hanno uno sviluppo superiore a quello degli altri popoli etiopi e sono suscettivi di un perfezionamento ulteriore, possedendo germi preziosi di virtù e di energie latenti, dei quali si può favorire lo svolgimento. Rispettosi, pazienti, coraggiosi, indifferenti alle privazioni e alle sofferenze, possono essere collaboratori affezionati e devoti. Non dobbiamo dunque, come giustamente diceva l'Antonelli, pensare a distruggere dalle fondamenta l'edificio di un popolo che ha una storia, una fede, e può avere nell'Africa selvaggia un grande ufficio da compiere. Tuttavia, come affermava lo Heuglin, console austriaco a Cartum, soltanto l'azione d'un altro popolo può imprimere all'Abissinia un movimento di progresso, e restituire al regno etiopico il posto che gli spetta nel mondo.¹

Questa dovrebbe essere l'opera dell'Italia, e sarebbe veramente ufficio conforme alle tradizioni del suo passato.

Dopo di aver parlato di Massaua e delle regioni ad essa vicine, ci resta da dire qualche cosa sugli altri paesi dell'Africa orientale sui quali l'Italia esercita il suo dominio. Essi sono quelli conosciuti sotto il nome di Somalia italiana.²

L'autorità nostra in quelle regioni si affermò la prima volta nel novembre 1888 con la proclamazione del protettorato sui tratti di costa intermedi fra gli scali del Benadir, allora posseduti dal sultano di Zanzibar. In seguito, con i trattati stipulati l'8 febbraio e il 7 aprile 1889 i sultani di Obbia e di Alula (o dei Migertini) riconoscevano il protettorato italiano anche sulle loro coste. Il 7 marzo 1891 il sultano Abubaker cedeva a noi la stazione d'Itala e chiedeva sul rimanente dei suoi domini il protettorato dell'Italia. A lui si uni-

¹ Citato da BELTRAME, *Il mio sogno sui futuri destini della Colonia italiana Eritrea* negli "Atti dell'Istituto Veneto", anno 1894-95, pag. 192.

² Su queste regioni si possono consultare, tra gli altri, i seguenti lavori recenti: GEORGIO MYLIUS, *L'Italia nel Benadir*, Milano, tip. Lombardi, 1895. — CARLO MUZIO, *Sulle coste della Somalia italiana*, nella "Rivista marittima", dell'ottobre e del novembre 1896, pag. 49-63, 243-262. — ALFONSO OLIVA, *Notizie sovra alcune località della costa orientale d'Africa da capo Guardafui a Dar-es-Salem* nel "Bollettino della Società africana d'Italia", marzo-aprile 1898, pag. 39-45. — AUGUSTO TORRESIN, *L'Italia al Benadir*, nella "Nuova Antologia", del 1° novembre 1899, pag. 76-93. — G. PESTALOZZA, R. Console Generale in Zanzibar, *I commerci del Benadir*, nel "Bollettino del Ministero degli Affari Esteri", novembre 1899, n. 148-I,

rono altri piccoli sultani vicini. Infine con la Convenzione del 12 agosto 1892, entrata in vigore il 15 luglio 1896, il sultano di Zanzibar cedeva all'Italia, verso il corrispettivo d'un tributo annuo, le città di Brava, Merca, Mogadiscio e il loro territorio per 10 miglia marine di circonferenza, e il villaggio di Uarsceik col distretto circostante fino alla distanza di 5 miglia marine, per la durata di 25 anni, con facoltà all'Italia di confermare il patto per altri 25. Queste le origini dell'autorità nostra sulla zona dell'Africa Orientale, che sta tra Bender-Ziada, a occidente del capo Guardafui, e il Giuba. La vasta regione è divisa politicamente in due parti: il Benadir, propriamente detto, cioè i possedimenti che aveva il sultano del Zanzibar, con le spiagge intermedie, e il resto della costa, che va da Itala a Bender-Ziada, con più ampia giurisdizione interna.

Sulla costa dei Somali l'Italia esercita la sua autorità sotto titoli diversi nelle differenti regioni, come risulta dalle convenzioni citate. Il territorio d'Itala è occupato direttamente. Gli scali zanzibaresi del Benadir, vennero ceduti completamente, ma per un periodo di tempo limitato, che di certo si prolungherà. Sui sultanati di Obbia, di Alula e altri minori, come pure sui tratti intermedi tra gli scali del Benadir, abbiamo il protettorato.¹ In complesso l'autorità dell'Italia su questa parte dell'Africa si afferma sopra un'estensione di circa 258 mila chilometri quadrati, popolata da 400 mila abitanti, e, volendo, si potrebbe allargare assai più il nostro dominio, estendendolo verso l'interno.

Dapprincipio (dal 1893-94 al 1895-96) l'amministrazione del Benadir fu affidata alla ditta Filonardi di Zanzibar. Poi vi fu mandato dal Governo il capitano Cecchi, con l'incarico di dare assetto al paese, in modo che potesse esserne ceduta l'amministrazione a una grande società commerciale, con sede in Italia. Caduto sventuratamente il Cecchi, il 26 novembre 1896, sotto i colpi degli indigeni a Lafolè, il comandante Sorrentino fu inviato a ridare tranquillità e ordine a quella regione.

Intanto la Società italiana di esplorazioni geografiche e commerciali di Milano, aveva promossa la costituzione della Società anonima commerciale italiana per il Benadir. Un accordo preliminare tra i promotori della Società del Benadir e il Governo in-

¹ Cfr. il *Libro Verde sulla Somalia italiana* (1885-1895), presentato alla Camera dei deputati il 25 luglio 1895: Documenti parlamentari, Legislatura XIX, I^a sessione del 1895, documento XIII *quater*, pag. 11-23. Sulla Somalia italiana è da vedere specialmente l'opera di LUIGI BRICCHETTI-ROBECCHI, *Somalia e Benadir*; Milano, Aliprandi, 1899.

terveniva il 15 aprile 1896. La Società si costituiva il 25 giugno successivo. Ma, in causa dei tristi avvenimenti sopravvenuti, soltanto il 25 maggio 1898 si firmava a Roma la Convenzione relativa alla concessione. Questo atto venne approvato con la legge 31 dicembre 1899, e durerà in vigore per cinquant'anni, cioè fino al 16 luglio 1946, ma il Governo ha facoltà di rescinderlo dal 1921, e la Compagnia dal 1910.

Con quella Convenzione la Società fu immessa nella gestione della città e dei territori del Benadir col rispettivo *hinterland*. Il Governo ha preso l'impegno di versare ad essa fino al 1910 una somma annua di 400 mila franchi, e dal 1910 al 1946 di 350 mila, per il mantenimento delle stazioni commerciali del paese. E inoltre fa tenere alla Società la somma di 3600 talleri all'anno, occorrente per il pagamento delle annualità dovute ai sultani di Obbia e di Alula. Il Governo s'è poi obbligato a tenere un bastimento in stazione nelle acque della Somalia o di Zanzibar. La Società ha il libero e gratuito godimento delle miniere, con facoltà di trasferirne la concessione a terzi; ed esige per proprio conto i diritti doganali e le altre tasse. Essa amministra la giustizia nei territori di cui ha la gestione, ed esercita il servizio postale; paga del suo al sultano di Zanzibar il canone annuo di 120 mila rupie, ed è tenuta a provvedere all'incremento civile e commerciale della colonia, e a promuovere il progresso economico dei paesi avuti in concessione.

Dopo la Convenzione del 1898 il regime politico della Somalia italiana divenne più complicato, coesistendo in alcuni punti l'autorità del Governo italiano e della Società concessionaria con quella, sebbene formale, del sultano di Zanzibar e d'altri sultani minori, indipendenti, sia pure di parola più che di fatto. Tuttavia quella Convenzione fece cessare lo stato di precarietà nel quale si trovava l'amministrazione della colonia, e ha consentito alla Società concessionaria di esercitare un'azione più decisa per favorire lo svolgimento del paese.

Sembra ora che anche la Società Africana d'Italia voglia stabilire ad Alula una stazione commerciale italiana. La posizione è ottima, l'ancoraggio buonissimo e quel porto, a mezza strada fra Suez e Ceylan, sulla via delle Indie, potrà divenire col tempo uno scalo di prim'ordine, una Aden italiana.

La colonia del Benadir ha costato all'Italia parecchie vite preziose; perchè i Somali che abitano il paese, sebbene dediti alle miti occupazioni dell'agricoltura e della pastorizia, sono gente fiera, non meno terribile degli indigeni d'altre regioni africane. Ma ora

vi è soddisfacente tranquillità, e gli abitanti si vanno accostando agli italiani. Nei porti prevalgono gli arabi e gli indiani, che vi fanno attivo commercio.

Le industrie locali sono insignificanti, e consistono nella tessitura a mano del cotone, nella preparazione dell'olio di sesamo, e nella fabbricazione di terraglie primitive.¹

Invece vi è abbastanza prospera, e potrebbe esserlo anche di più, l'agricoltura. Se la costa è arida e sabbiosa, l'interno del paese è fertile, specialmente nelle vallate del Uebi Scebeli e del Giuba. In esse si producono: dura, granturco, legumi, datteri e altre frutta, sesamo, miglio, tabacco, zucchero, cotone, gomma elastica e caffè. Certo il paese non è paragonabile con le regioni eccezionali, che si specchiano nelle acque del Nilo, del Niger, del Congo e dello Zambese. Però è migliore di quello che si credeva, e diventerà ancor più produttivo, se si provvederà alla irrigazione, con facili derivazioni d'acqua dall'Uebi Scebeli.

Il clima della Somalia è asciutto e salubre, in confronto delle altre regioni africane del tropico. Ma è sempre equatoriale, e quindi esclude la colonizzazione italiana. Tuttavia bastano gl'indigeni per farvi prosperare due culture utilissime all'Italia: quella del caffè e quella del cotone; la coltivazione di questo importantissimo tessile si va anzi estendendo.

Anche più soddisfacenti sono in quelle regioni i commerci. Negli ultimi anni, dei quali si hanno notizie, gli scali del Benadir hanno presentato un movimento d'un valore di poco al di sotto dei 3 milioni di lire. Nè i progressi del traffico si fermano a questo, perchè, specialmente nell'esportazione, v'è continuo incremento. Le importazioni si compongono principalmente di filati e tessuti di cotone e di lana, perle di vetro, sapone, fiammiferi, petrolio, ferro, melassa, riso, biscotti, spezierie e liquori. Le esportazioni di bestiame, burro, cotone greggio, caffè, tabacco, dura, sesamo, avorio, pelli, ossa, ambra, gomma.²

Più estesi diventeranno questi traffici se si miglioreranno gli approdi, che sono difficili, specialmente quando soffiano i monsoni, se si costruiranno magazzini e banchine, se si renderanno più facili le comunicazioni con l'interno del paese, stabilendo stazioni lungo le strade carovaniere, e specialmente regolando il corso dei due fiumi che percorrono la regione, che potrebbero essere vie di co-

¹ PESTALOZZA, *Rapporto cit.*, pag. 364.

² TORRESIN, *Art. cit.*, pag. 86-87 e "Bollettino della Società africana di Italia", gennaio-febbraio 1899, pag. 20, e L. BRICCHETTI-ROBECCHI, *Op. cit.*, pag. 575-645.

municazione agevoli ed economiche. Per il Giuba scenderebbero ai nostri scali i prodotti di Lugh, importante mercato del Caffa e dei paesi vicini.

Sebbene la Società del Benadir abbia cominciato i suoi affari poco dopo la triste giornata di Adua, cioè fra lo sfavore per le cose africane in Italia e il discredito del nome italiano in Africa, gli effetti ottenuti sono superiori all'aspettazione. L'esercizio 1898-99, come venne comunicato all'assemblea degli azionisti, tenuta il 30 settembre scorso a Milano, presentò un utile netto di 21797 lire, per un capitale versato di 300 mila lire (quello nominale è di un milione),¹ offrendo un dividendo del 6 per cento, come prevede la Convenzione, e inoltre un prelevamento del 5 per cento a favore del fondo di riserva, e del 10 per cento sul resto per il consiglio di amministrazione.

Questi risultati sono assai soddisfacenti, considerando che siamo ancora agli inizi, e che furono ottenuti con mezzi molto modesti. Essi provano, se pur di questa prova c'era bisogno, che anche in Africa si possono avviare buone colonie, e attestano della capacità colonizzatrice degli italiani.

Il Benadir è ormai ordinato in modo soddisfacente, è in buone condizioni di sicurezza, e gli italiani vi si guadagnano le simpatie degl'indigeni: può quindi guardare con tranquillità l'avvenire, che gli arride assai promettente. Certo quel possedimento pesa oggi sul bilancio più assai di quello che non renda; ma non sarà così in avvenire, purchè si sappiano allettare i commerci interni, come ha indicato il valoroso e compianto capitano Bottego.²

I felici successi della Società del Benadir fecero sorgere l'idea di trasformare anche l'Eritrea in una colonia libera commerciale. Ma per ora, sempre minacciata com'è dalla vicina Abissinia, manca delle condizioni di sicurezza, che rendano possibile di pensare a una simile trasformazione.

I commerci del Benadir dovrebbero schiuderci la via a scambi di qualche importanza anche col porto di Zanzibar, non ignoto ai nostri commerci, e con la costa orientale dell'Africa, che sta di fronte a quell'isola.

Il porto di Zanzibar, per la sua posizione, è l'emporio tradizionale del commercio con tutte le colonie circostanti, e quasi si può dire con la parte di mezzo di tutta l'Africa orientale, che quello

¹ E. PINI, *Eritrea e Benadir*, nella "Esplorazione commerciale di Milano", fasc. di ottobre 1899, pag. 298-299.

² VITTORIO BOTTEGO, *Il Giuba esplorato*; Roma, Loescher, 1895.

scalo provvede dei prodotti europei. A Zanzibar potremmo mandare vini, conserve alimentari, oli, farine, zucchero, telerie, tessuti di cotone, vetrerie, terraglie, colori, fiammiferi, saponi e altri prodotti. E potremmo trarne caffè, cotone, riso e droghe.

Il porto di Zanzibar è collegato all'Europa, all'Asia e all'America da cinque linee di navigazione.¹ Di queste approfittano anche gli scali del Benadir, i quali hanno così comunicazioni dirette con gli altri paesi, mentre prima il loro movimento commerciale dovette convergere per lungo tempo al porto di Aden. Per le relazioni con il Benadir e lo Zanzibar l'Italia può giovare di due di quelle cinque linee di navigazione, cioè della *Deutsche-Ost-Afrika*, quindicinale, e della *British India*, quadrisettimanale, che toccano Napoli. V'è per Zanzibar anche una linea delle *Messageries maritimes*, mensile, che parte da Marsiglia, ma però non approda a porti italiani.

Ma per agevolare ancor meglio i nostri traffici converrebbe stabilire un servizio di navigazione nazionale almeno tra Aden e Zanzibar, in coincidenza con i postali della Navigazione Generale italiana che compiono il servizio per Bombay e Hong-Kong.

I commerci delle nostre colonie, e in generale di tutte le colonie africane, potranno ricevere efficace impulso dallo svolgimento delle ferrovie in quel continente. In quasi tutte le regioni dell'Africa si trovano linee di strade ferrate già in esercizio (circa 20 mila chilometri), o in corso di costruzione, o almeno in disegno. Generalmente hanno, com'è ragionevole, lo scopo di collegare l'interno del paese con le coste marittime.

Alle modestissime linee dell'Eritrea, a quella francese in costruzione da Gibuti a Caffa, e a quella inglese allo studio tra il Nilo e Suachin, abbiamo accennato.

Dalla parte dell'Oceano Indiano, oltre a quelle strade, oltre a quelle in esercizio alle isole Maurizio e della Riunione, e alle altre che presto saranno compiute anche nel Madagascar, troviamo in lavoro nell'Uganda, per opera degli inglesi, una linea dal lago Victoria Nianza a Mombasa sulle coste orientali dell'Oceano Indiano, con una lunghezza di 1000 chilometri, tre quinti dei quali sono già finiti e in esercizio. Nella vicina colonia tedesca s'è incominciata una strada ferrata di 500 chilometri, che sarà poi congiunta con la rete del

¹ E. ALAMANNI, *I commerci italiani allo Zanzibar*, nel "Bollettino della Società africana d'Italia", gennaio-febbraio 1899, pag. 16-19.

Capo, e si pensa di unire il lago Tanganica con la costa di fronte a Zanzibar.

Anche nella colonia portoghese di Mozambico si è intrapresa la costruzione di ferrovie. Già vi è in esercizio quella da Beira a Andrada, prolungata poi fino a Umtali, dove si congiunge con la linea costruita dagli inglesi che va a Fort Salisbury. E il lago Nyassa e il corso superiore dello Zambese saranno essi pure congiunti, fra non molto, con le coste dell'Oceano Indiano.

L'Orange e il Transvaal sono attraversati da una linea ferroviaria, che da una parte si collega con la rete del Capo, dall'altra va a finire a Lorenzo Marques sulla baia di Delagoa.

Dal lato dell'Atlantico abbiamo, nella colonia portoghese dell'Angola, la strada ferrata dal porto di San Paolo di Loanda ad Ambaka.

Un po' più su ha costruito una linea importante lo stato indipendente del Congo. Essa è la ferrovia finita il 16 marzo 1898, dopo nove anni di lavoro compiuto quasi esclusivamente da italiani, che congiunge Matadi con Leopoldville sulle rive dello Stanley Pool. Questa linea è lunga 395 chilometri, ed ha per fine di riunire l'Atlantico con la parte superiore del fiume Congo che è navigabile, a differenza della parte inferiore, tra Stanley Pool e Matadi, che non lo è, per le numerose cateratte. Questa ferrovia è una delle più importanti tra quelle finora costruite nell'Africa occidentale, e apre al traffico il grande bacino del Congo e dei suoi numerosi affluenti, che sono già solcati da molteplici battelli a vapore.

Altre linee nell'Africa occidentale sono allo studio. Così quelle in Guinea, l'una con partenza dalla Costa d'Avorio, l'altra, nei possedimenti francesi sul Niger, tra Konakry e quel fiume. Anche gl'inglesi vogliono arrivare al Niger superiore con una linea che partirà dalla costa della Sierra Leone. Nel Senegal, poi, vi sono due linee, l'una costiera, già in esercizio tra San Luigi e Dacar, l'altra interna, da costruirsi, fra Kayes, sul Senegal, e gli affluenti del Niger.

Se il progresso ferroviario si afferma su quasi tutti i punti del continente nero, esso è singolarmente notevole a settentrione e a mezzogiorno.

A settentrione v'è la rete dell'Algeria e della Tunisia, che presenta circa 3500 chilometri in esercizio: ad essa si aggiungeranno ben presto parecchie linee verso il Sahara e il Sudan, come abbiamo accennato. Inoltre le ferrovie egiziane, si estendono per una

lunghezza di più che 2000 chilometri, e scorrono lungo il Nilo verso mezzogiorno, per ora fin nel cuore della Nubia.

A mezzodi troviamo le ferrovie sud-africane, con uno sviluppo di circa 5000 chilometri. Sotto l'impulso di sir Cecil Rhodes, la rete della colonia del Capo fu continuata attraverso i paesi dei Becciani e dei Matabele; cosicchè oggi si va in ferrovia dall'estremità meridionale dell'Africa fino a Buluwajo, che n'è distante più di 2000 chilometri. La linea sarà presto prolungata fino a Fort Salisbury, e così la città del Capo sarà collegata con Beira.

Le strade ferrate dell'Egitto e dell'Africa meridionale si vengono incontro sempre più e, sebbene ancora a enorme distanza tra loro, è chiaro che tendono a collegarsi. Il mirabile concetto di costruire una ferrovia, che dal Capo di Buona Speranza vada ad Alessandria, è dovuto al Rhodes, ed ha incontrata l'approvazione dei maggiori uomini di Stato inglesi.

La strada ferrata da Alessandria al Capo sarà lunga tra i 10 e gli 11 mila chilometri, ed è già costruita quasi per metà. La spesa per completarla sarebbe di soli 250 milioni di lire nostre. Sulla nuova linea si percorrerebbe l'Africa in tutta la sua lunghezza in una settimana. Il disegno in massima è già accettato anche dal Governo inglese, il quale ha già approvato il prolungamento della linea, che ora mette capo a Buluwajo, fino al lago Tanganica, per una ulteriore lunghezza di più che un migliaio e mezzo di chilometri.

Il Governo britannico s'è poi accordato col negus d'Abissinia per iniziare gli studi d'una strada ferrata parallela al Nilo Bianco, nel territorio etiopico. Anche questa è una sezione della grande linea ferroviaria dal Capo ad Alessandria.

Tra non molti anni, dunque, si potrà andare dal Mediterraneo all'estremità meridionale dell'Africa, con una ferrovia, intorno alla quale si coordineranno le linee costruite, o in corso di costruzione, nelle varie regioni dell'Africa orientale, senza dire di quelle numerose che si distaccheranno in avvenire dalla grande arteria per correre verso l'interno del continente e verso l'Oceano Indiano.

Così si avrebbe la linea transasiatica da Alessandria a Scianghai e quella transafricana dal Capo ad Alessandria: la spina dorsale dell'impero coloniale britannico in Africa e in Asia. Queste due linee ridonerebbero all'Egitto l'antico splendore, e lo renderebbero nuovamente un grande emporio di prodotti asiatici ed africani.

La ferrovia transafricana, e in generale le varie ferrovie del continente nero, avranno grandi effetti morali ed economici. Esse

svolgeranno le forze latenti dell'Africa, saranno il mezzo più potente per farla progredire sulla via della civiltà, e metteranno a profitto le ricchezze di molte regioni, che ora non giovano quasi a nessuno. Siccome però i prodotti, tranne quelli preziosi, non potranno percorrere tutta o molta parte della linea, per la grave spesa del trasporto per terra, è chiaro che la nuova grande strada aumenterà anche il movimento marittimo, specialmente per i lunghi viaggi. I prodotti africani dell'interno troveranno facile e pronta la via alla costa, e di là s'imbarcheranno per l'Europa e per gli altri paesi. Le ferrovie africane potranno così far concorrenza ai commerci dell'Asia, surrogando qualche prodotto che ora si trae da regioni asiatiche, ma non saranno in grado di farne al canale di Suez, anzi ne aumenteranno il movimento, almeno per quanto concerne i prodotti.

Invece la ferrovia da Alessandria al Capo potrà attirare un certo numero di viaggiatori diretti all'Oriente, fino a qualche porto meridionale del mar Rosso, e viceversa, almeno finchè non sia costruita la strada ferrata per la valle dell'Eufrate.

Questa linea veramente grandiosa recherà vantaggi economici anche alla nostra colonia, perchè non mettiamo dubbio che si penserebbe a collegare con essa le future strade ferrate dell'Eritrea. Inoltre la ferrovia transafricana ci permetterà di andare nei nostri possedimenti evitando il mar Rosso, e li ravvicinerà all'Italia. Gioverà così anche a far conoscere meglio al nostro paese le sue colonie, e a spingerlo ad occuparsene più attivamente e con maggiore cognizione e a meglio fecondarne i germi di prosperità e di progresso economico.

All'Italia sono toccati i possedimenti forse meno felici del ricco continente nero. Certo potevamo sceglier meglio, nè ancora ci è tolto del tutto di farlo: ancora terre ricche, e a noi più vicine e più note, ci allettano sul Mediterraneo. Augurando al nostro paese queste migliori fortune in un prossimo avvenire, crediamo intanto che non poco si potrebbe fare anche nell'Africa italiana e nei paesi ad essa vicini.

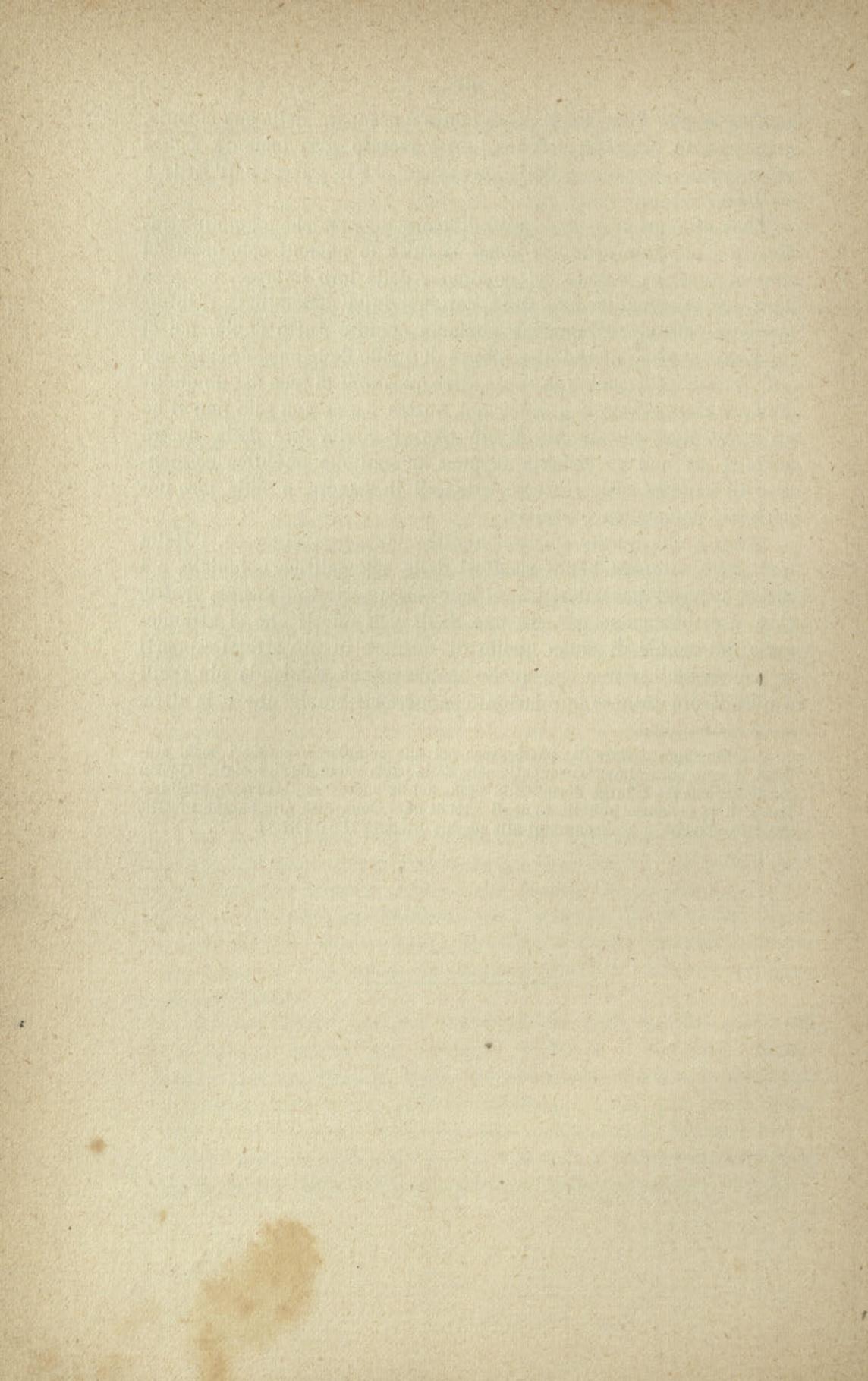
Ma, per trarre qualche vantaggio da tanti sacrifici compiuti, è necessario tenere una condotta ponderata e costante. Invece questo non s'è fatto in Italia dai governanti che si sono succeduti dall'inizio della nostra politica africana, i quali, per essere quasi tutti soverchiamamente asserviti alle combinazioni parlamentari e schiavi delle vicende politiche del momento, si sono lasciati guidare, quasi sempre dagli infidi suggerimenti dell'opportunità giornaliera.

Inoltre si può dire che il paese non s'è occupato della sua colonia, se non sotto l'aspetto militare,¹ ed è restato grandemente scosso dalle nostre sfortune, e dalle gravi spese che le guerre nell'Eritrea ci hanno recate.

Così alle prime e non gravi difficoltà economiche o amministrative, noi ci siamo atterriti, come se tutte le nazioni colonizzatrici non ne avessero trovate sul cominciar delle loro imprese, come se ogni azione coloniale non fosse nei suoi inizi disseminata d'innumerevoli ostacoli. Dapprima abbiamo creduto tutto facile, poi ci figurammo tutto impossibile: effetto di quella deficienza di carattere e di coltura politica che in tante altre questioni ci reca danno quotidianamente. Siamo a questo: nel nostro paese non solo non si ha un'idea chiara e concorde di ciò che si voglia fare della nostra colonia, ma non s'è formata neppure un'opinione pubblica cosciente e illuminata sulle imprese coloniali in genere, e sulla loro importanza economica e sociale.

Fino a che questo spirito pubblico non sorga vigoroso, l'Italia non potrà ottenere buoni risultati dalla sua politica coloniale, e i nostri modesti possedimenti nel mar Rosso resteranno senza frutto. Così verrebbe meno per noi uno degli utili effetti che si attendevano dal canale di Suez: quello di mettere in più stretti rapporti le popolazioni eritree con quelle mediterranee, rendendo più facili e quindi più intense le relazioni commerciali tra le une e le altre.

¹ Intendiamo parlare del paese preso nel suo complesso, perchè i pochi studiosi si sono naturalmente occupati anche della parte economica e sociale. Questa formò argomento di larga discussione anche nel secondo Congresso geografico italiano. V. le memorie pubblicate negli Atti di quel Congresso alle pagine 278-279, 280-288 e 305-308, e le discussioni alle pagine LXXXXIII-CXXXII.



CAP. VIII.

Il Levante

SOMMARIO: Il Levante. — Relazioni commerciali dell'Italia col Levante prima e dopo la ricostituzione del Regno. — Scambi tra l'Italia e l'Asia Minore. — Condizioni di quella regione. — Prodotti che vi possono trovare smercio. — Necessità d'una linea di navigazione italiana lungo le coste della Siria e dell'Anatolia. — Efficacia delle ferrovie dell'Asia Minore. — L'Inghilterra, la Francia e la Germania nella Siria. — Linea di navigazione del Lloyd austriaco, e congiungimento delle ferrovie ottomane con quelle austro-ungariche. — La nuova linea italiana del Levante — Uffici postali italiani nell'Asia Minore. — Il canale e le ferrovie tra il Mediterraneo e il mar Rosso. — Importanza della posizione geografica dell'Egitto. — Rapporti commerciali tra l'Egitto e l'Oriente. — Relazioni tra l'Italia e l'Egitto e la colonia italiana ad Alessandria e al Cairo. — Commercio estero e movimento marittimo egiziano. — Importazioni egiziane in Italia e negli altri paesi. — Prodotti provenienti dall'Egitto, o diretti ad esso, in transito per l'Italia. — Esportazioni dell'Italia e delle altre nazioni in Egitto. — Nostre comunicazioni marittime con l'Egitto. — Il movimento del porto di Alessandria. — I noli.

Il canale, che unisce il Mediterraneo al mar Rosso, divide l'Africa dal continente asiatico, scorrendo quasi esattamente tra la Siria e l'Egitto, ed è dominato da entrambi questi paesi. L'uno e l'altro nell'età di mezzo s'intendevano compresi sotto la denominazione di Levante, con la quale si abbracciavano inoltre l'Anatolia, la Grecia, Costantinopoli e le coste del mar Nero.¹

Prima di passare ai paesi orientali bagnati dall'Oceano Indiano e dal Pacifico, crediamo opportuno d'intrattenerci brevemente di

¹ S. L. PERUZZI, *Storia del commercio e dei banchieri di Firenze*; Firenze, Cellini, 1868, pag. 296.

queste regioni mediterranee più prossime al canale, sebbene i nostri scambi con esse si possano considerare quasi del tutto indipendenti dalla nuova via e da quelle regioni orientali, di cui principalmente intendiamo occuparci. Ma la sorte di questi paesi è troppo connessa con l'importantissimo passo marittimo, tanto che chi è padrone d'uno di essi esercita una grande azione sul canale stesso, e attraverso ad essi si apriranno in un avvenire non lontano nuove e più rapide vie alle regioni dell'Oceano Indiano e del Pacifico. C'invitano a parlarne anche le memorie delle nostre città marinare. Pur troppo, però, le regioni del Levante, un tempo splendido teatro delle gesta e della potenza di quelle nostre repubbliche, che tanta luce di gloria hanno irradiata sugli ultimi secoli dell'èvo medio e sui primi di quello moderno, sono da troppi anni ormai testimoni soltanto della nostra decadenza e della nostra inerzia. Eppure quattro secoli di dominazione mussulmana non valsero a disperdervi le tracce luminose lasciatevi da Venezia, da Pisa, da Genova, da Firenze.¹

Le tradizioni d'un tempo e le reminiscenze della gloria delle nostre città vi sono molto affievolite, ma non spente del tutto. Ancora vi si parla la nostra lingua, ancora sopravvivono nei principali centri importanti colonie italiane, e le nostre rappresentanze consolari vi sono rispettate, sebbene, ahimè, non più temute.

Fino al 1860 erano tuttora visibili le vestigia dell'antica grandezza nostra, e le popolazioni degli scali di Levante salutavano cinque bandiere italiane e si chinavano riverenti davanti all'autorità e alla potenza di cinque consoli nostri. Infatti perfino il console austriaco era considerato come italiano; l'Austria seguiva in Oriente le tradizioni venete e i suoi rappresentanti in quelle regioni si servivano dell'italiano come lingua ufficiale.

