14

43643

L'ESTREMO ORIENTE

E

L'ISTMO DI SUEZ

R. BIBLIOTECA
UNIVERSITARIA
GENOVA
Mss. BIXIO

PER

G. NINO BIXIO

Estratto dal *Bullettino dell'istmo di Suez*, vol. 3°, numero 23.

Togliamo con piacere dal Corriere Mercantile la massima parte del ripromesso articolo compilato dall' onorevole e bravo capitano marittimo signor G. Nino Bixio di Genova, che i nostri lettori già vantaggiosamente conoscono. L'Autore ha voluto anche favorirci di farvi talune pregevoli aggiunte. Facciamo voti perchè gli eccittamenti pregevoli che si rinvengono nello scritto non vadano perduti!

Il telegrafo di questi giorni ha annunziato le operazioni militari in Cina giunte al termine e, conseguenza di queste, l'Impero Cinese aperto al commercio del mondo europeo-americano.—Ormai confermata la notizia, gettiamo un colpo d'occhio rapido dal punto di vista economico su questo fatto dell'accessibilità della Cina, di parte del Giappone e di Siam, e dell'*avvenire che conseguentemente il Bosforo di Suez presenterebbe all'Italia.* — Se per l'Impero Celeste prendiamo il computo di sir John Bowring, attuale governatore di Hong-Kong, abbiamo una popolazione di 400 circa milioni; se a questi aggiungiamo i 35 milioni del Giappone che aperto oggi in parte per gli Olandesi, Americani, Francesi, Inglesi, Russi e Cinesi, lo sarebbe domani anche per noi; i 6 milioni del regno di Siam; i 17 milioni delle Indie olandesi; i 4 milioni delle Filippine e Marianne; i 170 milioni delle Indie inglesi: tutte le popolazioni insomma, che cominciando dal Capo di Buona Speranza e dall'Australia, toccando Mozanbico, i porti *utili* di Madagascar, le isole di Francia, Riunione, Comore, Zanzibar, le coste che seguono fra il golfo di Aden, quelle del mar Rosso, del golfo d'Oman e Persico, seguendo fino alla foce dell'Indo; giungiamo a tale una cifra di popolazioni che certo raggiunge la metà della popolazione dell'intero mondo, tenendosi anche a' calcoli dell'accademico di Berlino sig. Dieterici, che la porta a 1,283 milioni.

Che per tutti questi popoli commercianti con l'Europa e l'America settentrionale la via attraverso l'istmo di Suez sia *economicamente* la migliore, non si discuterebbe, se all'Inghilterra per ragioni *politiche* non importasse o non credesse importante opporvisi. — Che la prima nazione marittima del mondo, che l'Inghilterra a cui noi marinai siamo debitori della sicurezza colla quale oggi possiamo correre il mare — quella nazione che nel solo periodo dal 1837 al 47 ha

speso 26 milioni di franchi e impiegato 11 mila uomini in riconoscenze idrogra-grafiche venga a dirci *è, e non è*, non si comprende. — Come! l'Inghilterra che per la sola ricerca di Franklin ha speso in 6 anni 20 milioni di franchi — che aveva fino dal 1818 promesso 20 mila sterlini a chi effettuasse il famoso passaggio del nord dell'America — trovato poi da Mac-Clure — *come via più breve e più sicura per le Indie orientali* — oggi venga a dirci *a Cogoleto non ci si va*, e in pieno Parlamento uomini rinomati chiamino notte il giorno, e la maggioranza voti: *è notte!* è appena credibile. — Ma il tempo darà il *fiat*, e del voto del Parlamento si dirà un giorno quello che oggi si dice dell'*oracolo* che insegnava *dottamente* l'impossibilità di solcare l'Oceano con vapori a quella stessa nazione che vi ha risposto con costruirne a tutt'oggi per 400 mila tonnellate e con la formazione di società come la Penisolare, che percorre per obbligo di contratto 750 mila miglia all'anno con un materiale di 58 mila tonnellate e 15 mila cavalli-vapore attraverso l'Oceano da Londra a Hong-Kong e Sidney — e altre di uguale importanza attorno al mondo, trasportandovi insieme oltre a 400 milioni di lettere all'anno e 700 mila giornali alla settimana! con risultanze tali che l'inchiesta parlamentare del 1853 potesse dire: « *Il tempo necessario per il viaggio d'andata e ritorno fra l'Inghilterra e Bombay era prima del passaggio attraverso Suez di circa* 224 *giorni, termine medio, oggi non esige più di giorni* 87. *Il tempo necessario fra l'Inghilterra e gli Stati-Uniti, andata e ritorno, variava prima del* 1840 *da* 45 *a* 105 *giorni; è oggi ridotto a giorni* 24. E questo servizio non è solamente rapido, ma è abbastanza regolare perchè il commercio possa stabilirvi i suoi calcoli con la più grande certezza sulla puntualità delle partenze e degli arrivi ». — Non si adirino i rispettosi dell'Ammiragliato inglese per il poco riguardo con cui parliamo di *alcuni* suoi atti. — Se la Società di Geografia di Londra ha potuto asserire che il *corallo* sott'acqua era flessibile come la cera, i Padri dell'Ammiragliato potevano *dire* impossibile la navigazione a vapore sull'Oceano e rifiutarsi poscia alle esperienze dell'elice, così come il ministero inglese passato e presente opporsi all'apertura dell'istmo di Suez. — Alla Società di Geografia poteva rispondere Cook investito in un banco di corallo sulle coste d'Australia nel suo primo viaggio in vicinanza del Capo che chiamò delle *Tribolazioni* — e Laperouse investito nei coralli di Vanikoro. — All'Ammiragliato ha risposto il tempo. E il 1° gennaio 1857 la proporzione era in Inghilterra così: Vapori a ruote 370; Vapori ad elice 470; per i Cavalli-vapore nel 1844 ventitre mila; nel 1852 quarantaquattro mila; nel 1858 novantanove mila. — Al ministero inglese risponderà l'avvenire.

