R. SCUOLA SUPERIORE DI COMMERCIO
BIBLIOTECA
16
52
VENEZIA

16, h, 52

Firenze — G. BARBÈRA — Editore.

PER LE SCUOLE E PER LE FAMIGLIE

"Un buon Dizionario è il più pronto dei maestri e il più servizievole degli amici."

Vocabolario della Lingua Italiana, compilato da Giuseppe Rigutini. — *Undecima ediz.* — Un vol. in 8°, pagine VIII-1194, legato in tela..... Lire **7.** —

Dizionario Francese-Italiano e Italiano-Francese, compilato da F. Costèro e H. Lefebvre. — *Ottava ediz.* — Un vol. in 8°, pag. VIII-442 e VI-608, legato in tela. **7.** —

Dizionario Italiano-Inglese e Inglese-Italiano, compilato da J. P. Roberts. — *Decima ediz.* — Un vol. in 8°, pag. XXXII-526 e XVI-456, legato in tela..... **7.** —

Vocabolario Latino-Italiano e Italiano-Latino, compilato per uso delle Scuole da G. Rigutini. — Nuova edizione con molte giunte e correzioni. — Un volume in 8°, pag. XXVIII-754-394, legato in tela all'inglese ..... **7.** —

Vocabolario Greco-Italiano e Italiano-Greco, compilato da G. Rigutini. — *Quarta ediz.* — Un vol. in 8°, pag. VIII-844 e 348, legato in tela ..... **7.** —

Dizionario Universale compendiato di Geografia Antica e Moderna, Astronomico, Fisico e Politico, a cura di Giuseppe Carraro. — *Seconda edizione.* — Un volume in 8°, pag. X-1232, legato in tela..... **7.** —

Vocabolario Italiano della Lingua parlata, novamente compilato da G. Rigutini e accresciuto di molte voci, maniere e significati. — Un volume legato in mezza pelle col nuovo sistema americano..... **15.** —

I Neologismi buoni e cattivi più frequenti nell'uso odierno; libro compilato pei giovani italiani da G. Rigutini. — *Terza edizione* notabilmente accresciuta. — Un volume in 8°, pag. 240, legato in tela ..... **3.** —

A chi dirige le domande all'Editore si spedisce franco a domicilio.

Firenze — G. BARBÈRA — Editore.

DIZIONARIO UNIVERSALE COMPENDIATO

DI

GEOGRAFIA

ANTICA E MODERNA

ASTRONOMICO, FISICO E POLITICO

A CURA DI

GIUSEPPE CARRARO

GIÀ PROFESSORE DI GEOGRAFIA E STATISTICA
NELLA R. SCUOLA SUPERIORE DI COMMERCIO IN VENEZIA.

Un vol. in 8° legato in tela, di pag. x-1232 . . . . . L. **7.**

◆◆◆

MANUALE

DI

GEOGRAFIA MODERNA

MATEMATICA, FISICA E DESCRITTIVA

DI

G. L. BEVAN.

VERSIONE ITALIANA DEL PROF. GIUSEPPE CARRARO

RIVEDUTA DAL PROF. C. BERTACCHI.

Un vol. in 16°, pag. XII-826 . . . . . L. **4.**

A chi dirige le domande all' Editore si spedisce franco a domicilio.

MANUALE

DI

GEOGRAFIA COMMERCIALE.

N. 6494.

PRIMO LANZONI

PROFESSORE TITOLARE NELLA R. SCUOLA SUPERIORE DI COMMERCIO
DI VENEZIA.

SERIE A
1309

MANUALE

DI

GEOGRAFIA COMMERCIALE

PREMIATO

DAL R. ISTITUTO VENETO DI SCIENZE, LETTERE
ED ARTI.





FIRENZE,
G. BARBÈRA, EDITORE.
—
1902.

Compiute le formalità prescritte dalla Legge, i diritti di riproduzione e traduzione sono riservati.

Atti del Reale Istituto Veneto di scienze, lettere ed arti.
Anno accademico 1899-900 - Tomo LIX - Parte prima.

SUL CONCORSO AL PREMIO TRIENNALE 1897-99 DI FONDAZIONE CAVALLI

RELAZIONE

(*Adunanza del 20 maggio 1900*).

Al premio di fondazione Cavalli sul tema:
Manuale di geografia commerciale, prescelto nell'adunanza ordinaria del 22 maggio 1897, si presentò, a tutto il 31 dicembre 1899, termine ultimo, un solo concorrente, il quale fece recapitare alla Segreteria del R. Istituto Veneto il suo lavoro, contraddistinto dal motto: *Omnia vincit labor,* ripetuto, secondo le solite norme, in una sopraccarta suggellata con entro il nome dell'autore. Il lavoro si compone di quattro volumi manoscritti compresi in 2888 cartelle vergate da una parte sola, le quali darebbero materia a un'opera di oltre *mille* pagine in 16°.

La Commissione sottoscritta, eletta dal R. Istituto, a mezzo del Presidente, si mise tosto ad esaminare l'opera presentata, dolente soltanto che il giudizio che sarebbe per darne, e la proposta concreta da sottoporsi ai colleghi, dovesse necessariamente mancare anche di quegli elementi di confronto con altri concorrenti, i quali sogliono imprimere a siffatti giudizi una sicurezza maggiore.

Ad ogni modo il *Manuale di Geografia commerciale,* in esame, per la coscienziosità con cui fu condotto, per l'ordine e la copia dei fatti esposti, presenta pregi veramente rilevanti. Quanto alla prima qualità, il *Manuale* attinse alle ultime fonti ufficiali i suoi dati, sì per l'Italia che pei paesi stranieri, e i dati furono elaborati con modi semplici ed uniformi. Quanto all'ordine, il *Manuale* apparisce sempre informato al massimo rigore, data la scelta del metodo, il quale si propone sfuggire gli inconvenienti dei sistemi di compilazione che sono maggiormente in uso. Infatti l'autore, tra il metodo *sintetico,* che abbraccia organicamente tutte le espressioni della vita economica, prescindendo dai paesi ove si manifesta, e l'*analitico,* che prende a studiare il commercio dei singoli Stati del globo, si attiene a un metodo *misto,* nel quale trovano posto le nozioni di carattere internazionale, che vanno assumendo, nella geografia commerciale, un'importanza crescente. La Commissione, senza pronunciarsi, chè non le tocca, a favore di uno o dell'altro dei tre metodi citati, trova almeno assai pratico il sistema

seguito dall'autore, come quello che offre il modo di trarre dal *Manuale* presentato alcuni precisi termini di confronto tra Stato e Stato, movendo dalle attitudini e dalla potenzialità che son proprie di ogni paese, le quali trovansi compendiate in brevi cenni nei preliminari che lo riguardano.

Per ultimo, la copia dei fatti esposti rivela nell'autore lo studio accurato di esaurire possibilmente il vasto soggetto. Senza offrire un riassunto delle divisioni e delle suddivisioni usate nella trattazione, basterà dire che la parte generale comprende, divisi in paragrafi, i seguenti capi che sono oggetti di commercio: prodotti vegetali, prodotti animali, prodotti minerali, industrie in cui appaiono trasformate, in tutto o in parte, quelle tre principali categorie di prodotti, o che taluna di esse sia presa da sè, o che sia mista ad altre. A compimento di questa parte generale è tenuto conto delle vie di comunicazione e dei trasporti, e in oltre dei pesi, delle misure, delle monete o dei loro equivalenti, che sono urgenti necessità del commercio; nè furono trascurati i fenomeni capitali dell'emigrazione e delle colonie.

Tutto ciò trova posto nella prima parte del primo volume dell'opera. Il resto del primo volume è dedicato all'Italia. Gli altri tre discorrono rispettivamente gli altri Stati d'Europa, l'Asia e l'Africa, l'America e l'Oceania. Nella rassegna di tutti questi paesi è seguito il metodo analitico, e sono ripresi in esame, volta per volta, prodotti naturali, industrie, comunicazioni, commercio, nello stesso ordine onde l'autore si valse nella parte generale. Secondo l'importanza dei varii paesi, è dato alla materia un corrispondente sviluppo, ma non sì che il trattato non abbia in vista particolarmente gli interessi italiani, dei quali è detto non solo nella parte speciale all'Italia, ma anche dovunque cada in acconcio trattando di altri Stati. E veramente non solo per ogni Stato europeo c'è un paragrafo che riassume le relazioni di esso con l'Italia, ma queste relazioni sono con cura rilevate anche parlandosi delle seguenti regioni fuori d'Europa: India, Cina, Giappone, Tunisia, Tripolitania, Egitto, Canadà e Terranuova, Stati Uniti, Messico, Brasile, Australasia, Indie orientali neerlandesi.

Il *Manuale* presentato risponde alle istruzioni particolari, che accompagnano il tema, perchè esso, oltre essere più assai che un testo scolastico di geografia commerciale, riflette con precisione le ultime condizioni del commercio mondiale, tiene conto degli ultimi progressi in argomento, e rivolge con attenzione lo studio alla nostra patria. Solo deve dirsi che non fu condotta ex-professo dall'autore quella ricerca speciale dei bisogni e degli interessi italiani che gli era indicata. Uno dei Commissari ebbe a notare tale mancanza, ma poi si acconciò all'opinione degli altri due, che gli abbondanti dati di fatto offerti dal *Manuale* possono ben servire da punto di partenza utile ad istituire un'indagine di questi bisogni. Si considerò che il desiderio del R. Istituto su questo punto era espresso in via subordinata. La geografia in genere e la geografia commerciale in ispecie è una disciplina essenzialmente descrittiva, e insieme affatto mutevole, ed è gran che se lo scrittore possa coglierla nel momento che passa. Ma da una condizione di cose contingente o accidentale, la quale può modificarsi da sè, per un fenomeno economico spesso inatteso o inavvertito, voler dedurre scientificamente le rigorose necessità dell'avvenire, è uscire dal campo chiuso della geografia commerciale per entrare in altre discipline, che non sono propriamente oggetto del tema proposto, cioè nella economia sociale o nella politica economica, le quali racchiudono in sè molti problemi varii di difficile soluzione.

Chiariti su questo punto i legittimi dubbii della vostra Commissione, essa esprime, conchiudendo, il desiderio giustificatissimo che il *Manuale di geo-*

grafia commerciale sia accompagnato da due copiosi indici, per materia e per luoghi, i quali, servendo all'uso pratico del libro, possano rendere un vero servigio al commercio, specialmente italiano, in quello che possa avere di deficiente.

Riassumendo, per la copia, per l'ordine e la distribuzione dell'ampia materia, per l'esattezza e per l'attendibilità dei dati recenti e nuovi raccolti nei quattro volumi, per le numerose tavole illustrative, la vostra Commissione, egregi Colleghi, vi propone che all'unico lavoro, segnato col motto *Omnia vincit labor*, sia devoluto il premio triennale 1897-99 di fondazione Cavalli.

Venezia, 10 maggio 1900.

I Commissari:

GUGLIELMO BERCHET
CARLO F. FERRARIS
G. OCCIONI-BONAFFONS, *relatore.*

BIBLIOTECA
R. SCUOLA SUP. DI COMM.
VENEZIA

INTRODUZIONE.

Genesi della Geografia commerciale e del suo insegnamento. — Due ordini di fatti hanno contribuito a far sorgere, nella seconda metà del secolo attuale, quella delle discipline geografiche che viene variamente designata coi nomi di *Geografia commerciale,* o *applicata,* o *economica:* e cioè: — da una parte la tendenza generale alla specializzazione a cui non poteva certo sottrarsi la Geografia che è delle scienze forse la più vasta come quella che descrive a fondo tutto l'universo; — dall'altra la lotta formidabile della concorrenza che, uscendo dagli angusti confini di una volta, si è estesa ad amplissime regioni e si è fatta più sottile, più astuta, e più oculata, imponendo al commerciante, all'industriale, al ferroviero, all'armatore, al banchiere, nozioni più vaste e più varie di quante gli bastassero un tempo.