Felicemente ricostituita l'Italia in unità di nazione, la bandiera nostra, anzichè guadagnare in potenza, decadde miseramente. Ancora nei primi anni del nuovo Regno, la marina nazionale trovava abbastanza largo impiego in Levante; il grano, ad esempio, veniva dalla Russia a Genova quasi tutto su velieri italiani. La possibilità di andare dall'Italia all'Asia Minore senza perder di vista la terraferma, o le isole dell'Arcipelago, favoriva la navigazione anche di questi modesti bastimenti.

Ma ben presto nei commerci marittimi alla vela andò sostituen-

¹ Per la storia, secondo gli ultimi studi, v. il lavoro di CAMILLO MANFRONI, *La politica commerciale delle repubbliche marinare italiane in Oriente*, nella "Rivista marittima", del gennaio-febbraio 1897, pag. 73-103 e 287-314.

dosi il vapore, e l'Italia impreparata a questa innovazione, vide i propri velieri cacciati, dai vapori inglesi, da quasi tutto il Levante, e del movimento tra quei porti e i nostri impadronirsi rapidamente le marine estere. In breve volger di tempo la nostra bandiera fu esclusa per opera di quelle francese, britannica, greca e russa, non solo dall'Arcipelago e dai porti della costa africana, ma anche dal mar Nero, dal mar d'Azof e dalla navigazione del Danubio, un tempo riservati in massima parte ad essa, divenendole, in tal modo, stranieri quei lidi, dove persino i nomi geografici attestano il dominio italiano d'altri tempi. Così il trasporto dei cereali, del bestiame, e delle pelli dai porti dell'Anatolia e della Palestina, del pari che quello dei cotonei dall'Egitto e dei vari prodotti provenienti dal mar Rosso, venne compiuto dalle Messaggerie francesi e dal *Llyod* austriaco, e noi ricevevmo quelle merci da Marsiglia e da Trieste.

Soltanto parecchi anni dopo, verso il 1878, ricominciò a apparire in quei porti la bandiera italiana a raccogliervi qualche nolo. Forse in seguito a questo miglioramento di traffico, si è introdotta, nel 1878, una rubrica speciale per la Turchia Asiatica nella statistica del commercio italiano.

Nel 1878 gli scambi tra l'Italia e la Turchia Asiatica superarono, secondo la nostra statistica, i 6 milioni di lire; nel 1896 furono di 7 milioni e mezzo, nel 1897 di quasi 13, mentre nel 1898 caddero a 11 per effetto di minori esportazioni, come risulta dai prospetti che seguono:

Principali importazioni in Italia dalla Turchia Asiatica

(Migliaia di lire)

PRODOTTI	1878	1896	1897	1898
Vini in botti.	—	587	694	863
Oli d'oliva	—	—	7	92
Tabacco in foglie	—	—	—	130
Legni, radiche ecc. per tinta e concia	517	705	1 324	1 316
Oli minerali	—	—	—	—
Cotone greggio	—	615	128	—
Lane lavate	—	576	586	676
Pelo greggio	—	80	56	271
Bozzoli	—	—	627	—
<i>Da riportare</i>	517	2513	3422	3348

PRODOTTI	1878	1896	1897	1898
<i>Riporto</i>	517	2513	3422	3348
Seta greggia	—	—	155	66
Pelli crude	54	8	5	49
Minerali e rottami di metalli (specialmente: minerali di piombo)	—	68	242	1 412
Frumento	3 459	144	168	224
Altre granaglie	43	66	49	242
Dura	—	137	—	—
Carrube	371	142	131	80
Mandorle, noci e nocciuole . .	—	81	154	195
Semi oleosi	216	491	540	406
Avorio, madreperla e tartaruga lavorati	—	—	154	15
Altri prodotti	4	238	251	245
<i>Totale</i>	4 664	3 878	5 371	6 282

Principali esportazioni dall'Italia nella Turchia Asiatica

(Migliaia di lire)

PRODOTTI	1878	1896	1897	1898
Vini	50	42	26	10
Oli d'oliva	178	23	82	4
Fiammiferi	—	13	40	38
Prodotti chimici e colori . .	167	108	136	72
Filati e tessuti di lino e di canapa	38	25	288	70
Filati e tessuti di cotone . .	15	770	2 128	2 211
Tessuti di lana	—	62	165	131
Tessuti di seta	22	918	1 651	124
Lavori di legno e mobili . .	150	67	431	40
Carta	3	104	274	161
Pelli crude e conciate . . .	156	226	286	244
Lavori di piombo	—	106	2	61
Lavori di marmo e alabastro	—	130	90	103
Zolfo	82	230	215	310
Conterie	605	58	25	11
Riso lavorato	7	384	306	587
Corallo lavorato	—	—	56	112
Altri prodotti	60	374	1 204	546
<i>Totale</i>	1 533	3 640	7 405	4 835

È confortante il progresso della nostra esportazione di filati e tessuti, specialmente di quelli di cotone, i quali si sono fatta larga strada in tutto l'impero ottomano per il loro buon mercato, iniziando una temuta concorrenza alle manifatture inglesi, germaniche e austriache. Tuttavia i nostri scambi sono, nel loro complesso, ben lontani dall'importanza che potrebbero avere.

La Siria e l'Anatolia sono in decadenza da parecchi secoli e le loro condizioni presenti non si prestano a larghi consumi di prodotti esteri, se si eccettuino quelli di prima necessità. Ma quella vasta regione, che, fornita a dovizia di ricchezze naturali, un tempo nutrì molti milioni di abitanti, già dà prova d'un promettente risveglio agricolo e commerciale, e ridiventerà senza dubbio fiorente, col concorso dei capitali e dell'attività europea, che ne svilupperanno i germi latenti di prosperità. Le esportazioni dai paesi esteri vi troveranno facile e abbondante smercio, favorite anche dal mite dazio doganale, che dalle Capitolazioni è stabilito per tutta l'estensione dell'impero ottomano nella misura uniforme dell'8 per cento sul valore.

Tra questi paesi esportatori, l'Italia, per la vicinanza e per le tradizioni del passato, dovrebbe venir prima, e invece finora essa ha mandato nelle regioni ottomane dell'Asia e dell'Africa soltanto il mezzo per cento della somma totale dei prodotti che vi sono entrati, sebbene le nostre importazioni dalle regioni stesse giungano al 6 per cento.

Secondo un recente ed accurato studio di persona competente, possono trovare smercio in Levante, o allargare quello che già vi hanno, i seguenti prodotti italiani: acque minerali, vini, oli, confetture, prodotti chimici e farmaceutici, fiammiferi, saponi, colori e vernici, filati di canapa, cordami, tessuti di juta per imballaggi, filati e tessuti di cotone, tessuti di lana e alcune specie di quelli di seta, carbone di legna, spazzole, scope, mobili, carrozze, lavori da panierai, carta da scrivere, da imballaggio e da sigarette, cartoni, libri e litografie, cuoi e calzature, guanti, macchine, armi, caratteri da stampa, oreficerie, marmi, pietre da affilare, laterizi, zolfo, maioliche, terraglie e porcellane, calci idrauliche e cementi, vetri, conterie, farine, paste, agrumi, legumi e frutta in conserva, bestiame, pesci, burro, formaggio, candele steariche, colla, corallo, mercerie, bottoni, berretti, cappelli, ombrelli e ventagli.¹

¹ Il pregevole studio è opera di GIUSEPPE MALDIFASSI, direttore del Museo commerciale di Milano, e fu pubblicato nel "Bulletin mensuel de la Chambre de commerce française de Milan", numeri dall'ottobre 1896 al luglio 1898, (anno XII,

Ma per accrescere in quei paesi la quantità dei nostri scambi, per farvi attiva concorrenza alla Gran Bretagna, alla Francia, all'Austria-Ungheria, alla Germania, è evidente che non v'è se non un mezzo efficace: lo stabilire una linea regolare e nazionale di navigazione lungo la Siria e l'Anatolia, la quale da Alessandria d'Egitto a Smirne tocchi gli scali più importanti di quella costa: Porto Said, Giaffa, Beirut, Tripoli di Soria, Latachia, Alessandretta, Mersina, Adalia, e un porto almeno dell'isola di Cipro, preferibilmente Larnaca.

Lo spendere centinaia di migliaia di lire, per mantenere nel Levante scuole italiane,¹ non basta per tener alto il nome e l'autorità della patria, se non si provvede a farvi vedere la nostra bandiera, che ora di rado vi sventola in mezzo a quelle numerosissime delle nazioni straniere.

Nell'Asia Minore e nella Siria si sono aperte recentemente, da società europee, numerose e importanti linee ferroviarie, le quali sviluppano grandemente il commercio del paese, mettendo l'interno della regione in comunicazione diretta e pronta con i porti principali della costa. Tra quattro o cinque anni, poi, queste linee saranno tutte collegate a Costantinopoli dalla ferrovia che unirà la regina del Bosforo a Diarbekir, Bagdad e Bassora. A Diarbekir andrà a collegarsi anche la linea Haifa-Damasco-Homs-Aleppo-Biredjik, in parte già costruita e in parte in costruzione per opera d'ingegneri inglesi e francesi.²

Quale sarà l'efficacia politica e commerciale di questa ferrovia, che unirà Costantinopoli e i porti del Mediterraneo al golfo Persico, abbiamo già accennato più indietro. La Siria, che per la sua posizione geografica domina le grandi linee di comunicazione tra l'Europa e l'Oriente, ne avrebbe nello stesso suo seno una principalissima. Di questo fatto e della preponderanza che ha preso in quel paese la Germania, si sono impensieriti gli inglesi, i quali già vanno dicendo che quella tra le grandi Potenze europee, la

fasc. 98-94; XIII, fasc. 95-106; XIV, fasc. 107-113) sotto il titolo: *Le commerce italien en Égypte, en Palestine et dans la Syrie méridionale.*

¹ Le scuole all'estero sono ottimo mezzo per conservare la lingua e con essa l'autorità d'un paese. Ma le poche scuole nostre rimaste in Levante sono, purtroppo, "tistiche, senza scolari, con maestri sconfortati... senza autorità e senza fede..." (G. BELCREDI, *Il viaggio di Guglielmo II in Palestina*, nella "Rivista politica e letteraria", gennaio 1899, pag. 90.

² Delle ferrovie costruite o da costruire nell'Asia Minore vediamo che si fa una accurata descrizione nel recentissimo e importante volume di NOËL VERNEY et GEORGE DAMMANN, *Les Puissances étrangères dans le Levant, en Syrie et en Palestine*; Paris, Guillaumin, 1900, pag. 205-329.

quale sarà signora della Palestina, sarà padrona anche del canale di Suez e dell'Egitto e minaccerà l'India, e che, con una Potenza come la Francia o la Germania stabilita solidamente in Siria, l'Inghilterra potrebbe rimanere in Egitto soltanto come tollerata.¹ Tutto ciò prova, se pur ve ne fosse ancora bisogno, che l'Anatolia e la Siria non hanno perduta, ma anzi aumentata l'importanza della loro magnifica posizione.

Conveniva che anche l'Italia approfittasse per tempo di questo movimento che si svolge sul mare che bagna la nostra costa. Invece, pur troppo, il nostro paese s'è lasciato prender la mano dalle nazioni estere, e principalmente dall'Inghilterra e dalla Francia, alle quali negli ultimi tempi si aggiunse, rivale potente, la Germania.

L'Inghilterra da Cipro e dall'Egitto domina ora meglio che mai la costa dell'Asia Minore. La Francia esercitando il diritto di protezione dei cristiani d'Oriente sudditi del Sultano² vi acquistò da secoli larga preponderanza politica.³ E vi ha avviati anche importanti commerci, favoriti dalla linea di navigazione delle *Messageries*. In seguito al viaggio di Guglielmo II in Palestina, che giustamente venne "annoverato tra i più importanti fatti politici di questa fin di secolo",⁴ la Germania va sostituendosi alla Francia, e già ha fondato nel Levante colonie agricole e commerciali, chiese, scuole e ospedali. Verso la fine del 1899 vi ha stabilito anche buone comunicazioni marittime. La *Deutsche Levante Linie*, la quale con i suoi vapori in partenza da Amburgo toccava i principali porti del Mediterraneo orientale, del mar Nero e di quello d'Azof, non approdava a nessuno scalo della Siria. Ma pochi mesi fa aggiunse agli altri gli approdi di Giaffa, Beirut, Alessandretta e Mersina. La linea, che ha dati ottimi frutti nei traffici con la Grecia, la Rumania, la Turchia Europea e Asiatica, l'Algeria, la Tunisia, la Tripolitania, l'Egitto, ne offrirà di eccel-

¹ V. l'Art. cit. "The German Emperor and Palestine", nella "Fortnightly Review", dell'ottobre 1898, a pag. 551.

² V. su questo importante argomento l'articolo, già citato, di FRANCESCO CRISPI, *Il protettorato sui Cristiani in Oriente*, nella "Rivista d'Italia", del 15 dicembre 1898, pag. 609-613 e il volume di GEORGES BLONDEL, *L'essor industriel et commercial du Peuple Allemand*, 2^a ediz., Paris, Larose et Forcel, 1899, Appendice II (*Sur le voyage de Guillaume II en Orient*), pag. 350-358.

³ Per quanto riguarda la politica francese in queste regioni si può vedere lo studio di ETIENNE LAMY, *La France du Levant*, pubblicato nella "Revue de deux Mondes", del 1898-99, e poi in volume, Paris Plon-Nourrit, 1900. V. specialmente il libro III, Cap. III, pag. 271-338.

⁴ CRISPI, *Art. cit.*, pag. 613.

lenti anche nella Siria, tanto più, agevolata com'è, dall'ottimo servizio cumulativo con le ferrovie tedesche. Persino l'Egitto è con la Palestina in relazioni di traffico, alimentate dalla linea della Società Khediviale di navigazione.

Anche l'Austria-Ungheria ha mostrato di tenere in giusto conto il commercio dell'Asia Minore. Infatti il *Lloyd* austriaco istituì nel novembre 1898 una nuova linea marittima tra Alessandria, Porto Said, Giaffa, Caifa, Beirut, Larnaca, Limaso, donde i vapori fanno ritorno nuovamente ad Alessandria. Al traffico tra l'Austria-Ungheria e il Levante ha poi grandemente giovato la congiunzione delle ferrovie ottomane con quelle austro-ungariche, per cui Salonico venne posta in comunicazione diretta con Vienna.

Non avendo saputo prevenire la nostra rivale d'Oriente, è bene che l'Italia ne segua almeno l'esempio. Ad Alessandria d'Egitto fanno capo tre linee nazionali: due da Genova-Napoli e una da Venezia-Brindisi. A Smirne approdano i vapori della linea Genova-Costantinopoli-Odessa, con i quali si collegano al Pireo, quelli della Venezia-Costantinopoli.

Ma gli scali tra Alessandria d'Egitto e Smirne sono trascurati dalla nostra navigazione sovvenzionata, e così prodotti scambiati fra essi e i porti nostri avrebbero dovuto subire trasbordi a Smirne o ad Alessandria. Per evitare questi trasbordi si preferiva servirsi delle linee delle *Messageries* francesi e del *Lloyd* austriaco, mandando le merci a Marsiglia e a Trieste, con aggravio del nolo e danno degli scambi. Eppure una delle linee nazionali, che approdano ad Alessandria, non prosegue oltre quel porto, e quindi riusciva facile e di poco dispendio il prolungarla, toccando i vari scali del Levante, e soddisfacendo così i vivi desideri manifestati più volte dai nostri esportatori, i suggerimenti costanti dei nostri agenti consolari, e le proposte della stessa commissione governativa istituita nel 1887 per studiare il riordinamento dei servizi marittimi. A questo partito si appigliò il Governo, e con le Convenzioni stipulate con la *Navigazione Generale italiana* il 9 novembre 1899 ed entrate in vigore il 1° aprile di quest'anno, prolungò uno dei due viaggi mensili della linea Genova-Alessandria, istituendo un nuovo servizio ogni quattro settimane con l'itinerario seguente: Alessandria, Giaffa, Beirut, Tripoli, Mersina e Larnaca, con facoltà di approdare a Porto Said, Caifa, Latachia e Alessandretta.

Con le medesime Convenzioni si provvedeva anche ad un approdo all'isola di Candia — a Canea — mediante un prolunga-

mento della linea bimensile con la Cirenaica, che è in esercizio dal 15 agosto 1899, e ha dato così soddisfacenti risultati.

Per l'isola di Candia il servizio, almeno per ora, può essere riguardato come sufficiente. Altrettanto non si può dire, per quanto riguarda gli scali della costa asiatica. Un viaggio ogni quattro settimane è poca cosa; tuttavia è un principio, il quale lascia sperare che, anche con questa sola comunicazione mensile, aumentino i nostri traffici con quelle regioni. Possiamo anche confidare che la nuova linea guadagni all'Italia, attirandolo a Genova in transito, il commercio dal Levante agli Stati Uniti, il quale ha notevole importanza. Aumentato così il movimento marittimo tra il nostro paese e le coste dell'Asia mediterranea, non si potrà a meno di rendere più frequenti le comunicazioni con quei ricchi paesi.

Alle migliorate comunicazioni marittime speriamo che si aggravi un altro provvedimento, solo in apparenza di poco conto. Le principali nazioni europee hanno uffici postali propri nelle piazze più importanti del Levante, secondo un diritto sancito dalle convenzioni vigenti con l'impero ottomano. L'Italia non dovrebbe lasciar senza effetto questa facoltà, e approfittarne invece per istituire uffici presso i suoi consolati dell'Egitto, della Siria e dell'Anatolia, come ha fatto a Tripoli di Barberia. Presentemente la corrispondenza col nostro paese viene inviata o dalla posta ottomana, che fa un servizio tutt'altro che buono, o per mezzo degli uffici postali austro-ungarici. L'affidare a stranieri un interesse così importante è un errore, senza dire del danno economico e morale dello Stato e di quello del commercio, tanto più che le tariffe postali, che si pagano ora, sono più gravose di quelle nostre. Anche di questi particolari conviene aver cura in paesi di così grande avvenire, perchè tutto giova a tener viva in essi la memoria tuttora onorata del nome e della gloria d'Italia.

Gli scambi, dei quali abbiamo dato notizia, riguardano la parte asiatica del Levante, restandone escluso l'Egitto. Strettamente collegato con l'Asia mediterranea, e più ancora con quella bagnata dall'Oceano indiano, l'Egitto, benchè prossimo a noi, è più nel campo d'azione dell'Oriente.

Certamente sono, e furono in ogni tempo, notevoli i suoi traffici nel Mediterraneo, anzi esso fu il più antico stato civile che abbia fiorito sulle rive del nostro mare, ma quando nel XXV secolo prima dell'era nostra, uscì dall'isolamento nel quale era rimasto fino allora, volse subito lo sguardo all'Oriente, e le prime relazioni com-

merciali, che ebbe, furono con l'Arabia, i cui abitanti fornivano ad esso i prodotti del Ponto, e con i Caldei, i quali commerciavano con l'India per l'Eufrate e il golfo Persico, e portavano sul Nilo i prodotti orientali col mezzo di carovane. Divenne poi, come abbiamo veduto, paese di transito dell'Europa verso l'Oriente, ed ora vede passare, dall'uno all'altro dei mari che lo bagnano, la maggior via marittima del mondo.¹

Il canale di Suez accrebbe la già grande importanza politica e commerciale dell'Egitto, sebbene dal traffico con l'Oriente esso non tragga ora il vantaggio che ne aveva una volta, perchè del movimento del canale, si può dire che quasi non s'accorge, se non fosse per la prosperità che ne deriva alle nuove città sorte lungo il suo corso.

Anche il movimento della ferrovia Alessandria-Cairo-Suez, che un tempo era stato abbastanza importante, è assai scaduto. Si comprende che, prima dell'apertura della via marittima, quella linea fosse utile, specialmente per il servizio della posta, dei passeggeri, e dei prodotti di alto prezzo, ma attivata la navigazione per il canale, essa doveva inevitabilmente perdere ogni interesse internazionale, almeno per le merci, e limitarsi al movimento dei passeggeri. I prodotti, come abbiamo osservato precedentemente, non potevano trovare alcun vantaggio a prendere la via di terra per evitare la tassa di transito del canale, perchè i due trasbordi e la tariffa ferroviaria importerebbero una spesa maggiore. Quanto alle persone, conviene osservare che adesso non hanno sempre la scelta tra la via di mare e quella di terra per Alessandria e il Cairo, perchè parecchie linee di navigazione, per rendere più breve il viaggio, hanno ormai abbandonato l'approdo al grande porto egiziano, e proseguono direttamente per il canale. Anche la linea ferroviaria Porto Said-Suez ha perduto molto, dopo che il transito del canale fu ridotto a poche ore di navigazione e continua anche di notte.

L'Egitto ha invece ripresa importanza come paese di transito verso l'interno dell'Africa, mercè la strada ferrata da Alessandria al Sudan. E ancora maggiore gliene deriverà dalla futura linea,

¹ Per avere un'idea dei progressi fatti dall'Egitto nell'ultimo terzo di secolo si possono vedere, fra tante altre, le opere seguenti: A. GUILLEMIN, *L'Égypte actuelle, son agriculture, et le percement de l'isthme de Suez*; Paris, Challengel, 1867. — HEINRICH STEPHAN, *Das heutige Aegypten*; Leipzig, Brockhaus, 1872. — G. EBERS, *L'Egitto antico e moderno*, traduz. ital.; Milano, tip. ed. Lombarda, 1879-1881, due volumi. — F. AMICI, *L'Égypte ancienne et moderne et son dernier recensement*; Alexandrie, Penasson, 1884. — ALFRED MILNER, *L'Angleterre en Égypte* (trad. dall'inglese); Paris, E. Plon, 1898.

che congiungerà il suo grande emporio con l'India e con la Cina. Alessandria, per la sua posizione eccezionale fra tre continenti, dalle due grandiose opere riceverà grande incremento e ricupererà molta parte dell'antico splendore.

Frattanto l'Egitto conserva un valore notevole per il commercio come paese di consumo. Una regione estesa quasi un milione di chilometri quadrati e popolata da 7 milioni di abitanti, senza contare i numerosi visitatori stranieri, è un mercato interessante per chi sappia approfittarne. I nostri commercianti mostrano di non saperlo fare abbastanza. E così anche in Egitto abbiamo perduto molto terreno. E il fatto si spiega meno ancora che nel Levante asiatico. Infatti noi abbiamo sempre avuti con quel paese africano importanti traffici, e la colonia italiana vi è numerosa e importante, e potente anche finanziariamente. Essa è sempre stata, da moltissimi anni, di più che 20 migliaia di persone, quasi tutti commercianti, stabiliti per la massima parte nelle due principali piazze della regione: ad Alessandria e al Cairo. Fino a non molto tempo fa i più ricchi negozianti del paese erano tutti italiani. Ora ve ne sono non pochi d'altre nazioni: inglesi, greci, francesi, tedeschi, austriaci.

In Egitto potevamo acquistare autorità politica assai lusinghiera, e ce ne siamo lasciati sfuggire l'occasione propizia, quando nel luglio 1882 la Gran Bretagna ci propose d'intervenirvi con essa. Anche questa trascuratezza contribuì a farci perdere il buon avviamento commerciale, e in esso pure ci sostituirono nazioni più attive e più avvedute. Tuttavia saremmo ancora a tempo per riconquistarvi una certa importanza economica, tanti sono gl'interessi commerciali che abbiamo tuttora o potremo agevolmente promuovere in quel paese.

Il commercio estero egiziano fu sempre assai notevole. Quando si stava per aprire il canale di Suez, l'Egitto alimentava, come abbiamo veduto, un movimento marittimo di 1400000 tonnellate, delle quali solo una piccola parte spettava al commercio di transito, e la maggiore era costituita dal traffico indigeno. Oggidi il suo commercio è giunto vicino ai 700 milioni di lire italiane.

A questi notevoli scambi noi abbiamo contribuito finora in proporzioni troppo modeste. Infatti le importazioni in Italia dall'Egitto, escluso il transito, furono, secondo la nostra statistica ufficiale,¹ di 9 milioni nel 1867, di 7 nel 1868, di 4 nel 1869, salirono

¹ *Movimento commerciale del Regno d'Italia* negli anni 1867, 1868, 1873, 1896, 1897, 1898.

a 18 nel 1873, ma, caddero a 6 nel 1896, e a 8 nel 1897 e nel 1898. Si sono ridotte, si può dire, al cotone greggio (il quale del resto forma più che sette decimi del valore dell'intera esportazione egiziana), come risulta dal quadro che segue, che offre anch'esso i dati della statistica italiana, tenendo conto soltanto del commercio speciale, escluso cioè il transito:

Principali importazioni egiziane in Italia.

(Migliaia di lire)

PRODOTTI	1868	1873	1896	1897	1898
Zucchero.	—	3 014	500	633	394
Gomme e resina.	—	170	—	51	15
Cotone greggio	16	3 841	3 717	6 224	5 219
Lane lavate.	119	285	222	152	164
Seme di bachi da seta.	1 166	3 545	6	—	—
Bozzoli secchi.	—	—	—	—	111
Seta greggia o torta	—	4 025	—	50	276
Cascami di seta	—	30	—	8	59
Tessuti di seta	—	42	—	27	8
Lavori di legno	—	62	—	73	21
Pelli crude, non da pellicceria	394	470	181	119	45
Rottami di ferro, ghisa e acciaio	—	393	96	3	16
Rame, ottone e bronzo in pani e rottami	—	192	228	171	249
Minerale di stagno	—	325	—	—	—
Pietre preziose lavorate	—	—	—	—	216
Grano	5 648	990	—	9	106
Riso	—	148	—	3	—
Crusca.	—	50	1	—	—
Frutta fresche.	—	—	170	226	147
Semi diversi	—	51	9	8	92
Cera gialla.	—	119	—	8	—
Concime	—	—	181	—	—
Avorio, madreperla e tartaruga lavorati.	—	—	44	33	81
Mercerie	—	45	—	17	9
Altri prodotti	89	340	186	318	362
<i>Totale</i>	<i>7 432</i>	<i>18 137</i>	<i>5 541</i>	<i>8 133</i>	<i>7 580</i>

La statistica egiziana offre risultati alquanto superiori a quelli presentati dalla statistica nostra, perchè comprende parte dei pro-

dotti che passano per la penisola in transito. Così la statistica nostra dà come entrate nel 1898, con provenienza dall'Egitto, 14 586 000 lire di cotone greggio, di cui restarono in Italia soltanto 5 210 000 lire, gli altri 9 milioni furono diretti per due terzi nella Svizzera e per un terzo in Germania. Invece la statistica egiziana ci presenta come entrate in Italia per il consumo nostro 8 517 000 lire di cotone.¹

Le maggiori esportazioni dell'Egitto, secondo i dati di quel paese,² si ebbero principalmente verso le regioni seguenti:

Esportazioni dall'Egitto.

(Migliaia di lire it.)

PAESI DI DESTINAZIONE	1897	1898	1899
Inghilterra	158 760	142 161	213 251
Francia.	28 945	29 162	35 293
America	25 158	22 638	34 889
Russia	44 917	48 210	32 538
Austria.	11 903	10 709	15 008
Germania	10 850	12 478	14 798
Svizzera	10 448	9 189	13 580
Italia	10 826	9 367	11 547
Turchia	9 395	10 126	8 808
Spagna	7 108	5 312	8 649
Altri paesi	6 056	6 638	11 316
<i>Totale</i>	<i>319 366</i>	<i>305 990</i>	<i>397 677</i>

In confronto a quelle delle altre nazioni, le esportazioni egiziane nel nostro paese sono troppo piccola cosa, specialmente tenuto conto della posizione geografica dell'Italia rispetto all'Africa settentrionale. Esse non superano il 3 per cento del complesso dell'esportazione dell'Egitto, pur comprendendo anche il transito. Quest'ultimo commercio dovrebbe essere assai maggiore per noi, perchè all'Italia dovrebbe

¹ *Le Commerce extérieur de l'Égypte pendant l'année 1898* (pubblicato dalla Direzione generale delle dogane egiziane), Alexandrie, 1899, pag. 116. Abbiamo tradotte sempre le lire egiziane in italiane, computando la lira egiziana come equivalente a 25,92 delle nostre. — Sono note le ragioni generiche delle discordanze fra le statistiche commerciali dei vari paesi, essendosi fatte su questo argomento numerose pubblicazioni. In questa occasione, come pure in quelle consimili, ci limiteremo a indicare le ragioni speciali di qualche importanza, che si possono assegnare al divario tra i dati che verremo adducendo.

² *Le Commerce extérieur de l'Égypte, 1898*, pag. VI, e *Bulletin mensuel du Commerce extérieur de l'Égypte*, décembre 1899, pag. 4-5.

venire buona parte del traffico egiziano diretto alla Svizzera e alla Germania. Anche il commercio tra l'Egitto e gli Stati Uniti dovrebbe metter capo a Genova. Soltanto l'Europa centrale consuma parecchie centinaia di migliaia di quintali di prodotti egiziani, che potrebbero essere trasportati su bastimenti italiani a porti italiani. Invece, degli scambi tra l'Egitto e l'Europa centrale, vanno a profitto del nostro paese soltanto quelli del cotone greggio esportato dall'Egitto, e di alcuni prodotti inviati colà (quest'ultimi per 1 400 000 lire nel 1898, e per sole 360 000 nel 1897).

Anche le nostre esportazioni in Egitto sono molto scarse. Secondo la statistica italiana, da 3 milioni nel 1867 e nel 1868, e 6 nel 1869, erano salite a 20 nel 1873, ma sono discese a 14 nel 1896; tuttavia nei due anni successivi sarebbero progredite a milioni 22 e 25, specialmente per un aumento di esportazione nei tessuti di cotone e di seta. Qui pure i dati nostri discordano grandemente, ma questa volta per eccesso, da quelli della statistica egiziana, la quale riduce le esportazioni italiane a meno di 11 milioni di lire nostre nel 1897, a meno di 13 nel 1898 e a 14 e mezzo nel 1899.¹ Trattandosi di dati raccolti dal paese importatore è opportuno attenerci ad essi, perchè si può temere che quelli della nazione esportatrice comprendano anche qualche parte del commercio che passa per l'altro paese in transito.

I prodotti italiani, che ebbero maggiore smercio in Egitto, furono i seguenti:

*Principali esportazioni italiane in Egitto.*²

(Migliaia di lire)

PRODOTTI	1868	1873	1897	1898	1899
Vini	76	121	941	1 143	1 182
Liquori	—	390	69	64	62
Olio di oliva			255	265	—
Oli di semi	57	392	193	479	—
Fiammiferi	—	—	275	311	—
<i>Da riportare . . .</i>	133	903	1733	2262	1244

¹ *Commerce extérieur*, ib.; *Bullettin mensuel*, ib.

² Diamo i risultati secondo la statistica egiziana, *Le Commerce extérieur*, cit. (pag. XVI-XXXI; e *Bulletin mensuel*, cit., pag. 6-9), per gli ultimi tre anni, e non per gli altri, perchè, essendosi cominciata a pubblicare quella statistica soltanto dal 1879, abbiamo dovuto riferirci per il 1868 e il 1873 alla statistica italiana. Per il 1899 ci limitiamo a dare i risultati soltanto per alcuni prodotti, che abbiamo desunti dalla statistica mensile egiziana del dicembre, non essendo ancora pubblicato il volume particolareggiato per quell'anno.

PRODOTTI	1868	1873	1897	1898	1899
<i>Riporto</i>	133	903	1733	2262	1244
Medicinali.	424	242	63	61	—
Prodotti chimici e saponi.	104	153	117	132	—
Filati di canapa, di lino e di lana	171	—	64	44	—
Tessuti di canapa e di lino	15	45	26	31	—
Cordami	136	1 426	279	269	—
Biancheria e berretti.	—	51	464	517	—
Filati di cotone.	—	6	9	120	550
Tessuti di cotone.	1	19	408	799	748
Seta greggia e filati di seta	373	1 671	706	524	758
Tessuti di lana, di seta e mi- sti, e vestiti	62	1 883	803	896	65
Mussole, tulli, nastri e merletti	—	—	107	127	—
Legname da costruzione e da lavoro	—	39	419	673	—
Mobili e lavori di legno	75	110	269	266	—
Lavori di paglia, giunco e canna	—	146	139	156	—
Carta e cartoni ordinari	—	—	375	384	—
Carta da scrivere, da stam- pa, e libri	62	997	252	269	—
Pelli e lavori di pelle	37	137	94	132	—
Ferro e acciaio lavorati, mac- chine e strumenti	142	78	442	593	260
Marmi e pietre.	2	786	449	550	—
Porcellane e vetrerie.	36	111	282	245	—
Riso.	106	26	68	76	—
Patate	—	115	415	540	—
Farine di grano e d'altri ce- reali	—	14	295	229	446
Paste di frumento.	154	332	214	382	—
Frutta fresche, secche o in conserva.	84	151	411	423	—
Altri prodotti vegetali e se- menze	153	50	220	246	—
Carni salate, affumicate o in conserva.	89	219	142	159	—
Pesci salati	9	33	133	188	—
Burro e formaggio	45	416	284	300	336
Candele steariche	—	—	8	16	71
Corallo	190	9 170	—	—	—
Mercerie	14	92	133	228	—
Altri prodotti	342	366	252	1 139	10 008 ¹
<i>Totale</i>	2 859	19 827	11 125	12 985	14 486

¹ Tra gli *altri prodotti* sono compresi, nel 1899, anche quelli di questo prospetto, per i quali non conosciamo partitamente i valori.

Il nostro paese supera gli altri nell'invio dei prodotti che seguono: vino in botti, fiammiferi, cordami, minerali non metallici, marmi, zolfo, catrame, asfalto, paste di frumento, patate e castagne. Ma alcuni di essi hanno in Egitto così esiguo smercio, che non li abbiamo neppure indicati qui sopra.