Ma intanto noi dovremmo occuparci seriamente di vedere se il nostro materiale navale è adatto a questa via nuova per cui il commercio del mondo non può tardare molti anni ad inoltrarsi. Noi, a dirla francamente, non crediamo che il mar Rosso sia poi tanto *rosso* come da taluni si è voluto far credere. — Venezia, il Portogallo ed i Turchi hanno avuto flotte nel mar Rosso non vediamo perchè oggi in pieno secolo XIX la cosa sarebbe altrimenti dopo tanti progressi nella navigazione — può essere comodo asserire il contrario ma certo non è usualmente facile provarlo — merita appena di accennarsi che siamo ben lung in fatto di scienza e di pratica della navigazione da quel tempo e lungi dall'epoca in cui Bougainville accordava abbastanza confidenza alla sua longitudine di Taiti determinata da una media di undici osservazioni lunari, le cui estreme differivano di 7 ad 8 gradi. Se oggi, come nel 1728, il Parlamento inglese offrisse 20 mila sterlini a chi giungesse dopo un viaggio di 6 settimane con un minimo errore di 30 minuti in longitudine, non basterebbero le miniere dell'Australia. Dopo Harrison e Berthoud abbiamo il *cronometro*, e dopo

Hadley e Borda abbiamo gl'*istrumenti di riflessione* invece dell'*astrolabio* di 6 a 7 kilò e della *balestra* di un metro e mezzo di altezza. — Ad ogni modo la Compagnia delle Indie lo giudicava tanto poco temibile, che verso la fine del secolo scorso ne domandava e otteneva l'esclusiva navigazione, e nel 1774 vi mandava i suoi bastimenti portatori dei dispacci in Europa dall'India. L'ammiraglio Rosily, Moresby e gli altri navigatori che lo hanno esplorato idrograficamente si accordano a dirlo un mare come tutti gli altri. È certo però che un mare lungo 1,300 circa miglia e largo da 36 a 90, dominato come è dalle *monsoni*, deve necessariamente presentare ostacoli serii a *contro monsone*, e quindi una navigazione lunga e faticosa per una buona metà dell'anno, in cui non si può guadagnar cammino che in continui *bordeggi*, dove la perdita, senza tener conto delle correnti derivanti, giunge spesso al 50 0[0 del cammino percorso, giacchè è provato che un bastimento che naviga serrando il vento, non guadagna che il 38 0[0 a 6 quarte, il 78 a 4, ed il 92 a 2 quarte.

