

movimento generale del commercio durante un lungo periodo. Sarebbero senza dubbio in caso di spiegare con giusti criteri, od almeno con ipotesi fondate, le ragioni del movimento e renderebbero così completa quella pubblicazione già buona, alla quale attendono annualmente con tanta cura.

Passiamo a dir brevemente della navigazione.

Nel 1880 entrarono nel porto di Venezia, lo abbiamo già detto, 2690 navigli, della portata di 605,824 tonn. e ne uscirono 2670 della portata di tonn. 609,405. Dei primi erano carichi 2537 per tonn. 588,650 e vuoti 153 per tonn. 17,174; dei secondi carichi 1927 tonn. 405,143, vuoti 1343 per tonn. 204,202.

Degli entrati 630 provenivano dall'Italia per tonnellate 37,391 e 2060 dall'estero per tonn. 568,433; 667 erano a vapore della portata di tonn. 471,673. Del totale adunque del tonnellaggio 415 è rappresentato dalla navigazione a vapore.

Il contingente principale è dato dai vapori dell'Austro-Ungheria (è noto che il Lloyd Austriaco compie tre viaggi la settimana da Venezia a Trieste) con vapori 252; poi dalla Gran Bretagna con vapori 154, quindi dalla Turchia, vapori 52; dalla Francia 46, dalle Indie orientali 35, dall'Egitto 27. Rispetto al tonnellaggio tiene il primo posto la navigazione dalla Gran Bretagna per tonn. 150,000; dall'Austria-Ungheria per tonn. 82,000, dalle Indie orientali 51,000, dalla Turchia 47,000, dall'Egitto 33,800.

Se osserviamo il movimento generale del decennio si trova mantenuto l'aumento della navigazione da e per le Indie orientali, pronunciatissimo quello dagli Stati Uniti d'America, costante la tendenza all'aumento nella navigazione dalla Turchia, dalle isole Jonie, dalla Svezia e Norvegia, dalla Gran Bretagna, dalla Francia; — va riprendendosi la navigazione col Brasile che era stata negativa dal 1876 al 1878, e si ripristina nelle considerevoli proporzioni dei primi anni del decennio quella col l'Egitto. Non accenna invece ad alcun progresso la navigazione da e per l'Italia.

Questi brevi cenni che esponiamo sul commercio del porto di Venezia, denotano chiaramente che la città dell'Adriatico ha ragione di sperare in uno splendido avvenire, che la compensi del lungo tempo nel quale mirò perduta quasi completamente ogni sua influenza sui mari.

## MARINA MERCANTILE ITALIANA

### II

Il capitano Manfredo Camperio è un energica individualità che, nella sua fortunosa esistenza, ci presenta quelle alternative di viaggi, di studi, di ardite intraprese e di battaglie, che costituiscono la caratteristica della personalità italiana nel medio evo.

Da giovine il Camperio visse e militò nelle Indie e nell'Australia; ebbe agio a scorgere con quali mezzi l'Inghilterra tende a britannizzare il mondo ancor barbaro ed a studiare i metodi per cui i popoli si fanno grandi e possenti. Pieno di patriottico affetto pel suo paese natio, tenta con fermi propositi di volgere le menti degli italiani ad orizzonti

più vasti che non sieno quelli delle Alpi e degli Appennini.

Da varii anni il Camperio si adopera perchè nelle nostre popolazioni, un pò svigorite dalla disunione, dalla servitù, dalla ignoranza e dalla miseria, penetri maggiormente l'ardito amore delle grandiose e sapienti intraprese marittime e coloniali.

La sua proposta delle *Messaggerie marittime italiane*, fatta or sono dieci anni, sebbene non riuscita, rivelava in chi ne fu il principale promotore un alto ed ardito concetto.

Persuasosi che il rachitico commercio italiano, che non sa raggiungere i 3 miliardi, con 29 milioni di anime, mentre quello del piccolo Belgio, con circa 6 milioni di abitanti, è presso ai 5 miliardi, non potrebbe prendere largo sviluppo, laddove non si impiantino numerose case commerciali, fattorie, colonie trafficanti all'estero; convinto del pari che all'espansione della razza italiana all'estero, — troppo spesso poco degnamente rappresentata, da torme di istrioni, di strimpellatori e di pezzenti, — si oppone anzi tutto l'ignoranza geografica, fondò in Milano l'*Esploratore* e la Società di *esplorazione* commerciale milanese, nello intento di tradurre nel campo dei fatti quelle iniziative date dai due Beccari, dall'Antinori, dal Doria, dal De-Albertis, dal Meazza, dal Martini, dal Gessi, dal Chiarini, dal Cecchi, dal Bianchi, e da una folla di altri benemeriti italiani. Prima di partire per la *Cirenaica*, ove il Camperio farà parlar di sè, egli leggeva al Circolo d'industria e commercio una sua memoria *Sulla decadenza della marina mercantile italiana*, lavoro del quale ripetiamo pregio dell'opera dare un succinto esame.

Una nazione che, come l'Italia, ha 6 mila chilometri di costiera e non è superata a tal riguardo in Europa se non dalla Svezia e Norvegia, che riunite ne hanno 10 mila e dall'Inghilterra che ne ha 9 mila, dovrebbe sempre porre le quistioni marittime in primo ordine e attribuir loro una maggiore importanza di quello che attualmente non faccia.

Accennato come l'apogeo della celerità della nave a vela si raggiungesse nel 1853 col *clipper Marco Polo*, che impiegò da Liverpool a Melbourne 67 giorni, mentre normalmente vi si impiegavano circa 100 giorni, nota come oggidì abbiamo piroscafi che dall'Europa vanno pel canale di Suez a Melbourne, in un mese ed in 45 giorni pel Capo.

I *clippers* per quanto rapidi, non potevano soddisfare nè alla *massima rapidità*, nè alla *regolarità periodica* dei viaggi; si istituirono quindi le Compagnie di navigazione a vapore sovvenzionate, delle quali fu l'Inghilterra la prima a dare l'esempio; imitata tosto da altre nazioni marittime. Però l'Inghilterra regolò le sovvenzioni in così sapiente maniera, che esse non furono mai di impedimento allo svolgersi delle Compagnie di navigazione a vapore non sussidiate dallo Stato. La Francia, sebbene non abbia grandi linee libere, ha però pur essa potenti Compagnie di navigazione sovvenzionate, sia per l'Oriente che per l'Atlantico. L'Italia rimase l'ultima in ordine alla navigazione a vapore, di guisachè mentre essa non conta che 77 mila tonnellate di piroscafi, la Spagna, che per popolazione e commercio ci è di tanto inferiore, ne conta ben 180 mila tonnellate, e mentre la media del tonnellaggio di questa è di 790, la media del tonnellaggio dei piroscafi italiani è soltanto di 479.

Il Camperio rammenta, come nel 1869 la sua