Non è questo, del resto, un fenomeno unico, nè un fenomeno nuovo. Le condizioni create al governo degli stati dalla pubblicità delle discussioni sopra i bilanci hanno fatto germogliare dal seno dell'Economia politica quella nuova disciplina che si chiama la Scienza delle finanze, così come il bisogno delle applicazioni matematiche alla vita economica ha fatto sorgere dalla Matematica il Calcolo mercantile, mentre dalla Chimica e dalla Storia naturale è nato, per soddisfare alle novissime esigenze del commercio, quell'insegnamento nuovo che fu detto Merciologia.

Altrettanto è avvenuto della Geografia in quanto la si è cominciata a studiare con intendimenti commerciali.

***

Salvo alcune variazioni di confine portate dalle ultime guerre, gli stati sono rimasti quali erano mezzo secolo fa; eppure quante modificazioni ha introdotto nei loro rapporti reciproci la scoperta e lo sfruttamento di nuove risorse naturali, lo sviluppo maggiore o minore delle industrie, l'apertura di ferrovie nuove e di nuovi canali, la trasformazione della marina mercantile, l'intensità e le direzioni della navigazione marittima, il mutamento dei sistemi monetarî e doganali!

Per il migliore sfruttamento dei petrolî del Caucaso è salita a grandissima importanza la città desolata di Baku, così come le grandi scoperte diamantifere ed aurifere dell'Africa australe hanno fatto sorgere, come per opera d'incanto, le due grandi città di Kimberley e di Johannesburg. A un solo stabilimento industriale (Krupp) deve tutta la sua esistenza una città cospicua della Germania, Essen.

Chicago è una meraviglia maggiore della cascata del Niagara. Se questa ha avuto bisogno di 40,000 anni per diventare quello che è, quella non ne ha impiegato che 40.

L'apertura del canale di Suez ha operato una vera rivoluzione alla navigazione marittima.

I sussidî a questa e alle ferrovie, e i ribassi dei noli e delle tariffe, e l'istituto novissimo delle tariffe di penetrazione e delle tariffe differenziali, hanno radicalmente mutato i criterî delle distanze. Avviene per essi che Venezia appaia più vicina a Bombay che a Torino, e che Monaco di Baviera lo sia più a Trieste che a Venezia.

La costruzione delle ferrovie trascontinentali in America e della Transiberiana nell'Asia, e l'occupazione in Oceania delle Havai e delle Filippine per conto degli Stati Uniti, e i progressi rapidissimi ed intensi del Giappone e dell'Australasia, stanno per far salire il pigro e deserto Oceano Pacifico ad una importanza insperata, quasi a preparazione di quella molto maggiore che gli verrà da una eventuale comunicazione d'acqua attraverso l'America centrale.

*
* *

E ciascuno di questi fatti i quali avvengono in una parte del mondo producono ora, per la facilità enormemente cresciuta delle comunicazioni e dei trasporti, un contraccolpo più o meno grande nelle altre. Così il mancato raccolto dell'India più non genera soltanto la carestia locale e la morte di migliaia di persone sulle rive del Gange, ma rincara il pane anche ai contadini della Toscana e agli operai della Fiandra;[1] uno sciopero a Cardiff aumenta il prezzo del carbone in Australia. L'attuazione delle otto ore di lavoro nei cotonifici del Lancashire ha fatto rialzare il prezzo delle cotonate in tutte le parti del mondo. La costruzione della ferrovia transiberiana preoccupa il sericoltore lombardo in ragione della maggiore facilità con cui potranno venire con quel mezzo a fargli concorrenza le sete cinesi e giapponesi. L'abolizione dello « Sherman act » agli Stati Uniti rende più acuta la crisi dell'argento in Europa ed obbliga l'India a sospendere la libera coniazione delle rupie, preludio a un cambiamento radicale nel suo sistema monetario. L'esito d'una elezione presidenziale nell'Unione Nord-Americana fa rialzare od abbassare le azioni industriali della Germania a seconda della politica doganale che si prevede verrà applicata in conseguenza di quella.

---

[1] Ricchieri, *Degli studî geografici nello sviluppo della civiltà.* (Discorso inaugurale dell'università di Palermo, 25 marzo 1897.)

Gli è che, come dice lo Scherzer,[1] per quanto possano sembrare divisi da barriere politiche e da differenze di razza, di culto, di lingua, di civiltà, i popoli sono tutti riuniti da un vincolo che si va facendo ogni giorno più stretto e più tenace, il vincolo della comunità degli interessi economici.

La necessità dei bisogni materiali mette in rapporto di reciproca dipendenza l'agricoltore dell'America occidentale col cacciatore d'avorio del centro dell'Africa, il coltivatore di cotone in Egitto col tessitore delle montagne di Boemia, il minatore austriaco coll'ardito pescatore della costa del Salvador, i contadini siciliani coltivatori di agrumi e raccoglitori di sale col pescatore dei fiordi della Norvegia, il viticoltore piemontese col piantatore dell'America del Sud, colui che scorre cacciando in cerca di pellicce le tundre della Siberia col paziente cinese che fabbrica le mattonelle di the sulle rive dell'Yangtsè.

*
* *

Trascurati in principio e quasi disdegnati dalla geografia, tutti questi fatti i quali sembravano dovessero formar oggetto unicamente della scienza economica, se ne cominciò poscia di mano in mano ad infiltrare la esposizione negli ordinarî trattati geografici, e vi assunsero sempre più una maggiore importanza, fino a che le notizie d'indole economica assursero alla dignità di studio principale e sorse la nuova disciplina che chiamossi allora *Geografia commerciale*. In Italia i primi trattati furono quelli del Maestri[2] e del Marmocchi[3] pubblicati rispettivamente nel 1848 e nel 1857; ma la prima cattedra non sorse che nel 1868 a Venezia, nella Scuola superiore di commercio, e venne affidata a quella mente robustissima che doveva poi affermarsi così splendidamente nella direzione della statistica generale del regno. A Luigi Bodio successe l'illustre professore Giuseppe Carraro, che morì nel 1888 e alla cui venerata memoria, amici, colleghi e discepoli hanno eretto alla Scuola un marmoreo ricordo.

Frattanto si moltiplicavano in Italia le scuole minori, se non le vere scuole secondarie di commercio che fanno ancora difetto, e sorgevano le altre due scuole superiori di Genova e di Bari, e si introduceva l'insegnamento della geografia commerciale negli istituti nautici, provocando così la creazione di altrettante cattedre della nuova disciplina. Eppure, con un numero così notevole di insegnanti, non si sono avute fin ora in Italia che pochissime pubblicazioni e cioè qualche lezione del Bussei,[4] alcune eccellenti monografie del Morchio,[5] un buon trattatello

---

[1] Scherzer, *La vita economica dei popoli*, traduzione di A. Roncali. Torino, Unione tipografico-editrice, 1896, pag. 7.

[2] Maestri, *L'Italia economica*. Firenze, Civelli, 1868-69-70.

[3] Marmocchi, *Geografia commerciale*, 2 volumi. Genova, Rivara, 1857, e *Atlante per la geografia commerciale*.

[4] Bussei prof. A., *Lezioni di geografia commerciale*. Firenze, stabilimento tipografico fiorentino, 1894.

[5] Vedi, fra le altre, il *Cartogramma e la nota dichiarativa intorno alla competenza commerciale del porto di Genova*. Genova, Monteverde, 1890.

del Massa,[1] un manuale del Bini,[2] un trattato speciale del Corio,[3] e tre libri del Lanzoni.[4]

Fuori d'Italia, se anche l'istruzione commerciale è in qualche paese come in Inghilterra meno diffusa che da noi, si sono avute e si hanno continuamente pubblicazioni più numerose e più autorevoli,[5] e la geografia commerciale vi è tenuta molto più in considerazione che da noi che abbiamo, ad esempio, investito, in rendita italiana 5 % presso la Società geografica italiana, un fondo di L. 47,000 dato dal Telfener e da altri per lo sviluppo della geografia commerciale e le rendite del quale non vengono mai o quasi mai destinate a questo scopo.

Natura, limiti, uffici. — Checchè abbiano detto alcuni cultori di questa disciplina, essa non è anzitutto e soprattutto geografia, cioè, ha bensì per base le nozioni di geografia politica e fisica, ma erige su di esse un edificio proprio e speciale di nozioni economiche. Gli è come chi dicesse un corpo di cui la geografia pura fosse lo scheletro. Così, essa conosce, è vero, della superficie dei singoli paesi, della loro forma di governo, della loro popolazione, della loro configurazione fisica, e del loro clima; ma ha per iscopo principale lo studio dei prodotti, delle industrie, delle comunicazioni, dei commerci e, infine, degli istituti commerciali che ne rappresentano e ne costituiscono la potenzialità economica.

*
* *

Dopo Carlo Ritter, il primo che nella sua « Erdkunde », codice e vangelo del geografo, tentò, con esito felice, di scoprire la correlazione che deve esistere fra la terra e gli esseri che l'abitano, e di scrivere una specie di fisiologia terrestre, la geografia ha cessato di essere una disciplina soltanto di nomenclatura e di enumerazione. Quindi, anche la geografia commerciale non può essere più un'arida collezione di dati statistici, ma deve studiare e porre in evidenza le intime relazioni che decorrono tra i fenomeni della geografia fisica e politica e quelli della vita economica.

Così, ad esempio, essa considera la popolazione assai meno per le sue peculiarità etnografiche e antropologiche che non per la sua attitudine al lavoro e per la sua potenzialità produttiva e consumatrice. Eppure, anche la religione, le abitudini, i costumi, il modo di vivere, il grado di civiltà formano oggetto del suo studio in quanto influiscano a determinare un aumento o una diminuzione nella produzione o nel consumo.

---

[1] Massa Carlo, *L'Italia*, lezioni di geografia commerciale. Trani, Vecchi, 1890.

[2] Bini Silvestro, *Manuale di geografia industriale e commerciale dell'Europa*. Roma, Paravia, 1879, 3ª edizione.

[3] Corio Luigi, *I commerci dell'Africa*, nozioni di geografia commerciale. Milano, Bellini, 1890.

[4] Lanzoni Primo, *Compendio di geografia commerciale dell'Italia*. Brescia, Unione tipografica, 1889; *Geografia commerciale dell'Italia*, 2ª edizione. Milano, F. Vallardi, 1889, e *Manuale di geografia commerciale economica universale*. Milano, Höpli, 1898.

[5] Ne conosco, fra manuali ed atlanti, 14 in tedesco (quasi tutti della Germania, pochi dell'Austria-Ungheria), 6 in inglese e 6 in francese. Verranno tutti ricordati a loro luogo nel corso di questa introduzione.

Studia molto attentamente la natura del suolo e del clima perchè le danno, insieme o separati, la ragione d'essere della maggior parte dei prodotti naturali. Così, ad esempio, è nella natura del suolo eminentemente vulcanico, nella sua esposizione a mezzogiorno e nell' essere riparato dai venti freddi del nord per mezzo dei Carpazî, che essa trova la ragione per cui l' Hegyallia, nell' Ungheria, benchè situata ad una latitudine relativamente bassa, è una delle regioni più classicamente vitifere. L' impetuosità della bora e del mistral le spiega l' aridità desolata del Carso in Austria e della Crau in Provenza. Nella corrente del Golfo essa ricerca la causa della grande pescosità del mare del Nord in inverno, dei grassi pascoli del Regno Unito, del mare costantemente libero sulle coste settentrionali della Norvegia fino al capo Nord.