Tutto ciò non prova però altro che i bastimenti a sole vele vi saranno contrariati; tanto più quanto il mare è più stretto e corso da molti vapori o legni misti naviganti lungo le coste, mentre quelli a vela a monsone contraria dovranno naturalmente serpeggiare per il vento contrario ad essere in pericolo d'investimenti continuamente. La navigazione del mar Rosso, tanto locale quanto di passaggio, sarà veramente proficua al materiale misto. Se non vogliamo intenderla noi, la intenderanno gli altri. È un fatto ben certo che in questi ultimi anni i carbonai da Londra a Newcastle vanno trasformando il loro materiale. È egualmente certo che le Società transatlantiche inglesi alimentano i loro depositi di carbone posti lungo le linee in attività da bastimenti misti. — È non meno certo che a Liverpool e Londra le Compagnie che posseggono il *Royal Charter* e l'*Istamboul* hanno trovato utile applicarli perfino alla linea dell'Australia, la quale per i bastimenti a vela è certo la migliore, e dove la navigazione per arco di gran circolo trova larga applicazione sia col metodo di Keller, sia con quello di Robertson. Nelle nostre costruzioni possiamo valerci della loro esperienza, e abbandonando all'Inghilterra la *posta e le grandi velocità*, possiamo e dobbiamo tendere a quel sistema che ci permetta utilizzare quel maggior numero di elementi che s'incontrano in mare e che sono contrarii ai bastimenti a vela. Secondo noi, un perfetto bastimento a vela di alta portata, non minore di 1,000 tonnellate e non maggiore di 2 mila, aiutato da una macchina *occasionale ad elice smontabile* della minima forza possibile, e solo capace di superare una corrente di 4 a 5 miglia, è quanto nello stato attuale delle cose risponde al nostro bisogno. Con bastimenti siffatti ognuno vede quante peripezie sono evitabili in mare dove il traversare una zona di calma, uno stretto, un golfo, guadagnare un porto, montare una punta, costa spesso lunghi giorni di bordeggio o d'immobilità in calma o all'àncora.

Certo che è molto più facile rappresentarsi le spese d'impianto, d'esercizio, di sicurtà, d'ammortizzazione d'interesse d'un motore *occasionale*, che deve essere utile una parte dell'anno per costare l'anno intero, che stabilirne i vantaggi sull'insieme degli affari che possono farsi. Ma se coloro che fra noi presentano l'utile d'una innovazione non aspettassero d'imparare con la propria esperienza, ma si rivolgessero a *studiare* in quei paesi dove l'esperienza è fatta, non per copiare servilmente i loro modi, che possono soddisfare bisogni non nostri, ma ne prendessero quel tanto che può e deve riuscir utile a noi, le cose nostre andrebbero diversamente. Vero è che fino a tanto che gl'Italiani non sapranno aprir con l'arte le Alpi in modo che i nostri porti sieno posti a contatto con altri mercati d'Europa, noi non avremo gran commercio possibile — la quistione è tutta qui. —

Che cosa abbiamo fatto con tutte le nostre strade ferrate? Andiamo più presto a Torino e negli altri punti dello Stato e della valle del Po, e fra poco dell'Italia centrale, ma è tutto — lo smercio è talmente limitato, che un bastimento con un carico di mille tonnellate di merci non è spacciabile mai senza tracollo — se non è guano — esportazione non può dirsi che abbiamo — come può prender vita fra noi una marina importante, e i nostri porti diventare anche *piazze dirette*, se in questi anni in cui l'Europa ha speso 12 bilioni in 33 mila miglia di strade ferrate noi siamo nel fatto isolati da tutti? In questi ultimi anni si è cominciato da noi ad indirizzar la prua al lontano Oriente — nel corso del 1857 abbiamo alla sola casa Oliva e Casella di Calcutta una buona dozzina di bastimenti d'un tonnellaggio discreto. — Bastimenti nostri con bandiera delle varie repubbliche dell'America occidentale, e proprietà dei nostri negozianti ivi stabiliti, trafficano con l'Australia, le Filippine e la Cina, ma non vi siamo ancora famigliari come l'interesse nostro vorrebbe — e perchè? Le ragioni son molte; ma certo il non poter aver noi un'importazione con bastimenti di portata utile è senza dubbio la ragione principale — e ragione per cui i bastimenti che vi si dirigono da noi vi rimangono alcuni anni al cabotaggio per ritornare poi in Inghilterra. — Il commercio delle Indie è per metà in mano degl'Inglesi — e s'intende — ma gli Americani che non vi possedono un palmo di territorio stanno in concorrenza e giungono ad aver in mano 1[3 del movimento commerciale. — E noi pure, prendendo norma dei perfezionamenti recati nel materiale navale degli Americani, potremmo far qualche cosa di meglio che non facciamo oggi — ma starà sempre la cagione principale per cui non si fa seriamente — il negoziante nostro manca di base — *non può nè spedire, nè ricevere*, e difficilmente s'impegna in spedizioni lontane, che terminano nella borsa d'altri — l'armatore potrebbe vedervi il suo tornaconto — ma per costrurre bastimenti di oltre 1,000 tonnellate, solo utili in lunghe navigazioni, abbisogna di capitali che non può trovare che nell'associazione. E questo che diciamo delle grosse portate nelle lunghe navigazioni è tale un fatto che dovrebbe illuminare il nostro commercio marittimo, se la cosa è fattibile nelle *condizioni* in cui viviamo. — Dal *Liverpool Albion*, togliamo le cifre seguenti che ognuno può riscontrare nel giornale come in Bourgois (*Navigation commerciale à vapeur de l'Angleterre*) e in Paris (*Helice propulsive*.