Nel complesso le nostre esportazioni sono così ristrette, che l'Italia continua a trovarsi al settimo posto tra le nazioni che mandano i loro prodotti sul Nilo. Infatti le maggiori importazioni in Egitto negli ultimi anni furono offerte, secondo la statistica egiziana,¹ dai paesi seguenti:

Importazioni in Egitto.

(Migliaia di lire)

PAESI DI PROVENIENZA	1897	1898	1899
Gran Bretagna	91 743	100 374	112 338
Turchia	50 315	44 114	42 592
Francia	31 264	27 143	26 962
Austria-Ungheria	19 633	19 343	19 059
Belgio	12 973	14 067	16 236
Possedimenti inglesi in Oriente	12 877	15 254	15 849
Italia	10 880	12 985	14 486
Russia	9 810	12 221	11 146
Germania	7 767	8 194	9 077
America	3 100	8 600	6 087
Altri paesi	24 535	23 636	16 897
<i>Totale</i>	<i>274 847</i>	<i>285 981</i>	<i>290 729</i>

L'Italia non partecipa dunque neppure col 5 per cento nel totale dei prodotti importati in Egitto.

Questa esiguità degli scambi nostri col più progredito tra i popoli africani non dipende da ostacoli doganali, poichè il dazio è quello mite di tutti i paesi ottomani dell'8 per cento sul valore. E neppure è cagionata da difetto di comunicazioni marittime. Anzi queste sono abbastanza frequenti. I principali porti dei due versanti nostri sono collegati da linee regolari con Alessandria, alla quale, com'è noto, mette capo quasi tutto il commercio estero dell'Egitto.²

¹ *Le Commerce extérieur*, pag. VI e *Bullettin mensuel*, pag. 4-5.

² Su 633 milioni di lire d'importazioni e d'esportazioni nel 1899, circa 650 spettano al porto di Alessandria.

Nel 1869 non v'erano che quattro linee regolari sovvenzionate tra i porti europei e l'Egitto: una italiana della *Società Adriatico-Orientale*, da Brindisi ad Alessandria, una inglese della *Peninsulare*, una francese delle *Messaggerie*, e una austriaca del *Lloyd*. In seguito le comunicazioni fra l'Italia e l'Egitto presero maggior estensione; ma Venezia per avere una linea di navigazione con Alessandria dovette dare, a proprio carico, una sovvenzione alla società *Adriatico-Orientale*. Genova, invece, la ebbe senza sovvenzione di sorta, per opera della compagnia Rubattino, la quale, nondimeno, riuscì a far buoni affari.

Oggidi, oltre ai vapori esteri, Genova ha tre linee nazionali che la collegano al grande porto egiziano: la Genova-Alessandria-Bombay, la Genova-Alessandria-Massaua e la Genova-Alessandria. Le prime due hanno una partenza ogni quattro settimane, la terza ogni due. I vapori delle tre linee toccano i porti di Napoli e Messina, e quelli delle due ultime anche Livorno, che per la prima è un approdo facoltativo.

Venezia, per non dire dei piroscafi del *Lloyd* austriaco, ha ora la linea quindicinale Venezia-Brindisi-Alessandria, con approdi ad Ancona, Bari e Brindisi. Con le nuove convenzioni marittime il viaggio è stato prolungato fino a Porto Said.

Il movimento di queste linee, tutte esercitate dalla società di *Navigazione Generale*, ebbe parte notevole nell'incremento marittimo, del porto di Alessandria; perchè, sebbene quello scalo non abbia più per il commercio l'importanza, che aveva prima che si tagliasse l'istmo egiziano, il movimento dei bastimenti vi è cresciuto di molto per la prossimità del canale. Infatti da una stazza complessiva in arrivo di 1 632 000 tonnellate di piroscafi e 108 000 di velieri, che aveva avuto nel 1890, il porto di Alessandria vide nel 1898 salire il suo movimento a un arrivo di 1524 vapori di 2 410 000 tonnellate e di 930 velieri di 150 000. Ora, la bandiera italiana nel 1890 aveva contribuito agli arrivi con 72 piroscafi di 71 000 tonnellate, nel 1898 invece ne offrì 142 di 277 000. Anche i velieri da una stazza complessiva di 4000 tonnellate salirono alle 7000. La nostra bandiera ha dunque quadruplicato il suo movimento in 8 anni, mentre quella francese si mantenne invariata, la britannica crebbe del 50 per cento, l'austro-ungarica del 75 e quella russa del 100 per cento. La bandiera italiana è la seconda tra quelle che frequentano il grande porto egiziano: prima è di gran lunga l'inglese, che da sola forma la metà della stazza complessiva.

Anche questa è una prova che le nostre comunicazioni marittime con l'Egitto sono sufficienti. Qualche miglioramento, però, bisogna portarvi ancora per renderle utili al commercio. E il farlo spetta alla Società esercente, la quale dovrebbe determinarsi a ribassare i noli, in modo da rendere più facile la concorrenza dei prodotti nostri con quelli esteri sui mercati egiziani. Una mitigazione delle tariffe farebbe crescere grandemente il nostro commercio in quel vasto paese, e in progresso di tempo aumenterebbe gli utili della stessa navigazione.

CAP. IX.

L'Oriente

SOMMARIO: L'Asia e l'Europa ravvicinate dal canale di Suez. — Progressi dei paesi orientali. — I commerci dell'Oriente. — Scambi con l'Italia prima e dopo dell'apertura del canale. — Esportazioni in Asia di articoli italiani sotto marca estera. — Deficienza di comunicazioni marittime col nostro paese. — Prodotti nostri che possono alimentare un'esportazione in Oriente. — Progressi delle industrie nell'Asia e futura concorrenza dei prodotti asiatici a quelli europei. — Agevolezze all'incremento industriale asiatico derivanti dalle basse merci e dalle condizioni monetarie. — Mancanza di colonie e stazioni commerciali italiane.

Attraverso il canale di Suez trecentocinquanta milioni di europei danno la mano a ottocento milioni di asiatici. I progressi della navigazione hanno avvicinato ancor più queste, che s'è convenuto di dire due parti distinte del mondo, forse per la diversità delle razze, non certo per notevoli differenze geologiche o geografiche, che non esistono. I due continenti sembrano, infatti, ora più che mai, un continente solo.

Questo ravvicinamento, questa maggiore intensità di relazioni hanno reso più rapido lo svolgimento dei paesi asiatici e hanno schiuso alla civiltà anche le estreme regioni dell'Oriente e della terra. L'importanza, a cui sono saliti quei paesi, è ormai tale che, con ragione anche maggiore di quella, pur grande, che aveva qualche anno fa Eliseo Reclus, noi possiamo oggi affermare con l'illustre geografo che l'Asia è un campo di battaglia, sul quale ben presto si dovranno impegnare conflitti decisivi per la storia del ge-

nere umano. Forse stanno per avverarsi le parole profetiche, pronunziate or sono trent'anni dal ministro americano Seward nel Senato di Washington, che l'Oceano Pacifico, le sue sponde, le sue isole, le vaste regioni bagnate da esso, saranno in avvenire il teatro principale degli avvenimenti del mondo.

I progressi dei paesi orientali in questi ultimi lustri sono veramente straordinari. In tutte le regioni asiatiche si sono compiute grandi linee ferroviarie, si diede un forte impulso a lavori pubblici d'ogni genere, si sono rese più attive le relazioni marittime con l'estero. Non è quindi meraviglia che il commercio tra l'Europa e l'Asia sia venuto aumentando in modo meraviglioso, e che l'antica madre del genere umano, un tempo soltanto fornitrice di derrate all'Europa, sia divenuta anche una forte consumatrice di merci europee, pur continuando a inviarci i suoi prodotti, anzi mandandocene in più larga copia.

Prima dell'apertura del canale, le esportazioni europee in Asia erano straordinariamente inferiori alle importazioni asiatiche in Europa.¹ Allora si poteva ripetere in modo assoluto il motto russo: Dall'Europa viene la civiltà, dall'Asia la ricchezza. Aperta la nuova via, e divenute con essa più facili, più frequenti e più regolari le comunicazioni, crebbero ancora i consumi dei prodotti asiatici in Europa, ma in misura anche maggiore quelli dei prodotti europei in Asia. Così il commercio tra l'Europa e l'Oriente, che al momento dell'apertura del canale saliva già ai tre miliardi e mezzo di franchi, ossia al doppio di quello che era dieci anni prima, oggi è per lo meno raddoppiato un'altra volta, e più crescerà in avvenire con lo svolgersi delle relazioni con la Cina e col Giappone. Già fin d'ora gli scambi con l'estero di quei due paesi ascendono a tre milioni di tonnellate di prodotti.

Di questo progresso nel commercio estero dell'Oriente risentì in qualche misura gli effetti anche l'Italia.

Le nostre statistiche commerciali non ci soccorrono adeguatamente per poter confrontare gli scambi tra l'Italia e i singoli paesi dell'Asia negli ultimi trent'anni, poichè fino al 1870 esse raccolsero il traffico delle varie regioni asiatiche sotto l'unica indicazione di "Indie orientali ed altri paesi dell'Asia". Dal 1871 al 1877 non s'è tenuta distinta neppure l'Asia intera, e fu compresa tra i "Paesi diversi". Così non è possibile di prendere nessuno di quei sette anni come termine di confronto, non solo per il traffico delle sin-

¹ V. LAMPERTICO, *Sulle conseguenze che si possono presagire ecc.*, cap. VII, "Atti Istituto Veneto", citati, pag. 698-696.

gole regioni asiatiche, ma neppure per quello complessivo di tutto il continente. Dopo il 1878 si tennero distinti gli scambi asiatici dagli altri; anzi furono divisi in tre rubriche: Turchia asiatica, Possedimenti inglesi, Cina e Giappone. Perciò possiamo confrontare i dati relativi agli ultimi anni prima dell'apertura del canale di Suez con quelli del 1878.

Il valore complessivo del nostro commercio di esportazione verso l'Asia, non tenendo conto del transito, fu, nel 1869, di 404 800 lire. Nel quinquennio precedente non era mai salito a 100 mila lire, e in media fu di 58 555. L'aumento del 1869 si dovette a una maggiore esportazione di corallo (383 000 lire) che era del resto l'unico commercio di qualche importanza. Poche migliaia di lire di tessuti di sete (14 300 lire) e di lavori di marmo (7 500) completano le esportazioni di quell'anno.

Nel 1878 le esportazioni italiane in Asia furono di quasi 14 milioni di lire, nella qual somma le destinazioni alla Turchia asiatica sono comprese per un milione e mezzo, e quelle alla Cina e al Giappone per quattrocentomila lire. Il resto è dovuto ad acquisti di prodotti italiani da parte dell'India inglese.

In seguito le nostre esportazioni verso l'Oriente sono aumentate, ma non quanto si poteva sperare, anzi negli ultimi tempi hanno segnato un regresso. Ecco i dati relativi agli ultimi tre anni, secondo la statistica italiana:

Esportazioni italiane in Asia.
(Milioni di lire)

PAESI DI DESTINAZIONE	1896	1897	1898
Nella Turchia asiatica . . .	3.6	7.4	4.8
Nei Possedimenti inglesi . .	25.5	18.8	20.
Nella Cina	0.9	1.1	1.3
Nel Giappone	0.5	0.8	1.2
Nelle altre contrade	0.2	0.5	0.5
<i>Totale</i>	30.7	28.6	27.8

Se si toglie la Turchia asiatica, della quale abbiamo parlato trattando del Levante, rimane per l'Asia orientale un'esportazione di 27 milioni di lire nel 1896, di 21 nel 1897 e di 23 nel 1898.

Il valore totale del commercio d'importazione in Italia dall'Asia, escluso il transito, fu nel 1869 di 2 145 000 lire. Però nel quin-

quennio precedente era stato molto incostante: 610 000 lire nel 1864, e 160 000, 107 000, 260 000, 6 729 000 negli anni successivi.

L'importazione principale — quasi si potrebbe dire la sola — consisteva nella semente di bachi da seta: nel 1868 essa fu di 6352 mila lire, nell'anno seguente di 1751 mila.

Nel 1869 si aggiunsero 341 lire di seta greggia, importazione quasi nulla nel quinquennio precedente. S'ebbero inoltre in quell'anno circa 47 mila lire di caffè, zucchero e altri coloniali (negli anni precedenti l'importazione dei coloniali fu alquanto più abbondante), 5 mila lire di pelli crude e mille di tessuti di seta.

Nel 1878 le importazioni dall'Asia in Italia salirono a 46 milioni. Tolti quasi 5 milioni provenienti dalla Turchia Asiatica, e poco più di mezzo milione di provenienze dalla Cina e dal Giappone, il rimanente, cioè la massima parte di queste importazioni (per 40 milioni e mezzo) ci veniva dalle Indie inglesi.

Nel 1896 le importazioni in Italia dall'Asia furono di 88 milioni di lire, di 87 nel 1897 e di 132 nel 1898, così ripartiti :

Importazioni in Italia dall'Asia.

(Milioni di lire)

PAESI DI PROVENIENZA	1896	1897	1898
Dalla Turchia asiatica . . .	3.9	5.4	6.3
Dai Possedimenti inglesi . .	66.7	59.	68.8
Dalla Cina	14.1	18.7	51.3
Dal Giappone	3.	3.1	4.1
Dalle altre contrade	0.2	0.6	1.3
<i>Totale</i>	87.9	86.8	131.8

Detratta l'Asia mediterranea, resta un'importazione da quella oceanica di 84 milioni di lire nel 1896, di 81 e mezzo nel 1897 e di 125 e mezzo nel 1898.

Il lieve ristagno nel commercio del 1897 è dovuto alle tristi condizioni sanitarie dell'India, che fecero diminuire notevolmente il traffico con quella vasta regione. Senza di ciò, l'anno 1897 avrebbe segnato parecchi milioni di aumento in confronto del 1896.

Nel 1898 l'importazione dall'Asia crebbe, ma non quanto sembrerebbero indicare i risultati delle statistiche. Infatti l'aumento di 45 milioni di lire è dovuto per tre quarte parti alla Cina, ed è principalmente l'effetto d'una rettificazione della nostra statistica.

Prima di quell'anno la seta cinese diretta all'Italia, approdando a Marsiglia, e quindi venendoci per la via della Francia, si dava come importazione francese. Dal 1898 s'è corretta questa inesattezza, assegnando alla seta cinese la sua origine vera. Così nel 1897 si registravano 44 milioni e mezzo di lire di seta greggia importata dalla Francia e 12 dalla Cina. Invece nel 1898 l'importazione francese di seta risultò di 7 milioni e quella dalla Cina di 45, pur essendo scemata l'importazione totale di quel prodotto nel nostro paese. Per il rimanente, l'aumento dell'importazione asiatica in Italia nel 1898 è dovuto a più larghi acquisti di iuta e pelli gregge, di cereali e semi oleosi nell'India inglese. Invece l'importazione dall'India del cotone greggio fu in notevole diminuzione.

Nel complesso i nostri scambi con l'Asia sono aumentati di molto nell'ultimo trentennio. Tuttavia, non ostante questi rimarchevoli progressi, dobbiamo ripetere per tutta l'Asia, quanto abbiamo detto della Turchia asiatica in particolare: che questo traffico è assai inferiore a quello che dovrebbe essere, considerato l'incremento grandissimo del commercio di quel continente. Lasciamo pure da parte l'Inghilterra la quale, se ha con l'Asia un commercio di oltre 2300 milioni di franchi, si trova anche in condizioni assolutamente eccezionali; ma gli Stati Uniti hanno scambi di 625 milioni di franchi, la Germania di 520, la Francia di 470: il traffico dell'Italia, invece, non giunge normalmente ai 120 milioni. E il commercio di transito dei prodotti asiatici diretti all'Europa centrale, e di quelli europei diretti in Asia, che, per la posizione geografica della nostra penisola, dovrebbe essere importantissimo, non arriva, come abbiamo veduto, neppure in questi ultimi anni, ai 30 milioni di lire. Anche qui dobbiamo principalmente attribuire questa scarsità di traffici alla mancanza di nostre linee di navigazione dirette.

È vero, però, che non possiamo affidarci assolutamente alle statistiche commerciali, e che la somma effettiva delle merci che si sono scambiate tra il nostro paese e l'Asia, sebbene sempre limitata, dev'essere alquanto superiore a quella indicata da esse, perchè spesso prodotti nostri vanno in Oriente, passando per altri paesi, dai quali sembrano provenire, come pure prodotti orientali vengono a noi per vie indirette.

Il compianto capitano Manfredo Camperio, in un rapporto del 25 novembre 1895 agli associati del Consorzio italiano per il commercio con l'Estremo Oriente, racconta d'aver veduto in India

parecchie merci nostre non provenienti dall'Italia, e d'aver accertato che venivano quasi tutte mandate in Oriente da case non italiane, perchè molti industriali del nostro paese vendono i loro prodotti sulle piazze di Amburgo, Londra, Marsiglia, e questi partono poi per l'India senza che resti loro neppure il nome del fabbricante italiano.

Questo fatto è confermato per il Siam dall'agente a Bangkok del Consorzio medesimo. Nella sua prima lettera da quella città, sul principio del 1898, egli scriveva che moltissimi prodotti venivano inviati in quel paese da porti esteri, e passavano come prodotti tedeschi, inglesi o francesi, ed erano venduti a prezzi più elevati dei nostri, ma erano italiani. Quando quel nostro compatriota fece conoscere gli stessi articoli nella loro fabbricazione originale, con marche italiane, offrendoli a prezzo più mite, gl'indigeni ne furono grandemente sorpresi, e i nostri prodotti furono subito molto apprezzati.¹

Questa spiacevole circostanza è un'altra prova della necessità di avere con i mari d'Oriente buone comunicazioni marittime nazionali. Invece sotto questo aspetto non abbiamo progredito. Vent'anni fa avevamo già quattro linee italiane per l'Egitto e l'Oriente: la Genova-Napoli-Alessandria (settimanale), la Genova-Bombay (mensile), la Genova-Calcutta (bimensile), e la Genova-Singapore (trimestrale). Presentemente abbiamo un viaggio ogni due settimane da Genova ad Alessandria d'Egitto, con prolungamento ogni quattro settimane da Alessandria d'Egitto a Massaua; uno settimanale Massaua-Assab-Aden; uno ogni quattro settimane Genova-Bombay; uno pure ogni quattro settimane Bombay-Singapore, con prolungamento libero da Singapore a Hong-Kong; un viaggio ogni due settimane da Venezia ad Alessandria e Porto Said in coincidenza con i piroscafi in partenza da Genova, diretti all'Oceano Indiano, e infine quattro viaggi diretti all'anno da Venezia a Bombay.

Sembra a prima vista che si abbia migliorato, ma in confronto dello svolgersi dei traffici delle altre nazioni e dell'importanza che hanno presa le marine straniere, si sta assai peggio ora che non vent'anni sono. Allora la nostra bandiera nei mari d'Oriente aveva un nome e oggi non ne ha alcuno, perchè non bastano a farglielo i rarissimi bastimenti delle nostre linee sovvenzionate.

¹ Sulle norme e sugli usi commerciali in vigore nei vari paesi orientali e sulle abitudini di quelle popolazioni riguardo ai consumi, si può vedere la pubblicazione del CAMPERIO, *Agenzie del Consorzio industriale italiano per il commercio nell'Estremo Oriente*; Milano, Hoepli, 1898. — V. pure: G. C. USIGLI, *L'Italia nell'Estremo Oriente*; Venezia, tip. della "Gazzetta", 1896.

Non parliamo poi della marina libera. Nei primi tempi dopo aperto il canale non mancavano i nostri vapori nei mari dell'India e della Cina, inviati specialmente dal *Lloyd* genovese, compagnia non sovvenzionata. Oggidì la nostra marina libera non si fa vedere quasi affatto al di là del canale. Neppure l'esempio dato da Nino Bixio col suo coraggioso viaggio di esplorazione nelle colonie olandesi, valse a scuotere i nostri connazionali e a persuaderli della necessità di dare alle relazioni commerciali e marittime con l'Oriente quell'importanza che meritano.

Eppure è chiaro che, con un più attivo movimento di navigazione, l'Italia potrebbe trovare in Asia assai più largo smercio di quello presente, per parecchi dei suoi prodotti, così agricoli come industriali. Tra i primi si possono indicare i vini, l'olio d'oliva, le frutta, gli ortaggi e i legumi in conserva, i formaggi, le carni suine preparate; generi questi che per la più parte non si potevano esportare in Oriente prima dell'apertura del canale, perchè nel lungo viaggio si guastavano. Il nostro paese potrebbe poi mandare in maggiore quantità in quelle lontane regioni: prodotti chimici, cementi e calce idrauliche (soltanto Hong-Kong ne riceve 300 mila barili all'anno), candele steariche, fiammiferi, profumerie, carta, cappelli di paglia, mobili e oggetti artistici, terraglie, conterie, lavori di vetro. Inoltre potremmo esportare in Oriente i nostri marmi, le nostre svariate acque minerali, e il sale, di cui vent'anni fa era attivissima l'esportazione da Trapani e da Cagliari per Calcutta sui vapori del *Lloyd* italiano, che poi al ritorno trasportavano cotone greggio, caffè e semi oleosi, con destinazione ai nostri porti o a Marsiglia. Largo consumo possono avere in Oriente anche i nostri prodotti tessili: le seterie, le maglierie di lana, le stoffe di iuta, e i filati e i tessuti di cotone, che ormai hanno dimostrato di saper sostenere la lotta con i concorrenti d'Europa. Di fronte a questi articoli tessili occidentali va ora sorgendo minacciosa la produzione indigena, specialmente per il cotone, ma per un certo tempo ancora si può contare sopra un rimarchevole consumo del prodotto europeo.

Del resto, anche in molte altre industrie dobbiamo aspettarci fra non troppi anni una vivace concorrenza sui mercati orientali, perchè per numerosi articoli, essi vanno mettendosi in grado non solo di provvedere al proprio bisogno, ma anche di pensare all'esportazione. Già nelle manifatture del cotone l'India e il Giappone hanno fatto progressi straordinari, e l'Inghilterra vide scemata l'esportazione delle sue fabbriche. Anche l'industria laniera ebbe

nel Giappone un notevole svolgimento, con la materia prima acquistata nell'Australia. Quell'intraprendente paese non ha trascurato neppure le industrie metallurgiche, e ricco com'è di carbone, in breve tempo istituì forni, fonderie e acciaierie. Tra non molti anni ne vedremo sorgere e fiorire anche nella Cina, così largamente provvista di ferro e di carbon fossile.

Le industrie d'ogni genere trovano in Oriente un'inesauribile ricchezza di materie prime, e sono agevolate dall'abbondanza e dallo straordinario buon mercato della mano d'opera. I bisogni dei popoli di razza gialla sono i più limitati. Poco riso e poco pesce bastano per l'alimentazione, pochi metri di cotonine per vestito, una stuoia sotto una capanna di legno è letto e mobilio sufficiente. Si comprende che in questo modo una mercede di 40 o 45 centesimi al giorno possa bastare, anzi le donne non ne ricevono più di 20 o 25. E con questa retribuzione lavorano dodici ore.

Invece in Oriente non è ancora abbondante il capitale indigeno, ma a portarvelo pensano, per ora, i popoli dell'Occidente che non sanno più come impiegare tutto quello che si trovano d'avere nei paesi loro.

Una circostanza che agevola grandemente la concorrenza della produzione orientale alla nostra sui mercati d'Oriente, e la renderebbe temibile anche sui mercati d'Europa, consiste nelle condizioni del cambio della moneta. L'argento, che ha così largo corso in Oriente, conserva in quelle regioni il suo valore nominale, mentre in Europa è assai deprezzato. Così l'industriale asiatico paga le spese d'impianto e quelle d'esercizio con una moneta che in Asia ha un valore assai più alto che in Europa, e quindi può, anche per questa ragione, fare prezzi inferiori a quelli che devono richiedere gli Europei. Quando poi l'Asia comincerà a mandare il suo eccesso di produzione sui mercati nostri, riceverà in compenso una moneta non deprezzata e guadagnerà largamente nel cambio.

Queste condizioni monetarie ci danneggiano anche sotto un altro aspetto, perchè, togliendoci di aumentare le nostre esportazioni oltre certi limiti, ci costringono a pagare i prodotti orientali, di cui abbiamo bisogno, con danaro anzichè con merci.

Se perdurassero circostanze tanto sfavorevoli, sarebbe resa quasi impossibile ogni concorrenza e ogni lotta: senonchè il progresso dei paesi orientali non può limitarsi alle industrie, esso procederà di pari passo anche nella finanza, e le relazioni monetarie, ora così disordi-

nate, verranno regolate anch'esse. Tuttavia l'abbondanza delle materie prime, e la mitezza dei salari basteranno ad agevolare la concorrenza asiatica anche sui mercati occidentali.

Un'altra ragione dell'inferiorità dei nostri scambi e della nostra navigazione nei mari d'Oriente ha origine dal fatto che in quelle regioni l'Italia manca di colonie, e anche di semplici stazioni commerciali sulla forma di quelle inglesi, nè vi avvia emigrazione.

Trentasette anni fa un uomo illustre, che, come abbiamo ricordato, s'era occupato, con tanta intelligenza e tanto amore, del taglio dell'istmo di Suez, il Paleocapa, affermava che gl'italiani avrebbero tratto grande vantaggio dal nuovo canale, ma perchè questo vantaggio fosse veramente così grande come lo si attendeva, conveniva procurarsi qualche stabilimento nell'Oceania, per esempio nell'isola di Giava, concedendo in compenso agli Olandesi la facoltà di fondarne uno sulle coste del Mediterraneo, in Liguria, nel golfo di Spezia, o in Sicilia, per metterli in condizione di collegare la navigazione orientale con le ferrovie che attraversano le Alpi, la Germania e l'Olanda.¹

Ma se questo voto del grande scienziato non può essere appagato facilmente, o se non è opportuno offrire, per ottenerne il soddisfacimento, un compenso adeguato, se, inoltre, le condizioni politiche dell'Estremo Oriente sono così mutate che quel desiderio possa trovare soddisfazione in altro modo in un non lontano avvenire, converrebbe intanto non disinteressarsi almeno dei cittadini italiani residenti nelle varie città d'Oriente, e adoperarsi con ogni possa per infondere in essi nuova vita e fiducia in sè stessi e nel proprio paese. A questo nobilissimo fine dovrebbero attendere più attivamente i nostri consoli, e sarebbe ufficio in tutto convenevole alla dignità di cui sono investiti, e a quella della patria.

¹ *Lettere di Pietro Paleocapa a Fedele Lampertico*; Vicenza, tip. Fabris, 1892, pag. 58.

CAP. X.

L'India e le regioni dell'Oceano Indiano

SOMMARIO: Il canale di Suez e l'India. — La navigazione e il commercio con l'India attraverso il canale. — Incremento del commercio estero dell'India. — Progressi del paese. — Sue principali importazioni ed esportazioni. — Le relazioni commerciali dell'India con la Gran Bretagna. — I suoi traffici con l'Italia, secondo la statistica italiana e secondo quella indiana. — Poca importanza dell'esportazione italiana in India in confronto della vastità del mercato indiano. — Insufficienza delle nostre comunicazioni marittime con l'India e necessità di migliorarle e di estenderle. — Le regioni prossime all'India: l'Arabia, la Persia, gli Stabilimenti dello Stretto, il Siam, l'Indocina, le Indie Olandesi, le isole Filippine: loro condizioni economiche e loro scambi.

La prima veramente notevole regione d'Oriente, che si presenta dopo passato il canale di Suez, è l'India.

Vasta come due quinti dell'Europa, con una popolazione che va avvicinandosi ai 300 milioni d'abitanti, posta tra l'Africa orientale, l'estrema Asia e l'Oceania, ossia in una delle posizioni più favorevoli del mondo, era evidente che il canale di Suez avrebbe principalmente giovato ai traffici suoi.

Infatti le relazioni tra l'India e l'Europa vennero subito compiute quasi esclusivamente per la via del canale, abbandonando quella del Capo. Così il movimento della nuova strada fu alimentato largamente, fin da principio, dai traffici col grande possedimento britannico, e dallo svolgimento crescente di questi traffici ebbe incremento. Del commercio marittimo dell'India inglese, ben il 70.24

per cento nell'esercizio 1896-97,¹ (l'ultimo per il quale abbiamo dati ufficiali distinti), passò per il canale. Delle importazioni, che in gran parte sono di merci europee, l'85.50 per cento transitò per la stessa via. Buona parte delle esportazioni indiane è diretta a paesi asiatici sull'Oceano Indiano o sul Pacifico, e a paesi americani del Pacifico o australiani, e quindi non passa per Suez, tuttavia il 60.17 per cento dell'intera esportazione dall'India transitò per il canale.²

Anche il movimento della navigazione totale a vapore, che si compie per il canale, bilancia quella che avviene per altre vie. I piroscafi entrati nei porti indiani con provenienza dal canale di Suez, o uscite con destinazione al canale stesso, furono 1714 di 3 815 000 tonnellate nel 1894-95, mentre quelli entrati o usciti per altre vie furono 2658 di 2 998 000 tonnellate; nel 1895-96 i vapori che presero la via di Suez, ed entrarono nei porti indiani o ne uscirono, furono 1618 di 3 724 000 tonnellate, quelli che, per entrare nei porti medesimi o uscendone presero altre vie furono 2778 di 3 256 000 tonnellate; nel 1896-1897 per la via di Suez passarono 1430 bastimenti, diretti ai porti dell'India o provenienti da essi, d'una stazza di 3 378 600 tonnellate, e 2760 navi di 3 252 000 tonnellate, con la stessa direzione o provenienza tennero altre vie; nel 1897-98, infine, presero la via di Suez 1336 bastimenti di 3 244 500 tonnellate e seguirono altre vie 2809 bastimenti di 3 316 800 tonnellate.

Distinguendo i piroscafi entrati da quelli usciti, troviamo che nel 1896-97 quelli che entrarono nei porti indiani, passando per il canale, furono 643 di 1 554 700 tonnellate; quelli di tutte le altre provenienze 1471 di 1 796 700 tonnellate; i vapori usciti per la via di Suez furono 787 di 1 824 300 tonnellate, e quelli per altre vie 1289 di 1 455 900 tonnellate.³

Nel 1897-98 i vapori entrati nei porti dell'India, con provenienza dal canale, furono 578 di 1 454 300 tonnellate, quelli delle altre provenienze 1501 di 1 842 100 tonnellate; i vapori usciti con direzione al canale furono 758 di 1 790 200 tonnellate, e quelli per altre destinazioni 1308 di 1 474 700 tonnellate.⁴

¹ L'anno fiscale indiano va dal 1° aprile al 31 marzo.

² *Tables relating to the foreign sea-borne trade of British India for the five years 1892-93 to 1896-97*; London, 1898, pag. 4.

³ *Tables*, ecc., pag. 96.

⁴ *Review and Tables relating to the trade of British India for the five years 1893-94 to 1897-98*; London, 1898, *Tables*, pag. 95.

Questi dati provano che va aumentando nei porti indiani il movimento della navigazione con gli altri paesi d'Oriente: naturale conseguenza dei crescenti progressi di quei paesi.

Per il 1897-98 non fu ancora pubblicata la distinzione dei vapori entrati o usciti per la via di Suez. In quell'esercizio i vapori entrati da ogni provenienza, insieme sommati, furono 2079 di 3 296 000 tonnellate, quelli usciti 2066 di 3 265 000 tonnellate.

Nei commerci con l'India l'interesse predominante è del vapore. La vela negli ultimi anni non ebbe che il 15 per cento in media del tonnelloaggio complessivo di stazza dei porti indiani. Essa serve principalmente al traffico locale; ed è superfluo ricordare che non passa per il canale di Suez. I velieri entrati da ogni provenienza furono 2896 di 621 000 tonnellate nel 1897-98. Negli esercizi precedenti il tonnelloaggio dei velieri in arrivo fu rispettivamente di 711 000, 623 000 e 533 000 tonnellate. Dati press'a poco eguali si riscontrano per i velieri nelle partenze.¹

In complesso la navigazione a vapore dell'India fu nell'esercizio 1897-98 un poco inferiore a quella degli anni precedenti. Il movimento si risentì dell'epidemia che, cominciata nel settembre 1896, giunse al colmo della violenza negli ultimi mesi di quell'anno e nei primi del 1897, ma continuò peraltro a infierire fino all'agosto del 1898.

Nel 1898 gli scambi tra l'India e l'Europa attraverso il canale occuparono un numero notevolissimo di bastimenti per una stazza di 4 686 000 tonnellate, cioè il 50.7 per cento del movimento complessivo del canale. In passato questa proporzione era anche maggiore, sebbene il movimento assoluto tra l'India e l'Europa fosse inferiore a quello del 1898. Ma nuovi paesi orientali usarono nel frattempo del canale più largamente di prima.

Lo svolgimento del commercio estero dell'India fu veramente meraviglioso. A farlo continuamente progredire giovarono i grandi lavori, che hanno trasformato quella vasta regione: strade comuni e ferrate, linee telegrafiche, un sistema completo di canali per la navigazione e per l'irrigazione; lavori che richiesero spese enormi, ma produssero anche vantaggi straordinari. Crebbe specialmente l'esportazione, che è diventata grandissima. Com'è noto, l'India ha assai più cose da vendere che da comprare, ed è ormai in ordine d'importanza, il sesto paese esportatore del mondo. Tutta-
via anche le importazioni nell'ultimo ventennio sono raddoppiate.