Nè sfuggono alla sua disamina l'aspetto, i monti, i fiumi, i laghi, le coste, le maree, in quanto possano esercitare una influenza od assumere una importanza economica. Così la configurazione dell' altipiano nell'Africa centrale dà ragione dell' importanza che attribuiscono ora i popoli europei alle ferrovie che dovranno raggiungerlo dalla costa. Le Alpi e l' ostacolo che esse hanno frapposto alle costruzioni ferroviarie servono di scusa all' Italia se non ha potuto trarre gli sperati vantaggi dall' apertura del canale di Suez. Il greco non ha le sue meravigliose qualità marinaresche e mercantili che grazie all' articolazione straordinaria del litorale del suo paese. Le grandi maree dell'Atlantico danno ragione del fatto perchè i principali porti nei paesi bagnati da quello siano quasi tutti, da Amburgo a Buenos Aires, da Roma a Montreal, da Lisbona a Londra, da Bordeaux a New York, situati sul corso inferiore e presso le foci dei fiumi.

*
* *

Si intende che questo studio di relazioni fra cause ed effetti non può oltrepassare certi limiti sotto pena di invadere il campo di altre discipline.

Così, l' esame del suolo e del clima non può spingersi fino ad usurpare gli uffici della geologia e della meteorologia di cui più che altro la geografia commerciale deve accogliere i postulati.

Nella trattazione dei prodotti e nella esposizione degli istituti commerciali, essa deve restare al di qua di quei confini dopo i quali incominciano e la merciologia e le istituzioni di commercio.

Nello studio infine delle varie manifestazioni della vita economica deve limitarsi ai casi specificamente determinati dalla loro natura geografica se non vuole invadere i limiti dell' economia.

Ma come avviene di tutte le discipline analoghe nei rapporti fra di loro, le potranno essere perdonati alcuni sconfinamenti inevitabili purchè temporanei e saltuarî.

*
* *

Intesa in questi limiti si capisce come la geografia commerciale esistesse di fatto prima ancora di assurgere alla dignità di scienza auto-

noma, in quanto prima d'ora le astratte discipline della geografia fisica e politica furono chiamate in sussidio della pratica realtà della vita civile.

Furono argomentazioni che ora si direbbero altrettanti postulati di geografia commerciale quelle le quali indussero il Lesseps e i suoi collaboratori all'esecuzione di quell'opera meravigliosa che è il canale di Suez. Furono soprattutto quelle che ora si direbbero nozioni di geografia economica che indussero il re del Belgio alla creazione, nel cuore stesso dell'Africa, dello stato indipendente del Congo. E furono tali nozioni che spinsero gli inglesi a diffondere su larga scala la coltura del the, un tempo monopolio della Cina, nella valle del Brahmaputra e nell'isola di Ceylan. Fu la propaganda delle nozioni di geografia commerciale riguardanti la Cina fatta dal Richthofen in Germania che indusse questa a conquistare ultimamente una parte di quella.

Certamente queste d'indole geografico-commerciale non furono le sole cause di quei fatti, ma l'esistenza e l'importanza di essi additano ora alla geografia economica uno dei suoi uffici principali, che è quello di assurgere dallo studio sereno e coscienzioso dei fatti presenti all'intuito dei fenomeni avvenire di cui sarà opera degli statisti e degli economisti di studiare e di preparare l'avvento. Così, la geografia economica, volgarizzando le nozioni commerciali riguardanti i diversi popoli, è stata uno dei principali coefficienti di quella espansione mercantile tedesca che è uno dei fenomeni più imponenti di questo scorcio di secolo.

Mutabilità. — Un carattere spiccatissimo della geografia commerciale è la sua mutabilità.

I fenomeni che formano oggetto di studio della geografia astronomica o matematica, sono fissi e inalterabili, di guisa che, una volta scoperte le leggi che li governano, la loro esposizione rimane immutata per secoli.

Anche i fatti che vengono studiati dalla geografia fisica rimangono in parte inalterati per un lungo corso di tempo, ma in parte si modificano, come avviene delle coste che si alzano e si abbassano, dei laghi che si dilatano o si restringono, dei fiumi che avanzano, o ritirano, o spostano le loro foci, delle isole vecchie che si inabissano e delle isole nuove che emergono dai flutti, e va dicendo; ma siffatte modificazioni avvengono per lo più così lentamente che trascorre talvolta l'intera vita di un uomo prima che siano rilevate, laonde non possono ragionevolmente turbare la compilazione di un trattato il quale ha d'ordinario una vita molto più breve.

Assai mutevole invece è la geografia politica come quella che studia nei paesi la forma di governo, i confini, gli abitanti, tutte circostanze contingenti che possono ad ogni momento mutare. Però, siccome le rivoluzioni ed i cangiamenti territoriali, se in qualche parte sono frequenti, sono invece rarissimi in altri, e d'altronde i censimenti, i quali constatano, in forma ufficiale, i mutamenti delle popolazioni, non si fanno che a lunghi periodi, così anche le nozioni di geografia poli-

tica presentano un certo carattere di stabilità relativa che può dirsi abbia per le nazioni civili la durata media di un decennio.

Le nozioni invece di geografia commerciale, per quanto non assumano una importanza scientifica se non allora che rappresentano la media di un certo numero di anni, mutano effettivamente d'anno in anno e talvolta in proporzioni così grandi e con effetti così notevoli, da mutar aspetto completamente a qualche lato di un determinato paese.

Gli è per ciò che lo studioso deve star sempre coll'orecchio vigile e l'occhio attento, spalancato, per raccogliere e notare tutti i fatti che si vanno producendo nel campo economico, affinchè le nozioni sopra i singoli paesi abbiano a rispecchiare le condizioni effettive dei medesimi. Chi s'addormenta un solo anno sulle nozioni acquisite arrischia di svegliarsi completamente disorientato.

Non mai come per questa disciplina trovò giusta applicazione il celebre *werden* di Kant. La geografia commerciale, più che « essere », « diventa », e diventa continuamente.

Definizione. — In che cosa consista sostanzialmente la geografia commerciale venne già detto implicitamente parlando della sua natura, dei suoi limiti, dei suoi uffici, della sua mutabilità.

Ma non è facile di concretare e condensare tutto ciò in una definizione.

Tanto più che di definizioni se ne sono già date tante quasi quanti sono gli scrittori della materia.

Gli inglesi, in generale, ne hanno un concetto molto angusto ovvero eccessivamente pratico. Il Murray, ad esempio, definisce la geografia commerciale come « the science or study of the economic distribution of commercial products in undeveloped countries »,[1] e il Lyde « a study of the earth from the standpoint of the ordinary intelligent merchant ».[2]

Il che non toglie però che alcuni altri ne abbiano un concetto un po' più largo e complesso.[3]

I francesi, quasi tutti, evitano lo scoglio della definizione, ovvero se la cavano con frasi vaghe e indeterminate. Valga, ad esempio, il Deville, il quale chiama la geografia commerciale « l'étude économique des différentes parties du monde ».[4]

Anche i tedeschi, in questo compagni dei francesi, rifuggono dalla definizione.

Così ne mancano affatto e il manuale del Ruge di cui si sono fatte già dodici edizioni e che è il più diffuso nelle scuole commerciali della

---

[1] Murray Henric B., *Commercial geography*. London, Jack, 1887, pag. 1.

[2] Lyde Lyonel W., *A commercial geography of the British empire*. London, Methuen, 1894, pag. 1.

[3] Così il Mill (*Elementary commercial geography*. Cambridge, University Press, 1894) la dice « the description of the Earth's surface with special reference to the discovery, production, manufacture, transport and exchange of useful and desirable things » e il Gonner (*Commercial geography*. London, Macmillan, 1894) « the consideration of geographical facts, in so far as they subserve particular ends and bring about particular developments. »

[4] Deville Victor, *Manuel de géographie commerciale*. Paris, Berger-Levrault, 1893.

Germania,[1] e quelli del Rasche,[2] dell'Engelmann,[3] del Deckert[4] e dello Schlössing[5] che lo sono poco meno. L'Egli, il cui manuale è il più diffuso in Isvizzera, chiama « die Handelsgeographie das bild welches uns die Erwerbstätigkeit der verschiedenen Völker vorführt »,[6] e niente altro.

Assai più preciso, esplicito e comprensivo è invece Carlo Zehden,[7] professore all'Accademia commerciale di Vienna, il quale, in un suo classico manuale, che è stato tradotto oramai in tutte le lingue, afferma che « la geografia commerciale ci fornisce l'esposizione del fatto agricolo, industriale e commerciale, della povertà e prosperità di ogni singolo paese, dedotta dalla sua situazione, dal suo clima, dalla natura del suo suolo, dal carattere del suo popolo e dei suoi prodotti vegetali, animali e minerali, e ricerca le relazioni fra le condizioni economiche e le peculiarità puramente geografiche dei singoli paesi ».

In Italia, dove c'è scarsità di trattati, abbiamo in compenso abbondanza di definizioni. Ne citerò due: quella molto elegante del Frescura, il quale afferma che « alla geografia commerciale è riservato il compito di studiare la disposizione geografica dei prodotti in relazione alle condizioni fisiche del suolo, esprimente con dati statistici la potenzialità economica dei varî paesi del globo nel mercato mondiale »;[8] e l'altra più autorevole ma un po' involuta del Porena, il quale dice che « la geografia economica ha per ufficio di considerare le parti della superficie terrestre diversamente foggiate dai loro caratteri e condizioni naturali sotto il riguardo della funzione di ambiente o campo dell'attività o sviluppo industriale e commerciale; informarsi dello stato di fatto sul quale versano tali singole regioni rispetto appunto alla produzione e al commercio; e stabilire così la misura in cui questi ultimi fenomeni si fondano sulla natura di quelle ».[9]

La natura di questo studio mi vieta di esaminare una per ciascuna queste definizioni per dimostrare quanto vi possa essere di più o meno vero, di più o meno proprio, di più o meno misurato nelle medesime.

Per conto mio, e dato il concetto che io mi sono formato della nuova disciplina, nella lunga pratica del mio insegnamento e secondo quanto risulta dai concetti già esposti in questa introduzione, definirei la geografia commerciale « la esposizione sistematica e ragionata di tutte le

---

[1] Ruge Dr. S., *Geographie insbesondere für Handelsschulen und Realschulen.* Dresden, Schönfeld, 1894.

[2] Rasche Emil, *Kleine Handelsgeographie.* Breslau, Hirt, 1894.

[3] Engelmann Dr. J., *Leitfaden bei dem Unterricht in der Handelsgeographie.* Erlangen, Palm, 1893.

[4] Deckert Dr. Emil, *Grundzuge der Handels un Verkehrsgeographie.* Leipzig, Bäldamus, 1893.

[5] Schlössing's, *Handelsgeographie.* Stuttgart, Brettinger.

[6] Egli Dr. J. J., *Neue Handelsgeographie.* St. Gallen, Fehr, 1896.

[7] Di questo libro non possiedo che la traduzione inglese: Zehden Dr. Carlo, *Commercial geoghaphy,* translated by Findlay Muirhead. London, Blackie, 1889.

[8] Frescura prof. Bernardino, *Sul concetto di geografia economica e sulla opportunità di svolgere un programma di geografia economica nella sezione di ragioneria e commercio degli istituti tecnici.* Relazione al II Congresso geografico nazionale di Firenze, 1898.

[9] Porena prof. I., *Sul concetto scientifico della geografia economica. Rivista geografica italiana,* fasc. V-VI, 1897.

manifestazioni della vita economica in rapporto alle condizioni fisiche e politiche dei varî paesi ».

La questione del nome. — Quantunque di importanza secondaria, tale questione non manca di valore ed è opportuno di accennarla come complemento al capitolo sulla « definizione ».