Viaggio dall'Inghilterra all'Australia nel			*Durata media* 1852	e 1853
al disotto delle tonnellate 200		giorni	137	133
da 200 a 300	tonnellate	id.	122	122
da 400 a 500	id.	id.	118	112
da 500 a 600	id.	id.	113	112
da 600 a 700	id.	id.	107	103
da 700 a 800	id.	id.	108	101
da 800 a 900	id.	id.	103	100
da 900 a 1,000	id.	id.	102	95
da 1,000 a 1,200	id.	id.	96	91
da 1,200 al disopra		id.	91	90

i commenti sono inutili.

Se le cose sopra dette dell'utilità delle nostre comunicazioni con la Germania abbisognano d'essere appoggiate da alcune cifre, rimandiamo alle pubblicazioni dell'ufficio centrale di statistica d'Amburgo. — Da queste potrà vedersi che Am-

burgo, come il porto più importante della Germania, e giunto nell'anno 1853 nell'insieme del suo commercio alla somma di 1,627 milioni, di cui 834 milioni per importazioni e 793 per le esportazioni; che nel 1854 è giunto a 1,922 milioni; che nel 1853 ha dato un aumento di 189 milioni sull'anno antecedente, e 437 più della media quinquennale 1848-52; che pel 1854 ha dato un aumento di 295 milioni sul 1853; è, come si vede, una marea che monta e che monta sempre. — Lo stesso può dirsi, in altra proporzione, degli altri due porti anseatici — Lubecca e Brema. —

Per giudicare dell'importanza di un tale movimento commerciale basta riflettere che uguaglia la metà del commercio francese — s'avvicina a quello del Zollverein — è superiore al valore del commercio di tutta la monarchia austriaca — eccede di 3 a 400 milioni quello della Spagna e del Belgio, e risponde al doppio del commercio di tutto l'impero di Russia. — Tale è Amburgo con la sua popolazione di 208 mila abitanti, ed il suo bilancio di 10 milioni di franchi.

Non siamo noi chiamati in un avvenire prossimo a concorrere a questo movimento d'affari? Dei 200 mila passeggieri che annualmente abbandonano la Germania in cerca di miglior fortuna, noi, come Havre, Anversa, Brema e Amburgo, non potremo imbarcarne una buona parte o per Suez o il Mediterraneo, condurli in paesi di loro predilezione — le due Americhe, l'Australia e la California?

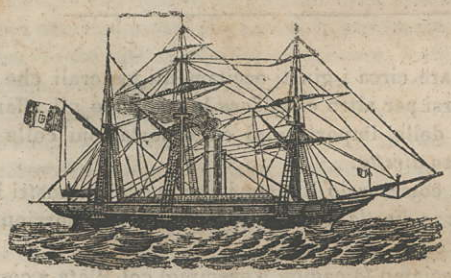
Non sarà inutile notare circa i giusti eccitamenti generali che si contengono in questo scritto, doversi per altro estendere le vedute e gli affari molto più in là del semplice corso delle importazioni ed esportazioni colla nostra piazza, considerata come *piazza diretta*.

Se dovesse il nostro commercio limitarsi anche ora ai nostri bisogni ed alle nostre relazioni di *piazza diretta*, sarebbe già ridotto a proporzioni molto e molto minori delle attuali.

Il commercio che facciamo (a cagion d'esempio) col Plata e con tutta America meridionale è in gran parte *indiretto*, perchè togliamo da altri paesi le merci che colà importiamo, e le merci di colà esportate rechiamo anche ad altre piazze e non solo alla nostra.

Bisogna che per l'avvenire i nostri commercianti ed armatori e la nostra marina facciano nell'Oceano indiano e nel Pacifico ciò che ora si fa nell'Atlantico, e perciò stabiliscano dove è d'uopo lo stesso sistema di case filiali o corrispondenti che ora abbiamo in America.

Questo progresso avvenire, questo ardito sviluppo della nostra marina in tutti i mari non sarà che un ritorno verso il glorioso passato. Nei tempi più prosperi del medio evo il traffico ond'era occupata ed arricchita la marina genovese non apparteneva che per minima parte a Genova come *piazza diretta* d'origine e di destinazione.

(Nota della Redazione del *Corriere mercantile* di Genova).

Stamperia dell'Unione Tipografico-Editrice Torinese. — 1858.