Così da poche diecine di milioni di franchi al principio del se-

¹ *Review and Tables, ecc.; Review, pag. 4.*

colo, il commercio estero di quella popolosa regione salì, poco dopo il 1850, a mezzo miliardo, nel 1860 era di 820 milioni, quando si aprì il canale d'un miliardo e cento milioni, ed ora ha raggiunto i 3 miliardi di franchi. Le esportazioni superano le importazioni di mezzo miliardo e qualche anno anche più, e questa somma vien presa dalla Gran Bretagna come corrispettivo delle spese di amministrazione e degl'interessi di capitali, poichè il grande impero asiatico non costa un soldo all'Inghilterra, che si rimborsa scrupolosamente d'ogni spesa.

Nè il movimento commerciale dell'India è ancora giunto al suo massimo grado, perchè quella vasta regione è in continuo progresso. La sua produzione agricola va sempre crescendo per i nuovi terreni che vi si bonificano, e anche per miglioramenti delle comunicazioni. Oltre a un grande numero di canali, si sono costruite molte strade rotabili. Sotto il regime dei principi indigeni non ne esistevano affatto; ora ve ne sono per 250 000 chilometri. Anche le strade ferrate ebbero uno sviluppo non disprezzabile, sebbene avrebbe potuto essere anche maggiore. All'atto dell'apertura del canale, l'India possedeva meno di 7000 chilometri di ferrovie e nel 1871 un po' meno di 12000; nel 1891 se ne contavano 28000, e ora sono oltre 35000. Le linee telegrafiche hanno uno sviluppo di più che 80000 chilometri.

A un grande progresso agricolo si unisce nell'India anche un notevole progresso industriale, e lo svolgimento rimarchevole, che vanno prendendo le manifatture, scemerà l'importazione di alcuni prodotti esteri, compresi quelli britannici. Ma ciò non porterà diminuzione nel movimento commerciale dell'India con l'estero, perchè il difetto di alcune importazioni sarà di certo compensato dall'importazione d'altri generi, e cresceranno poi le esportazioni.

Nel 1897-1898 i prodotti, che alimentarono principalmente le importazioni nell'India da tutto il mondo, furono, per ordine d'importanza, i seguenti: filati e tessuti di cotone, materiali e macchine per ferrovie e altri articoli di ferro e acciaio, zucchero, petrolio, prodotti chimici, seterie, vini e liquori e generi alimentari. Però l'importazione dei filati e tessuti di cotone è in diminuzione continua, sostituita com'è dalla produzione indigena.

Le principali esportazioni dall'India furono le seguenti, disposte secondo la loro importanza: cereali (specialmente riso), iuta e cotone greggi, semi, pelli e cuoi, filati e tessuti di cotone, thè, oppio, lavori di iuta, indaco, caffè (di Ceylan), lana greggia, legnami, gomma lacca. È scemata negli ultimi tempi l'esportazione del grano e del cotone greggio, a causa delle disastrose con-

dizioni del paese e degli scarsi raccolti; è cresciuta invece quella della iuta e dei filati e tessuti di cotone.

Il cotone indiano non veniva quasi affatto in Europa prima dell'apertura del canale, ed era prodotto in misura relativamente scarsa. La nuova via favorì la coltivazione di quella pianta nell'India, e l'esportazione nel nostro continente, e così ci emancipò dal bisogno di servirci esclusivamente della produzione americana. Nel tempo stesso rese possibile l'incremento in India delle industrie tessili, in modo da emancipare a sua volta quel paese dai prodotti europei.

La parte maggiore del commercio estero dell'India viene compiuta dai porti e dalla marina britannica. I bastimenti entrati nel 1897-98 per operazioni di commercio nei porti indiani o uscite, si suddividono così: Da e per l'Inghilterra 29.3 per cento, da e per altri possedimenti inglesi 38.8 per cento, da e per contrade estere 31.9. Ora non solo gli scambi indiani con la Gran Bretagna e con le sue numerose colonie, ma anche una parte di quelli con le altre contrade venne compiuto dalla marina britannica, la cui bandiera contava, nel 1897-98, il 79.8 per cento dei bastimenti che fanno il commercio estero dell'India; mentre le altre bandiere straniere tutte insieme giungevano appena al 14.6, il 3,6 era dovuto alla bandiera anglo-indiana, e il 2 per cento restante ai velieri indigeni.¹

Così, se dopo aperto il canale di Suez la Gran Bretagna non è più, come prima, la sola dominatrice del mercato orientale, nè l'unica approvvigionatrice, per i prodotti dell'India, del mercato europeo, resta sempre il massimo emporio del commercio tra l'Occidente e l'Oriente, e anche dopo il taglio dell'istmo egiziano, che pareva dovesse giovare più ad altre nazioni che ad essa, concentra in sé la massima e miglior parte del commercio dell'India.

Se l'aumento del traffico indiano si fece sentire principalmente negli scambi con la Gran Bretagna, esso produsse buoni effetti anche nel commercio con l'Italia.

Le importazioni in Italia che nel 1867, secondo la nostra statistica, erano di 400 mila lire,² nel 1869 di 3 milioni e mezzo e nel 1870 di 4 — non dalla sola India, ma da tutta l'Asia, perchè in quegli anni non si registrarono separatamente i dati relativi all'uno o all'altro paese asiatico — salirono, per l'India soltanto, nel 1878 a

¹ *Review and Tables*, ecc.; *Review*, pag. 67. — Il naviglio mercantile dell'India non è mai stato importante. Anche adesso è di sole 68000 tonnellate di stazza tra vapori e velieri.

² Nel 1868 s'ebbe un'acquisto eccezionale di semente di bachi da seta, che fece salire le importazioni dell'Asia a 18 milioni di lire. Il 1868 non è quindi un anno da prendere come termine di confronto; del resto il seme di bachi non poteva venire dall'India, se non indirettamente, essendo, com'è noto, prodotto cinese e giapponese.

40 milioni e mezzo, a 67 nel 1896, a 59 nel 1897, e a 69 nel 1898.¹

Assai minori furono le esportazioni, sebbene anch'esse siano di molto aumentate. Dalle 200 mila lire, presentate dalle nostre statistiche nel 1868, e dalle 800 mila del 1869 e del 1870, per tutta l'Asia, si salì nel 1878 a quasi 12 milioni per la sola India, nel 1896 a 25 milioni e mezzo, nel 1897 a 19, e a 20 nel 1898. La diminuzione negli ultimi due anni è dovuta principalmente alla carestia e alla peste che inferirono nel possedimento inglese.

Le importazioni dall'India consistevano negli anni precedenti all'apertura del canale in cotone greggio e pelli. Negli ultimi anni esse concernevano numerosi prodotti, dei quali diamo l'elenco e indichiamo il valore:

Principali importazioni indiane in Italia (secondo le statistiche ital.).
(Migliaia di lire)

PRODOTTI	1896	1897	1898
Caffè	95	125	116
Cannella	61	115	103
Pepe e pimento	255	364	381
Gomme e resine	123	139	129
Gambier	398	372	262
Indaco	2 219	1 324	1 608
Canapa greggia	870	7	2
Iuta greggia	6 208	5 927	6 022
Sacchi di iuta	384	343	655
Cotone greggio	31 094	27 298	21 060
Cordami di sparto, tiglio e simili	40	174	127
Seta tratta greggia	1 066	1 013	—
Pelli crude	6 114	5 420	7 729
Rottami di ferro, ghisa e acciaio	432	139	133
Stagno in pani e rottami	1 589	1 327	2 164
Grano	1 532	—	11 104
Fecole	910	896	876
Semi di ricino	1 159	1 021	1 101
Semi di lino, colza e ravizzone	6 833	5 471	7 525
Semi di sesamo e arachide	2 945	2 969	5 282
Semi non oleosi	1 081	1 875	988
Panelli di noce e d'altre materie	162	94	63
Corallo lavorato	146	137	177
Avorio, madreperla e tartaruga greggi	152	55	192
Gomma elastica e guttaperca greggia	70	—	197
Altri prodotti	729	2 408	732
<i>Totale</i>	66 667	59 013	68 828

¹ V. il *Movimento commerciale* del Regno d'Italia per i singoli anni indicati.

Le esportazioni italiane nell'India prima che si aprisse il canale erano composte quasi esclusivamente di corallo lavorato per circa un milione di lire. Nei primi tempi dopo inaugurata la nuova via, l'Italia esportava in India: paste e conserve alimentari, altri commestibili, frutta secche, olio d'oliva, liquori, zucchero, oggetti di vestiario, acque minerali.¹ Negli ultimi anni non mancano altri prodotti abbastanza importanti, come risulta dal prospetto seguente, formato con i dati della statistica italiana:

Principali esportazioni italiane nell'India
(secondo le statistiche italiane)

(Migliaia di lire)

PRODOTTI	1896	1897	1898
Vini	59	69	139
Saponi	51	113	123
Colori	16	26	21
Filati e tessuti di cotone	532	531	898
Cascami di seta filati.	3 026	2 403	1 544
Tessuti di seta	434	298	270
Gioielli d'oro	195	—	—
Lavori di marmo e alabastro	145	345	249
Zolfo	79	97	155
Conterie	954	913	802
Farina di grano	—	116	9
Corallo greggio	745	18	149
Corallo lavorato, non montato	17 507	11 932	14 180
Corallo montato, ma non in oro.	687	—	—
Mercerie.	80	104	120
Cappelli di feltro	57	114	142
Altri prodotti.	992	1 714	1 201
<i>Totale</i>	25 509	18 793	20 002

I dati offerti dalle nostre statistiche sono alquanto diversi da quelli delle statistiche indiane. L'anno fiscale indiano non concorda col nostro anno commerciale, e quindi un confronto tra le due statistiche per un solo esercizio non si potrebbe istituire. Ma prendendone una serie, ci si avvede subito che la differenza dei risultati non proviene soltanto dalla diversità del periodo di tempo esaminato. Sono differenze che s'incontrano sempre nei con-

¹ Rapporto del sig. F. de Goyzueta, viceconsole italiano a Suez, sul transito per il canale nel 1873; nel "Bollettino Consolare", del marzo 1874, pag. 427.

fronti tra i dati offerti dai vari paesi. Ci sembra opportuno di fermarvi un poco l'attenzione, per quanto riguarda l'India. Avendo citata la statistica italiana per gli anni 1896-97-98, offriamo i dati della statistica indiana per i due esercizi compresi in quel triennio: serviranno almeno per un confronto approssimativo.

Premettiamo i risultati complessivi per l'ultimo quinquennio. Le importazioni in Italia dall'India britannica, secondo le statistiche indiane,¹ furono di 59 milioni di lire italiane nel 1893-94, di 49 nel 1894-95, di 52 nel 1895-96, di 51 nel 1896-97, e di 45 nel 1897-98. Dunque nei cinque esercizi 1893-98, secondo la statistica indiana, noi abbiamo ricevuto dall'India 256 milioni di lire di prodotti, mentre, secondo l'italiana, nei cinque anni press'a poco corrispondenti (1893-97) avremmo importate merci indiane per 330 milioni.

Principali importazioni indiane in Italia
(secondo le statistiche indiane)²

(Migliaia di lire)

PRODOTTI	1896-97	1897-98
Cotone greggio.	26 838	18 693
Indaco.	1 780	1 025
Pelli	4 647	7 034
Luta greggia	5 672	6 185
Semi	9 417	9 029
Cereali.	383	1 072

Le esportazioni dell'Italia nell'India, secondo la statistica indiana,³ furono di 7 milioni e mezzo di lire italiane nel 1893-94, di 6 nel 1894-95, di 7 nel 1895-96, di quasi 8 nel 1896-97 e un po' più che 8 nel 1897-98, cioè in tutto 36 milioni di lire, mentre la statistica italiana nel quinquennio 1893-1897 ne presenta 92.

¹ *Review and Tables*, ecc.; *Review*, pag. 50. Le pubblicazioni ufficiali indiane danno i valori in rupie; per facilitare i confronti, le abbiamo tradotte in lire nostre. Avvertiamo che il valore nominale della rupia è di franchi 2,33; esso però oscilla continuamente, secondo il prezzo dell'argento, e quindi ora è rinvilito di molto. Per il periodo d'anni da noi esaminato, abbiamo computata la rupia a lire 1,65, che è la media del corso in quegli anni, come risulta dal rapporto del R. Console a Calcutta sul commercio italo-indiano nei due anni 1896-1897 e 1897-98, pubblicato nel "Bollettino di notizie commerciali", 1898, pag. 809-810.

² *Review and Tables*, *ib.*

³ *Id.*, *ib.*

Principali esportazioni italiane nell' India
(secondo le statistiche indiane)¹

(Migliaia di lire)

PRODOTTI	1896-97	1897-98
Corallo	1 069	95
Filati e tessuti di cotone.	761	1 335
Colori d'anilina	859	1 367
Vetriere e conterie	610	469
Filati e tessuti di seta	2 215	1 541

Il confronto complessivo tra le due statistiche dimostra che quella italiana presenta un maggior movimento d'importazione dall'India, e ancor più eleva le esportazioni in quel paese. Qualche volta è la statistica indiana che pecca per difetto, non la nostra per eccesso. Per esempio le conterie, prodotto speciale di Venezia, secondo il computo nostro sono esportate in India per circa un milione di lire. Invece la statistica indiana le dà come provenienti si può dire, da tutti i paesi (Inghilterra, Germania, Austria-Ungheria, ecc.), fuorchè dall'Italia, alla quale assegna soltanto 47 000 lire di esportazione. Senza dubbio la statistica indiana erra, forse tratta in inganno dal fatto che le nostre conterie entrano nell'India su piroscafi di bandiera non italiana.

Maggiori inesattezze producono nelle due statistiche le perturbazioni cagionate da un calcolo non esatto del commercio di transito. Così nel computo delle importazioni in Italia, secondo la statistica indiana è insito un errore, e lo si rileva dalla pubblicazione stessa, perchè si comprendono anche prodotti che non provengono dal possedimento britannico, bensì da altri paesi, che ce li mandano per la via dell'India. Questi prodotti asciesero nel 1896-97 a circa 700 mila lire italiane e nel 1897-98 a più di 400 mila, e consistono per la maggior parte in metalli. Anche nelle nostre esportazioni le statistiche indiane mettono spesso in conto del commercio italiano non poche merci estere, che traversano l'Italia con destinazione all'India. Per esempio i colori, che dalla Germania e dalla Svizzera, vanno in India passando per l'Italia, sono computati tra le esportazioni italiane.

Il primo di questi due inconvenienti è comune anche alle no-

¹ *Id., Ib.*

stre statistiche, le quali, danno talora come proveniente dall'India qualche prodotto che ci viene da altri paesi dell'Asia. La comunanza dello sbaglio fa sì che sia relativamente piccolo il divario tra le pubblicazioni dei due paesi per quanto riguarda l'importazione indiana in Italia.

— Assai maggiore è la differenza nelle nostre esportazioni. Sebbene la statistica indiana ne esageri qualcuna, la statistica nostra le allarga assai più, registrando come dirette all'India merci, che sono consumate in altre regioni dell'Asia, forse perchè erano state caricate sui piroscafi della nostra linea delle Indie. Anche questo è in gran parte un effetto della mancanza di linee di navigazione nazionali e dirette con i paesi oltre il Gange.

Non ostante le discordanze delle due statistiche, una cosa risulta chiara, ed era ben naturale del resto, che il canale ha aumentato grandemente i nostri traffici con l'India. Anzi possiamo dirli traffici che l'apertura del canale iniziò, e poi si vennero svolgendo a mano a mano. Specialmente negli ultimi anni i nostri scambi con la grande colonia britannica hanno avuto un notevole incremento; e se nel 1897 scemarono alquanto in confronto dell'anno precedente, per effetto delle tristi condizioni di quella regione, nel 1898 le condizioni sono subito migliorate. Questo buon risultato è dovuto, in parte, all'azione del Consorzio italiano per l'esportazione nell'Estremo Oriente, che, qualche anno fa, ha istituita in Bombay un'agenzia commerciale.

Le due statistiche sono concordi del pari nell'accertare che le principali importazioni in Italia dall'India inglese consistono in cotone greggio, semi oleosi, iuta greggia e pelli crude, come le principali esportazioni dall'Italia nell'India si compongono di corallo, inviatovi da Brindisi, di filati e tessuti di seta e di cotone mandati dal porto di Genova, e di conterie provenienti da Venezia.

È evidente, però, che la nostra esportazione in India è tuttora assai scarsa. Nelle statistiche indiane l'Italia viene quattordicesima in ordine d'importanza tra i vari paesi, che mandano i loro prodotti nel possedimento inglese, e non ha che il mezzo per cento del complesso di quelle esportazioni. Anche nelle importazioni dall'India l'Italia viene la decima col 3 e mezzo per cento del totale.

Non v'è dubbio che il nostro paese potrebbe avviare sul vastissimo mercato indiano una esportazione assai più notevole di quella che vi ha mandata finora, se gl'italiani sapessero trarre maggior profitto dalle vive simpatie da cui sono accompagnati nella colo-

nia. Vi sono mercanzie che noi dovremmo inviare nell'India largamente, a preferenza d'ogni altra nazione esportatrice, perchè sono proprie della produzione italiana, e invece parecchi paesi ne mandano più di noi. Oltre ai prodotti nostri che già hanno in India un traffico sufficientemente avviato, si potrebbe accrescere notevolmente o iniziare lo smercio di quelli che seguono: acque minerali, liquori, olio d'oliva, zucchero, fiammiferi, profumerie, cordami, tessuti di lana, carta, calzature, cementi, laterizi, bottiglie, maioliche e terraglie, paste alimentari, amido, frutta, legumi e ortaggi, burro, formaggio, conserve alimentari, candele steariche, bottoni e berretti.¹

Questi articoli potrebbero trovare fortuna nell'India, e il momento di accreditarne l'esportazione sarebbe ora favorevole, perchè i prodotti italiani sono bene accettati colà, e le stesse disposizioni legislative ne incoraggiano l'onesto commercio, con l'impedire che siano venduti come generi inglesi o tedeschi.

Infatti, secondo una legge del 1893, tutte le merci devono portare l'indicazione della loro origine, e perciò le merci italiane devono essere spedite con la scritta: "made in Italy", tanto all'esterno delle casse, quanto nei singoli pacchi o recipienti. Questa prescrizione venne introdotta a richiesta dei commercianti inglesi, i quali speravano di averne vantaggio. Invece è accaduto il contrario, e gl'indiani, fors'anche come protesta, mostrano di preferire le merci estere, talchè i giornali commerciali inglesi chiedono ora che quell'obbligo venga tolto. Esso però ha dimostrato che il "made in Italy" ottiene favore, e che è ricercato dagli indiani più del "made in England", e del "made in Germany".²

Queste simpatie verso di noi e dei nostri prodotti ci rendono più facile di estendere maggiormente le nostre relazioni con l'India, considerato lo sviluppo che hanno avuto nel nostro paese parecchie industrie, e profittando del fatto che nell'India i dazi d'importazione sono lievissimi, perchè in generale non oltrepassano il 5 per cento, (tranne per i vini e i liquori), e qualche volta sono ancora più bassi.

Convorrà, però, tener conto, più di quanto si sia fatto finora, delle condizioni speciali del mercato, delle sue esigenze e degli usi

¹ V. *Relazione sul commercio dell'Italia coll'India*, pubblicata per cura della Società per le strade ferrate della rete Adriatica; Bologna, Civelli, 1896, pag. 35-56.

² M. CAMPERIO, *Agenzie del Consorzio industriale italiano per il commercio col- l'Estremo Oriente*; Milano, Hoepli, 1898, pag. 32-33.

commerciali del paese. I consumatori sono quasi tutti indigeni: quindi i prodotti, oltre che conformarsi ai loro costumi, devono essere a buon mercato, trattandosi in gran parte di una popolazione molto povera.

Sarebbe utile anche d'istituire, almeno a Bombay e a Calcutta, una mostra campionaria di merci italiane, come da parecchi anni si è consigliato di fare per quelle due città e per gli altri maggiori porti indiani.¹

Ad accrescere i nostri commerci con l'India giovò senza dubbio la linea di navigazione che da lunghi anni abbiamo con quel possedimento. Anzi l'aumento di scambi, che si ebbe dopo aperto il canale, venne attribuito esclusivamente alla linea sovvenzionata, stabilita dal Rubattino dopo inaugurata la nuova via. E in verità prima di allora il commercio con le Indie era, come abbiamo visto, quasi del tutto nullo.²

Altri però pensarono che l'incremento dei traffici fosse soltanto apparente, e dipendesse dal fatto che molte merci, prima imbarcate su piroscafi esteri, e quindi riguardate come non italiane, poi furono trasportate da vapori nazionali, e quindi vennero attribuite alla nostra esportazione.³ E questo in parte è vero, ma non v'è dubbio che l'istituzione d'una linea nostra contribuì anche ad aumentare i traffici tra i due paesi.

Tuttavia le relazioni marittime con bandiera nazionale fra l'Italia e la grande colonia britannica sono ben lontane dall'essere quali si devono desiderare. E lo dimostra il fatto che i prodotti scambiati tra l'Italia e l'India vengono trasportati soltanto per un terzo dalla bandiera italiana, e per il resto quasi interamente da quella inglese⁴.

I bastimenti con bandiera italiana entrati nei porti indiani o usciti da essi furono 59 nel 1895-96 con 115 000 tonnellate di

¹ La proposta fu raccomandata anche dal prof. ANGELO DE GUBERNATIS, nella relazione presentata nel 1886 al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio sui mezzi più atti per svolgere le relazioni commerciali fra l'Italia e l'India e procurare in quella vasta regione lo smercio dei prodotti italiani. (V. "Bollettino della Società geografica italiana", 1886, pag. 415-416).

² *Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile* (1881-1882), vol. VII, pag. 393.

³ C. SUPINO, *La navigazione dal punto di vista economico*, nella "Rivista marittima", di febbraio, marzo, maggio e giugno 1890; v. fasc. di giugno, pag. 409-410.

⁴ V. i quadri sul movimento commerciale dell'Italia con l'estero nel *Movimento della navigazione* del 1898, tra le pagine 440 e 441 del volume. Le merci scambiate fra l'Italia e l'India furono nel 1898 circa 160 000 tonnellate. Di esse poco meno di 100 mila sono state trasportate da bastimenti britannici. Perchè si attribuisca a questi dati un giusto valore, notiamo che, ai trasporti compiuti dalla bandiera inglese, la linea della *Peninsulare* Venezia-Bombay ha contribuito con 9 mila tonnellate di prodotti soltanto.

stazza, 54 nel 1896-97 con 97 000 tonnellate e 53 nel 1897-98 con tonnellate 107 000.¹ Quasi tutti questi bastimenti venivano dall'Italia o vi andavano direttamente. Sono ben pochi 50 bastimenti di cento mila tonnellate di stazza in confronto di 1200 d'altre nazioni (esclusa la Gran Bretagna) con una stazza di più che un milione e cento mila, e di quasi 6000 inglesi di sei milioni e mezzo di tonnellate.²

Riguardo alle nostre relazioni marittime con l'India è poi da notare questo fatto: che esse giovano alla costa orientale d'Italia e a quella orientale della penisola indiana; le coste occidentali dei due paesi sono trascurate quasi del tutto. Del resto, se Genova, oltre ai bastimenti delle linee regolari di compagnie estere e ai viaggi liberi di vapori inglesi e tedeschi, ha la sua linea che la collega con Bombay toccando Napoli e Messina, bisogna ricordare che essa è soltanto mensile. Venezia poi ha soltanto quattro viaggi all'anno diretti, per il resto deve usare della linea che parte da Genova e di quella del *Lloyd* austriaco.

Ad ogni modo Colombo e Calcutta non sono visitate regolarmente dai vapori nostri. La linea Bombay-Singapore ha a Colombo soltanto un approdo facoltativo, e non giova al commercio nazionale, non essendo in coincidenza con quella da Genova a Bombay. Eppure Colombo è scalo di tale importanza, che meriterebbe miglior trattamento. A quel porto, il principale di quel paradiso che è l'isola di Ceylan, approdano i piroscafi delle linee di navigazione per la Cina, il Giappone e l'Australia, e noi pure vi mandiamo, come possiamo, vini, liquori, agrumi e conserve alimentari.

Anche le nostre relazioni commerciali con Calcutta sono andate crescendo negli ultimi anni. Ne approfittarono i vapori del *Lloyd* austriaco, caricando prodotti per Ancona e per Venezia. Anzi pare che quella Società voglia ora destinare a questi scambi tre vapori al mese, anzichè due. Per Genova, invece, non si hanno se non tre o quattro piroscafi all'anno, che prendano merci da Calcutta. Bene inteso che questi vapori partono quando si sono assicurato il carico totale, e non a date prestabilite. Soltanto Napoli è toccato dai vapori della linea Londra-Calcutta della *British India*. Non si può dire quale nocumento rechino relazioni così scarse e incerte ai nostri traffici col grande porto indiano. Finchè durano queste condizioni, essi non potranno di certo avere uno sviluppo maggiore.

¹ *Review and Tables*, ecc.; *Review*, pag. 68.

² *Id.*, pag. 67-68.

Eppure una linea di navigazione fra Genova e Calcutta, anche, per ora, con viaggi bimestrali, riuscirebbe, secondo ogni probabilità, proficua all'intraprendente armatore che la istituisse, perchè potrebbe raccogliere larga messe di traffici così dalla parte dell'India, come da quella dell'Italia. Il solo trasporto della iuta, della quale Calcutta è l'emporio, costringe ora le manifatture nazionali di quel tessile a noleggiare parecchi piroscafi ogni anno.

Più facile che l'istituzione d'un servizio speciale dall'Italia a Calcutta, come lo propugnano i nostri connazionali residenti sulla costa orientale dell'India, sarebbe senza dubbio quella d'una linea, che, andando da Colombo a Calcutta, si collegasse nel primo dei due porti con il prolungamento della Genova-Bombay. Questo provvedimento presenta l'inconveniente d'un trasbordo a Colombo; ma è inconveniente quasi inevitabile, non potendosi far deviare da quel porto fino a Calcutta, con grave perdita di tempo, una linea che debba proseguire per la Cina. D'altronde in questo modo si eviterebbe la spesa della tassa di transito per il canale, a cui dovrebbero sottostare i vapori, che andassero direttamente al porto indiano con provenienza dall'Italia. Tuttavia per rendere veramente utile una linea da Colombo a Calcutta, conviene fare in modo che i piroscafi provenienti dall'Italia non si arrestino a Bombay, per trasbordare le merci su altri vapori, ma continuino essi medesimi il viaggio verso la Cina, per evitare il trasbordo e la mancanza di coincidenza in quel porto.

A complemento di quanto abbiamo detto sull'India, aggiungeremo qualche cenno sulle regioni asiatiche bagnate dall'Oceano Indiano, che con essa sono in attive e continue relazioni di traffici, sebbene il commercio italiano con queste regioni sia sempre stato oltremodo scarso.

Le nostre statistiche non ci danno notizie per questi paesi durante gli anni precedenti e per i diciotto susseguenti all'apertura del canale di Suez, ma certo gli scambi devono essere stati limitatissimi, perchè anche nel 1888 l'importazione dalle "Altre contrade asiatiche", tutte insieme (cioè da tutto ciò che rimane dell'Asia, tolto quanto vi posseggono la Turchia e la Gran Bretagna, e lasciati da parte la Cina e il Giappone) non fu che di 6 mila lire e l'esportazione di 27 mila. Negli ultimi anni s'ebbero risultati maggiori, ma pur sempre esigui. Nel 1897 l'importazione fu di 565 mila lire e l'esportazione di 484 mila; nel 1898 la prima di 1 265 000 lire, per una eccezionale importazione di semi oleosi,

e la seconda di 463 000. Nel 1899 l'importazione fu di sole 225 mila lire (principalmente tabacco e pelli), e l'esportazione di 524 mila (specialmente tessuti di cotone e di seta, corallo e cappelli di feltro). Questi dati sono così meschini che senza dubbio devono essere inferiori al vero: buona parte degli scambi delle "altre contrade asiatiche" è probabilmente compresa in quelli attribuiti all'India. Ma non è possibile avventurarsi a fare un computo più esatto dei nostri commerci con questi paesi, perchè i più di essi mancano di statistiche commerciali.

Così è per esempio dell'Arabia e della Persia. Si tratta di vastissime regioni, finora poco accessibili ai commerci, ove se n'ecceppino le coste, specialmente per mancanza di viabilità.

Parecchie derrate naturali potremmo trarre direttamente dall'Arabia, paese rinomato fin dai tempi più remoti per la ricchezza della sua produzione, ma di scarsissimo commercio. Tra esse sono rimarchevoli il caffè, le pelli, varie piante medicinali e droghe, e i datteri. Alcuni di questi prodotti vengono ora importati in Italia sotto bandiera inglese da Aden, che è l'unico porto dell'Arabia toccato dai vapori delle linee di navigazione.

Lo svolgimento della nostra colonia africana dovrebbe trar seco quello della navigazione italiana nel mar Rosso. Così potremmo esercitare il cabotaggio sulle coste arabe e caricarne i prodotti, portandovene in cambio di nostri. Anche il trasporto alla Mecca dei pellegrini, quasi i soli visitatori che abbia il paese, potrebbe esser fatto in buona parte dalla nostra bandiera.

La Persia, estesa più che tre volte l'Italia (1 010 000 chilometri quadrati), con circa 9 milioni di abitanti, è paese di suolo fertile e ricco, di ottimo clima, ma finora, sebbene si trovi in bellissima posizione tra l'Asia centrale, quella Minore, la Russia, e l'India rimase isolato, per le difficoltà di accesso all'altipiano iranico, e per la mancanza di strade ferrate, alla cui costruzione si sono opposte finora le gelosie politiche europee.

Così il commercio vi è scarso. Tuttavia i mercati esteri non mancano, e a Teheran vi è una casa francese, una olandese e una belga, e vi trafficano anche negozianti austriaci. Però gli scambi della Persia sono principalmente compiuti dalla Russia e dalla Gran Bretagna, i cui possedimenti confinano con quell'impero dalla parte del mar Caspio e da quella dell'India. Quelle due nazioni hanno iniziato commerci abbastanza considerevoli con i porti persiani del settentrione e del mezzogiorno. È difficile però di poter stabilire anche in via approssimativa quale sia l'importanza

di questi traffici. Mancando le strade rotabili, le importazioni e le esportazioni avvengono a dorso di cammello o d'asino, e non è facile tenerne conto alla frontiera, come non si tien conto esatto dei prodotti importati per mare.

Il ministro del Belgio a Teheran calcola che nell'anno 1897-1898 (l'anno persiano comincia il 21 marzo) il commercio estero della Persia sia stato di 375 milioni di franchi. Ma è calcolo assolutamente approssimativo.¹ La parte maggiore di questo commercio verrebbe compiuta dalla Gran Bretagna: si crede che dalla parte delle provincie meridionali della Persia siano entrati per 76 milioni di franchi di merci inglesi e ne siano usciti 53 milioni di generi persiani. I prodotti inglesi e indiani entrano nella Persia anche per la via del Tigri, risalendo quel fiume.

Dalle provincie del settentrione si computa che siano stati importati circa 22 milioni di franchi di prodotti russi, e ne siano usciti 37 di persiani.² La Russia continua a guadagnare terreno in quelle regioni per mezzo d'intermediari armeni e persiani. E le sue relazioni saranno agevolate dalla strada ferrata che si sta per costruire dal porto di Recht, sul Caspio, a Teheran attraverso i monti Elburs.

Un'altra circostanza fa credere che il commercio russo in Persia andrà aumentando sempre più. Il Governo persiano, per pagare i debiti dello Stato, ha contratto recentemente un prestito, col mezzo della Banca russa di Teheran (emanazione del Ministero imperiale delle finanze) garantendolo sui redditi delle dogane del paese, con la mallevadoria anche del Governo russo. E s'è impegnato, finchè non sia estinto questo prestito, a non contrarne altri, senza il consenso della Banca. Questa operazione mette a discrezione della Russia le finanze della Persia. Tra i vecchi debiti persiani, che si rimborseranno con questo prestito, ce n'è uno verso l'Inghilterra, che era pur esso guarentito sui proventi delle dogane. Ora la Persia se ne libera, e passa dalla tutela inglese alla russa.

La Russia ebbe inoltre, fin dal 1894, la concessione di costruire ferrovie nell'Iran. E acquistò ora il diritto di passare liberamente per la regione del Seistan, che confina con l'Afganistan e il Belucistan. Il Seistan non tocca, però, la Russia asiatica, perchè v'è di mezzo la estesa provincia persiana del Corassan. Perciò questo passaggio per il Seistan maschera il dominio del Corassan da parte della Russia, e rende possibile di penetrare in India per il

¹ *Recueil consulaire*, vol. 101, pag. 122.

² *Id.*, pag. 102-103.

Belucistan come vi si penetra con la ferrovia transcaspiana da Herat.¹

I principali prodotti di esportazione della Persia sono il cotone greggio, le lane, i bozzoli, la seta greggia, le gomme, i tappeti, le pelli, il riso e le frutta. Inoltre il golfo Persico ha quasi il monopolio della produzione e del commercio all'ingrosso delle perle fine, articolo prezioso e molto ricercato. I prodotti, che hanno maggior consumo nell'Iran, sono i tessuti di cotone stampati, quelli di lana e di seta, lo zucchero, il thè, la carta, le vetrerie, specialmente gli specchi, le conterie, le maioliche, il cuoio, le candele steariche, i fiammiferi, gli utensili di ferro e di rame e le mercerie.²

Alcuni di questi prodotti potremmo benissimo mandarli nella Persia noi, ma converrebbe che le nostre case esportatrici studiassero il paese e vi stabilissero qualche rappresentanza. Le nostre esportazioni in Persia sarebbero anche agevolate dal fatto che a nostra volta potremmo importare da quel paese la seta greggia, la cui produzione vi è abbastanza abbondante, e dalla circostanza favorevole che i dazi d'importazione sono mitissimi. Per effetto del trattato di Turkmencaï, essi sono limitati al 5 per cento sul valore, per tutti gli Stati che hanno stipulato con la Persia la clausola della nazione più favorita. Tra essi è pure l'Italia, in virtù del trattato di commercio del 29 settembre 1862, tuttora in vigore. Però la Persia sta ora trattando con la Russia per convertire i dazi d'importazione sul valore in diritti specifici. Da questo mutamento, considerate anche le relazioni che corrono tra la Russia e la Persia, non dobbiamo attenderci di certo un vantaggio per il nostro commercio con i paesi iranici.