Il nome più universalmente accolto in Italia, almeno fin ora, è quello di Geografia *commerciale*. Così la dicono infatti il Marmocchi, il Massa, il Bini, il Bussei, il Corio, fra gli autori italiani che abbiamo già citato; così ancora il Cardwell, l'Egli, l'Engelman, il Gonner, il Lyde, il Mill, il Murray, il Rasche, lo Schlössing, e il Zehden, degli autori esteri che furono già ricordati, ed altri ancora quali il Bartholomew,[1] il Büchele,[2] il Chisholm,[3] il Cisneros,[4] il Cortambert,[5] il Duffart,[6] il Ganeval,[7] l'Haushofer,[8] l'Hopf,[9] l'Jung,[10] il Langhans,[11] il Paulitschke,[12] il Rothaug,[13] che ricordiamo ora. E tale è il titolo che portano le cattedre relative nelle scuole superiori di Genova e di Bari, e in tutte le altre scuole commerciali d'Italia. All'estero, si è fedeli a questo nome antico pressochè dovunque fuorchè in Francia. E dovunque, anche in Francia, si designano in tal modo le società sorte allo scopo di favorire l'insegnamento e la diffusione della geografia commerciale e dei traffici.[14]

Eppure a me e a tanti altri esso non sembra il nome più adatto, come non lo è quello di « Geografia del commercio mondiale » adoperato dall'Andrée [15] e quello di « Geografia applicata » adottato dal Bainier.[16]

Poichè questa disciplina, come fu detto, non si limita a parlare della natura, degli aspetti, della direzione, dello sviluppo del « commercio » propriamente detto, ma tratta ben anche dei prodotti naturali, delle industrie, delle vie di comunicazione, dei mezzi di trasporto, dei sistemi monetarî e doganali e di tutte le altre manifestazioni della vita « eco-

[1] Bartholomew, *Atlas of commercial geography*. London, Clay, 1889.
[2] Büchele, *Gewerbe und Handelsgeographie*. Stuttgart, Nüblino, 1869.
[3] Chisholm, *Handbook of commercial geography*. London, Longmans-Green, 1889.
[4] Cisneros e Garcia, *Geografia comercial de la America del Sud*. Lima, Mesinas, 1897.
[5] Cortambert, *Géographie agricole, industrielle et commerciale de la France et de ses colonies*. Paris, Hachette, 1888.
[6] Duffart, *Géographie commerciale*. Paris, Guillaumin, 1892.
[7] Ganeval, *Dictionnaire de géographie commerciale*. Lyon, Vitte, 1895.
[8] Haushofer, *Abritz der Handelsgeographie*. Berlin, Langenscheidt, 1894.
[9] Hopf, *Grundlinien der Handelsgeograpie*. Nürnberg, Kornschen, 1874.
[10] Jung, *Lexicon der Handelsgeographie*. Leipzig.
[11] Langhans, *Kleiner Handelsatlas*. Gotha, Perthes.
[12] Paulitschke, *Le comunicazioni mondiali*, guida allo studio della geografia commerciale. Verona, Tedeschi, 1883.
[13] Rothaug, *Grundriss der Handelsgeographie und Verkehrsgeographie*. Wien, Hölder, 1896.
[14] In Francia, Sociétés de géographie commerciale di Paris, Bordeaux, Nantes, Saint-Nazaire, le Havre; in Austria-Ungheria, K. K. österreichisches Handelsmuseum di Vienna; in Germania, Central verein für Handelsgeographie di Berlino, che ha per organo l'*Export*, e per alleate molte altre società quali la Verein für Handelsgeographie in Leipzig, la Wurtembergischer Verein für Handel in Stuttgard, la Zweigverein für H. G. a Joinville e altri luoghi del Brasile; in Isvizzera, Société de géographie commerciale de Saint-Gall, Mittelschweizerische Geographische commerciale Genllschaft di Aarau; in Spagna, Sociedad española de geografia comercial di Madrid.
[15] Andrée, *Geoghaphie des Welthandels*. Berlin, Langtenscheidt, 1875; Andrée's *Handatlas*. Bielefeld Leipzig, Velhagen, Klasing, 1895; Scobel A., *Geographisches Handbuch für Andrée's Handatlas*. Bielefeld, Leipzig, Velhagen Klasing, 1895.
[16] Bainier, *La géographie appliquée*. Paris, Belin.

nomica », io preferirei il titolo di Geografia *economica* con cui si designa già da due anni la cattedra relativa alla R. Scuola superiore di commercio di Venezia. Altrove, in Italia, lo adoperano il Frescura e il Porena, nelle opere che furono già citate, e se ne servono altresì il Bonaschi[1] e il Garollo[2] e il Grosso[3] e il Roncagli.[4] E Geografia commerciale-economica l'ha chiamata il Marinelli.[5] Fuori d'Italia questo nome venne già adottato da tempo in parecchie cattedre, specie della Francia, ed è adoperato nei trattati del Dubois,[6] del Dubois et Kergonnard,[7] del Foville,[8] del Goetz,[9] del Günther,[10] del Pigeonneau,[11] del Vivien de St. Martin.[12]

Che se il Deville (op. cit.), vincolato dai termini del concorso nel quale riuscì vincitore, chiamò il suo libro « Manuale di geografia commerciale », si affretta subito nelle prime pagine a definire questa come lo studio « economico » delle varie parti del mondo. Nè altrimenti che col titolo di « Vita economica dei popoli » chiama lo Scherzer (op. cit.) quella sua classica pubblicazione alla quale molti degli autori sunnominati dichiarano apertamente di avere ricorso.

La questione del metodo. — Tre sono i metodi che si possono adottare nella esposizione sistematica delle nozioni di geografia economica.

C'è il *sintetico*, il quale consiste nella trattazione successiva dei varî argomenti che formano oggetto della disciplina ma considerati tutti quanti, uno dopo l'altro, nel loro complesso e nei loro particolari, senza discendere alla trattazione specifica dei paesi a cui quelle varie nozioni si riferiscono; ed è il sistema seguito soprattutto dallo Scherzer (op. cit.) e in parte dal Chisholm (op. cit.), e adottato anche, se si deve giudicare dal suo programma, dalla Scuola superiore di commercio dell'Havre. Ha, questo sistema, indubbiamente il vantaggio di offrire un concetto complessivo ed organico di tutte le varie manifestazioni della vita economica e di porgere il mezzo a continui raffronti che sono di tanto ausilio allo studio delle medesime, ma ha l'inconveniente che, lasciato solo, gli manca il carattere geografico.

Quest'ultimo invece si rafferma spiccatissimo nel metodo *analitico*, il quale consiste nel trattare dei singoli paesi, uno dopo l'altro, colla esposizione successiva per ciascuno di essi delle nozioni di geografia economica che lo riguardano; ed è il sistema seguito dai più, dal Deckert, dal Dubois Kergonnard, dal Duffart, dal Foville, dall'Haushofer, dal

---

[1] Bonaschi, *Dei limiti e degli oggetti della geografia economica*, corso di lezioni tenuto nel 1896-97 al Circolo filologico milanese. Milano, Bellini, 1898.

[2] Garollo, *Atlante dell'Italia con cartine di geografia economica*. Milano, Hœpli, 1890.

[3] Grosso, Nel *Paese delle Amazzoni*, Roma, Unione coop. editrice, 1897, c'è un capitolo sulla geografia economica.

[4] Roncagli, *Rivista geografica italiana*, fasc. IV-V, 1897.

[5] Marinelli, *Rivista geografica italiana*, fasc. IV-V, 1897.

[6] Dubois, *Géographie économique*. Paris, Masson, 1888.

[7] Dubois et Kergonnard, *Précis de géographie économique*. Paris, Masson, 1897.

[8] Foville, *La France économique*. Paris, Colin, 1887.

[9] Vedi *Giornale della società geografica*. Berlino, vol. XVII, pag. 254 e seguenti.

[10] Günther, *Basi scientifico-naturali della geografia economica*, traduzione di G. Carerj. Napoli, Pesole, 1897.

[11] Pigeonneau, *Géographie physique, politique et économique de l'Europe*. Paris, Belin, 1886.

[12] Vivien de St. Martin, *Dictionnaire universel de géographie politique, physique.... et économique*.

Ruge, dallo Schlössing, e, in prevalenza, dal Deville e dal Dubois, e inoltre, a giudicare dai loro programmi, dalle Scuole superiori di commercio dell' Italia meno Venezia, da quelle di Parigi e di Rouen, dalle Scuole commerciali della Germania, dall' Accademia di commercio di Vienna e da quasi tutte le altre Scuole austriache, dall' Istituto superiore di commercio di Anversa, e dalle Scuole commerciali di Bukarest e di Stoccolma.

Ma anche questo sistema, insieme a tutti quei vantaggi che lo hanno fatto così universalmente adottare, ha pure i suoi inconvenienti, primissimo quello che gli sfuggono assolutamente o ne restano svisate le nozioni aventi soprattutto carattere internazionale, nozioni le quali vanno sempre più crescendo d' importanza e di numero.

Così, ad esempio, parlando delle comunicazioni, dove collocare in una geografia che trattasse unicamente, uno dopo l' altro, i varî paesi del mondo, le notizie riguardanti l' Unione postale universale, i cavi telegrafici sottomarini, i treni espressi internazionali, l' ufficio internazionale dei trasporti ferroviarî, le grandi linee di navigazione a vapore che toccano tanti paesi o fanno il giro del mondo? D' altra parte prevale ora la tendenza, del resto giustificatissima, di conoscere a quanto ammontino separatamente nel mondo tutte le varie manifestazioni della vita economica. Così si sono organizzati varî osservatorî per calcolare a quanto ammonti ogni anno in tutti i paesi del mondo la produzione del grano, delle farine, del carbon fossile, del ferro, del rame, dell' oro, delle cotonate, dei vini e va dicendo; e dove si collocherebbero, in un trattato esclusivamente analitico, queste preziose nozioni sintetiche? Senza contare che, anche parlando, l' uno dopo l' altro, dei singoli paesi, riesce comodo ed utile di fare per ciascuna o per alcune delle loro manifestazioni economiche il confronto colla loro totalità universale e bisognerebbe ripetersi, Dio sa quante volte, quando non ci fosse modo di rimandare ad un' unica trattazione sintetica, all' analitica accoppiata, e a quella cui serva come di prefazione e di complemento.

Ecco perchè io ho creduto opportuno di seguire quel sistema *misto* che fu adottato già dall'Andrée, dal Bainier, dall'Egli, dal Gonner, dal Mill, dal Murray,[1] dal Rasche, dal Rothaug, dal Zehden, e, se devo giudicare dai loro programmi, anche dalle Scuole superiori di commercio di Marsiglia e di Bordeaux.

Ripartizione della materia. — A non parlare delle nozioni riassuntive di geografia politica e fisica che è opportuno di far precedere alle nozioni molto più estese di geografia commerciale riguardanti i singoli paesi, dirò che l' ordine più naturale da seguirsi, così nella esposizione degli argomenti d' ordine generale come nelle trattazioni particolareggiate, dovrebbe essere, secondo me, il seguente.

Vengano prima i prodotti naturali, divisi in vegetali, animali e mi-

[1] Il Murray, seguendo il concetto un po' angusto che egli ha della geografia commerciale, fa seguire ad una trattazione d'ordine generale (sintetica) la trattazione analitica dei varî paesi ma di quelli soltanto i quali hanno una speciale importanza pel commercio inglese come « nuovi mercati o campi di produzione. »

nerali, ma si abbia cura di non confonderli colle industrie che ne dipendono, come avviene di coloro che considerano quali prodotti della natura il vino, la seta, il ferro, laddove invece non si dovrebbe parlare che di uva, di bozzoli, di minerali ferriferi.

Nè valga a giustificazione di quel metodo erroneo l'affermare che le nozioni di quei prodotti manifatturati implicano quelle delle materie prime che li hanno forniti, perchè è notorio, ad esempio, che chi riportasse unicamente i dati della produzione vinicola in Grecia, in Puglia, in Ispagna, non esprimerebbe che una parte della produzione vitifera di quei paesi che fanno tanto commercio quali di uva passa e quali di uva fresca. E lo stesso potrebbe dirsi per la seta greggia del Caucaso, e dell'Ungheria d'onde si esportano tanti bozzoli, e del ferro di alcuni paesi della Spagna e dell'isola d'Elba dove quel metallo non si produce affattissimo benchè vi abbondi e se ne esporti il minerale relativo.

Si passi poscia a trattare delle industrie a cui i prodotti naturali forniscono la materia prima. Io però vorrei che fosse abbandonato l'uso di considerare come industrie l'agricoltura, l'allevamento del bestiame, la pastorizia, la pesca e la lavorazione delle cave e delle miniere, le quali non costituiscono, in fin dei conti, che l'opera sistematica e suddivisa dell'uomo, diretta ad impadronirsi dei prodotti della natura. Industrie, invece, vorrei che fossero chiamate soltanto quelle che attendono alla trasformazione dei prodotti naturali allo scopo di renderli adatti al consumo.

Escluse quindi dal novero delle industrie quelle che si dicono estrattive ed agricole, io tratterò dell'agricoltura in appendice ai prodotti vegetali, quindi dell'allevamento del bestiame, della pastorizia e della pesca in appendice ai rispettivi prodotti animali, e finalmente della lavorazione delle cave e delle miniere contemporaneamente ai prodotti minerali.

E arrivando alle industrie credo che convenga di escluderne quelle che sono dette commerciali, perchè attendono al trasporto e allo scambio dei prodotti, essendochè simili funzioni formano argomento delle comunicazioni e del commercio che devono essere trattati più tardi.

Restano adunque le industrie manifattrici propriamente dette, le quali, seguendo l'esempio di molti scrittori di cose economiche, io divido nelle quattro categorie delle industrie alimentari, tessili, minerali e diverse.

E poichè le materie prime devono essere trasportate agli stabilimenti industriali, e trasportare si devono quasi sempre anche i prodotti naturali e manufatti perchè possano servire al consumo, così conviene a questo punto parlare delle comunicazioni generali e speciali e queste dividere a seconda che si eseguiscono per via di terra o per via di acqua, e parlare nelle prime più specialmente delle ferrovie, nelle seconde della navigazione interna e marittima.

Si avrà così preparato il terreno a trattare poscia del commercio interno ed esterno e conseguentemente delle importazioni e delle esportazioni, dei sistemi doganali, dei pesi, delle misure, della moneta, della circolazione, del credito e delle altre istituzioni aventi importanza commerciale.

Si completerà la geografia economica di ogni singolo paese, se si tratta di paesi diversi dal nostro, colla trattazione dei suoi rapporti commerciali coll'Italia, e si aggiungeranno poi a tutti alcune nozioni sulla loro emigrazione e sulle loro colonie, e si terminerà con un riassunto sui porti e sulle città principali considerate come centri di produzione, di industria, di comunicazione e di commercio.

Importanza della Geografia commerciale. — Tutti i fatti che vennero esposti per dimostrare ed illustrare la genesi della geografia commerciale e del suo insegnamento, dimostrano l'importanza di questa nuova disciplina, la quale va affermandosi ogni anno più come uno dei coefficienti principali di quella coltura specifica che è ora richiesta da chi intenda dedicarsi a qualsiasi manifestazione non completamente manuale della vita economica.

Intesa ed applicata come lo è, o come io ho tentato almeno che sia in questo manuale, la geografia commerciale deve risultare utile al commerciante non solo, ma all'industriale, al ferroviere, all'armatore, al produttore, allo stesso cultore di studi economici. Anzi, coll'indirizzo pratico che stanno assumendo ora tutti gli studi anche più speculativi, e l'importanza capitale che hanno conquistato gli interessi economici nella vita delle nazioni, oserei affermare che un trattato di geografia commerciale, specialmente se più perfetto di quanto il presente non sia, potrebbe riuscire utile a tutti indistintamente forse più e meglio di un trattato di pura geografia fisica e politica.

*
* *

Non so se sia un bene, o se sia un male, ma è un fatto che sono ora passate in seconda linea le questioni di confini, di nazionalità, di integrità territoriale che tanto appassionavano un tempo. Ci si commuove ora assai più per una nuova ferrovia aperta o da aprirsi che non per una violazione di confine. L'irredentismo e lo spirito di « revanche » vanno affievolendosi, mentre si fa più viva, più intensa l'attività intesa a raggiungere scopi d'indole economica. E tale tendenza è il carattere più spiccato di questa fine di secolo. Come i secoli XVI e XVII furono caratterizzati dalle lotte religiose, e il secolo XVIII lo fu dalle idee liberali e il secolo attuale dalle questioni di nazionalità, il secolo XX si preannunzia come un secolo di lotta per l'esistenza nel campo commerciale.

Vedasi adunque a quale importante funzione sia chiamata la geografia commerciale, la quale sarà di questa lotta una delle armi più modeste ma non meno efficaci.

Comunque, l'insegnamento e la diffusione di questa disciplina non potranno che riuscire giovevoli al paese nostro, il quale agogna di associare alle memorie della grandezza antica ed alle seduzioni delle bellezze artistiche e naturali, quella operosità e quella ricchezza che sono ora i coefficienti principali della vera civiltà.

PARTE GENERALE.

Sono esposte in questa, in forma riassuntiva e sintetica, tutte le nozioni intorno ai prodotti naturali, alle industrie, alle comunicazioni, ai commerci, alle colonie, che riguardano il complesso di tutti i paesi conosciuti, nozioni che verranno poi analiticamente studiate, secondo lo stesso ordine ma con maggiore intensità, nella trattazione successiva, più o meno estesa, dei singoli paesi delle varie parti del mondo.

PRODOTTI VEGETALI.

Si può dire che tutti hanno importanza economica i prodotti vegetali, in quanto servano a soddisfare a qualche bisogno. L'interesse che essi assumono per la geografia commerciale sta appunto in ragione diretta della loro importanza economica. Fra le innumerevoli distinzioni che si fanno dei vegetali, mi è parsa più adatta all'indole del presente studio la seguente: piante alimentari (cereali, patate, legumi, ortaggi, frutti, coloniali, spezie, piante oleifere), piante industriali (tessili e industriali propriamente dette,) fiori, erbe e foraggi, piante arboree e foreste.

Cereali.

Benchè non tutti i prodotti vegetali che sono compresi sotto questo nome[1] servano all'alimentazione degli uomini, e quantunque in questa non sempre i cereali occupino il primo posto, essi hanno però sempre una importanza capitale nella vita economica delle nazioni. Nella più parte di esse formano la base dell'agricoltura; dovunque costituiscono un articolo più o meno importante di commercio.

La sovrabbondanza di alcuni paesi va di per sè, come avviene dei liquidi nei vasi comunicanti, a colmare il *deficit* degli altri. Questo fenomeno, una volta difficoltato e perfino reso impossibile dalla deficienza di cognizioni e di rapporti, dalla lentezza e dal costo eccessivi dei mezzi di trasporto, si produce ora con una grande rapidità e per tutti si può dire i paesi del globo.

Da ciò è sorta l'idea, che si va da qualche tempo attuando, di compilare ogni anno una specie di bilancio preventivo fra la presunta produzione e il consumo presunto dei cereali, specie del frumento, allo scopo di prevedere quali potranno essere il civanzo o il disavanzo eventuali, e determinare approssimativamente il « fabbisogno » del periodo successivo, a norma dei commercianti, degli agricoltori, degli uomini di governo. E questi bilanci preventivi, che vengono compilati a gara da istituti pubblici e privati, vanno diventando ogni anno sempre più

[1] Frumento o grano, mais o granturco, riso, segala, orzo, avena, saraceno, durah, miglio, farro, spelta, sorgo, panico, scandella, taff.

verosimili e più accreditati quanto meglio si affinano gli strumenti statistici.[1]

Un fenomeno degno di nota è il deprezzamento verificatosi in quasi tutti i cereali nell'ultimo trentennio. Calcolando a 100 il prezzo medio, ad esempio, del frumento, dell'orzo e dell'avena, nel decennio 1868-77, si trova che esso è disceso rispettivamente (nel triennio 1892-95), per il frumento a 41, per l'orzo a 63 e per l'avena a 66.[2] Gli è vero però che ai riguardi del consumo questo deprezzamento venne neutralizzato, in quasi tutti i paesi importatori, meno che in Inghilterra, da dazî sempre più elevati imposti sui cereali di provenienza estera.

La produzione mondiale dei cereali oscilla annualmente intorno ai tre o ai quattro miliardi di quintali ed è costituita, in ordine decrescente, dal riso, dal frumento, dal mais, i quali rappresentano i $^2/_3$ del totale, poi dall'avena, dalla segala, dall'orzo, dal miglio e dai cereali minori.[3]

Frumento. — Se non è il primo cereale per quantità assoluta di produzione, è però certamente quello a cui si attribuisce d'ordinario la maggiore importanza, perchè di coltura e di consumo più generali degli altri e più di essi fornito di potenza nutritiva.

Inoltre esso presenta una continuità pressochè ininterrotta di raccolto, il quale comincia in gennaio nell'Argentina e in Australia[4] e con-

[1] Dal 1862 si raduna ogni anno a Vienna, per compilare il bilancio del frumento, il così detto *Mercato internazionale dei grani*, composto di rappresentanti più autorevoli dei principali paesi graniferi. Calcoli preventivi e consuntivi vengono fatti eseguire da quasi tutti i governi civili, primo fra tutti, in Europa, quello dell'Ungheria, le cui pubblicazioni fatte dal ministero di agricoltura godono di grande autorità. Per questo genere di calcoli sono degni di menzione, in Europa: il *Bulletin des Halles* e l'*Écho agricole* di Parigi, il *Corn trade News* di Liverpool, l'*Evening corn trade List*, il *Times*, l'*Agricultur Gazette* e la *Floating Cargoes Evening List* di Londra; e in America: il *Bradstreet's Journal*, il *New York produce exchange* e l'*American agriculturist* di New York, il *Cincinnati price courrent*, e i signori Rodgers di Minneapolis, e Snow del *Chicago board of trades*. Una grande autorità si attribuisce anche al signor Dornbusch, che pubblica i risultati delle sue ricerche sopra il *Cargoes Evening List*, e al signor Beerbohm dell'*Evening corn trade List*.

[2] Vedere lo studio interessante di Barr. Robertson nel fascicolo di ottobre 1895 della *Ligue bimétallique anglaise*.

[3] Questa cifra la quale, per la imperfezione e la insufficienza dei dati che la costituiscono, non può avere naturalmente che un valore molto relativo, acquista però una certa importanza per la posizione reciproca in cui dimostra essere collocati i vari cereali secondo le medie dell'ultimo decennio 1886-96. *Riso* 750 milioni di quintali, *frumento* 680, *mais* 650, *avena* 400, *segale* 350, *orzo* 250, *miglio* e cereali minori 250, totale 3330 milioni di quintali. Questi calcoli sono resi difficili, anche dalla diversità del modo di misurazione, in qualche paese adoperandosi unicamente il volume e in qualche altro il peso d'onde la necessità di riduzioni che hanno sempre un valore molto relativo perchè cangia a seconda dei paesi il peso medio dei cereali. Ecco una delle tabelle di riduzione più accreditate: ogni ettolitro di grano pesa. se di

frumento	kg. 76	in Europa	e kg. 86	in America	(Stati Uniti)
mais	72	»	80	»	»
avena	47	»	46	»	»
segale	69	»	80	»	»
orzo	64	»	69	»	»
riso vestito	56	»	55	in Asia	(Indo-Cina e Giappone)
riso brillato	75	»	73	»	»

[4] *Gennaio*, Argentina, Cile, Australia, Nuova Zelanda. — *Febbraio*, Giappone meridionale. — *Marzo*, Indie Orientali, Alto Egitto. — *Aprile*, Basso Egitto, Persia, Siria, Cipro, Anatolia, Messico, Cuba. — *Maggio*, Tunisia, Algeria, Marocco, Asia Centrale, Cina, Giappone, Stati Uniti del sud. — *Giugno*, quasi tutti i paesi dell'Europa mediterranea, Stati

tinua poi nei mesi successivi, senza interruzione, negli altri paesi situati a latitudini gradatamente diverse, fino a dicembre, in cui si eseguisce nell' Uruguay e nella Birmania.