A levante dell'India sono notevoli i possedimenti inglesi conosciuti sotto il nome di Stabilimenti dello Stretto (Straits-Settlements), i quali comprendono l'estremità della penisola di Malacca, alcune piccole isole vicine e la parte settentrionale dell'isola di Borneo, con una popolazione complessiva di circa 700 mila abitanti, in parte malesi, in parte cinesi, con qualche migliaio di europei.

Il paese è conosciuto specialmente perchè in esso v'è l'impor-

¹ V. l'articolo di I. SERVIGNY, *La Russie en Perse*, nella "Revue Française de l'étranger et des colonies", del marzo 1900, pag. 129-133. V. pure E. LORINI, *La Persia economica contemporanea e la sua questione monetaria*; Roma, Loescher, 1900, specialmente la parte II.

² Rapporto belga cit., pag. 102.

tantissimo scalo di Singapore. Posta tra l'India e l'arcipelago della Sonda, sulla via della Cina e del Giappone, vicino al Siam e alla Cocincina, e non lontana dall'Australia, Singapore è una delle città più cosmopolite. La sua posizione eccellente spiega perchè il suo porto sia tra i più frequentati dell'Asia, e sia divenuto uno dei principali empori dell'Oriente e del mondo. Toccato, com'è, da numerosissime linee di navigazione, esso presenta un movimento di bastimenti che per poco non arriva ai quattro milioni di tonnellate di stazza. A questo commercio la nostra bandiera partecipò, nel 1898, con un arrivo di 4 velieri di 4886 tonnellate e 108 piroscafi di 50 234.¹ Sembrerebbe un movimento non insignificante, ma conviene ricordare che Singapore è toccato dai vapori della linea della *Navigazione generale*, che parte da Bombay ogni quattro settimane.

Ad aumentare così largamente il commercio di Singapore hanno contribuito, oltre che la posizione geografica, l'essere porto franco. I dazi si limitano ai vini, agli spiriti e all'oppio, le formalità doganali sono poche e le tasse assai modeste. Il commercio vi ha la maggiore libertà, vi trova tutti i comodi, ed è agevolato da parecchi grandi istituti di credito.

Gli Stabilimenti dello Stretto offrono: stagno, gambier, pelli, tapioca, sagù, guttaperca, gomma lacca, copale, e varie sorte di droghe.

Il nostro commercio v'era assai scarso fino a qualche anno fa, e i pochi nostri prodotti importativi erano smerciati da ditte germaniche con la scritta: *Made in Germany*. Ora, grazie specialmente all'agenzia istituita a Singapore dal Consorzio italiano per l'Estremo Oriente, si sono iniziate esportazioni di paste alimentari, carni suine preparate, vermouth, tessuti di cotone, cemento, carta da sigarette e cappelli. Negli stabilimenti dello Stretto sono pure ricercati i saponi, gli oggetti di ferro smaltato, il latte condensato e il burro, i vini, le conserve, le vetriere, gli utensili di ferro, la carta da scrivere i colori, gli ombrelli, i prodotti chimici.²

Il commercio di Singapore è in gran parte di commissione; in quel porto sbarcano i prodotti delle industrie europee diretti all'interno della estrema Asia, e vi prendono imbarco le derrate di quelle regioni dirette all'Europa.

Il Siam, per esempio, attinge a Singapore le merci europee di cui ha bisogno, e le trasporta a Bangkok, dove si concentra lo

¹ *Relazione sulle condizioni della marina mercantile italiana nel 1898*, pag. 812.

² CAMPERIO, *Op. cit.*, pag. 75-77, 90-94.

scarso commercio estero di tutto il paese. Ora però si vanno facendo strada in quel regno anche i prodotti del Giappone e degli Stati Uniti d'America.

Nel Siam s'importano tessuti di cotone e di lana, chincaglierie, macchine e altri articoli di metallo, vetrerie, porcellane, fiammiferi, carta, cappelli, calzature, tabacchi, medicinali, oli. Se ne esporta il riso e il legno di teck.¹

Il riso, che un tempo era esportato in Europa esclusivamente dall'India,² da molti anni lo è anche dal Siam, oltre che dalla Cocincina e dal Giappone.

Parecchi di questi articoli d'importazione potrebbero essere inviati, o almeno esservi mandati più largamente di quello che non avvenga ora, dall'Italia, la quale in quelle regioni gode grandi simpatie, tanto più che il trattato di commercio del 3 ottobre 1868, tuttora vigente, ci assicura un trattamento daziario favorevolissimo, che consiste in una tenue tassa del tre per cento sul valore.

Certo non si può nutrire speranza di avviare nel Siam un largo commercio. Per ora le importazioni vi sono limitate, sebbene il paese abbia, sopra i suoi 400 mila chilometri quadrati di superficie, una popolazione di parecchi milioni di abitanti. Il porto di Bangkok ha avuto bensì un movimento di quasi 900 mila tonnellate di stazza nel 1898, senza contare le giunche cinesi,³ e di circa 121 milioni di franchi di prodotti; ma è ben poco in confronto della ricchezza del paese. Cagione principale della scarsezza del commercio estero è la viabilità ancora primitiva, che le rendite dello Stato e l'apatia degli indigeni non consentono di migliorare. Ora, però, promosse da stranieri, vi si stanno costruendo parecchie linee ferroviarie, che certo svilupperanno rapidamente il paese.

¹ V. il Rapporto del Console generale belga al Siam, 30 maggio 1899, nel "Recueil Consulaire belge", vol. 105, pag. 98-124. Sul Siam si possono vedere anche le opere seguenti: A. DE GREHAN, *Le Royaume de Siam*, (tradotto anche in italiano, Napoli, 1874 sulla terza edizione francese). — H. MOUHOT, *Voyage dans les Royaumes de Siam, de Cambodge, de Laos, et autres parties centrales de l'Indo-Chine*; Paris, Hachette 1893, (la prima edizione è del 1863). — ANGELO LUZZATTI, *Il presente e l'avvenire del regno di Siam*, conferenza pubblicata nel "Bollettino della Società geografica italiana", 1886, pag. 690-704. — J. CHEVILLARD, *Le Siam et les Siamois*; Paris, Hachette, 1889. — O. E. EHLERS, *Im Sattel durch Indo-China*; Berlin, 1894, 2 vol. — M. GRINDROD, *Siam, a geographical summary*; London, Stanford, 1895. — *Notes sur le Siam*, nel "Bulletin de la Chambre de Commerce de Milan" luglio 1893 (n. 113) pag. 464-471, senza nome d'Autore. — Particolarmente notevole è il lavoro di H. WARINGTON-SMYTH, *Five years in Siam (1891-1896)*; London, Murray, 1898, 2 vol. con carte e illustrazioni, che è la migliore opera scritta finora su quel paese.

² LAMPERTICO, *Relazione alla Commissione d'inchiesta per la revisione della tariffa doganale*; Roma, 1885, pag. 143-160.

³ Rapporto citato del Console belga, pag. 116-117.

Il Siam ha senza dubbio un grande avvenire. Regione fertilissima, dove agricoltura e pastorizia possono prosperare ottimamente, e ricca di svariati prodotti minerali, tra i quali non mancano i metalli e le pietre preziose, è descritto dai viaggiatori come un vero Eldorado. Ma per progredire nella civiltà, il paese ha bisogno dell'aiuto europeo. Questo aiuto potrebbe essere dato anche da noi, e certo sarebbe meglio accolto di quello, troppo sospetto, che offrono volentieri Francia e Inghilterra. È noto che il Siam fu detto Stato-cuscinetto tra i possedimenti di quelle due Potenze. La sorte toccata ai vicini Stati, un tempo autonomi, della Birmania e dell'Annam, dimostra quanto sia precaria la sua indipendenza. Quando questa più non esistesse, sarebbe assai più difficile per l'Italia di espandere in quel paese amico i nostri traffici.

Nonostante l'occupazione francese, e le tariffe daziarie altamente protettive, vi sarebbe qualche cosa da fare, per il nostro commercio, anche nell'Indo-Cina.¹ In quei possedimenti, infatti, il traffico non è soltanto in mano dei francesi, ma anche dei tedeschi e degl'inglesi, che vi mandano numerosi prodotti della loro patria. Perfino i cinesi vi fanno concorrenza alla nazione dominatrice.

Pacificata da tre anni, l'Indo-Cina va ora svolgendo le sue grandi ricchezze, e progredisce ogni giorno notevolmente. Già non è più riconoscibile, in confronto del tempo quando era soggetta all'impero Annamita. I suoi redditi sono oramai tali, che la parte spettante allo Stato è sufficiente a provvedere da sola alla amministrazione del paese, e in gran parte basta anche per le spese militari.²

La ricchezza e i traffici del paese aumenteranno ancor più, quando saranno finite di costruire le ferrovie, che devono congiungere il possedimento francese con le vicine provincie cinesi di Jun-nan, Quang-si e Quang-tung. Le linee principali, che si è

¹ Sull'Indo-Cina vennero pubblicati negli ultimi anni molti articoli densi di considerazioni e di fatti, nel "Bulletin de la Société de géographie commerciale," di Parigi. Ma ora abbiamo su questo paese uno studio veramente completo, sotto l'aspetto commerciale, nella magnifica opera pubblicata per cura della Camera di Commercio di Lione: *La Mission lyonnaise d'exploration commerciale en Chine* (1895-97), avec cartes, plans et gravures; Lyon, A. Rey e C.^o, 1898; *Rapports*, pag. 3-127. Sono degni d'essere consultati anche i due volumi seguenti: LE COMTE DE BARTHÉLEMY, *En Indo-Chine*, 1894-1895; Paris, Plon, 1899, e JOLEAUD-BARRAL, *La colonisation française en Annam et au Tonkin*; Paris, Plon, 1899.

² V. l'articolo di PIERRE LEROY-BEAULIEU, *L'État présent de l'Indo-Chine*, nell'"Economiste français", del 6 gennaio 1900, pag. 5-7.

divisato di costruire, sarebbero 5, con una lunghezza complessiva di 2500 chilometri.¹ Oltre alle strade ferrate, l'Indo-Cina ha nel fiume Mekong, per lungo tratto navigabile, una comunicazione di prim'ordine, che agevola le relazioni commerciali con la Cina, il Siam e i possedimenti inglesi.

L'Indo-Cina francese è definita dagli indigeni con questa frase originale: "L'Annam è un bastone fra due sacchi di riso". I sacchi di riso sono il Tonchino con il Laos² e la Cocincina col Cambodge; l'Annam è veramente un bastone che li unisce, perchè quel paese consiste, si può dire, in una catena di montagne. Questa frase indica quale sia il principale prodotto del paese. Al riso, di cui si esportano in media 600 mila tonnellate all'anno, conviene aggiungere i prodotti che seguono: semi oleosi, zucchero, caffè, thè, seta, ramiè, iuta, pelli, carbone, e varie qualità di droghe, particolarmente pepe, zucchero e cannella, alcune specie di legnami e di minerali, prodotti animali e pesci.³

Nel 1899 le esportazioni dall'Indo-Cina furono di 128 milioni e mezzo di lire, in confronto di 123 nell'anno precedente. I prodotti esportati dalla colonia, per 22 milioni andarono in Francia. Il riso contribuì alle esportazioni per 88 milioni di lire nel 1899, e per poco più nel 1898.

Le importazioni furono nel 1899 di più che 111 milioni di franchi, in confronto di 99 nel 1898. I prodotti importati, per 54 milioni provenivano dalla Francia, e consistevano principalmente in bevande, farine, coloniali, prodotti animali, filati e tessuti, macchine e oggetti di metallo, petrolio, oli vegetali, sapone, candele, stoviglie, mobili, medicine e prodotti chimici.⁴

Dagli Stabilimenti dello Stretto alle Indie olandesi è breve il passo.

L'arcipelago della Sonda è uno dei più ricchi paesi del mondo. È noto che Giava è stata chiamata, e con ragione, la perla del-

¹ Però taluno reputa che solo 400 chilometri di nuove costruzioni sarebbero necessari per ora. V. l'articolo di PIERRE LEROY-BEAULIEU, *L'Indo-Chine, les travaux publics et les chemins de fer*, nell' "Économiste français", del 29 ottobre 1898, pag. 577-599.

² Sulla regione franco-siamese del Laos si sono pubblicate recentemente due opere: E. LEFÈVRE, *Un voyage au Laos*; Paris, Plon, 1898 e Capitaine GOSSELIN, *Le Laos et le protectorat français*; Paris, Perrin, 1900.

³ Su questi prodotti si danno molti particolari nell'opera citata: *La Mission lyonnaise en Chine; Rapports*, pag. 8-23.

⁴ *Le commerce extérieur dell'Indo-Chine*, nell' "Économiste français", del 14 aprile 1900, pag. 493, e *La Mission lyonnaise, Rapports*, pag. 31-47.

l'Oriente. L'Olanda, che, dopo avervi posto piede tre secoli fa, ed esservisi consolidata a poco a poco fra continue guerre con i bellicosissimi principi indigeni, ha la fortuna di possedere, ormai in tranquillo dominio, queste isole, tanto più estese e popolate della madre patria,¹ ne trasse così grandi profitti, che con essi poté compiere molti tra i lavori che segnarono la conquista di quell'operoso paese sul mare, e diventare nel tempo stesso, da povera, doviziosa.²

Le Indie neerlandesi producono in abbondanza zucchero, tabacco, caffè, thè, molte specie di droghe, riso, gomme, indaco e altre piante da tinta, e pelli. Come si vede, la prosperità economica del paese è collegata strettamente con l'agricoltura, la quale offre il principale alimento all'esportazione. La grande industria non vi esiste, benchè non manchino del tutto le manifatture. Non fanno difetto neppure le ricchezze minerarie, e vi si trovano abbastanza copiosamente stagno, lignite, petrolio, e anche, sebbene in più scarsa misura, diamanti, oro e argento, ma se ne trae assai minore utilità di quella che si potrebbe. Tuttavia i prodotti agricoli bastano per fare di quelle isole un vero Eldorado.

Oltre a queste dovizie naturali, da cui le isole della Sonda ricavano largo frutto, agevolate anche da una fitta rete di strade comuni e da copiose comunicazioni ferroviarie, quelle fortunate regioni, così largamente fornite di buoni porti, seppero acquistare nuove ricchezze con attivi traffici. Batavia fu per due secoli il centro delle comunicazioni con il Giappone. E anche ora la marina mercantile propria delle Indie olandesi è assai importante per una colonia: nel 1897 era composta di 81 piroscafi e di 183 velieri armati all'europea, e di 1826 velieri indigeni. In quell'anno entrarono nei porti della Sonda 4093 piroscafi e velieri all'europea; di essi soltanto 11 erano italiani.³ Nel 1898 i bastimenti entrati furono 5387 di 4 milioni di tonnellate di stazza, con carico,

¹ L'estensione è superiore al milione e mezzo di chilometri quadrati, la popolazione si calcola di poco meno che 40 milioni di abitanti.

² Sul progresso dei redditi dei possedimenti olandesi, abbiamo l'opera ormai antica, ma sempre importante, di I. W. B. MONEY, *Java, or how to manage a colony*; Londra, 1861, due volumi. — Sulle condizioni presenti del paese si può vedere l'opera recentissima di J. CHAILLEY-BERT, *Java et ses habitants*, Paris, Colin, 1900, benchè essa parli più delle condizioni politiche che di quelle economiche dell'isola. — Importante, sotto l'aspetto commerciale, è il rapporto su Giava per l'anno 1898 del Console di Francia a Batavia, pubblicato nel "Moniteur officiel du Commerce", del 24 maggio 1900, pag. 789-812. Com'è noto, Giava, se non la più estesa, è la più popolata, la più ricca e la più civile delle isole della Sonda.

³ V. i *Riassunti della statistica olandese*, pubblicati nel "Bollettino di statistica e legislazione doganale", del luglio-agosto-settembre 1899, anno XVI, parte II, pag. 639-641.

e 551 di 822 500 tonnellate, in zavorra. I bastimenti italiani furono 9, tutti a vela, di 30 000 tonnellate di stazza.¹

Le esportazioni delle Indie neerlandesi salirono nel 1897 a 210 milioni di fiorini olandesi, cioè 441 milioni di franchi e nel 1898 a 218 milioni di fiorini, ossia 457 milioni di franchi. Le importazioni furono, nel 1897, di 182 milioni di fiorini ossia di 382 milioni di franchi, e nel 1898 di 180 milioni di fiorini, cioè 378 milioni di franchi. In qualche anno precedente gli scambi furono anche maggiori, e assai più importanti avrebbero potuto essere in tutto l'ultimo decennio, se il paese non fosse tormentato fin dal 1884 da una grave crisi, la quale negli ultimi anni s'è anche estesa e inasprita.

Le esportazioni più importanti furono nel 1898 quelle dei prodotti seguenti, disposti secondo il loro valore complessivo: zucchero, tabacco, caffè, petrolio, gomme, stagno, riso, noci moscate, guttaperca, copra, cuoi, indaco, thè, pesci salati, pepe, canne d'India e china. Tutte furono superiori per valore ai due milioni di franchi, quella dello zucchero giunse a ben 145 milioni e quella del tabacco a 95.

I principali prodotti importati furono nel 1898 i seguenti, per ordine d'importanza: filati e tessuti di cotone, riso brillato, nidi di rondini, macchine, lavori di ferro e d'acciaio, pesci salati e affumicati, chincaglierie, oli minerali, tessuti di seta e di lana, concimi, fiammiferi, oppio, vestiti fatti, cera, carta, burro, carbon fossile, farine, thè, medicamenti, birra, lavori di mode, bestiame, sigarette, sale. Per ciascuno di questi prodotti l'importazione superò i due milioni di franchi; dei filati e tessuti di cotone se ne importò per un valore più di 78 milioni.²

Sebbene i bisogni della popolazione indigena siano assai scarsi, anche per l'alimentazione e per il vestito, è certo che, oltre a questi prodotti, se ne potrebbero mandare alcuni altri, che interessano anche il nostro paese, come il vermouth, l'olio d'oliva, i saponi e le profumerie, le confetture, i mobili, i marmi e i laterizi, le conterie, i cappelli. Il commercio al minuto e quello di rappresentanza sono quasi interamente in mano dei cinesi, ma questi accolgono senza distinzione i prodotti di qualunque paese, quando ne abbiano convenienza.

Nelle esportazioni nelle Indie Olandesi vien prima la Gran Bretagna; seguono gli Stati Uniti (principalmente per il grande

¹ *Rapporto cit.* del Consolè francese a Batavia, pag. 811.

² "Bollettino di statistica e legislazione doganale", citato, pag. 639-641.

smercio di petrolio), l'Indo-Cina, la Germania e l'Italia. Dopo l'istituzione a Batavia di un'Agenzia del Consorzio per il commercio con l'Estremo Oriente, il nostro paese ha compiuto nelle Indie neerlandesi qualche traffico abbastanza importante, vendendovi, più largamente che in passato, filati e tessuti di cotone, di seta e di lana, burro, conserve alimentari e vini, in concorrenza, specialmente per i tessuti, con l'Inghilterra e con la Germania. In tutto l'Italia ha esportato nel 1898 in quelle isole quasi per un milione di lire. Questi traffici potranno agevolmente essere accresciuti, tanto più che il nome italiano non è sconosciuto nell'arcipelago della Sonda, non fosse altro per il tentativo commerciale dell'eroico nostro compatriota generale Bixio, morto appunto nel paese degli Atoin, sulla costa di Sumatra, dove la pietà d'Italiani e di Olandesi gli ha eretto un modesto ricordo.

Con le isole neerlandesi l'Italia, per effetto della convenzione del 16 maggio 1891, è collegata dai vapori della Società olandese *Nederland*, da noi sussidiata, che fanno ogni due settimane il viaggio Amsterdam-Padang-Batavia-Samarang-Soerabaja, toccando Genova. Però il servizio di questa Società ha sollevato ultimamente qualche lamento. Certo sarebbe preferibile che Sumatra e Giava fossero visitate da vapori nostri. Quando avremo una linea per l'Australia, i piroscafi addetti ad essa potrebbero toccare anche i porti di quelle isole.

Per la loro vicinanza all'arcipelago della Sonda, ci sembra opportuno di fare a questo punto un breve cenno delle isole Filippine.¹

La pace conclusa tra la Spagna e gli Stati Uniti il 10 dicembre 1898, stipulò la cessione alla Federazione americana dell'isola Guam (delle Marianne), per farvi un deposito di carbone, e di tutte le Filippine. Così, sulle rovine dell'impero, che la Spagna aveva in America e in Asia, gli Stati Uniti sono diventati una grande potenza coloniale, mercè il possesso d'isole, che si trovano in una delle migliori posizioni commerciali del mondo, dominando l'arcipelago malese e il mar della Cina.

Inoltre le Filippine sono ricche di prodotti importanti. Secondo riferì recentemente il geologo Becker, inviatovi dal Go-

¹ JOHN FOREMAN, *The Philippine Islands*, studio storico, geografico, sociale e commerciale sull'arcipelago; Londra, Sampson Low, 1899 (Nuova edizione). — G. F. YOUNG, *The Philippine and Round About*; London; Macmillan, 1899. — L. NOCENTINI, *La Spagna e le Filippine*, nella "Nuova Antologia", del 1° ottobre 1898, pag. 538-552.

verno degli Stati Uniti per esplorarne i tesori naturali, esse hanno abbondanza di giacimenti di carbone, sebbene sia di qualità simile a quello giapponese, e quindi inferiore al carbone del paese di Galles e della Pensilvania. In alcune isole al carbone si trova unito il petrolio. L'arcipelago offre inoltre oro, rame, piombo, ferro e zolfo.¹

Le isole Filippine hanno una superficie complessiva superiore a quella dell'Italia, e 7 milioni di abitanti.² Il commercio estero vi è abbastanza rilevante, e va risollemandosi dalla depressione che era stata conseguenza della guerra. Le ultime statistiche ufficiali si riferiscono all'anno 1894; per gli anni successivi si posseggono pochi elementi, in gran parte raccolti su dichiarazioni delle ditte commerciali. Secondo queste informazioni, nel 1897 l'importazione sarebbe stata approssimativamente di 19 200 000 pesos³ (48 milioni di franchi), e l'esportazione di 44 200 000 (110 milioni di franchi).

Le importazioni provengono specialmente dai paesi seguenti: Spagna, Gran Bretagna, Cina, Germania, Stati Uniti e Indo-Cina, e sono formate principalmente dai tessuti, fra i quali primeggiano quelli di cotone, che da soli formavano più del 20 per cento del valore totale delle importazioni nel 1894. S'importano anche vini, riso, farine, conserve alimentari e altri commestibili, oli minerali, lavori di ferro, carta, filati e tessuti di lino, di canapa e di lana, candele e fiammiferi, seterie, cappelli, terraglie e porcellane, ombrelli, carbone, vetrerie, calzature, e in minori quantità altri prodotti.

A queste importazioni l'Italia ha presa una parte assai scarsa: nel 1893 i prodotti nostri non superarono in valore i 53 000 pesos (132 500 lire); e negli anni precedenti si era rimasti anche molto al di sotto di questa somma. Nè il valore dei nostri scambi con le ricche isole orientali deve esser cresciuto di molto negli ultimi tempi.

Le esportazioni delle Filippine furono dirette principalmente alla Gran Bretagna, alla Cina, agli Stati Uniti, alla Spagna, e si compongono specialmente di canapa di Manilla, copra, noci di cocco, tabacco, sigari, zucchero, caffè, legno di *sapan*, indaco, cordami e gomma copale.⁴ L'esportazione verso il nostro paese non è regi-

¹ *Mittheilungen der K. K. geogr. Gesellschaft in Wien*, n. 3-4, 1899, riferito dal "Bollettino della Società geografica italiana", luglio 1899, pag. 319-320.

² "Rivista geografica italiana", 1899, fasc. II-III, pag. 158.

³ Nell'arcipelago ebbe corso finora il peso messicano d'argento, il cui valore in oro fu nel 1897 di circa franchi 2,50.

⁴ Questi dati sui commerci delle Filippine sono ricavati dall'opuscolo, compi-

strata nelle statistiche. Non già che non ce ne pervenga affatto; ma anche la nostra parte deve essere attribuita alle nazioni, sulle cui navi ci sono inviati i prodotti.

Non ostante il recente mutamento politico, che ha fatto passare il fiorent arcipelago sotto il dominio di una nazione più ricca e più industriosa, il paese non dovrebbe esser chiuso a parecchi prodotti italiani, se ci riuscisse agevole di poterveli mandare.

È questo lo scoglio maggiore che incontriamo in tutti i nostri scambi con le regioni asiatiche e oceaniche, di cui abbiamo parlato. Senza dubbio i nostri commerci con esse potrebbero diventare molto più importanti, perchè quei paesi videro nell'ultimo trentennio crescere d'anno in anno i loro traffici e i loro consumi. Ma di questo miglioramento poco o nessun effetto potrà sentire l'Italia, finchè le sue relazioni e le sue comunicazioni con quei paesi resteranno così scarse e così difficili.

lato, per incarico del Dipartimento di Agricoltura degli Stati Uniti, da FRANZ H. HUTCHCOCK, *Trade of Philippine Islands*; Washington, 1898. Le notizie offerte da quella pubblicazione sono riassunte nel "Bollettino di legislazione e statistica doganale e commerciale", aprile-giugno 1899, pag. 452-460.

CAP. XI.

La Cina

—

SOMMARIO: Le Potenze europee in Cina prima dei tempi nostri. — La guerra Cino-giapponese e il Giappone. — Concessioni di territori e di costruzioni ferroviarie a favore della Russia, della Germania, della Gran Bretagna e della Francia; la politica di conquista e quella della *porta aperta*. — Scarsa azione dell'Italia. — Discussioni nel nostro Parlamento. — Il sindacato anglo-italiano e le concessioni di miniere fatte ad esso. — Ricchezza mineraria della Cina. — Tentativo di un'occupazione da parte dell'Italia. — Il Ce-kiang e la baia di San Mun. — Utilità di avere un territorio nell'Estremo Oriente come stazione navale. — Insuccesso della nostra azione. — Il Belgio, l'Austria-Ungheria, la Danimarca e gli Stati Uniti nella Cina. — Lotte d'interessi e accordi tra le varie Potenze. — Le condizioni economiche della Cina. — Le comunicazioni interne dell'impero: i fiumi, i canali e le strade ferrate. — Le costruzioni ferroviarie in disegno. — La produzione agricola. — Le condizioni presenti e l'avvenire dell'industria cinese. — Il commercio estero della Cina. — Ragioni della sua esiguità. — Il commercio italo-cinese. — La produzione e l'esportazione della seta cinese. — Case commerciali straniere e scarsità di quelle italiane nella Cina. — Prodotti italiani che possono trovare smercio nell'impero. — Linee di navigazione estere per la Cina. — Necessità d'istituire una linea nazionale. — La navigazione nei porti cinesi e la marina mercantile dell'impero. — Le consuetudini commerciali dei Cinesi. — I rappresentanti commerciali e i consorzi. — Le agenzie commerciali estere e quelle italiane. — Le condizioni sociali e politiche dell'impero. — Gravi pericoli della politica di conquista. — Doveri delle nazioni europee. — L'avvenire della Cina.

Chiusa, fino a non molti lustri or sono, a tutto il resto del mondo, la Cina ha a mano a mano aperte, nell'ultimo mezzo secolo, le sue porte al commercio universale, e forma, specialmente da qualche anno, l'oggetto dei più amorosi studi e del più attivo interesse delle altre nazioni.

Non già che quel paese, il quale, con le sue dipendenze, è va-

sto più che l'Europa, popolato per lo meno altrettanto,¹ e ricco quant'altri mai, non abbia attirata l'attenzione dei popoli civili anche molto prima del secolo nostro. Senza risalire ai tempi romani, basta ricordare l'acquisto dell'isola di Macao da parte dei Portoghesi nel 1537, le conquiste fatte dalla Russia sull'impero mongolico dalla metà del secolo XVII in poi,² e le numerose case di commercio portoghesi, inglesi, francesi e spagnuole, stabilite, o per meglio dire tollerate, nei porti cinesi. Ma l'impero Celeste³ senti più particolarmente l'effetto delle brame europee da mezzo secolo in qua, e precisamente da quella lunga lotta con la Gran Bretagna, che si conosce col nome di guerra dell'oppio. Col trattato di Nanchino⁴ (29 agosto 1842), che pose termine a quella contesa, la Cina fu obbligata ad aprire al commercio cinque tra i principali suoi porti e a cedere all'Inghilterra l'isola di Hong-kong.⁵ Sedici anni dopo, col trattato d'Aigun, il Governo cinese ratificava le occupazioni già compiute dalla Russia sull'Amur, e poi nel 1860 concedeva all'impero moscovita più largo territorio.

Col trattato di commercio stipulato con la Francia a Tien-tsin il 27 giugno 1858, la Cina acconsentiva all'apertura d'altri sei porti, e con la convenzione di pace conclusa a Pechino il 25 ottobre 1860, dopo che le armi anglo-francesi erano penetrate nella capitale, la Cina dovette cedere alla Gran Bretagna il promontorio di Kao-lung, in faccia a Hong-kong, e confermare l'apertura dei sei porti indicati nel trattato di Tien-tsin, aggiungendovi anche quest'ultimo importantissimo scalo. Con la convenzione anglo-cinese di Ci-fu (13 settembre 1876) ne vennero aperti ancora quattro. Dal trattato di Ci-fu data la istituzione di legazioni cinesi presso i principali Stati d'Europa.

Intanto gli Europei a mano a mano s'erano stabiliti nei principali punti delle coste cinesi e alle foci di tutti i grandi fiumi,

¹ Il COLQUHOUN (*China in transformation*; London, Harper, 1898, pag. 9) stima la popolazione della Cina e paesi dipendenti di circa 350 milioni di abitanti. Altri la fanno salire a poco meno di 400 milioni e altri ancora a 440.

² V. su questo argomento, oltre all'opera citata del VLADIMIR, l'articolo di LODOVICO NOCENTINI, *Le relazioni russo-cinesi*, nella "Rivista d'Italia", del 15 novembre 1898, pag. 417-446.

³ Veramente i Cinesi chiamano il loro paese l'*Impero del mezzo*, riguardandolo come il centro della terra; la frase *Impero Celeste* è soltanto nell'uso dei popoli occidentali.

⁴ Avvertiamo, quanto ai nomi geografici, che abbiamo cercato di ridurli alla forma più semplice, secondo la pronunzia italiana, in quanto, però, non avessero già una indicazione grafica comunemente accettata.

⁵ Sulla guerra dell'oppio si possono vedere i capitoli III e IV dell'opera del missionario S. WELLS WILLIAMS, *A history of China*; Sampson Low, 1897, pag. 111-222.

e ottenevano concessioni commerciali. Queste però non bastavano alle nazioni d'Europa, e la Russia arrotondava, a danno della Cina, i suoi territori sull'Amur, l'Inghilterra quelli del Tibet e dell'alta Birmania, e la Francia i possedimenti del Tonchino.

Tutto ciò non faceva tuttavia pensare ancora né all'entrata del grande impero nel movimento commerciale europeo, né a una possibile sua dissoluzione politica. Anzi gli Stati d'Europa si guardavano dal provocar novità, temendone le conseguenze, per la divergenza degl'interessi delle varie nazioni.

Ma la guerra disastrosa sostenuta nel 1894-95 contro il Giappone, ¹ della quale fu causa soltanto occasionale l'indipendenza della Corea, dimostrò quale fosse lo sfacelo del vastissimo paese. Quella guerra, e gli avvenimenti che la seguirono, provarono che se la Cina è nazione cui non manca una civiltà, per quanto diversa dalla nostra, se essa potrebbe dirigersi da sè, presentemente si trova in uno stato comatoso, ha bisogno d'una spinta esterna, d'una specie di tutela morale, per essere messa in condizioni normali, in modo da potere svolgere le immense forze latenti di cui è ricca.

Questa tutela l'Europa non poteva permettere che fosse esercitata esclusivamente dal Giappone. La pace imposta a quest'ultimo dalla Russia, dalla Francia e dalla Germania, che ne fermarono le armi vittoriose, portò all'intervento di queste nazioni, e poi delle altre grandi Potenze, negli affari cinesi. Intervento interessantissimo com'era facile immaginare, e diretto da parte di ciascuno Stato a estendere il proprio campo d'azione e ad accrescere la propria autorità nell'Estremo Oriente.

Prima della guerra si può dire che la sola Gran Bretagna avesse interessi in Cina, dove possedeva Hong-kong, che si poteva riguardare come l'unico porto europeo sulle coste asiatiche del Pacifico, avendo quello di Macao perduta, anche per la prossimità di Hong-kong, quasi tutta la sua antica importanza. ²

Non volendo con altre occupazioni territoriali aggravare il già forte pondo dei suoi domini coloniali, l'Inghilterra si limitava a stabilire nella Cina fattorie, che diventavano poi colonie fiorenti,

¹ Gli eventi di questa lotta sono brevemente, ma accuratamente riassunti, nell'opera citata del WELLS WILLIAMS, pag. 437-462.