La produzione mondiale del frumento oscilla annualmente intorno a 680 milioni di ql. pari a circa 850 milioni di hl.[1] Nel 1898, che fu un anno di abbondanza, è giunta a quasi 750 milioni di ql.[2]

Uniti del centro. — *Luglio,* Austria-Ungheria, Rumania, Bulgaria, Russia del sud, Francia del nord, Germania, Svizzera, Inghilterra del sud, Stati Uniti del nord. — *Agosto,* Belgio, Olanda, Inghilterra del centro, Canadà meridionale. — *Settembre* e *Ottobre* Scozia, Svezia, Norvegia, Russia settentrionale, Siberia, resto del Canadà. — *Novembre* Africa australe, Perù, Bolivia, Equatore. — *Dicembre,* Africa australe del nord (Transvaal), Uruguay, Birmania.

[1] Secondo i calcoli del signor Dornbusch, pubblicati sul *Cargoes Evening List* e riferiti dal *Bollettino di legislazione e statistica doganale* del luglio-settembre '99, se ne sarebbero prodotti: nel '91 850 milioni di hl., nel '92 870, nel '93 904, nel '94 920, nel '95 900, nel '96 860, nel '97 820, nel '98 960.

[2] Dal *Bullettin des Halles* nel *Moniteur des intérêts matériels* Bruxelles, 27 settembre 1899.

STATI.	Produzione 1899.	Produzione 1898.	Importazioni probabili nel 1899.	Esportazioni probabili nel 1899.
Europa.				
Russia hl.	125,000,000	145,000,000	—	27,000,000
Francia	122,200,000	131,000,000	1,500,000	—
Ungheria	51,000,000	45,300,000	—	17,000,000
Austria	15,500,000	16,700,000	16,500,000	—
Italia	45,000,000	47,000,000	9,000,000	—
Spagna	35,000,000	41,000,000	3,500,000	—
Germania	38,000,000	39,000,000	19,000,000	—
Regno Unito	24,000,000	27,000,000	65,000,000	—
Rumania	10,500,000	26,500,000	—	2,000,000
Bulgaria	8,000,000	15,500.000	—	1,100,000
Turchia d'Europa	11,000,000	14,800,000	—	1,000,000
Belgio	7,500,000	8,300,000	12,000,000	—
Serbia	3,000,000	4,000,000	—	700,000
Rumelia (Bulgaria)	2,800,000	3,700,000	—	800,000
Portogallo	2.700,000	3,000,000	3,000,000	—
Olanda	2,000,000	2,300,000	4,500,000	—
Grecia	1,800,000	2,200,000	1,200,000	—
Danimarca	1,400,000	1,500,000	900,000	—
Svizzera	1,400,000	1,500,000	5,000,000	—
Svezia	1,200,000	1,400,000	1,300,000	—
Norvegia e diversi	800,000	900,000	800,000	—
Totali hl.	510,300,000	571,600,000	143,200,000	49,600,000
America.				
Stati Uniti	185,000,000	236,000,000	—	72,000,000
Repubblica Argentina	25,000,000	16,000,000	—	12,000,000
Canadà	24,000,000	23,000,000	—	6,000,000
Cile	5,700,000	4,800,000	—	1,500,000
Brasile, Antille e diversi	?	?	5,000,000	—
Totali hl.	239,700,000	279,800,000	5,000,000	91,500,000
Asia.				
India hl.	83,500,000	88,700,000	—	5,000,000
Asia Minore	11,000,000	11,000,000	—	800,000
Persia	6,500,000	7,000,000	—	600,000
Siria	3,000,000	3,100,000	—	700,000
Cina, Giappone e diversi	?	?	5,000,000	—
Totali hl.	104,000,000	109,800,000	5,000,000	7,100,000

Nonostante la grande estensione data alla coltura del grano in alcuni paesi dell'America (Stati Uniti) e dell'Asia (India), l' Europa rimane ancora la prima parte del mondo nella produzione complessiva del frumento di cui essa fornisce da sola oltre la metà.

I paesi più graniferi europei sono, anzitutto la Russia e la Francia, alle quali spetta quasi la metà del raccolto, poi l'Austria-Ungheria, l' Italia, la Spagna, la Germania e l' Inghilterra.

In America, dopo gli Stati Uniti che sono il primo paese granifero del mondo, vengono, benchè a grande distanza, il Canadà e l'Argentina; in Asia, dopo l' India, l'Anatolia e la Persia; in Africa l'Algeria e l' Egitto; in Oceania qualche colonia dell'Australia.

In alcuni paesi la produzione si equilibra press' a poco col consumo; in altri è inferiore ad esso e sono questi in generale i paesi più ricchi e più popolosi d' Europa — paesi importatori; in altri infine è superiore e sono i moderni granai mondiali — che suppliscono, colle loro esportazioni alle deficienze di quelli. Principali paesi esportatori sono gli Stati Uniti, la Russia, l' Ungheria, l'Argentina, il Canadà, l'India, l'Australia, e alcuni stati della penisola Balcanica.

Nel commercio internazionale del frumento l' importazione si equilibra coll' esportazione intorno a una cifra oscillante da 100 a 130 milioni di ql.

A seconda dell' epoca della semina si hanno dappertutto, ma più specialmente in Europa, due varietà di frumento, l' autunnale o vernino e il primaverile o marzuolo o estivo. A seconda della consistenza si hanno poi due altre varietà, il duro ed il tenero. Benchè diversa dal frumento ordinario viene assimilata ad esso nel linguaggio comune quella sua speciale varietà che dicesi « spelta ».

Segue Stati.

STATI.	Produzione		Importazioni	Esportazioni
	1899.	1898.	probabili nel 1899.	
Africa.				
Algeria.....hl.	6,300,000	7,100,000	—	600,000
Egitto.....	4,200,000	5,000,000	—	300,000
Tunisia.....	1,500,000	1,800,000	—	300,000
Colonia del Capo e diversi....	1,500.000	1,800,000	2,700,000	—
Totali .....hl.	13,000,000	15,700,000	2,700,000	1,200,000
Australia.....hl.	19,000,000	12,200,000	—	4,000,000
Totali generali....hl.	886,500,000	989,100,000	155,900,000	153,400,000

Granturco o mais. — Quantunque gareggi in produzione assoluta col frumento,[1] è a questo però di gran lunga inferiore per la sua zona assai più limitata di coltura e per l'uso assai più ristretto che se ne fa nell'alimentazione.

Fuori d'Europa non lo si coltiva, si può dire, che in America, il suo paese d'origine, ed ivi gli Stati Uniti, che forniscono da soli oltre la metà del prodotto mondiale, se ne servono quasi esclusivamente per l'alimentazione e l'ingrasso degli animali. Sono dessi però che danno il maggior contingente all'esportazione.

In Europa primeggiano l'Austria-Ungheria, la Rumania, la Turchia, l'Italia, la Russia, la Bulgaria e la Serbia, tutti paesi esportatori, tranne l'Italia, la quale domanda assai più granturco di quanto le possa dare l'esuberante produzione ungherese.

Dopo gli Stati Uniti, i principali paesi esportatori sono la Rumania, l'Argentina la Russia e il Canadà.

All'importazione invece primeggiano l'Inghilterra, la Germania, la Francia, l'Olanda, il Belgio, la Danimarca, tutti paesi i quali non coltivano affatto, ovvero, come la Francia, che coltivano poco il granturco il cui « habitat » in Europa sembra ristretto alle regioni che prospettano il Mediterraneo e il mar Nero. È qui d'altronde che si trovano

[1] Il Ministero ungherese d'agricoltura dà per la prima volta particolareggiatamente queste cifre (*Bollettino di legislazione e statistica doganale*, del luglio-settembre 1898):

STATI.	Produzione 1898.	Importazione 1897.	Esportazione 1897.
Stati Uniti ..... ql.	488,500,000	—	56,000,000
Austria-Ungheria (*a*)	31,500,000	4,500,000 (*a*)	500,000
Rumania	25,000,000	—	5,500,000
Turchia	21,000,000	—	—
Italia	19,500,000	1,500,000	—
Argentina	18,500,000	—	3,750,000
Bulgaria	11,500,000	—	800,000
Russia	13,900,000	—	3,500,000
Canadà	10,500,000	—	1,500,000
Serbia	7,000,000	—	400,000
Egitto	5,500,000	—	—
Francia	5,500,000	3,500,000	—
Spagna	5,000,000	500,000	—
Cile	2,500,000	—	700,000
Portogallo	1,100,000	300,000	—
Germania	—	10,000,000	—
Inghilterra	—	27,000,000	—
Olanda	—	3,500,000	—
Belgio	—	3,500,000	—
Danimarca	—	2,500,000	—
Svizzera	—	1,500,000	—
Scandinavia	—	100,000	—
Totale ..... ql.	866,470,000	58,400,000	72,650,000

(*a*) L'Ungheria, che ne produce da sola 26,500,000 ql., ne esporta 500,000; l'Austria ne produce 5,000,000 e ne importa 4,500,000.

(in Rumania, in Portogallo, in Italia) i più grandi mangiatori di polenta del mondo.

Avena. — È il quarto cereale per quantità assoluta di produzione [1] e serve generalmente all'alimentazione del bestiame, specie dei cavalli. Centro principale di coltura ne è, per quasi $^3/_4$, l'Europa, e cioè la Russia, che è il primo paese avenifero del mondo, poi la Germania, l'Austria-Ungheria, l'Inghilterra e la Francia. Fuori d'Europa l'avena non è coltivata si puo dire altro che nell'America del nord, specie agli Stati Uniti, i quali gareggiano a tale riguardo colla Russia.

Questi due sono i principali paesi esportatori, mentre all'importazione emergono l'Inghilterra, la Germania, la Francia ed il Belgio.

Segala. — Può dirsi la sorella minore del frumento, specialmente in Europa dove è coltivata con esso, e qualche volta più di esso (come

[1] Calcolo del Ministero ungherese di agricoltura pubblicato dal *Bollettino di statistica e legislazione doganale* (luglio-settembre 1898).

STATI IMPORTATORI.	Ettari.	Per ettaro hl.	1898 migliaia di hl.	1898 migliaia di ql.	Importazione nel 1897. migliaia di ql.
Gran Bretagna	1,640,000	35.10	57.300	25.900	8.200
Francia	—	—	43 500	19.000	3.000
Germania	—	—	113.000	51.000	5.500
Austria	—	—	40.500	18.000	3.000
Italia	—	—	6.750	3.000	0.100
Olanda	—	—	5.750	2.500	1.000
Svizzera	—	—	3.500	1.500	1.000
Belgio	—	—	8.500	3.600	2.500
Danimarca	—	—	10.500	4.800	0.300
Spagna	—	—	2.500	1.000	0.500
Portogallo	—	—	1.000	0.450	0.200
Totale	1,640,000	35.10	239.000	130 750	25.300
STATI ESPORTATORI.					Esportazione.
Russia europea e asiatica	—	—	251 200	110 570	6.800
Ungheria	1,147,500	26.10	30.000	13.240	1.700
Scandinavia	—	—	21.000	8.500	—
Rumenia	—	—	7.750	3 300	0.500
Bulgaria e Rumelia	—	—	2.250	1.000	0.100
Serbia	—	—	2.500	1.000	0.100
Turchia	—	—	12 500	5.500	—
Stati Uniti	—	—	235.500	103.500	10.500
Canadà	—	—	61.600	26.000	1.800
Totale	1,147,500	26.10	624.300	272.610	21.500
Totale generale	—	—	863.300	403.260	—

in Russia), e qualche altra mista ad esso (come in Francia),[1] e dove serve, o insieme o in concorrenza con esso, all' alimentazione degli abitanti.

Però, siccome si va lentamente sostituendo nell' uso il pane bianco di frumento al pane scuro di segala, avviene che la coltura di questa si vada gradatamente restringendo a vantaggio di quella del grano.

La segala è coltura eminentemente europea e primeggiano in essa, oltre alla Russia, che fornisce da sola i $^2/_5$ del prodotto complessivo, la Germania, l'Austria-Ungheria, la Francia, la Scandinavia e la Spagna, che ne danno quasi altrettanto.