² Una rapida descrizione delle regioni dell'Estremo Oriente in possesso delle nazioni europee, e specialmente delle città più notevoli che vi si trovano, si può vedere nel recente volume illustrato del signor D. W. S., *European settlements in the Far East*; London, Sampson Low, 1900, nel quale si parla dei punti principali degli Stabilimenti dello Stretto, del Siam, dell'Indo-Cina, dell'India olandese, di Borneo, delle Filippine, della Cina, della Siberia orientale e del Giappone.

e a chiedere l'apertura di nuovi porti o di nuovi fiumi al commercio. Occupò bensì la Birmania, su cui la Cina vantava diritti di sovranità (a cui rinunziò poi con la convenzione del 24 luglio 1886), unendola al territorio dell'India,¹ e cercò di penetrare nell'Jun-nan e stabilirvi relazioni commerciali, ma non si spinse più oltre. Invero quella prudente nazione non poteva avere allora nè il desiderio nè la necessità di occupare ampi territori nella Cina, perchè la grandissima autorità, che aveva sul Governo di Pechino, la poneva in una posizione privilegiata, senza timore di rivali, talchè era quasi inutile per essa il dominio territoriale. Erano in sua mano la stampa, la navigazione a vapore nei mari e nei fiumi dell'impero, e il servizio delle dogane marittime, che è la sola amministrazione centrale indipendente dalle autorità provinciali, nel resto quasi autonome. Nelle scuole i missionari britannici insegnavano esclusivamente la lingua inglese, e questo era l'idioma preferito dalle popolazioni dell'estrema Asia per le relazioni con le nazioni straniere.

Inoltre con le convenzioni del 1° marzo e 6 settembre 1894, dopo aver determinato più esattamente i confini cino-birmani, lasciando all'Inghilterra i paesi sulla riva destra del Mekong, si stipularono vantaggi commerciali a favore dei prodotti britannici importati nella Cina, e si concordò l'allacciamento delle linee telegrafiche di quell'impero e della Birmania. L'Inghilterra si affrettò poi a prolungare le sue strade ferrate verso la frontiera cinese.

La guerra, che mostrò a tutti la debolezza e il pericolo d'imminente rovina dell'impero cinese, diede occasione ad altre nazioni di far valere i loro interessi commerciali in modo più pratico ed efficace di quello fino allora adoperato dall'Inghilterra.

Dopo la lotta, il Giappone, trattenuto dalle Potenze europee mentre stava per cogliere il frutto delle sue vittorie, dovette contentarsi di ottenere l'apertura alla navigazione di quattro nuovi porti e dell'Jang-tse (il fiume Azzurro), di alcune altre concessioni d'indole commerciale, di un'indennità, e della cessione dell'isola di Tai-wan (Formosa) e dell'arcipelago delle Pescadores, ma non ebbe un solo porto nel continente asiatico, benchè non nascondesse le sue brame sulla costa di rimpetto alla grande isola cedutagli.

Veramente col trattato di Simonoseki (17 aprile 1895) la Cina cedeva al Giappone anche la penisola di Liao-tung, ma, per l'in-

¹ Sulle provincie birmane, prima soggette alla Cina, v. l'articolo di ISABELLA MASSIEU, *Une colonie anglaise: Birmanie et États Shans* nella "Revue des deux mondes", del 15 settembre 1899, pag. 377-416.

tervento delle Potenze d'Europa, dovette rinunciare (col trattato di Pechino dell'8 novembre 1895), al nuovo acquisto perchè potesse esser dato alla Russia. Invece più tardi il Giappone ottenne dalla Cina la promessa di non alienare la provincia di Fochien, quella appunto che sta di fronte all'isola di Formosa, e nel dicembre 1899 ebbe anche la concessione di costruire in quella provincia la linea ferroviaria da Amoi a Fu-ciu e a Kin-kiang sull'Jang-tse.

L'Europa, intervenuta come intermediaria fra i due belligeranti, trasse dalla nuova condizione di cose i maggiori profitti.¹

Prima di tutti la Russia, che non poteva contentarsi del bacino dell'Amur, preso ai Cinesi mezzo secolo fa, perchè con quei possessi essa veniva ad avere come unico sbocco sul Pacifico il porto di Vladivostok, il quale, sebbene sia alla latitudine di Marsiglia, per tre mesi dell'anno è chiuso dai ghiacci.

Come compenso per l'appoggio dato alla Cina dopo la guerra, la Russia ottenne, come abbiamo veduto, nell'ottobre del 1895 la facoltà di far passare la ferrovia transiberiana attraverso la Manciuria, il diritto di privilegio riguardo all'esercizio delle miniere nelle regioni cinesi percorse da questa linea, e piena balia di proteggerla con stazioni militari. Inoltre la convenzione dell'8 settembre 1896 faceva dichiarare alla Cina che non avrebbe accordata nessuna nuova concessione in quella vasta provincia senza il suo consenso. In appresso, con la convenzione firmata a Pechino il 28 marzo 1898, ottenne in affitto per venticinque anni, con podestà di prolungare il termine — e si può star sicuri che essa sarà usata nel modo più ampio — due porti nel golfo di Ci-li: Port Arthur e Talienvan, e la concessione temporanea della penisola di Liaotung.² Con atto addizionale del 7 maggio successivo la Cina consentiva che la ferrovia transiberiana metta capo a Port Arthur.

Così la Russia s'è resa padrona della Manciuria, la patria del Figlio del Cielo, e la sola sua forza militare. E nessuno potrà

¹ Riguardo alle concessioni fatte dalla Cina alle Potenze europee si può vedere: ALEXIS KRAUSSE, *China in decay*; London, Chapman e Hall, 1898. — M. S., *La Chine: Expansion des Grandes Puissances en Extrême Orient*; Paris, Chapelot, 1899. — RENÉ PINON et JEAN DE MARCILLAC, *La Chine qui s'ouvre*, Paris, Perrin, 1900. — PIERRE LEROY-BEAULIEU, *La Rénovation de l'Asie*; Paris, Colin, 1900, pag. 410-459. — JOSEPH WALTON, *China and the present crisis*; London, Sampson Low, 1900. — V. pure l'articolo di lord CHARLES BERESFORD, *China and the Powers*, nella "North American Review", del maggio 1899, pag. 530-538. Sulla Cina, in questi ultimi anni, si sono fatte in tutti i paesi pubblicazioni veramente innumerevoli: ci limitiamo a citarne qualcuna fra le principali e le più recenti.

² Questo trattato è pubblicato nell'opera citata dal VLADIMIR, pag. 360-362; v. pure NOCENTINI, *Art. cit.*, nella "Rivista d'Italia", del 15 novembre 1898, pag. 444-445.

disputare all'impero moscovita la supremazia in quella vasta regione, tanto più che esso ha una larga base di operazione terrestre nella Siberia, e che gli abitanti della Manciuuria da due secoli hanno appreso a rispettare e temere lo Czar Bianco. Lo stesso Governo cinese riconosce ormai la preponderanza, per non dire la padronanza, della Russia in quella regione, a tal segno che si piegò alla pretesa del Governo di Pietroburgo di non tollerare in essa la presenza d'industriali o ingegneri, che non siano cinesi o russi. E dovette consentire anche nella provincia del 1899 alla costruzione d'una linea ferroviaria, che partendo da Mukden colleghi la transiberiana addirittura con Pechino.

L'autorità russa tende poi ad estendersi in tutta la Mongolia orientale. Questa si può riguardare fin d'ora come compresa nel campo d'azione dell'impero moscovita, il quale si è fatto concedere il monopolio delle costruzioni ferroviarie della contrada, e già si appresta a trar profitto della ricchezza del paese.

Anche la Corea sta per cadere nel campo degli interessi russi, sebbene il trattato di Simonoseki abbia conferito a quel regno una larva d'indipendenza. Con la convenzione stipulata tra la Russia e il Giappone a Seul il 14 maggio 1896, completata da quella, detta Lobanow-Yamagata dal nome dei suoi negoziatori, firmata a Mosca il 29 luglio dello stesso anno, e col protocollo Nissi-Rosen del 25 aprile 1898,¹ il quale determinò meglio i termini delle convenzioni precedenti, le due nazioni confermarono l'indipendenza della Corea, ma stabilirono sul paese una specie di protettorato russo-giapponese, e presero reciproco impegno di astenersi da ogni ingerenza negli affari del reame, e di non prendere nessuna risoluzione, nel caso che quello Stato avesse bisogno dell'assistenza d'uno di essi, senza essersi posti precedentemente d'accordo tra loro.² Con tutto ciò l'autorità della Russia è andata continuamente crescendo nel paese a danno di quella del Giappone.

La Germania già negli ultimi anni prima della guerra cino-giapponese aveva guadagnata in Cina considerevole autorità politica, essendo riuscita a far entrare nelle pubbliche amministrazioni cinesi molti impiegati tedeschi, e aveva poi acquistata nell'impero un'importanza commerciale assai lusinghiera, in concorrenza della

¹ È pubblicato nella "North American Review", del maggio 1900 (JAMES MURDOCH, *Japan and Russia in the Orient*), pag. 627.

² Sulla storia della Corea negli ultimi anni è da vedere l'opera di VILLETARD DE LA GUÉRIE, *La Corée indépendante, russe ou japonaise*; Paris, Hachette, 1898. Sulle ultime convenzioni tra la Russia e il Giappone, v. l'articolo citato del MURDOCH, pag. 623-633.

Gran Bretagna, fondando case di commercio a Scianghai e a Tientsin, stabilendo rapide e frequenti comunicazioni tra i porti cinesi e quelli tedeschi con gli ottimi vapori del *Norddeutscher Lloyd*, e tenendo nelle acque dell'Estremo Oriente una forte squadra da guerra, per affermare la sua autorità e per trovarsi pronta in ogni circostanza. Traendo argomento dall'uccisione di due missionari tedeschi, avvenuta nella provincia di Scian-tung, vi occupò il 15 novembre 1897 l'importantissima baia di Kiao-ciao, la porta del mar Giallo, e poi, col trattato del 5 marzo 1898, se la faceva cedere regolarmente a fitto per novantanove anni, con diritto di tenervi guarnigione. Con la stessa convenzione otteneva dalla Cina l'impegno di accordare esclusivamente a ingegneri germanici l'esercizio delle miniere e la costruzione di linee ferroviarie in tutta quella ricca e fertile provincia.¹

Il territorio di Kiao-ciao era formato, allora, da un semicerchio di 50 chilometri di raggio; e l'occupazione n'era in apparenza provvisoria, in realtà definitiva e assoluta, perchè la Cina si spogliava, per la durata del contratto di affitto, persino dei suoi diritti di sovranità sul territorio ceduto.

La provincia di Scian-tung è così celebre nella storia cinese, e così sacra per tutti i figli del vastissimo impero, che l'aver ceduto quel territorio dimostra l'impossibilità da parte della Cina di farne a meno e la consapevolezza di non poter opporre alcuna resistenza. Quella provincia è congiunta per mezzo del fiume Hoangho con quella di Scian-si, della quale ci occuperemo più avanti. Anche la provincia di Scian-si è una delle più fertili dell'impero.

Nel 1892 Li-Hung-Chang, il noto uomo di Stato cinese, aveva proposto di stabilire a Kiao-ciao un arsenale e una stazione navale, di fortificarlo e farlo capo d'una linea ferroviaria. L'occupazione germanica mandò a l'aria questo piano di cui la guerra cino-giapponese aveva ritardata l'esecuzione.

Traendo ancora motivo dell'uccisione d'una sentinella tedesca, avvenuta in Ci-mo, e da maltrattamenti a un missionario nel Quang-tung, la Germania ha ottenuto di poter costruire le tre linee ferroviarie: di Kiao-ciao-Cinan, Kiao-ciao-Iciao, Iciao-Cinan. La lunghezza di queste tre linee supera i mille chilometri: esse formano un ampio triangolo, il cui contenuto si può considerare senz'altro sotto l'autorità tedesca.

Prendendo occasione ancora una volta dai maltrattamenti in-

¹ V. E. VON HESSE-WARTEGG, *Schan-tung und Deutsch-China*; Leipzig, Weber, 1898.

fitti a un missionario tedesco, la Germania ha poi occupato nell'aprile del 1899, col consenso del Governo cinese, anche la città di I-ciao, vicino al confine della provincia di Scian-tung con quella di Kiang-su, a circa 90 chilometri della costa. Questa nuova conquista ha lo scopo palese di affrettare la costruzione e di assicurarsi il possesso assoluto dell'intera linea ferroviaria da Kiao-ciao a I-ciao e a Ci-nan, e di raccordare questa linea con l'altra che sarà costruita da Tien-tsin a Scianghai. Ma essa conferma ad evidenza il segreto proposito d'estendersi nell'interno del continente verso l'Jang-tse da una parte e verso la valle dell'Hoang-ho (il fiume Giallo) dall'altra. La città di I-ciao è abbastanza importante, avendo una popolazione di 50 mila abitanti. Insieme a I-ciao venne occupato dalla Germania anche il porto di Ngan-tunguei che domina la strada da Kiao-ciao a I-ciao.

La Gran Bretagna, invece di mettere innanzi pretese a territori, s'era limitata da principio a opporsi alle domande della Russia, e a sostenere che la Cina doveva essere dischiusa ai traffici, ma non smembrata. Essa lottava per la così detta politica della porta aperta (*open door*), cioè per lo sviluppo e il riordinamento dell'impero e l'incremento della sua attività economica, conservandone l'integrità di nazione e aprendolo interamente al libero commercio.

In quest'ordine di idee erano anche gli Stati Uniti, il Giappone e l'Italia. Invece la Russia, la Germania e la Francia propendevano per l'occupazione territoriale da parte delle varie nazioni civili, e quindi per lo smembramento dell'Impero. È un dualismo conforme all'indole della Gran Bretagna e della Russia, i due Stati che hanno maggiori interessi nell'Asia e stanno a capo delle due diverse tendenze. La Russia rappresenta, come sempre, la conquista territoriale, l'allargamento dei domini per via di terra; la Gran Bretagna l'estensione dei traffici per via di mare.

Quando, però, l'Inghilterra vide che alla sua politica non ardiva prospero successo, e che la Germania e la Russia avevano rapidamente compiute occupazioni territoriali, pur senza abbandonare del tutto le sue vedute conservatrici, si pose anch'essa per questa via, che, del resto non le era ignota.¹

¹ La politica della porta aperta è molto combattuta anche in Inghilterra, specialmente da due uomini che conoscono la Cina assai bene, il КОЛЧИНОВ (nell'Opera citata) e LORD BERESFORD (*The break-up of China*; London, Harper 1899). Questi due scrittori sostengono che la Gran Bretagna dovrebbe assicurarsi un campo, nel quale esercitare la sua autorità politica, con una occupazione territoriale e non limitarsi a chiedere la porta aperta. Invece SIR CHARLES DILKE resta favo-

Era arrivata piuttosto tardi, mentre la Russia s'era già fatta la parte del leone, ma essendo impreparata al momento della guerra cino-giapponese, non aveva potuto esercitare se non una azione assai più debole di quella della sua rivale. Tuttavia fu a tempo per ottenere, con la convenzione del 4 febbraio 1897, un allargamento di territorio tra la Birmania e la Cina meridionale e un altro nell'Jun-nan, oltre all'apertura al commercio di due città cinesi di questa provincia e del fiume Si-kiang, e alla facoltà di raccordare le strade ferrate birmane con quelle che fossero costruite in quella regione. Inoltre la Gran Bretagna vanta diritti di proprietà fin dal 1845 sulle isole Ciu-san, delle quali è forse prossima a compiere l'annessione.

Ma questo sarebbe assai poco, se, mediante un accordo col Governo cinese stipulato il 14 febbraio 1898, non avesse acquistata una specie di prelazione sopra una larga parte del territorio dell'impero. Con questo patto il Governo di Pechino s'impegnava a non dare a fitto, ipotecare o cedere a un'altra Potenza nessuna regione del bacino dell'Jang-tse. La Gran Bretagna si assicurava poi la libertà della navigazione di quel fiume.¹ In sostanza essa veniva a ottenere un deciso predominio sul vasto e ricchissimo bacino di quella grossa riviera sino all'Jun-nan. La vallata dell'Jang-tse, secondo un dispaccio diretto nel 1898 dal Ministro inglese a Pechino al Tsung-li-yamen, comprende le regioni percorse dal grande fiume e quelle bagnate dai suoi affluenti, per una superficie di 1 500 000 chilometri quadrati, con una popolazione che si calcola di 180 milioni di abitanti, quasi tutti pacifici e industriosi, dediti all'agricoltura e al trasporto dei prodotti agricoli. È senza dubbio la parte più florida dell'impero.²

La Cina s'impegnava altresì a conservare a un suddito inglese la direzione generale delle dogane marittime cinesi e la riscos-

revole alla politica dell'*open door* e alla pacifica gara degli scambi (*The american policy in China*, nella "North American Review", del maggio 1900, pag. 642-645). Anche in Francia parecchi scrittori sono contrari alla spartizione dell'impero Celeste. Così il LEROY-BEAULIEU, e RENÉ PINON e JEAN DE MARCILLAC, già citati.

¹ Oltre che da vapori inglesi e cinesi, esso è ormai corso anche da vapori d'altre nazioni. Ve ne ha il Giappone, e circa un anno fa due piroscafi tedeschi vi hanno stabilito un servizio regolare fra Scianghai e Han-kou.

² Vedi: A. J. LITTLE, *Trough the Yang-tze gorges*; London, Sampson Low, 1898, giornale di viaggi, nel quale l'ampio bacino di quel fiume è descritto minutamente, e R. S. GUNDRY, *The Yangtze Region*, nella "Fortnightly Review", di settembre 1899, pag. 448-463. LORD BERESFORD sostiene che la Gran Bretagna deve occupare effettivamente tutta la valla dell'Jang-tse, il COLQUHOUN vorrebbe vedere sotto il dominio della sua patria, oltre alla vastissima regione di quel fiume, anche il resto della Cina meridionale.

sione del diritto di transito da Pechino all'interno, finchè il commercio britannico conservasse nell'impero Celeste la sua superiorità sopra quello di ogni altra nazione. L'amministrazione delle dogane cinesi ebbe recentemente, per opera dell'Inghilterra, anche la facoltà di riscuotere in alcuni distretti il prodotto del *likin* (specie di dazio interno) e di altre tasse a garanzia del terzo prestito di 400 milioni di franchi, contratto dalla Cina per pagare l'indennità di guerra al Giappone. Questi nuovi uffici, che hanno accresciuta la già grande autorità della potente amministrazione doganale, saranno utili al commercio e al tesoro cinese, ma soprattutto alla Gran Bretagna.

Un'altra convenzione, del 3 aprile 1898, stipulata subito dopo le cessioni a favore della Russia, fece guadagnare all'Inghilterra, sotto forma di un fitto per 25 anni, il porto di Uei-ai-uei, eccellente base d'operazione militare, che domina da mezzogiorno l'imboccatura del seno di Ci-li, come la Russia da Port Arthur la domina a settentrione. Così la Russia da una parte e l'Inghilterra dall'altra stanno a guardia di quell'importantissimo golfo e della provincia che ne prende il nome, la quale ha nei suoi confini la capitale dell'impero. Con la medesima convenzione fu consentita l'apertura al commercio di tre nuovi porti.

Un nuovo accordo del 9 giugno 1898 stipulò la cessione alla Gran Bretagna di tutta la penisola di Kao-lung, che era stata domandata da molto tempo per meglio assicurare l'antico possedimento di Hong-kong sotto l'aspetto strategico. Dopo la cessione dell'isola di Hong-kong e di quattro isolette vicine, l'Inghilterra aveva ottenuto nel 1860, come abbiamo detto, anche una piccola parte del promontorio di Kao-lung che le domina. Il nuovo acquisto era però troppo ristretto per i bisogni commerciali e malsicuro sotto l'aspetto della difesa. Per renderlo più comodo e più formidabile s'è fatta concedere l'*hinterland* di questo promontorio fino all'altezza della baia di Deep a occidente e di quella di Mirs a oriente, cioè l'intera penisola di fronte a Hong-kong, per una estensione di 500 chilometri quadrati, e circa quaranta isole che si trovano vicine alle coste, tra le quali la più importante è quella di Lan-tao. Il nuovo possedimento non è di grande estensione, ma ha un valore inestimabile, perchè con esso il movimento commerciale di Hong-kong potrà trovarsi meglio tutelato da ogni possibile sorpresa e svolgersi inoltre con più comodità, approfittando anche del vicinissimo porto di Kao-lung, dove da qualche anno è sorta una città nuova con bacini di carenaggio e magazzini.

Con la medesima convenzione del giugno 1898 la Gran Bretagna fece dichiarare dalla Cina la libertà completa di navigazione su tutte le acque interne del paese.

Negli ultimi tempi s'è poi costituita a Londra l' "*Anglo-chinese Association* ", composta di potenti capitalisti e imprenditori, per assumere nella Cina, con l'appoggio del Governo inglese, costruzioni ferroviarie e lavori pubblici. E questa società pensa a costruire una strada ferrata fra Kao-lung e Canton, mercè la quale la Gran Bretagna potrà attirare a sè il commercio del Si-kiang (il West River degli inglesi) e avere nel continente una solida base d'operazione militare.

Con tutto ciò la Gran Bretagna ha perduto molto nell' Estremo Oriente, non fosse altro per il fatto che vi si sono stabilite nazioni rivali, e più ancora perderà in avvenire. Il suo console a Han-cou notava fin dal 1897 come il traffico inglese in Cina sia andato decadendo negli ultimi anni. Fino a non molto tempo fa, il commercio britannico era l'80 per cento di quello totale dell'Impero di mezzo; nel 1897 era già sceso al 50 per cento, e nell'anno seguente ha continuato a declinare.¹ La Russia s'è impossessata del commercio del tè; e il Giappone nell'importazione dei tessuti, e la Germania in quella di numerosi altri prodotti fanno alla loro rivale vivissima concorrenza. Oltre che nelle proporzioni, il commercio inglese soffrì anche assolutamente, essendo diminuito di circa nove milioni nella sola annata 1896-1897.

Anche la Francia, dopo l'acquisto del Tonchino e dell'Annam, che la Cina considerava quali sue dipendenze, mostrò di volere estendere la sua autorità sulle provincie cinesi confinanti con quei suoi possessi. Lo stesso trattato di pace, firmato a Tien-tsin il 9 giugno 1885, accenna a questo scopo della Repubblica. Dopo quel trattato la Francia ottenne l'apertura al commercio di quattro città nell'Jun-nan e il consenso che le linee ferroviarie e telegrafiche dell'Annam potessero, di comune accordo e a condizioni da stabilirsi, essere prolungate sul territorio cinese. (Convenzioni del 27 giugno 1887 e 20 giugno 1895).

I privati secondarono gli sforzi della diplomazia. Nel 1895 la Camera di commercio di Lione, insieme ad altre tra le principali della Francia, ordinò una spedizione commerciale d'industriali e di studiosi, che in quell'anno e nei due seguenti, percorrendo non meno di ventimila chilometri, visitò e studiò le provincie cinesi di

¹ DIPLOMATIC AND CONSULAR REPORTS, *Trade of Hankow for the year 1897*. Foreign Office, June 1898, pag. 3-4. — *Id.*, for the year 1898, July 1899, pag. 4.

Jun-nan, Quang-si, Quang-tung, Quei-ciu e Se-ciuan, cioè quelle più vicine al Tonchino, e riferì con una splendida relazione sulle condizioni economiche di quei paesi.¹ L'esempio fu poi seguito da Camere di commercio inglesi, tedesche e americane. La missione lionese era composta di 12 persone, 5 di esse fecero ritorno in Cina per stabilirvi case commerciali: tanto s'erano convinte del prospero avvenire di quel vasto paese.

Con le convenzioni del 5 giugno 1896, 15 giugno 1897, e aprile-maggio 1898, la Repubblica ottenne dal Governo imperiale nuovi privilegi, oltre alla conferma di quelli precedenti. Così la concessione esplicita di costruire una linea ferroviaria, che unisca le strade ferrate del Tonchino, da Lang-son, con Pese e con Nanning sul Si-kiang, scendendo poi da questa città a Pak-hoi, e di stabilire un'altra linea che congiunga con la città di Jun-nan quella di Lao-kai sulla frontiera tonchinese, la quale a sua volta sarà collegata con Ha-noi.

Il 12 giugno 1897, poi, il Governo cinese, con dichiarazione formale fatta al ministro di Francia, aveva assunto l'impegno di rivolgersi di preferenza agli industriali e ingegneri francesi per l'esercizio delle miniere nelle tre provincie di Jun-nan, Quang-si, e Quang-tung, che confinano con le colonie francesi dell'Indocina.

Di più, con la convenzione del 5 aprile 1898, oltre ad essersi assicurato il diritto che, quando il servizio delle poste imperiali sarà riordinato, la Cina scelga di preferenza un francese per dirigerlo, ottenne in affitto per 25 anni la baia di Quang-ciu nella penisola di Lai-ciu, sul golfo del Tonchino, e l'impegno di non cedere o dare in affitto ad altra Potenza nessuna delle tre provincie confinanti con i possedimenti francesi. Eguale impegno aveva ottenuto con la convenzione del 1897 riguardo alla grande isola di Hai-nan, che è, per così dire, il prolungamento della penisola di Lai-ciu, e chiude il golfo del Tonchino.

Il campo d'azione degl'interessi francesi veniva così a toccare quello britannico, perchè anche la Birmania confina coll'Jun-nan, e sembrava che la Gran Bretagna intendesse esercitare da quel verso un potere esclusivo sulle regioni cinesi limitrofe. Essa infatti aveva ottenuta, come dicemmo, fin dal 1897 l'apertura alla navigazione e al commercio del Si-kiang, attirando in tal modo verso Canton il commercio delle provincie bagnate da quel fiume, e togliendo importanza alla ferrovia tra il Tonchino e Nan-ning.

¹ È quella che già abbiamo citata: *La Mission lyonnaise d'exploration commerciale en Chine, 1895-1897*, grosso volume illustrato di 900 pagine in-4.

Alla fine del 1897, in un banchetto dato dal Tsung-li-yamen (il Ministero cinese degli Affari Esteri), il principe cinese Kong, bevendo alla salute dei rappresentanti delle Potenze espresse l'augurio che, durante l'anno che stava per cominciare, tutti i loro desideri fossero appagati. Come si vede, le Potenze europee avevano in buona parte prevenuto l'augurio, e aveva ben ragione sir Claude Macdonald, ministro d'Inghilterra a Pechino, di notare, in un suo rapporto a lord Salisbury, che l'adempimento letterale di quel voto avrebbe lasciato all'Imperatore della Cina ben poco di potenza e di territorio.

Tuttavia una tra le grandi Potenze d'Europa sembrava non essersi accorta di questo tramestio, o, per dir meglio, deliberatamente non se n'era voluta occupare: l'Italia.

Nelle sedute della Camera dei deputati del 16 febbraio e del 25 aprile 1898, il Governo, interrogato sulle sue intenzioni in cospetto degli avvenimenti che si svolgevano nell'Estremo Oriente, dichiarava che, allo stato delle nostre relazioni, dei nostri commerci e dei nostri interessi in Cina, un'azione politica, un'azione diretta in quell'impero, simile a quella esercitata dalle altre Potenze, non sarebbe abbastanza giustificata.

Prima di tutto, diceva il ministro degli Affari Esteri nella seconda di quelle sedute, bisogna far precedere gli interessi, i quali, col loro svolgimento, determinano più tardi la politica. A questo scopo s'era mandata nei mari della Cina una nave, si studiava il modo di riordinare e svolgere il servizio consolare nell'Impero, e si cercava di dare impulso alle nostre relazioni economiche col grande mercato cinese. Così la Legazione italiana a Pechino aveva appoggiato presso quel Governo la concessione a un sindacato anglo-italiano d'importanti miniere. Ciò che può e deve fare il Governo — affermava il ministro — è di promuovere, di favorire quello spirito d'iniziativa che manca talvolta al nostro commercio e alle nostre industrie. Per questo il Governo s'era rivolto ai rappresentanti delle maggiori industrie italiane per invitarli a costituire missioni commerciali, composte di loro delegati, e incaricate di recarsi nella Cina e nel Giappone e anche negli Stati del Pacifico e dell'America meridionale. "Confido — concludeva — che queste pratiche abbiano il loro buon effetto; in seguito ai risultati che si otterranno il Governo è disposto ad adottare quelle misure amministrative e a proporre anche quelle misure legislative che potranno essere richieste dai bisogni delle nostre industrie per agevolare la loro espansione. Il Governo è conscio della differenza che passa

tra una politica che esagera la propria azione, oltre quanto è richiesto e giustificato dalla realtà dei propri interessi, e una politica noncurante dinanzi a quelli che possono essere e sono per l'Europa, e quindi anche per l'Italia, i problemi dell'avvenire „¹

Davvero che tutto ciò era troppo poco. Poteva forse bastare in tempi tranquilli, ma non quando gli altri Stati, mentre noi stavamo a discutere, ci prevenivano e ci chiudevano in gran parte la via. Perchè si stabiliscano in Cina interessi commerciali italiani si richiede un tempo non breve, trascorso il quale non vi sarebbe stato più posto per noi. Ma anche di quanto il Governo di allora aveva promesso di fare, rispetto al nuovo stato di cose che si è instaurato in Oriente, non s'è poi fatto quasi nulla.

Così tutto s'era limitato alla convocazione, avvenuta il 24 febbraio 1898, presso il Ministero degli Esteri, di una conferenza d'industriali allo scopo di esaminare i modi più adatti per dare incremento ai traffici nostri con l'Estremo Oriente e con l'America meridionale e centrale. Ma anche i voti espressi in quella conferenza sono rimasti tuttora insoddisfatti. Le tristi vicende d'una lunga crisi politica e sociale, distolsero l'attenzione del paese dall'Oriente, e fecero scordare per parecchio tempo anche quei propositi, che, sebbene eccessivamente prudenti, avrebbero potuto dare qualche buon frutto. E fu male perchè l'Italia si trovava allora in una condizione assai favorevole rispetto alla Cina, non essendovi fatta segno dei sospetti di cui erano oggetto le altre grandi Potenze.

Invece se il nome italiano è stato rammentato sulle sponde del mar Giallo, lo si deve all'intraprendenza di qualche nostro connazionale, al quale parve non doversi trascurare una regione dove il nostro paese avrebbe potuto trovar lavoro e ricchezza. Così sorse il sindacato anglo-italiano in Cina, il così detto *Peking Syndicate*. Il sindacato è un'impresa privata, con capitali in grandissima prevalenza britannici, che nel 1897 ottenne la concessione dell'esercizio di numerose miniere di ferro e di carbone nello Scian-si dal vicerè di quella provincia. Il contratto relativo fu approvato il 21 maggio 1898. Con quell'atto la provincia di Scian-si fu distinta in due parti: la banca russo-cinese ottenne l'esercizio delle miniere della regione settentrionale, e il sindacato anglo-italiano di quella meridionale, che è la più estesa. La concessione mineraria fatta a quest'ultimo è la più vasta, che sia stata accordata finora dal Governo cinese. Il 21 giugno successivo, poi, fu

¹ *Atti Parlamentari*, Legisl. XX, Sessione I, Camera dei deputati, Discussioni, pag. 6158-6160. Per la seduta del 16 febbraio vedi le pagine 4562-4563.

firmato il contratto per l'esercizio delle miniere, pure di ferro e carbone, in tre prefetture a settentrione del fiume Giallo, che appartengono alla provincia di Honan, la quale, per la dolcezza del clima, la bellezza, varietà e ricchezza del suolo, è soprannominata il giardino della Cina.

In queste due provincie vi sono i depositi carboniferi più ricchi del mondo. Si calcola che siano d'una estensione complessiva di 250 000 chilometri quadrati, con giacimenti di grande profondità. Nel solo Scian-si le miniere occupano una superficie di circa 24 000 chilometri quadrati, con uno strato carbonifero continuo d'uno spessore di 9 a 12 metri. Il celebre esploratore e geografo Richthofen calcolava che i depositi dello Scian-si contengano al minimo 1 250 000 milioni di tonnellate di carbon fossile.¹ Dato il presente consumo di questo minerale, basterebbero ai bisogni di tutto il mondo per 2400 anni.

Il carbone di queste provincie cinesi è un'antracite [di qualità eccellente, di facilissima estrazione, perchè lo strato arriva ai fianchi delle montagne e a fior di terra sugli altipiani. Il paese abbonda di corsi d'acqua navigabili, ma le miniere di solito non si trovano vicine ai fiumi, e siccome le comunicazioni per terra sono allo stato primitivo, e difficili per i frequenti dislivelli, il costo dei trasporti è molto elevato, e accresce straordinariamente il prezzo del prodotto. Così, secondo i calcoli del Richthofen, le miniere dello Scian-si, lavorate dagli indigeni, producono soltanto 1 700 000 tonnellate di carbone l'anno. Nè questa produzione può aumentare, finchè non si migliori la viabilità.

Vicino alla formazione carbonifera v'è una straordinaria ricchezza di ferro, che oggi si usa per circa 160 000 tonnellate all'anno. Nella medesima regione si trovano rame, stagno, piombo e anche oro e argento, sebbene non in abbondanza.

Inoltre la contrada offre legname e creta per crogiuoli, ossia tutto il necessario per l'industria metallurgica. Vi sono pure depositi di zolfo, salgemma, cinabro, marmo e lapislazzoli, e copiose sorgenti di oli minerali. Abbondano poi le cave di caolino, che forniscono ottimo materiale per l'industria ceramica.