In America, non coltivano questo cereale su larga scala che gli Stati Uniti, i quali ne sono altresì, dopo la Russia, il principale paese esportatore.

Primeggiano, all' importazione, la Germania, il Belgio, l'Austria, la Scandinavia.

[1] Secondo i calcoli del Ministero ungherese di agricoltura riportati come sopra.

STATI.	Produzione 1898.	Importazione 1897.	Esportazione 1897.
Russia europea e asiatica ....ql.	181,000,000	—	10,500,000
Germania.....	70,000,000	8,600,000	—
Austria-Ungheria (*a*)	28,800,000	3,500,000	1,000,000
Francia.....	13,000,000	400,000	—
Scandinavia	6,500,000	2,500,000	—
Stati Uniti	6,000,000	—	2,500,000
Spagna.....	5,800,000	100,000	—
Danimarca.....	4,800,000	1,500,000	—
Belgio.....	4,800,000	8,400,000	—
Turchia.....	4,500,000	—	—
Bulgaria	3,800,000	—	200,000
Rumania	2,200,000	1,500,000	—
Italia.....	1,700,000	100,000	—
Portogallo.....	700,000	300,000	—
Inghilterra	500,000	500,000	—
Svizzera.....	250,000	100,000	—
Serbia.....	350,000	100,000	—
Totale .....ql.	447,750,000	27,900,000	15,800,000

(*a*) L' Austria ne produce 18,000,000 e ne esporta 3,500,000; l' Ungheria ne produce 10,800,000 e ne esporta 1,000,000.

Orzo.[1] — Questo cereale, che oltre ad essere prodotto alimentare è anche pianta industriale poichè in gran parte fornisce la materia prima all'industria della birra, è, esso pure, una coltura prevalentemente europea. La Russia, che ne ha il primato, e poi l'Austria-Ungheria, la Germania, l'Inghilterra e la Spagna forniscono più della metà del prodotto complessivo.

Principali paesi importatori sono la Germania, l'Inghilterra, l'Austria, il Portogallo.

All'esportazione primeggia, con più della metà, la sola Russia.

Miglio e cereali minori. — Coltivato in molte parti del mondo il *miglio* non ha assunto importanza considerevole che in India, dove se ne valuta la produzione annua a oltre 200 milioni di ql. e dove serve esclusivamente all'alimentazione degli indigeni. È però abbastanza coltivato anche in Africa, specie nel Sudan francese, e in Russia, che è a tale riguardo il primo paese d'Europa.

Il grano *saraceno*, la cui coltura era un tempo prevalente nei paesi europei, è andata poscia restringendosi, fuorchè in Russia, e limitandosi ai meno fertili e più freddi paesi di montagna, specie della Francia, della Svizzera, della Germania. Fuori d'Europa lo si coltiva di più in Giappone. Comunque, il paese che ne produce di più è sempre l'impero russo.

[1] Dal Ministero ungherese d'agricoltura (come sopra).

STATI.	Produzione 1898.	Importazione 1897.	Esportazione 1897.
Russia europea e asiatica ....ql.	58,150,000	—	13,500,000
Austria-Ungheria (*a*).....	27,300,000	3,500,000	3,300,000
Germania.....	23,500,000	10,600,000	—
Inghilterra.....	16,000,000	9,500,000	—
Spagna.....	13,500,000	200,000	—
Stati Uniti.....	13,200,000		2,500,000
Rumania.....	8,500,000	—	3,500 000
Algeria.....	8,500,000	—	700,000
Turchia.....	7,500,000	—	1,500,000
Francia.....	6,700,000	1,500,000	—
Danimarca.....	5,000,000	500,000	—
Canadà.....	5,000,000	—	1,000,000
Egitto.....	3,750,000	—	500,000
Scandinavia.....	3,500,000	100,000	—
Portogallo.....	3,500,000	2,000,000	—
Bulgaria.....	3,000,000	—	200,000
Tunisi.....	2,500,000	—	200,000
Italia.....	2,000,000	100,000	—
Olanda.....	1,100,000	1,500,000	—
Svizzera.....	1,000,000	1,000,000	—
Belgio.....	1,000,000	3,000,000	—
Serbia.....	1,000,000	—	100,000
Totale .....ql.	215,200,000	31,700,000	27,000,000

(*a*) L'Austria ne produce 12,500,000 e ne importa 3,500,000; l'Ungheria ne produce 14,800,000 e ne esporta 3,300,000.

Il *durah* è coltivato di preferenza nell'Africa settentrionale e orientale e nell'Asia occidentale (Arabia).

Molto simile al precedente è il *sorgo*, il quale però viene prodotto quasi esclusivamente in Europa, più che altro a scopo industriale (per farne le scope). Il seme, anzichè all'alimentazione degli uomini, serve a quella del bestiame.

Il *dari*, grano che sta fra il mais e il miglio e che si usa da qualche tempo in Europa nella fabbricazione dell'alcool, è prodotto pressochè esclusivamente nella Siria.

Il *taff*, specie di frumento minuto, è uno dei prodotti caratteristici dell'Etiopia.

Riso. — Questo che è il primo cereale del mondo nella sua produzione assoluta, forma per la sua natura e per il suo « habitat » parte da sè solo.

Benchè sia coltivato anche in Europa (specie in Italia), in America (specie agli Stati Uniti), e in qualche luogo dell'Africa, esso è coltura eminentemente asiatica, anzi più specialmente dell'Asia orientale, meridionale e insulare.[1]

La Cina è il primo paese del mondo nella produzione del riso, ma il principale paese esportatore ne è l'Indo-Cina, specie la Birmania.

Piante Alimentari.

Patate. — Benchè destinate molte volte a scopi industriali, esse hanno però sempre una grande importanza alimentare, specie per le genti di razza tedesca. Se ne valuta la produzione complessiva a 1 miliardo di ql. all'anno e di essi oltre i $^4/_5$ vengono forniti dalla sola Europa, specie Germania, Russia (con Finlandia), Austria-Ungheria, Francia e Gran Bretagna,[2] le quali rappresentano da sole, alla loro volta, circa i $^3/_4$ del prodotto europeo.

Vengono, dopo di esse, il Belgio, l'Olanda, la Svezia e Norvegia, la Svizzera e la Spagna, che ne danno tutti insieme poco più della Gran Bretagna,[3] poi l'Italia, la Danimarca e il Portogallo,[4] e infine, per quantità pressochè trascurabili, gli altri paesi.

Fuori d'Europa le patate non sono coltivate su larga scala che agli Stati Uniti e al Canadà,[5] dove sono emigrati in gran numero abitanti di razza tedesca e anglo-sassone.

---

[1] La sua produzione annua oscilla intorno a 400 milioni di ql., di cui in Indo-Cina e in India 210, in Giappone 55, a Giava 32, alle Filippine 20, in Italia 6, agli Stati Uniti 1, in altri paesi 16, totale 340. (SCHERZER, *La vita economica dei popoli*. Torino, Unione editrice, 1896, pag. 57.)

[2] Germania..... 270 milioni di ql. (decennio 1887-96, vedi Germania).
Russia (Finlandia). 140 » » (quinquennio 1885-89, vedi Russia).
Austria-Ungheria. 130 » » (SCHERZER, *La vita economica dei popoli*, pag. 63.)
Francia..... 110 » » » »
Gran Bretagna.... 75 » » » »

[3] Belgio 30 milioni di ql., Olanda 21, Svezia e Norvegia 21, Svizzera 16, Spagna 16, totale 104. (SCHERZER, op. cit., pag. 63.)

[4] Italia 7,400,000 di ql., Danimarca 4,300,000, Portogallo 2,500,000. (SCHERZER, op. cit.)

[5] Stati Uniti 66 milioni di ql., Canadà 35. (SCHERZER, op. cit.)

Agli Stati Uniti però una parte del prodotto è costituito di patate dolci o *batate*, che si vanno ora diffondendo anche in Europa, specie nelle ortaglie, col nome di patate americane.

Coltivato in questi medesimi paesi, benchè su piccola scala, è un prodotto analogo, il *topinambur*, il quale però ha il suo centro principale al Giappone.

La patata, che si dice fosse originaria del Perù, non è quasi più coltivata in quel paese, la cui produzione, comunque, ne è pressochè trascurabile.

I paesi che esportano la maggior quantità di patate sono la Germania e la Francia e quelli che ne fanno una importazione più considerevole gli Stati Uniti, il Belgio e l'Inghilterra.[1]

Manioca. — Quantunque non si abbiano dati statistici, neppure approssimativi, intorno a questa radice alimentare, pure si presume che deve avere una grande importanza quando si pensa che essa serve di base alla coltura di tante regioni dell'Africa occidentale e centrale, (specie del bacino del Congo), e dell'America centrale e meridionale (specie del Brasile, dove è detta « cassava o jucca »). Se ne è incominciata da tempo la importazione e se ne va estendendo il consumo anche in Europa sotto forma di *tapioca*.

Sago. — Benchè d'importanza minore alla precedente, pure è abbastanza diffusa anche questa sostanza alimentare, la quale si trae da certe specie di palme dell'Arcipelago Asiatico (da Sumatra alle Filippine e alla Nuova Guinea) e serve ivi e nei paesi contermini di alimentazione agli indigeni.

Singapore ne è l'emporio principale, specie per l'esportazione in Europa, dove il sago, ridotto a granellini, viene molto usato per la nutrizione dei bambini e dei convalescenti.

Altre piante alimentari. — Sono:

l'*arrow-root*, radice farinacea propria delle Antille, della Cina, dell'India;

il *taro* o radice dell'« arum », pianta diffusa nei paesi tropicali, dalla Nuova Zelanda alle Antille;

l'*igname* o *yam*, i cui tuberi vengono più copiosi nell'Africa occidentale e nell'Arcipelago Indiano;

la *musa ensete*, palma propria all'Africa di nord-est (paesi Galla) dove se ne adopera il midollo;

l'*albero del pane* (vedi frutti);

l'*agave americana*, da cui si ottiene il pulque nel Messico.

Funghi. — Hanno una notevole importanza economica nel Giappone, dove non solo entrano molto nell'alimentazione degli abitanti, ma formano anche oggetto di esportazione verso la Cina. Ed hanno pure, a quanto ne scrivono i viaggiatori, una larga base nella nutrizione degli abitanti dell'Africa centrale.

---

[1] SCHERZER, op. cit., pag. 64.

Si raccolgono poi e si consumano pressochè dappertutto in Europa.

Una speciale menzione meritano i *tartufi* che si raccolgono, in maggior quantità che altrove, nella Francia.

Legumi e Ortaggi.

Nel linguaggio ordinario si chiamano talvolta legumi anche gli ortaggi. Gli è certo, d'altra parte, che formano oggetto di orticoltura anche molti legumi. Con quest'ultimo nome però si designano più propriamente i fagiuoli, le fave, i piselli, le lenti ed altri prodotti analoghi a forma di baccelli.

Coltivati nei campi, essi assumono in alcuni paesi una grande importanza economica. Così avviene dei *fagiuoli* nella Cina dove se ne fa anche una specie di formaggio; così delle *fave* nell'Europa meridionale e nel Messico (*frijol*), dei *piselli* nella Russia, dei *ceci* nell'Etiopia, delle *lenti* (*mongo*) alle Filippine.

Fave e *lupini* si coltivano in molti luoghi a scopo di sovescio.

Quasi tutti i legumi vengono inoltre coltivati, insieme alle patate ed agli ortaggi, nelle vicinanze dei luoghi abitati, per sopperire ai bisogni locali del consumo quotidiano.

L'Orticoltura. — È più sviluppata presso le popolazioni più fitte, più ricche e più civili. Lo è quindi soprattutto nei varî paesi d'Europa in alcuni dei quali ha raggiunto si può dire la perfezione diventando il tipo più perfetto di coltura intensiva.