Quando vi si costruiranno le strade ferrate, già consentite dal governo cinese, quella vasta regione potrà divenire una delle più industri della terra. La mano d'opera vi è a buon mercato, e il paese trovasi vicino al Gran Piano, regione popolatissima, assai

¹ F. VON RICHTHOFEN, *China*; Berlin, Reimer, 1882, vol. II, pag. 472-477.

produttiva e commerciante. Insomma le due provincie hanno tutto quanto si richiede per diventar sede di numerose e importanti officine e per iniziare quell'era di svolgimento industriale della Cina, che, per usare una frase del Colquhoun, metterà in rivoluzione il mondo.

Nelle pianure della provincia di Ho-nan si produce il miglior thè della Cina, e nei fertilissimi altipiani del settentrione, solcati dal fiume Giallo si coltiva con grande profitto il grano.

L'Ho-nan si trova fra lo Scian-si e il Ci-li a tramontana e la valle dell'Jang-tse a mezzogiorno, cioè in una posizione sommatamente vantaggiosa per raccogliere le varie arterie commerciali dell'impero, facendole convergere al fiume Hoang-ho, che di là comincia ad essere navigabile, o alle future linee ferroviarie che si costruiranno così nello Scian-si come nell'Ho-nan. Della costruzione di qualche linea nella prima delle due provincie si sta già occupando quel Governatore, d'accordo con la banca russo-cinese.

La nostra azione in Cina si limitò fino a tutto il 1898 all'opera del sindacato anglo-italiano,¹ all'invio di qualche missione commerciale privata, come quella mandatavi dall'Unione industriale di Torino, e all'istituzione di agenzie commerciali per opera dell'Unione stessa e del Consorzio italiano per il commercio con l'Estremo Oriente.

Al principio del 1899, però, il Governo pensò a dare più vivo impulso alla tutela dei nostri interessi presenti e futuri sulle coste del Pacifico.

Nella seduta della Camera dei deputati del 22 febbraio 1899, il ministro degli Esteri, rispondendo a un'interrogazione sulla tutela dei nostri interessi in Cina, dichiarò che il Governo non li trascurava, tanto più che essi erano andati crescendo e avevano già seria importanza. Aggiungeva che quanto prima avrebbe presentato al Parlamento un disegno di legge per l'aumento nella Cina di alcuni consoli di prima categoria, e che il Ministro della Marina intendeva di aumentare il numero delle navi di stazione nei mari cinesi in modo da formare una divisione navale. Concludeva di-

¹ Si è annunziata anche la costituzione d'un altro sindacato italiano per ottenere l'esercizio di alcune miniere di carbone nelle provincie di Ngan-uei e di Kiang-su. Quest'ultime furono visitate nello scorso dicembre dal tenente di vascello Dante Bucci, del *Marco Polo*, che vi si recò dal fiume Jang-tse, presso Nanchino. Altre miniere di carbone, nella provincia di Quang-si, vennero esplorate nell'estate del 1898 dal tenente Roberto Guida della stessa nave, quando risalì il Si-kiang per prendere possesso del Consolato nuovamente stabilito a Uu-ciao.

ciendo che questo, per allora, era quanto il Governo riteneva sufficiente per tutelare gli interessi nostri in quei mari.

Queste dichiarazioni non soddisfecero interamente l'interrogante, il quale disse che occorreva ottenere un porto con annesso territorio a tutela dei nostri interessi.¹ Tale però, era anche il pensiero segreto dal Governo.

Da quanto abbiamo narrato riguardo all'azione delle varie Potenze per affermare la loro autorità nella Cina, risulta che la sola provincia di Ce-kiang, tra quelle marittime, era ancora libera da influenze straniere. Su questa provincia si fermò quindi l'attenzione del Governo italiano.

La provincia di Ce-kiang² è posta a oriente di quelle di Ngan-uei e Kiang-si, e sta tra la provincia di Kiang-su a settentrione e e quella di Fo-chien a mezzogiorno. Sulla prima ha ottenuto diritti la Gran Bretagna, cosicchè è da riguardare come compresa nel suo campo d'azione. La seconda si trova di fronte all'isola di Formosa, e quindi si può considerare sotto l'autorità morale del Giappone.

Il Ce-kiang è la provincia più piccola della Cina, ma la popolazione vi è abbastanza densa. Così la superficie, come la popolazione sono circa un terzo di quelle dell'Italia. Il suolo è in gran parte montuoso, il clima temperato e sano. La regione non è molto ricca di miniere; tuttavia vi si trovano, sebbene non in grande abbondanza, carbone, ferro, rame, stagno, argento, piombo e allume; vi sono anche numerose saline.

Floridissima vi è invece l'agricoltura, talchè per la sua fertilità la provincia è detta appunto la culla dell'agricoltura cinese. Vi si producono thè verde, oppio, tabacco, erbe medicinali, indaco, vino, riso, cereali, legumi, aranci; vi prosperano il cotone, la vite, il gelso, la canfora, la cassia, l'albero della lacca, l'ebano, il sandalo e altre piante preziose. Inoltre vi è in grande onore la floricoltura.

Ottimi risultati dà l'allevamento del bestiame; e la pesca e l'industria della salagione e della preparazione dei pesci vengono esercitate con grande vantaggio sulle coste del mare e nei fiumi.

L'industria è assai progredita. Grande è la produzione della

¹ *Atti parlamentari*, Legisl. XX, Sess. 2^a, Camera dei deputati, Discussioni; pag. 2233.

² MARIO CARLI, *Il Ce-kiang, studio geografico-economico*; Roma, Forzani 1899. — *Un'escursione nel Ce-kiang*, lettera del tenente L. VANNUTELLI nel "Bollettino della Società geografica italiana", del settembre 1899; pag. 408-418; G. CORA, *Sul Ce-kiang*, nella "Nuova Antologia", del 16 marzo 1899, pag. 346-353.

seta, che è d'ottima qualità, anche in tessuti, ventagli e ombrelli: sotto questo aspetto il Ce-kiang è forse la provincia più rimarchevole della Cina. Anche la lavorazione del cotone, della lana e l'industria delle porcellane, dei lavori di legno, di bambù, e di quelli di lacca e di carta vi sono molto attive, e non mancano le concerie, gli oleifici e le fabbriche del celebre inchiostro.

Le relazioni commerciali dirette con l'estero non sono molto estese, poichè la vicina Scianghai ne attrae gran parte. Tuttavia nella provincia vi sono tre porti abbastanza importanti, tutti tre aperti al commercio internazionale: quello di Ning-po, sul fiume Jung, aperto nel 1842 col trattato di Nanchino, quello di Uen-ciu, aperto in seguito alla convenzione anglo-cinese del 1869, ratificata ultimamente col trattato di Simonoseki, e il porto di Hang-ciu. Il primo, che è il più notevole, ebbe nel 1899 un movimento di prodotti con l'estero di più che 60 milioni di franchi. Nello stesso anno il porto di Hang-ciu ebbe un traffico di 44 milioni di franchi e quello di Uen-ciu di 6 milioni.¹ Il commercio interno è poi attivissimo, essendovi numerose e abbastanza buone vie di comunicazione, e parecchi fiumi navigabili, che agevolano gli scambi da un punto all'altro della provincia. Le principali importazioni sono di oppio, tessuti, carbone e metalli; le esportazioni consistono in seta, ventagli di carta, thè, indaco, riso, sale e agrumi. Hang-ciu (la Quinsai di Marco Polo), capoluogo della provincia, e una delle antiche capitali dell'impero, non è molto lontana da Scianghai e da Su-ciu, dove è sorta una filanda italiana, e dove il territorio concesso agli stranieri è per tre quarti in possesso d'italiani. Anche per questo motivo il Ce-kiang è forse la provincia più adatta per svolgervi la nostra azione commerciale.

In questa provincia si trova la baia di San-mun² che il Governo italiano, per mezzo del nostro rappresentante diplomatico a Pechino, ha chiesto in affitto il 28 febbraio 1899 al Governo cinese per 99 anni, alle condizioni concesse alla Germania per la baia di Kiao-ciao, con lo scopo di farne una stazione navale. La domanda italiana comprendeva pure la facoltà di costruire una linea ferroviaria da San-mun al lago Po-jang, che sta nel settentrione del

¹ *Returns of trade and trade Reports*, for the year 1899; Shanghai, 1900, pag. 26.

² Altri scrivono *San Men*, che sembra riprodurre meglio la pronunzia cinese. Sull'autorità di valenti geografi, noi continuiamo a scrivere *San Mun*, anche perchè con questa forma la denominazione della famosa baia è ormai entrata nell'uso. Su San-Mun, si possono vedere il volume citato del CARLI, pag. 117-125, e articoli senza fine in numerosissime Riviste.

Kiang-si, a circa 500 chilometri dalla baia, e il diritto per il sindacato anglo-italiano di usare delle miniere della provincia.

La baia si trova a 29 gradi di latitudine australe e a 122 di longitudine orientale, da Greenwich, e appartiene in parte al dipartimento di Ning-po, in parte a quello di Tai-ciu. È formata da un'ampia insenatura e da parecchie isole che ne circondano lo sbocco. L'entrata è di una larghezza di 26 chilometri, divisa in tre bracci dalle isole. Questa circostanza diede il nome al luogo, poichè San-mun significa *tre porte*. La baia ha a settentrione il porto di Ning-po e a mezzogiorno quello di Uen-ciu. Riguardo ai campi d'azione delle altre Potenze, essa si trova tra il bacino dell'Jang-tse, sottoposto all'influenza inglese, e la provincia di Fo-chien, che, come abbiamo detto, cade nella sfera d'azione giapponese.

La baia, prima pochissimo conosciuta, venne descritta in un importante rapporto del comandante del *Marco Polo*, il quale ebbe modo di studiarla accuratamente nella campagna talassografica compiuta da quella nave nei mari della Cina lo scorso novembre. Da quel documento, e dalle molte altre pubblicazioni fatte su questa regione, rileviamo che la baia di San-mun è completamente circondata da monti, che cadono generalmente a picco sul mare. Nelle parti piane, sempre fangose per le forti maree, si vedono qua e là campi coltivati a riso. Il clima e l'aria sono generalmente buoni, tranne nella stagione delle piogge; non manca l'acqua potabile. La popolazione è piuttosto scarsa: si trovano sparsi intorno alla baia parecchi villaggi, ma sono abitati da poca gente. Gli abitanti sono d'indole quieta e pacifica, e vivono con i lavori agricoli, con l'allevamento del bestiame e specialmente con la pesca.

Manca, però, ogni commercio, non essendo il porto di quelli aperti al traffico con l'estero, e più forse perchè gli sbarchi a terra sono assai difficili, incontrandosi subito montagne o spianate fangose. Però la baia è ampia tanto da contenere la più potente flotta del mondo, e vi può penetrare qualunque bastimento anche dei più grossi. I comandanti delle navi da guerra inglesi, che l'hanno visitata, affermano che la rada di San-mun offre un ottimo ancoraggio, che è ampia, sicura e di facile accesso, un porto ottimo — *inapprezzabile* lo dicono i giornali britannici — al riparo dei venti del settentrione e d'occidente, che sono così temibili nei mari della Cina.

Nel fondo della baia sboccano due fiumi, il Ning-ai e l'Hai-iu.

Sul primo si trova la città dello stesso nome, sul secondo la città capo luogo del circondario di Hai-iu, alla quale si giunge risalendo per 32 chilometri il fiume, che può esser percorso anche da grandi barche, non però da bastimenti, neppur se leggeri. In sostanza la regione di San-mun manca di vie fluviali veramente notevoli, che facilitino l'accesso all'interno del Cekiang, e perciò essa non partecipa ai commerci di quella provincia.

Quest'ultima circostanza spiega perchè il luogo fosse quasi dimenticato, e non sia stato ambito da altri. A noi però non restava molto da scegliere, e del resto con una linea ferroviaria la baia potrebbe essere facilmente congiunta con l'interno della regione e con l'Jang-tse, e attrarre un rimarchevole traffico di prodotti.

Anche come stazione navale, o come deposito di carbone, San-mun non sembra disprezzabile. Prima d'ora di rado si son viste navi italiane in Cina, ed è questa la ragione per cui il nome nostro vi ha avuta finora poca o nessuna autorità. L'opportunità di mantenere una divisione navale nell'estremo Oriente è da tutti riconosciuta, e più volte il Parlamento ne ha autorizzata la spesa nel bilancio della marina. Come necessaria conseguenza conviene procurarsi una stazione in quei paraggi. Senza di ciò dove ci forniremmo di combustibile e di viveri nel caso di una guerra, quando le nazioni che dispongono dei porti della Cina, e la Cina medesima, si dichiarassero, come dovrebbero, neutrali?

Questo opportunatamente rilevava il ministro degli Esteri, nella seduta della Camera del 3 scorso marzo — riferendosi alle dichiarazioni del 22 febbraio — in risposta ad alcuni deputati che lo interrogarono sulla domanda fatta dall'Italia alla Cina. Per assicurare la divisione navale in mari così lontani, egli diceva, è indispensabile di avere un punto d'appoggio, una stazione, dove questi bastimenti possano rifornirsi, senza aver bisogno di ricorrere a porti appartenenti ad altre nazioni: a tale scopo il Governo aveva presentato la domanda per l'affitto della baia di San-mun.¹

D'altronde, ormai l'Italia ha anch'essa interessi in Cina, dove sono stabilite parecchie ditte nostre, e specialmente nel Ce-kiang, e molti più è da aspettarsi e da augurarsi ne abbia in un prossimo avvenire. Non di solo pane vive l'uomo, e le nazioni hanno il dovere di affermare la loro autorità e la loro potenza anche nel campo morale. L'Italia spende un milione al giorno per l'esercito e l'armata, parecchi altri milioni ogni anno in sovvenzioni e premi

¹ *Atti Parlamentari*, Sess. cit., pag. 2574.

alla marina; e noi dovremmo isolarci, rannicciarci dentro casa nostra, chiudendo gli occhi a tutto ciò che avviene nel mondo? Nè in questo caso si tratta soltanto del credito della nazione, ma anche di provvedere al suo avvenire economico e sociale, perchè è vana speranza quella di poter conseguire una più larga parte del commercio estero della Cina, senza possedervi una base territoriale sia pure esigua, quando quasi tutte le regioni dell'impero sono ormai sotto l'autorità di altre nazioni, tutte rigidamente protezioniste, perchè anche la Gran Bretagna abbandona nelle colonie i principi che sembra accarezzare in patria.

Molti paragonarono l'espansione commerciale, l'occupazione di una stazione navale nella Cina con la sfortunata nostra impresa africana, ma questo confronto non è possibile, nè serio: troppo diversi sono, sotto ogni aspetto, i termini per poterlo istituire. E ad ogni modo crediamo d'aver dimostrato quali vantaggi si possano trarre anche dai tanto discussi nostri possedimenti sul mare Eritreo e sull'oceano Indiano. Ma se pure, dopo una prima modesta occupazione, ci sentissimo trasportati a maggiori cose, nella Cina non potremmo dar libero corso alle nostre fantasie, se non d'accordo con le altre Potenze. In ogni caso la tutela degli interessi nostri sarebbe collegata con quella che le altre nazioni esercitano sugli interessi loro, e quindi farebbe parte di un'azione concorde la quale escluderebbe ogni sorpresa da parte dell'impero Celeste.

Non v'ha dubbio che prima di definire che cosa s'intendeva di fare e in qual modo, conveniva studiar bene i luoghi, che non ci sono ancora completamente noti, e considerare seriamente in quale miglior maniera si potesse giovare efficacemente agli interessi economici della nostra patria. Non mancano, per esempio, persone che conoscono la Cina, le quali credono che l'Italia poteva scegliere sulla stessa costa del Ce-kiang qualche posizione migliore di quella di San-mun, e non attribuiscono a quella da noi vagheggiata alcun valore.¹

Senonchè neppure a San-mun possiamo pensare, per ora, dopo che la Cina ha dichiarato di non voler prendere in considerazione la nostra domanda di avere in affitto quella baia, e non ha fatta migliore accoglienza alla nuova richiesta da noi presentata perchè ci fosse consentita la costruzione d'una ferrovia da Ning-po a un

¹ L'illustre RICHTHOFEN, in una lettera al prof. Guido Cora, scriveva che la baia non ha alcun valore, nè è possibile attirarvi il commercio dell'interno, devian-dolo dai porti a cui ora affluisce. (V. la lettera sul "Giornale degli Economisti", maggio, 1898, pag. 485-486).

punto della costa del Ce-kiang e la libera comunicazione della testa di linea con il mare, ossia la facoltà di ricevere e spedire merci, senza la sorveglianza delle autorità cinesi.

Confidiamo che la questione possa esser risolta in avvenire, sebbene il Governo, non sentendosi sorretto dall'opinione del Parlamento e del paese, abbia lasciata cadere la cosa nel silenzio. A noi sembra che l'Italia non dovrebbe adattarsi a esser l'unica grande nazione esclusa dalla Cina, tanto più che quelle le quali hanno interessi vicini al Ce-kiang, e tutte le altre che ne hanno nell'Estremo Oriente, non solo ci riconobbero il diritto di chiedere parte dei vantaggi che gli altri popoli vanno appropriandosi, ma si professarono liete di averci vicini.

Dopo l'azione spiegata dall'Italia, gli Stati Uniti e l'Austria-Ungheria, e anche la Danimarca e il Belgio hanno rivolti gli sguardi al grande impero orientale. Il Belgio voleva la cessione di Hang-ciu, il capoluogo del Ce-kiang, che diventerà lo sbocco della ferrovia dell'Hu-nan, alla cui costruzione contribuiscono anche capitali belgi. Anche l'Austria-Ungheria pare volesse occupare un porto nel Ce-kiang. Ma in seguito all'accoglienza ostile fatta dal Governo cinese alla nostra richiesta, nè il Belgio nè l'Austria-Ungheria hanno presentate domande formali. Invece la Danimarca, pur mandando una nave nel mar Giallo, avrebbe dichiarato di non pensare a occupazioni di territori.

Non così gli Stati Uniti, i quali, dopo d'aver ottenuta la concessione della strada ferrata da Han-cou a Canton, sembra vogliano assicurarsi qualche porto sulla spiaggia a oriente di quella linea.¹ La grande Federazione americana, i cui cittadini già da molto tempo avevano fondate manifatture e officine a Scianghai, fece un primo passo verso l'Asia orientale con l'annessione, avvenuta

¹ V. l'articolo di DEMETRIUS C. BOULGER, *The dissolution of the Chinese empire*, nella "North American Review", del marzo 1899, pag. 257-268, e specialmente a pag. 260. Il Boulger accenna ai porti di Fu-ciu e di Amoi, ma questi si trovano nella provincia di Fo-chien, la quale sta nel campo d'azione giapponese, e inoltre sopra di essi, dal dicembre 1899, il Giappone ha un diritto di priorità, essendosi la Cina impegnata a consentire la costruzione da parte del vicino impero di una strada ferrata, che colleghi queste due città. In generale gli scrittori americani esprimono l'avviso che gli Stati Uniti non hanno interesse a una divisione della Cina fra le Potenze, e desiderano soltanto che quel vasto paese sia aperto al commercio. Se però si dovesse venire a una spartizione, dichiarano che anche gli Stati Uniti dovrebbero aver la parte loro. V. in questo senso il recentissimo articolo del REV. GILBERT REID: *The Powers and the partition of China*, nella "North American Review", del maggio 1900, pag. 634-641.

sul principio del 1898, delle isole Hawaii, le quali, sebbene abbiano poca superficie e scarsi abitanti, presentano grande importanza per la posizione geografica, e fanno un notevole commercio. Con l'acquisto delle Filippine era arrivata alle porte dell'Estremo Oriente; ora pensa a una occupazione in Cina per entrarvi nel bel mezzo. Le nazioni europee devono ormai contare nell'oriente dell'Asia anche con l'azione politica e commerciale degli Stati Uniti. E già perfino il commercio tedesco è diminuito in Cina per effetto della concorrenza americana,¹ e nel Giappone l'esportazione degli Stati Uniti da 6 800 000 yens, nel 1890, è salita a 27 milioni nel 1897 e a 38 nel 1899, crescendo nei due ultimi anni di più che un terzo, mentre l'esportazione inglese, che da 26 600 000 yens nel 1890 era salita a 65 500 000 nel 1897, cadde nel 1899 a 56 milioni di yens.² Questo incremento dei commerci americani si deve al basso prezzo dei prodotti e alle comunicazioni dirette, che rendono possibile una consegna più rapida.

Ormai la Cina è sotto la tutela straniera, e specialmente della vecchia Europa, e le sue questioni sono trattate nei consessi delle grandi Potenze. A settentrione la Russia, a mezzogiorno la Francia, nel centro la Germania e l'Inghilterra mostrano di voler spadroneggiare sul territorio dell'impero. Questa condizione di cose fece sorgere, com'era naturale, molteplici dispute fra le varie nazioni, e specialmente con la Gran Bretagna, essendovi nella Cina un evidente e continuo contrasto d'interessi fra essa e le altre Potenze.

Questa lotta d'interessi, questa divisione di sfere d'influenza, come le chiamano per non dire spartizione di territori, potevano dar pensiero, se le singole nazioni non avessero dimostrato la buona volontà di appianare ogni divergenza. Già fin dal 15 gennaio 1896 s'era scambiata a Londra tra il Governo francese e l'inglese una dichiarazione, con la quale, oltre a stabilire il fiume Mekong come limite dei possedimenti dei due paesi nell'Asia meridionale, si stipulava che tutti i privilegi e vantaggi industriali e commerciali, che potessero esser consentiti nelle provincie di Jun-nan e di Se-ciuan a uno dei due paesi, fossero resi comuni all'altro, e i due governi s'impegnavano a interporre i loro buoni uffici per ottenerlo dalla Cina.

¹ "Handels-Museum", del 13 ottobre 1898, pag. 511.

² Id., del 17 novembre 1898, pag. 570-571. — *Annual Return of the foreign trade of the empire of Japan*, 1899; Tokyo, 1900, pag. 3. Dal calcolo delle esportazioni britanniche nel Giappone sono escluse sempre quelle provenienti da Hong-kong.

Quanto alle possibili difficoltà tra la Gran Bretagna e la Russia, già il Chamberlain, ministro inglese delle Colonie, nel discorso pronunziato a Wakefield il 10 dicembre 1898, diceva che un accordo tra le due Potenze nell'Estremo Oriente era desiderabile e anche necessario, se non si voleva giungere a gravi complicazioni. E aggiungeva che la difficoltà non era insormontabile, essendo possibile di conciliare l'ambizione ragionevole della Russia con la politica ben determinata dell'Inghilterra, la quale richiede che tutte le nazioni partecipino in eguale misura ai vantaggi del commercio internazionale.

Rispetto alla Germania, nel discorso tenuto a Birmingham il 13 maggio dello stesso anno 1898, il ministro inglese diceva che la sua patria aveva con essa interessi comuni di grande importanza, ma nessuno di questi interessi poteva sollevare conflitti tra le due Potenze in qualsiasi parte del mondo; anzi era da sperare che nell'avvenire i due Stati potessero combinare la loro azione a favore della pace e della soppressione delle barriere commerciali. Infatti i due Governi vennero facilmente a un accordo, riconoscendo l'efficacia della convenzione stipulata tra i sindacati tedesco e inglese il 2 settembre 1898, con la quale si stabilisce che lo Sciantung e la valle del fiume Giallo sono nel campo d'azione germanico, e la valle dell'Jang-tse e le provincie a mezzogiorno di questo fiume in quello britannico.

Anche tra la Russia e la Gran Bretagna è intervenuto un accordo, col quale si tende a eliminare ogni conflitto nell'Estremo Oriente. Questo accordo, che era senza dubbio il più difficile da concludere, comincia col dichiarare che è intenzione delle due Potenze di evitare ogni contrasto e di non portare offesa alla sovranità e all'integrità dell'impero cinese e ai trattati esistenti. Perciò non parla di sfere d'influenza, e le clausole dell'accordo si riferiscono esclusivamente ai disegni ferroviari delle due nazioni. Ma, sotto l'apparenza di campo d'interessi ferroviari, s'intende accennare a vere sfere d'influenza politica, e così si vengono a delimitare indirettamente i confini dell'azione delle due Potenze contraenti. Infatti il Governo inglese s'impegna a non domandare concessioni ferroviarie nella Manciuria, e quello russo a non chiedere alcun privilegio nella valle dell'Jang-tse. Questa convenzione riconosce in sostanza alla Russia tutto ciò che essa aveva già in mano, e alla Gran Bretagna tutto ciò che aveva chiaramente dimostrato di agognare.

Dopo aver trattato brevemente dello stato politico del vasto impero, vediamone ora rapidamente le condizioni economiche. E prima di tutto, poichè abbiamo or ora accennato alle strade ferrate, diciamo qualche cosa delle comunicazioni.¹

Fino a qualche anno fa la Cina non aveva altri mezzi di comunicazione che il suo ammirabile sistema di vie acquee: i suoi grandi fiumi, ossia il Si-kiang al mezzodi, l'Jang-tse al centro e l'Hoang-ho al settentrione, navigabili anche dai grossi vapori, e una vasta rete di canali, che collega quei fiumi tra loro.

Ma i fiumi e i canali, sebbene per opera dell'Inghilterra siano stati aperti alla navigazione a vapore d'ogni bandiera, non potevano bastare, e perciò si ebbero, come già accennammo, numerose domande di costruzioni di linee ferroviarie da parte delle varie Potenze.

Presentemente sono costruite le linee seguenti:

1^a) Scianghai — Usung, tronco di 16 chilometri, il primo in ordine di tempo, essendo stato aperto nel 1876; ma, distrutto dopo pochi mesi, venne ricostruito nel 1898;

2^a) Pechino — Scian-hai-kuan — Mukden, per Tien-tsin e Ta-ku;

3^a) Port Arthur — Niu-ciuang — Mukden — Kirin, che ben presto sarà proseguita fino a congiungersi con la linea della Man-ciuria, e quindi con Vladivostok;

4^a) Pechino — Pao-ting — Han-cou;

Moltissime sono poi le strade in disegno; la sola Inghilterra ne ha proposte per una lunghezza di 4500 chilometri. Quelle, di cui il governo cinese ha consentita finora la costruzione, di talune delle quali abbiamo già fatto cenno, congiungerebbero le città che seguono: Pechino con Kai-fong, Han-cou e Canton, la linea più importante di tutte, che sarà lunga non meno di 2400 chilometri alla quale appartiene il tronco Pechino — Pao-ting già costruito); Cing-ting con Tai-juen e Si-ngan; Cing-ting con Sian-jang; Kiaociao con I-ciao e Ci-nan; Ci-nan con Kai-fong; Tien-tsin con Cinkiang e Scianghai; Canton con Ceng-tu; Jun-nan con Lao-kai; Lang-son con Nanning e con Pak-hoi; Lang-son con Pese; Scianghai con Nanchino, da prolungarsi poi fino a Sin-jang; Nanchino con Kai-fong e con la ferrovia tra Si-ngan e Tai-juen; Su-ciu con Hang-ciu e Ciang-sa; Hang-ciu con Ning-po, Fu-ciu con Amoi e

¹ V. specialmente per questo argomento, lo studio di PIETRO GRIBAUDI, *L'avvenire economico della Cina*, pubblicato nella "Rivista geografica italiana", del 1899, v. il fasc. VI, pag. 357-364.

con Kiu-kiang; Kung-long, in Birmania, con Ta-li e con Ho-king; Ta-li con Jun-nan; Moulmein (Birmania) con Jun-nan e Ciung-king.¹

Queste strade, oltre ad essere un efficace fattore d'ordine,² favoriranno grandemente lo svolgimento della produzione e delle relazioni commerciali della Cina, e faranno avanzare rapidamente il paese.

Sotto l'aspetto della produzione, la Cina può esser divisa in tre zone assolutamente diverse di clima e di derrate. La zona settentrionale comprende la regione a tramontana del fiume Giallo. Il clima vi è temperato con tendenza al freddo, e il paese è coltivato a orzo e a miglio. La zona centrale, che va dal fiume Giallo al grado 26 di latitudine, è assai favorita dalla natura e ha clima più mite dell'altra. Essa offre abbondantemente riso, frumento, granturco, e altri cereali, legumi, patate, thè, cotone, canapa, aranci, semi oleosi, oppio, zucchero, tabacco, bambù, e vi allignano il gelso e la vite. La parte orientale di questa zona è celebre per la produzione della seta e del cotone, la parte media è il vero granaio della Cina, l'orientale è ricca di legnami preziosi. La zona meridionale ha press'a poco gli stessi prodotti della centrale, ma generalmente di qualità non altrettanto buona, e la temperatura vi è assai più elevata.³

Nell'insieme del vasto e fertile impero, la coltivazione preferita è quella del riso: la superficie delle risaie occupa circa l'ottava parte di tutto il suolo coltivato. La proprietà è molto divisa, e l'agricoltura assai onorata, ma è poco progredita, per effetto dell'ignoranza e della mancanza di capitali, e potrebbe offrire assai maggiore copia di derrate.

Abbiamo già accennato alla ricchezza mineraria di alcune regio-

¹ Uno studio completo delle ferrovie cinesi in attività o in disegno venne pubblicato nella "Revue politique et parlementaire", del 10 settembre 1899. — V. pure l'articolo di C. BÉGUIN nella "Revue Encyclopédique", dell'11 novembre 1899, pag. 964, e quello di M. DE COPPET, *L'action économique des Puissances en Chine* negli "Annales des sciences politiques", del gennaio 1900, pag. 65-69, e cfr. NOCENTINI, *Cina e Giappone*, nella "Rivista d'Italia", del 15 aprile 1900, pag. 639-643. Una pianta accurata della Cina con l'indicazione delle linee aperte, in costruzione o in disegno venne pubblicata da JOSEPH WALTON nella sua opera citata: *China and the present crisis*, nella quale descrive varie regioni dell'impero, specialmente quelle comprese nel campo d'azione delle Potenze. — È inutile aggiungere che nuove proposte di costruzioni ferroviarie continuano a presentarsi, e che sulle linee in disegno i vari scrittori non sempre vanno d'accordo. Noi ci siamo attenuti specialmente alle indicazioni della carta del Walton, completandola con le nuove concessioni avvenute in questi ultimi mesi.

² Ancora oggi è vero per la Cina, quanto diceva trent'anni fa il missionario Williamson: ferrovie o anarchia (COLQUHOUN, *Op. cit.*, pag. 96).

³ Cfr. COLQUHOUN, *Op. cit.*, pag. 59.

ni della Cina, e specialmente all'abbondanza di carbon fossile e di ferro che vi si trova. Ma non sono soltanto quelle indicate le provincie cinesi dove si abbia larghezza di minerali. Benchè i giacimenti carboniferi delle provincie di Ho-nan, di Scian-si e di quella di Hu-nan, dove pure ce n'è di vastissimi, siano i più ricchi e i più facili da sfruttare, si può dire che non v'è regione nel centro e nel settentrione dell'impero cinese, la quale sia sprovvista di miniere di quel combustibile. Bastano del resto i giacimenti dell'Ho-nan e dello Scian-si per dare alla Cina il primo posto tra i paesi produttori di carbon fossile. Del pari il ferro è diffuso su gran parte della superficie dell'impero. E qua e là si trovano miniere di rame, di piombo, di stagno, di mercurio, d'argento e d'oro. Ma l'abbondanza maggiore è di ferro e di carbone. Possedendone in così gran quantità, l'impero Celeste non può a meno di diventare un paese industriale.

Finora ciò non era avvenuto, e non ostante la sua grande ricchezza mineraria, la Cina nulla aveva fatto per usufruirne con metodi razionali, conformi ai progressi moderni. Anzi aveva voluto impedire deliberatamente ogni avanzamento, interdicensi agli stranieri stabiliti nell'impero di esercitare qualunque industria, anche nei porti aperti al traffico, e vietando loro di ricevere macchine dall'estero, perchè, diceva un atto ufficiale, pericolose per la sicurezza del paese e di danno ai mezzi di sussistenza della popolazione. Ma la diplomazia protestò contro l'insano divieto, e il trattato di Simonski lo sopprime senz'altro, ammettendo l'importazione delle macchine e il libero esercizio delle industrie.

Però fino al presente non vi sono nella Cina officine metallurgiche di qualche conto, ove se ne tolgano quelle sorte nel 1892 a Hang-jang nella provincia di Hu-pei, presso Han-cou sull'Jang-tse, le quali fino a qualche tempo fa stavano sotto direzione cinese, e ora si trovano in mano di capitalisti giapponesi. Opifici di ben maggiore importanza sorgeranno tra poco nelle varie provincie, per effetto delle concessioni fatte dalla Cina a società straniere. Oltre a quelle notevolissime che abbiamo ricordate, sono rimarchevoli le concessioni delle miniere del Quei-ciu a un consorzio anglo-francese. Gli industriali inglesi e francesi aspirano anche al possesso delle vaste miniere di mercurio e di ferro, che si trovano nel Seciuan, l'Eldorado della Cina, come lo si chiama per la varietà e ricchezza dei prodotti del sottosuolo. E non v'è dubbio che anche quelle cave saranno quanto prima messe in esercizio.

Maggiori progressi ha fatto in Cina l'industria tessile. Già a Scianghai vi sono parecchie fabbriche per la filatura del cotone:

si calcola che presentemente vi siano in azione 300 mila fusi; e vi sono pure due manifatture di tessitura. Anche nel bacino dello Jang-tse si hanno numerose filature con altri 378 mila fusi. Inoltre a Canton si contano circa 60 filature di seta, e 30 ve ne sono a Scianghai (nel 1895 erano soltanto 4), 2 a Cin-kiang e 2 a Su-ciu.

Allorquando saranno compiute nell'impero le numerose strade ferrate presentemente in costruzione o in disegno, quando vi si saranno stabilite le industrie, che sono rese possibili dalle immense ricchezze del suolo e facili dalle favorevoli condizioni che rendono la lavorazione agevole e poco costosa e dal bassissimo prezzo della mano d'opera, si può prevedere che gravi conseguenze ne deriveranno ai paesi importatori d'Occidente, e la produzione del grande impero orientale entrerà con essi in aspra concorrenza anche sui mercati stranieri.¹

È vero che a quel tempo non siamo molto vicini, e che la concorrenza, per molti anni ancora, si avrà soltanto sul mercato cinese, perchè esso, con i nuovi bisogni che sorgeranno da una maggiore civiltà, dovrà attingere all'estero una enorme quantità di prodotti, prima di giungere a quella condizione propria dei popoli più avanzati, nella quale, dopo aver provveduto alle necessità di casa propria, si può pensare all'esportazione all'estero. Così gli effetti della concorrenza della Cina non si faranno sentire subito neppure nell'interno di essa, tanto più che l'impero ha consumata finora una quantità assai piccola di prodotti europei, proporzionatamente all'estensione e alla popolazione sua.

La superstiziosa antipatia per gli stranieri, le gravi spese di trasporto all'interno per il difetto di buone comunicazioni terrestri, la mancanza di sicurezza, la povertà degli abitanti, e soprattutto le tasse gravissime arbitrariamente imposte sulle merci dal fiscalismo dei mandarini, i quali non badano che a trarre lautissimi guadagni dalle provincie che amministrano, o, per dir meglio, sfruttano, hanno impedito fino adesso che i prodotti cinesi trovassero largo smercio all'estero, e quelli esteri avessero nella Cina un più largo consumo.

Ora la Cina è dischiusa al progresso civile, e i suoi principali porti sono aperti al commercio estero.² Le strade ferrate vi

¹ V. su quest'argomento il volume del VON BRANDT, già ministro germanico a Pechino, *Die Zukunft Ostasiens*; Stuttgart, 1895 e l'articolo di PAUL D'ESTOURNELLES DE CONSTANT, *Le péril prochain: l'Europe et ses rivaux* nella "Revue des deux Mondes", del 1° aprile 1896, pag. 651-686.

² Le città e i porti aperti al traffico internazionale sono presentemente 34.

stanno prendendo, come abbiamo visto, un grande sviluppo, la popolazione indigena, proclive per natura agli scambi, va sempre più adattandosi alle relazioni con i commercianti stranieri, e la stessa amministrazione delle dogane, che è in mano agli inglesi, favorisce i commerci con il suo spirito conciliante. Così il commercio negli ultimi dieci anni è più che raddoppiato.

Notevole è specialmente l'aumento dal 1898 al 1899. In quest'ultimo anno il commercio dell'impero fu di 460 milioni e mezzo di taels¹ (1750 milioni di franchi) con l'enorme aumento di 92 milioni di taels (349 milioni di franchi) in confronto del 1898. Nel 1887 il commercio estero della Cina era stato di 188 milioni di taels.² In questi dati non è compreso il traffico di Hong-kong, il quale non si può computare se non approssimativamente, mancando quello scalo di statistiche commerciali, anche perchè, essendo porto franco, vien meno lo scopo fiscale d'una registrazione esatta. Del resto il movimento dell'importantissimo possedimento inglese, in quanto si riferisce alla Cina, comprende prodotti che già sono stati registrati in altri porti cinesi, essendo quello di Hong-kong commercio di transito.

Le importazioni, che erano state nel 1898 di 210 milioni di taels (763 milioni di franchi) nel 1899 salirono a 265 milioni (1006 milioni di franchi).³ È ancora poco per un paese così vasto e popoloso, ma il progresso, avvenuto in un solo anno è notevolissimo, e dimostra che la Cina tende a consumare sempre più largamente i prodotti esteri, e il paese va gradatamente assumendo gli usi europei. Certo all'aumento dei consumi ha contribuito anche la colonia straniera, che è in continuo incremento, ma è senza confronto maggiore la parte dovuta alla popolazione indigena. Questo aumento delle importazioni è poi tanto più notevole, perchè nel 1899 non mancarono difficoltà politiche, specialmente d'indole interna, e anche le condizioni sanitarie ed economiche in parecchie provincie lasciarono alquanto a desiderare.⁴

¹ Il corso medio dello *haikuan-tael* fu nel 1899 di franchi 3.80 (V. "The Board of Trade Journal", 26 aprile 1900, pag. 155). Nel 1898 invece fu di 3.64. Il valore relativo di quella moneta varia di molto ogni anno. — Le notizie statistiche sul commercio cinese sono tratte dalle pubblicazioni annuali dell'ispettorato generale delle dogane cinesi: *Imperial Maritime Customs, Statistical Series, Returns of Trade and Trade Reports*. Anche questa pubblicazione ufficiale non può offrire, tuttavia, che dati approssimativi stante l'imperfezione della vigilanza doganale, alla quale sfuggono non pochi prodotti.

² *Returns of Trade*, for the year 1899, pag. 7.

³ *Id.*, *ib.*

⁴ *Id.*, pag. 10.

I prodotti esteri che ebbero più largo smercio in Cina sono i tessuti di cotone, che nel 1899 alimentarono un'importazione di 103 milioni e mezzo di taels (393 milioni di franchi), mentre nel 1898 si erano stati importati per meno di 78 milioni (283 milioni di franchi). L'aumento nell'importazione di questi tessuti è dovuto alle migliorate comunicazioni. Quel prodotto viene importato dalla Gran Bretagna e dall'India, dagli Stati Uniti, dal Giappone e da vari paesi europei, specialmente dalla Germania. Ma ben presto questa importazione diminuirà, e il mercato sarà provveduto anche dai tessuti fabbricati in paese.

Tra le altre importazioni cinesi la più notevole è quella dell'oppio, che nel 1899 fu di quasi 36 milioni di taels (136 milioni di franchi). Seguono, tra i prodotti importati più largamente, il riso (18 milioni di taels, ossia 68 milioni di franchi) gli oli minerali, (13 milioni di taels, cioè 49 milioni di franchi), lo zucchero, (39 milioni di franchi), i lavori di metallo (35 milioni), il carbon fossile (24 milioni), i tessuti di lana (16 milioni),¹ i pesci (15 milioni) e i fiammiferi (10 milioni).²

Le esportazioni, da 159 milioni di taels (579 milioni di franchi) nel 1898, salirono a 196 (744 milioni di franchi) nel 1899. Nel 1887 erano state di 86 milioni di taels.³

L'esportazione delle sete, che è quella di gran lunga preponderante, da 56 milioni di taels nel 1898 (204 milioni di franchi) salì a 82 (312 milioni di franchi nel 1899).⁴ Questo aumento notevolissimo si deve specialmente agli eccezionali acquisti della Francia, forse anche in previsione dell'esposizione universale di Parigi. Dopo le sete i prodotti, che ebbero maggiore esportazione dalla Cina, furono: il thè (120 milioni di franchi), le fave e panelle di fave, (36 milioni), la lana greggia (16), le pelli e i cuoi (15), le pelliccerie (14), le stuoie (14), lo zucchero (13), il cotone greggio (11), le trecce di paglia (11), e il tabacco (9).

I risultati del commercio cinese nel 1899 giustificano le previsioni più rosee e più liete per l'avvenire. Anche nel commercio tra le coste e l'interno del paese v'è un grande progresso, specialmente dove le comunicazioni sono agevolate dalle linee ferroviarie.

Se si riparte il commercio della Cina fra i paesi esteri di pro-

¹ Tra questi tessuti hanno parte notevole le coperte di lana dette *italiane* (italian cloths), che sono però fornite dalla Gran Bretagna, e potrebbero esserlo benissimo dalla nostra industria.

² *Returns*, pag. 10-12.

³ *Id.*, pag. 7.

⁴ *Id.*, pag. 13.

venienza e quelli di destinazione, secondo la statistica cinese si trova che il paese, il quale ha maggiori scambi con l'impero di mezzo sarebbe Hong-kong. Ora è noto che Hong-kong è lo scalo di approdo e di partenza del commercio del mezzogiorno della Cina, e quasi metà del commercio estero cinese passa per quel porto (nel 1899 furono 190 milioni di taels, ossia 722 milioni di franchi). Passa, ma non vi si ferma.

Lasciando da parte Hong-kong, il maggiore traffico cinese con l'estero — importazioni ed esportazioni insieme sommate — avvenne, nel 1899, con la Gran Bretagna (54 milioni di taels, ossia 206 milioni di franchi), col Giappone (202 milioni di franchi), con gli Stati Uniti d'America (167 milioni) e con l'India Britannica (128 milioni).¹ Le statistiche cinesi non presentano i risultati speciali delle varie nazioni d'Europa, fuorchè per la Gran Bretagna e la Russia; sappiamo soltanto che gli scambi dell'Europa tutta insieme, eccettuate quelle due nazioni, nel 1899 sono stati di 47 milioni di taels (178 milioni di franchi).

È evidente, però, che anche il traffico di Hong-kong dovrebbe andar ripartito tra le nazioni dalle quali proviene originariamente. Senonchè questa suddivisione è impossibile, perchè il grande scalo difetta, come dicemmo, di statistiche commerciali. Da quelle del commercio estero inglese risulta che più di metà del movimento di Hong-kong è dovuto alla Gran Bretagna.

Tra le altre nazioni, che contribuiscono al traffico del porto di Hong-kong, dovrebbe essere registrata, sebbene in minima misura, anche l'Italia, la quale deve avere una parte, per quanto piccola, anche negli scambi, che nelle statistiche cinesi sono attribuiti all'Europa senza altre distinzioni.

Poichè le pubblicazioni della Cina nulla ci dicono riguardo ai traffici fra l'impero Celeste e il nostro paese, per avere un'idea della loro estensione dobbiamo riferirci alla statistica nostra, non solo per quanto riguarda le importazioni dalla Cina, ma anche per ciò che concerne le esportazioni, per le quali riuscirebbe certo più esatta la statistica cinese.

Come già abbiamo ricordato, la nostra statistica commerciale distinse soltanto dal 1878 tre regioni dell'Asia, mentre dapprima faceva dell'Asia tutt'una rubrica. Però anche allora, e per molti anni di poi, cumulò il movimento della Cina con quello del Giappone. Ora, secondo la nostra statistica, le importazioni in Italia

¹ *Returns of Trade*, pag. 8-9.

dalla Cina e Giappone insieme furono nel 1878 di 626 mila lire, le esportazioni di 404 mila.

Venendo agli ultimi anni, troviamo risultati assai maggiori. Secondo la statistica italiana, la Cina importò in Italia nel 1897 per quasi 19 milioni di prodotti, (14 nel 1896 e 20 nel 1895), per 51 milioni nel 1898 e ben 69 nel 1899, principalmente: seta greggia (9 milioni di lire nel 1896, 15 nel 1897, 45 nel 1898 e 60 nel 1899), cascami di seta (circa 1 milione e mezzo nel 1896 e nel 1897, 2 milioni nel 1898 e 4 nel 1899), bozzoli (30 mila lire nel 1896, mezzo milione nel 1897, 1 nel 1898 e mezzo nel 1899), e pelli crude (circa 2 milioni per ciascun anno, ma più di 3 nel 1899). Un quinto della intera esportazione delle pelli cinesi approda a Genova, portatovi dai vapori del *Lloyd* germanico.

Notevole sopra tutte è l'importazione in Italia della seta greggia cinese. Sembra che essa sia stata eccezionalmente elevata nel 1898-99, ma, come abbiamo notato precedentemente, i numeri così alti di quei due anni si devono a una correzione introdotta nella nostra statistica, mercè la quale le sete orientali, che prima erano registrate come importazione francese, perchè ci vengono per la via di Marsiglia, furono dal 1898 in poi assegnate al vero paese d'origine. Però nel 1899 l'acquisto della seta cinese fu in Italia anche maggiore del consueto.

Questa larga importazione non nuoce alla nostra sericoltura, la quale non offre materia greggia sufficiente ai bisogni dell'industria nazionale, per il nostro consumo e per i nostri traffici. Anzi l'importazione della seta orientale è utile, perchè dà lavoro in Italia ad alcune manifatture di tessitura e a numerose tintorie, e giova per completare il nostro assortimento. A mano a mano, però, si va diffondendo anche nella Cina la lavorazione della seta, e fin d'ora è già tanto avanzata, da far sentire la propria azione sui prezzi del prodotto. Converrebbe che i nostri connazionali pensassero a fondare filande e fabbriche di tessuti di seta in Cina, per prevenire la concorrenza, veramente rovinosa, che potrebbe farsi in avvenire all'industria italiana, sia dando un maggiore sviluppo alle manifatture esistenti, sia facendone sorgere di nuove con l'aiuto dei capitali esteri. Il mercato cinese della seta potrebbe benissimo essere regolato da direzione, capitali e operai nostri. Così la concorrenza avverrebbe almeno tra italiani e italiani.

Le sete provenienti dall'Estremo Oriente vanno a Milano, come lo provano i risultati delle stagionature in quella città. Milano è ora il mercato più ragguardevole per le sete cinesi. Anche per

effetto dell'importazione asiatica, la nostra grande città è diventata l'emporio europeo del prezioso prodotto, essendosi sostituita a Lione e a Londra. Però in Francia e nella Svizzera vengono lavorate oggidì sete asiatiche, che potrebbero esserlo più agevolmente in Italia, dove abbiamo mano d'opera sovrabbondante e molti buoni opifici, specialmente per la torcitura.

L'esportazione italiana per la Cina fu nel 1896, secondo la nostra statistica, di 867 000 lire, di 1 085 000 nel 1897, di 1 269 000 nel 1898 e di 1 506 000 nel 1899. In quest'ultimo anno venne formata principalmente dai prodotti seguenti: corallo greggio e lavorato (411 migliaia di lire), tessuti di cotone (238), di lana (54), filati e tessuti di seta (187), cappelli (106), vini (94) e marmi lavorati (54).¹

Queste importazioni ed esportazioni, notate dalle nostre statistiche commerciali, non sono indicazione esatta dei nostri traffici con la Cina, i quali sono di certo superiori ai dati offerti dalle pubblicazioni ufficiali, perchè una certa quantità di prodotti italiani entra in quell'impero sotto marca inglese o germanica, e molte derrate cinesi ci vengono per via indiretta, passando per altri Stati.

Tuttavia abbiamo ragione di ritenere che, se anche si potesse fare un computo preciso del movimento commerciale italo-cinese, questo, per ora, risulterebbe in ogni modo assai scarso, specialmente per quanto riguarda la nostra esportazione. Ed è naturale che sia così, perchè i mercati dell'Estremo Oriente sono stati sempre molto trascurati dai nostri connazionali, i quali hanno badato ad acquistare nella Cina i prodotti che loro servivano, come la seta, ma non a vendervi prodotti italiani, credendo forse che questa esportazione di articoli nostri nell'impero Celeste fosse impossibile.

Con questa prevenzione, meno che mai pensarono a stabilire nell'estrema Asia case o rappresentanze commerciali. Nè valse di eccitamento l'esempio delle altre nazioni, i cui cittadini hanno aperto in tutte le città più popolose della Cina magazzini con ogni sorta di prodotti e fanno ottimi affari. Infatti, mentre nei porti aperti dell'impero, alla fine del 1899, erano stabilite 933 case di commercio estere e 17 193 persone straniere, l'Italia vi aveva solo 9 case e 124 persone, venendo dodicesima tra le varie nazioni. Invece la Gran Bretagna vi ha 402 case di commercio, il Giappone 195, la Germania 115, la Francia 76, gli Stati Uniti 70, la Russia 19, il Portogallo 10. E nei porti cinesi risiedono 5 600 inglesi, 2 400 giap-

¹ *Movimento commerciale*, 1899, pag. 860-865.

ponesi, 2 300 americani, 1 600 russi, 1 400 portoghesi, 1 200 francesi, 1 100 tedeschi. Nel 1897 le case di commercio estere erano 773 e gli stranieri dimoranti in Cina 13 400.

Gli Italiani residenti in Cina sono quasi tutti stabiliti a Scianghai, e non esercitano il commercio per conto proprio, ma sono commessi di commercianti esteri, o addetti alla lavorazione serica, che a Scianghai ha preso largo sviluppo con i capitali inglesi.

Certo essendo la Cina principalmente un paese agricolo, non è mercato molto adatto al consumo delle nostre produzioni principali. Tuttavia alcuni generi alimentari vi cominciano a trovare consumo. Così i vini, gli oli, la birra, le conserve alimentari, i formaggi, i salumi, le paste, le acque minerali. Alcune di queste derrate potrebbero esservi mandate dal nostro paese, mentre ora vi sono smerciate dalla Francia, dalla Germania, dal Portogallo e dagli Stati Uniti.

Quanto ai prodotti industriali, potremmo esportare nell'impero cinese specialmente gli articoli di merceria, e in verità il Consorzio milanese per il commercio con l'Estremo Oriente ne va introducendo sul mercato cinese alcuni, e vi sono apprezzati da Europei e da indigeni. Però questi prodotti sono importati, per la massima parte, dal *Lloyd* germanico,¹ mancando a noi una linea di navigazione diretta tra i nostri porti e la Cina, e quindi non sono ascritti a favore degli scambi con l'Italia. Alcuni prodotti sono imbarcati sui vapori del *Lloyd* austriaco, come le conterie, le quali sono così comprese tra le importazioni della Cina dall'Austria-Ungheria.

Le principali nazioni europee, gli Stati Uniti d'America e il Giappone hanno linee di navigazione dirette con la Cina. La Gran Bretagna ne ha tre, la Germania pure tre, la Francia due, la Russia e l'Austria-Ungheria una, gli Stati Uniti tre, il Giappone dieci. Invece l'Italia non ha che la linea mensile, sussidiata soltanto in parte e in parte libera, che da Bombay va a Singapore e Hongkong. Converrebbe migliorarla e prolungarla almeno fino a Scianghai, facendola poi proseguire per il Giappone. Così si gioverebbe al commercio, che dalle comunicazioni dirette e nazionali trarrebbe valido incremento, e si renderebbe più larga e completa la cognizione del paese non fosse altro per mezzo dei nostri marinai. Inoltre questa impresa gioverebbe moltissimo a far acquistare all'Italia in Cina rapida e notevole autorità politica ed espansione economica.

¹ V. *Movimento della navigazione* nel 1899, pag. 561.

Parliamo di linee di navigazione, perchè nulla v'è da aspettarsi dalla navigazione libera. Infatti i bastimenti italiani che toccano porti cinesi sono sempre in numero derisorio.

Intanto la navigazione di quei porti è raddoppiata nell'ultimo decennio principalmente per opera delle marine estere. Oltre ad aver compiuto quasi tutto il commercio internazionale, queste hanno eseguito più di due terzi di quello di cabotaggio, il quale, trattandosi d'un paese che ha tanta estensione di coste, ha grande importanza. Soltanto fra i porti aperti al commercio estero, il cabotaggio alimentò nel 1899 un approdo di 26 137 bastimenti di 14 129 000 tonnellate di stazza. Di questi bastimenti 14 646 di 4 364 000 tonnellate erano cinesi; gli italiani furono 2 di 2174 tonnellate.¹

Nel 1898 i bastimenti mercantili provenienti da porti esteri — e tra questi conviene ricordare che sono annoverati Hong-kong e Macao — furono 6093 di 4 927 000 tonnellate; nel 1899 salirono a 7004 di 5 479 000 tonnellate. Press'a poco eguale fu il numero dei bastimenti usciti.²

Al movimento della navigazione internazionale in approdo nella Cina nel 1899 la Gran Bretagna contribuì col 61 per cento del tonnelloaggio complessivo, il Giappone col 13, la Germania con l'8, la Francia col 5, la Cina col 5,³ gli Stati Uniti col 3, la Svezia-Norvegia col 2; tutte le altre bandiere insieme col 3 per cento. Quella italiana vi concorse con meno del mezzo per mille, essendosi mostrata su due soli bastimenti di 2708 tonnellate di stazza.⁴ È degno di nota il fatto che il movimento marittimo della marina britannica nella Cina, pur essendo aumentato assolutamente non è cresciuto tanto da mantenere la proporzione, che aveva in passato nel movimento totale.

Ma neppure l'istituzione d'una linea di navigazione, che pur sarebbe tanto utile ai nostri scambi con la Cina, basterebbe a recare i vantaggi che possiamo assicurarci in quel vasto paese, se di esso non si conoscono gli usi e i bisogni, tanto diversi dai nostri.

Dalla maggior parte dei nostri industriali e commercianti si crede che i Cinesi siano una nazione ancora semibarbara, che il loro paese, chiuso agli stranieri, non conosca ancora il commercio.

¹ *Returns of Trade*, 1899, pag. 30-31.

² *Returns of Trade*, 1898, pag. 30-31; 1899, pag. 30-31.

³ La marina mercantile cinese è composta di pochi bastimenti a vapore (nel 1897 non arrivavano a 38 mila tonnellate di stazza), ma possiede gran numero di bastimenti a vela (la più parte grosse barche, le così dette *giunche*).

⁴ *Returns of Trade*, 1899, pag. 30.

Invece è un popolo abituato agli scambi, nei quali ha conseguito un grado di progresso abbastanza avanzato. Basti ricordare che da molti secoli pratica le operazioni bancarie, e possiede, oltre a parecchie banche europee, tra le quali parecchie di prim'ordine, anche un importante istituto di credito indigeno (la Banca imperiale cinese) con succursali nelle varie piazze dell'impero, nelle quali vi sono anche numerosi altri istituti autonomi.

La pratica dei traffici ha reso i Cinesi così abili in essi da tener testa ai più scaltri europei. Lo sanno le case inglesi, tedesche e americane, che da molti anni forniscono all'impero i prodotti di cui abbisogna. Perciò i soliti mezzi, che servono in generale per conquistare i mercati esteri, con i Cinesi non bastano.

Anzitutto conviene notare che, per vendere la propria merce nella Cina, bisogna offrire addirittura il prodotto e non limitarsi a presentarne i campioni; tanto meno poi se questi, invece che mostrati di persona, siano mandati da lontano. I commercianti, che vogliono far affari nell'impero Celeste, devono decidersi a stabilirvi la loro dimora per sempre o almeno per lunghi anni, aprirvi magazzini, lavorare con coscienza, non aver fretta di guadagnare molto e presto, dare la derrata a buon mercato, perchè soltanto gli articoli offerti a buon prezzo trovano acquirenti nella popolazione indigena, che in gran parte è molto povera.

Conviene tener presente altresì che gli affari nella Cina si fanno tutti con il mezzo d'intermediari indigeni. La necessità di usare del credito, e l'impossibilità di concederlo a gente sconosciuta, fece sorgere nell'impero di mezzo la istituzione tipica del *compradore*, una specie di mediatore e nel tempo stesso di banchiere, che tiene un ufficio a sè presso ogni casa di commercio, e guarentisce, mediante cauzione o ipoteca, l'esecuzione del contratto e il debito di chi acquista, ricevendo in compenso una modesta provvigione. Chi si rivolgesse ai Cinesi, per vender loro direttamente la sua mercanzia, farebbe affari assai magri. Del resto, i mediatori cinesi visitano in un giorno più clienti che non ne potrebbe vedere un commesso europeo in un mese.

Per vincere queste ed altre difficoltà del commercio con la Cina più che l'opera dei commercianti isolati, possono giovare le riunioni in gruppi d'esportatori, in consorzi o sindacati, come ci hanno insegnato gl'inglesi. Questi consorzi potrebbero poi favorire l'esportazione diretta in Italia dei prodotti orientali, che ora acquistiamo sui mercati inglesi, tedeschi, francesi. E gioverebbero per studiare sul luogo i bisogni del paese. Così hanno fatto la Gran

Bretagna, la Germania e la Francia, il Giappone, gli Stati Uniti, il Belgio, che, oltre a un gran numero di viaggiatori ed esploratori, i quali vi andarono spontanei, hanno inviate nella Cina commissioni per visitarne e conoscerne le provincie anche più interne, e hanno pubblicate intorno ad esse interessanti relazioni. Conseguenza di questi studi fu l'istituzione di agenzie commerciali; una società di capitalisti lionesi ne ha di recente fondata una a Ciung-cing nel Se-ciuan, sull'Jang-tse, ed altre ancora si tratta d'istituirne.

Fortunatamente anche in Italia si è fatto qualche cosa in questo senso. Come abbiamo accennato, il *Consorzio dell'Estremo Oriente* di Milano ha istituite in Cina parecchie agenzie commerciali. L'*Unione industriale* di Torino vi ha inviata l'anno scorso una commissione, e dopo quanto essa riferì, ha istituito agenzie nelle principali piazze della Cina e del Giappone. A queste coraggiose imprese private il Governo deve venire in aiuto anche con l'istituzione di Consolati nei principali centri di commercio, e col far conoscere mediante opportune pubblicazioni tutto ciò che riguarda gli usi e le consuetudini del paese, come aveva cominciato a fare in altri tempi.¹

Ma tutto questo può non bastare, se si vuole aver qualche vittoria nella lotta per la concorrenza. Non diciamo che si deva pensare a larghe occupazioni di territori, o ad avviare verso la Cina la nostra emigrazione rurale, cosa impossibile in quel paese, dove la popolazione è già tanto densa, e si contenta di tanto poco per vivere. Bensì possiamo e dobbiamo assicurarci un modesto campo d'azione, in quello e da quello lavorare per estendere i traffici, trovando nuovi mercati ai prodotti delle nostre industrie, e traendo direttamente dal paese di produzione le materie prime che ci sono necessarie.

Le troppo ambiziose mire di larghe conquiste territoriali non ci possono sorridere, se consideriamo seriamente le condizioni del paese al quale, insieme con tutto il mondo, abbiamo rivolti gli sguardi.

A lord Salisbury la Cina appare come una nazione moribonda, la quale potrebbe essere risuscitata soltanto da una riforma completa e radicale della sua amministrazione. E il primo ministro in-

¹ Oltre alla pubblicazione fatta dal Governo nel 1865, che già abbiamo citata, è da ricordare quella preparata, per incarico del Ministero di Agricoltura, dai signori G. DE ROSSI e M. ROTTINI, *Il commercio della Cina*; Roma, Perino, 1883. Ma sono lavori ormai antiquati, che gioverebbe rifare in relazione ai bisogni odierni.

glese crede questa riforma di attuazione molto improbabile, per la corruzione del paese, la quale non consente una ristaurazione, mancando assolutamente ogni solidità nel terreno su cui si dovrebbe poggiare.

In modo meno oscuro vede la condizione della Cina lord Beresford, che dimorò lungamente nell'impero e lo studiò anche per incarico delle Camere di commercio inglesi, soprattutto per rendersi ragione sul posto se il traffico e i capitali britannici potevano essere sufficientemente protetti dal Governo cinese nelle sue condizioni presenti. Il Beresford alla Camera dei Comuni, e in una nota sua pubblicazione,¹ dichiarò di non credere a una completa rovina dell'impero orientale, non ostante la corruzione delle classi dirigenti, ed espresse l'opinione che sia possibile, certo con molta energia e attività, di farlo risorgere e di riordinarlo completamente. Questa opinione del valoroso scrittore è pure quella dei commercianti e dei missionari europei in Cina e dei maggiori uomini di quell'impero.

Certo, se nella storia della Cina s'incontrano spesso ribellioni e repressioni, giammai l'autorità del Governo fu così debole come ora. Ma la dissoluzione d'uno Stato così vasto e popoloso, o anche un cambiamento radicale nei suoi ordinamenti porterebbe alle conseguenze più gravi, e renderebbe inevitabile un lungo periodo di completa e profonda anarchia.

Invece il mondo civile ha tutto l'interesse che siano evitati i disordini in ogni paese e specialmente nell'Estremo Oriente. La ripartizione dell'impero Celeste sognata da molti, cagionerebbe senza dubbio gravi difficoltà e pericoli internazionali: è quasi impossibile pensare che possa avvenire senza rivalità e senza un grande spargimento di sangue. L'Europa ha, senza dubbio, il dovere di adoperarsi per instaurare l'ordine nell'impero e per pacificarlo, e a tale scopo deve stabilirvi un governo forte e serio, che rispetti e faccia rispettare il diritto delle genti, e avvii quel vasto paese a una proficua attività, al miglioramento economico, alla libertà degli scambi e al progresso civile. Ma essa non deve imporre la civiltà con la violenza e considerare la Cina come terra di conquista.

Il miglior partito per uscire dalle difficoltà presenti è forse quello

¹ C. BERESFORD, *The break-up of China*; già citato. — Su questo argomento v. pure, tra gli innumerevoli pubblicati negli ultimi tempi, due articoli della "Contemporary Review", l'uno del noto riformatore cinese KANG-JU-UEI, intitolato: *The reform of China and the revolution of 1898*, agosto 1899, pag. 180-198; l'altro di SENEX col titolo: *The white mans's burden in China*, settembre 1899, pag. 818-832.

di ristabilire l'autorità della dinastia regnante, mettendola sulla buona strada e tenendovela senza scuoterne troppo il credito, circondandola dei cinesi più illuminati e meno restii alla civiltà occidentale e rafforzandola col presidio di un forte drappello armato estero. Col mezzo d'un governo nazionale ben condotto, le grandi e fertili regioni dell'Asia orientale potranno a poco a poco risorgere e contribuire con frutti copiosi all'umano progresso.

Frattanto sarà bene di non irritare i Cinesi con l'imposizione di nuove concessioni territoriali, per non fornire esca a nuovi turbidi. Qualche agevolezza a scopo commerciale, come la cessione d'un tratto di costa per stabilirvi depositi di carbone, o anche vere stazioni navali, può essere chiesta e consentita, ma la domanda dovrebbe essere contenuta in limiti così ragionevoli da non offendere il sentimento nazionale.

Con questi procedimenti conciliativi la civiltà europea potrà penetrare più largamente nell'immenso paese, del quale finora aveva soltanto lambito la costa marittima, e vincendo le difficoltà enormi che esso oppone ai troppo rapidi avanzamenti, dominarlo interamente con pacifica conquista.¹

Nè si creda che la Cina sia avversa al civile progresso. Il popolo vive è vero, in condizioni tristi, oppresso dalla cattiva amministrazione, dal dispotismo della burocrazia e dalla corruzione governativa; ma sotto la corteccia malconcia v'è l'albero sano, forte, pieno di vita. I Cinesi sono ricchi d'ingegno e di vitalità, laboriosi, perseveranti, economi, e suscettivi d'un completo incivilimento e del maggiore perfezionamento nelle industrie e nei commerci. Mercanti per eccellenza, l'interesse li ha spinti ad accettare volentieri molti miglioramenti nelle comunicazioni. Accolsero i piroscafi sui fiumi e il telegrafo, e avrebbero fatto buon viso anche alle ferrovie, se si fosse avuta la prudenza di non offendere le loro credenze, tracciando le linee attraverso luoghi che rispettano come sacri.

Il vasto impero è rimasto finora indietro nel cammino della civiltà per il suo isolamento, ma, aperto ora ad ogni progresso, potrà seguire l'esempio del Giappone, essere ben presto una nuova poderosa forza economica e avere una grande e nobile parte nella vita del mondo. Si tratta d'un paese, che ha bisogno d'essere avviato, d'esser po-

¹ Gli ultimi avvenimenti non ci fanno mutare questa opinione, manifestata prima che accadessero, pur riconoscendo che ora la prima necessità è quella di ristabilire l'ordine.

sto in più diretta relazione con popoli più civili, non d'un paese destinato ad essere facilmente e durevolmente diviso, d'una nazione che possa scomparire. L'omogeneità, la compattezza, la forza d'espansione, il sentimento patrio della razza cinese sono così vigorosi che, se pure quel grande impero perdesse momentaneamente l'indipendenza politica, in un tempo non lontano risorgerebbe, senza dubbio, potente e fiero di sè.

Anche gli Stati europei, che ora tendono a considerarsi padroni assoluti di porti e di territori, dovranno un giorno lasciare la Cina ai Cinesi. Avanzatosi nelle vie del progresso civile e giunto a maturità, quel popolo si emanciperà dalla soggezione d'Europa e di America, e vivrà di vita propria e indipendente. Ma anche allora, anche quando la Cina sarà padrona dei propri destini, potranno trovarvi largo profitto quelle nazioni, che vi avranno già avviati rapporti di traffici e stabiliti interessi economici.

Non è dunque il dominio politico e la conquista territoriale che dobbiamo sognare, non l'asservimento d'un popolo, che tra qualche diecina d'anni sarà forse uno dei più nobilmente operosi della terra, bensì la tranquilla gara degli scambi e dell'attività economica.

Sul grande Oceano, sulle cui coste vive va meravigliosamente sviluppandosi più che metà del genere umano, su quel Pacifico, al quale è di certo serbato uno splendido avvenire nella storia della civiltà, svolgano le nazioni, svolga l'Italia ogni attività, ogni energia, ma ispirandosi nella propria azione al nome di quel mare, al quale giustamente converge ora l'attenzione del mondo civile.¹

¹ Sull'indole, le qualità, i difetti e i costumi del popolo cinese, e sulle condizioni sociali della Cina, si possono vedere le opere seguenti: L. NOCENTINI, *Nell'Asia orientale, impressioni e note di viaggio*; Firenze, Successori Le Monnier, 1894; E. BARD, *Les chinois, chez eux*, Paris, Colin, 1900; e il volume citato di PIERRE LEROY-BEAULIEU, *La Rénovation de l'Asie*, specialmente alle pagine 351-387.