Piante fruttifere.[1]

Tengono il primo posto quelle che entrano, in parte più o meno grande, nell'alimentazione degli indigeni nei paesi tropicali, quali i datteri, le banane, l'artocarpo.

Palme dattilifere. — Costituiscono la risorsa principale del deserto di Sahara e delle regioni contermini, dal Senegal all'Egitto, poi dell'Arabia, della Siria, della Mesopotamia, della Persia e di altre regioni dell'Asia.

Banani. — Questa pianta annua, che forma oggetto di rinnovata coltura, è la gloria dei paesi tropicali dell'America, dell'Africa e dell'Asia, dove i suoi frutti delicati e saporosi vengono largamente consumati dagli indigeni e dai coloni.

Albero del pane (artocarpo), i cui frutti grossissimi hanno una polpa che, cotta a guisa di focaccia, ricorda nel sapore il pane di frumento,

---

[1] Dalle regioni meridionali, che sono la patria per eccellenza dei frutti, il consumo di questi è andato gradatamente estendendosi nei paesi freddi, dove servono di gradevole e benefica integrazione all'alimentazione che ivi è d'ordinario eccessivamente azotata.

A questo risultato hanno molto contribuito le migliorate comunicazioni e l'adozione di processi sempre più perfezionati di conservazione e di trasporto.

Di conseguenza le plaghe più favorite hanno potuto sostituire ai cereali e ad altre colture poco rimuneratrici quella più minuziosa, più intensa più ricca e meno spogliatrice delle piante fruttifere.

alligna di preferenza nelle isole dell'Oceano Pacifico australe, ma viene anche nell'Arcipelago Indiano e nelle Antille.

Fra le altre PIANTE FRUTTIFERE le quali, pur servendo all'alimentazione, hanno, riguardo ad essa, una importanza secondaria, sono gli agrumi e gli altri frutti della zona temperata calda, i castagni e gli altri della zona temperata fredda, e infine la vite, che ha soprattutto una importanza industriale.

Agrumi. — Limoni, aranci, mandarini, cedri, ecc., vengono posti in commercio dall'Italia, dalla Spagna, dal Portogallo, dall'Algeria, dalla Siria, e dagli altri paesi che circondano il Mediterraneo, ma sono prodotti altresì nelle Azzorre, negli Stati Uniti, nell'India e nella Cina.

Paesi esportatori sono specialmente quelli dell'Europa meridionale; paesi importatori gli altri, soprattutto delle regioni fredde, europea ed americana.

Frutti proprî e quasi esclusivi della regione mediterranea sono: i MANDORLI (Italia, Spagna, Francia meridionale), i FICHI (Asia minore, Grecia, Italia), i CARRUBI (Grecia, Italia), i PISTACCHI (Turchia asiatica), i FICHI D'INDIA (Africa settentrionale, Spagna e Italia meridionale).

Castagni. — Sono molto diffusi, e, oltre ai frutti per il *dessert* di tanta gente d'ogni parte del mondo, forniscono un importante alimento a migliaia di individui delle classi più povere in molte regioni dell'Europa meridionale (Italia, Spagna, Francia) e dell'Asia minore.

Meli e peri. — Sono altri frutti a coltura molto estesa, specialmente i primi, i quali, in certe parti temperate fredde dell'Europa continentale (Francia) e dell'Asia centrale (Cashmir), servono su larga scala alla fabbricazione del sidro.

Susini o prugni. — Crescono in gran numero in molti paesi slavi del bacino danubiano, dalla Croazia, alla Bosnia, alla Serbia, dove i loro frutti disseccati formano un grande articolo di commercio, mentre i frutti freschi servono di materia prima alla estrazione dell'acquavite.

Ciliegi. — Vengono in molti paesi e se ne adopra il frutto a scopo di *dessert*. Anzi, in qualche luogo (Dalmazia, Foresta Nera), esso serve a farne una bevanda spiritosa.

Fragole. — Si raccolgono in gran copia nelle foreste della Russia, nei campi della Francia, negli orti della Germania e in moltissime altre regioni dell'Europa continentale, dove se ne fa altresì oggetto di commercio, insieme ad altre BACCHE, quali i *ribes*, i *lamponi*, ecc.

Cucurbitacee da frutto, come angurie (cocomeri) e meloni (poponi), formano oggetto di larga coltura nell'Europa meridionale (Italia) e nell'Asia.

Peschi, albicocchi, cotogni e simili, sono coltivati in gran copia, insieme a tutti i frutti precedenti, oltrechè nell'Europa centrale e settentrionale e in qualche luogo dell'America del nord, in tutta quella vastissima regione che si stende nell'Asia, dal Turchestan all'Armenia ed alla Persia, e la quale fu di molti di essi la patria originaria.

I *crisofili* del Messico e i *mangi* dell'India godono la fama d'essere i più squisiti frutti del mondo.

Sapota, sapotilla, corosol, sono altrettanti frutti squisiti proprî delle Antille.

Vite. — Pianta fruttifera ed industriale di primissimo ordine. Benchè la tradizione l'affermi importata dall'Asia, essa ha la sua patria classica nell'Europa meridionale, di dove si spinge a nord fino oltre al 50° parallelo.

Colpita in questo secolo successivamente da malanni gravissimi i quali parvero doverla distruggere (come la crittogama, la filossera, la peronospora), la viticoltura se ne è presto saputa rilevare con tante battaglie che furono altrettante vittorie, ed ora è fiorentissima come non lo fu mai per il passato. Suoi centri principali sono: anzitutto la Francia, l'Italia e la Spagna, che forniscono da sole i $^2/_3$ del prodotto mondiale; poi l'Austria-Ungheria, la penisola balcanica, il Portogallo, la Russia, la Germania, la Svizzera.

Altri paesi vitiferi, fuori d'Europa, sono l'Algeria, la Tunisia, la colonia del Capo, la Siria, l'Asia minore, gli Stati Uniti, il Cile, il Perù, l'Argentina e l'Australia.

In alcuni di questi paesi la vite si coltiva esclusivamente o specialmente per averne uva da tavola fresca o disseccata (Astrakan in Russia, Smirne nell'Anatolia, tutta la Morea nella Grecia, Malaga e Alicante nella Spagna, Pantellaria e altri luoghi nell'Italia).

Ma l'uva ha soprattutto grande importanza in quanto serve da materia prima all'industria fiorentissima del vino.

La vite essendo diffusa, benchè in misura diseguale, in tutte le parti del mondo, non vi ha si può dir mese dell'anno in cui non si faccia vendemmia.

Piante oleifere.

Cocco. — Benchè serva, direttamente o indirettamente, anche a scopi alimentari,[1] il grosso frutto di questa magnifica palma, che è la gloria di tutti i paesi tropicali bagnati dall'Oceano Indiano e dal Pacifico, fornisce soprattutto l'olio. Sono le noci disseccate di cocco, dette « coprah », che costituiscono uno dei principali e talvolta l'esclusivo articolo di commercio di molti arcipelaghi dell'Oceania.

Carlo de Scherzer non esita ad affermare che questa « regina delle palme » è condizione più o meno di esistenza di circa 100 milioni di uomini.[2]

Elais. — È un'altra palma oleifera che alligna però quasi esclusivamente nella parte tropicale dell'Africa occidentale (Senegal, Guinea, Congo) e della quale si esportano a gara in Europa le noci e l'olio.

---

[1] La polpa infatti si mangia o fresca o disseccata o in forma di farina, o ridotta a focaccia. Il succo della noce immatura appena colta costituisce una bibita fresca e ristoratrice. Tagliando il frutto in formazione al suo piccinolo e applicando a questo una zucca, se ne raccoglie una linfa color latte che, fermentata, diventa il « vino di palma » o « toddy » di cui si fa tanto uso nei paesi bagnati dall'Oceano Indiano.

[2] De Scherzer, *La vita economica dei popoli*, pag. 79.

Arachidi o noci di terra. — Vengono di preferenza e in maggior quantità nell'Africa occidentale, ma sono coltivate anche in altre parti del continente nero, poi nell' India, nell' Indo-Cina, nella Cina e perfino in Brasile.

Sesamo. — Semi che si producono maggiormente nell' India, che ne è il primo paese di esportazione, poi nel Siam, in Turchia, nell'Egitto, nell'Africa orientale e nel Senegal.

Behen. — Pianta propria dell' India dove cresce, del resto, in piccola quantità, e dai cui semi si trae un olio che è reputato come il lubrificante migliore che si conosca.

Olivi. — Sono la pianta oleifera propria della regione mediterranea e i principali paesi produttori di olive sono appunto l' Italia, la Spagna, la Turchia, la Grecia, l' isola di Creta, la Tunisia, la Francia, l'Austria-Ungheria, e l'Algeria. Da qualche tempo se ne è tentato con successo la introduzione in California. Si è sperato di ridurre fruttiferi coll' innesto gli olivastri numerosissimi dell' Eritrea e dell' Etiopia. Benchè una parte dei frutti venga mangiata allo stato fresco o in salamoia, e una parte altresì di quelli che servono a far olio venga trasportata dai luoghi di produzione a quelli di pressione, pur tuttavia facendosi delle olive generalmente olio nei luoghi stessi in cui esse vengono raccolte, le notizie statistiche riguardanti la produzione dell' olio d' oliva rispecchiano abbastanza fedelmente la produzione del frutto relativo.[1]

Ravizzone, e quella sua varietà che dicesi COLZA, sono coltivati quasi esclusivamente in Europa, soprattutto in Russia, Francia, Germania, Austria-Ungheria.

Ricino. — Salito a grande importanza dopo che si cominciò a considerarne l' olio non soltanto come un medicinale ma quale uno dei migliori lubrificanti. Viene coltivato su larga scala soprattutto nell' India, che è il paese il quale ne fa la maggiore esportazione.

Papavero. — Coltivato specialmente nell' India, dove i suoi semi ne costituiscono uno dei più caratteristici articoli di commercio.

Altri semi oleiferi sono quelli di RAPA (*rape-seed*), i quali vengono prodotti quasi esclusivamente nell' India, i GIRASOLI coltivati in tutta l' Europa ma più specialmente in Russia; i VINACCIUOLI o semi dell'uva, che si separano dalle graspe in alcune regioni vinicole per ispremerne un olio molto scadente.

Ma si ottiene olio, talvolta, anche da certi frutti, quali le NOCI e le MANDORLE, in tutti i paesi bagnati dal Mediterraneo.

Semi oleiferi di grande importanza sono infine quelli delle piante tessili, a cominciare dai semi di COTONE che si ottengono e si separano a questo scopo specialmente negli Stati Uniti e in Egitto, e continuando coi semi di LINO che vengono largamente prodotti in Russia e in altri

[1] Italia hl. 2,500,000 di olio d'oliva (1898-99), Spagna 2,000,000 (1898), Turchia 1,500,000 Grecia 400,000, Creta 400,000, Tunisia 197,000 (nel 1897), Francia 250,000, Austria-Ungheria 150,000, Algeria 150,000. (I dati senza indicazione di tempo si riferiscono al quinquennio 1891-95 e vennero attinti alla già citata opera del De Scherzer.)

paesi d'Europa e, fuori di questa, nell'India, e terminando colla CANAPA, i cui semi sono principalmente e quasi esclusivamente esportati dalla Russia.

Coloniali.

Dei vegetali che si designano ordinariamente con questo nome nel linguaggio comune, i più importanti sono il caffè, il the, e le piante da zucchero.

Un fenomeno consolante è l'aumento continuo che si verifica nel consumo di questi che, in tempi non troppo remoti, erano considerati oggetti di lusso, mentre oggidì sono diventati merci d'uso generale e quotidiano e vengono ormai reputati elementi necessarî alla vita comune. Così si è andato innalzando il livello del benessere collo estendersi alla gran massa degli uomini di quei godimenti che erano un tempo riservati a pochi privilegiati.

Caffè. — Oltre e assai più che nel Caffa e negli altri paesi Galla dell'Africa orientale d'onde pare sia originario, il caffè si coltiva nell'India (e a Ceylan), nell'arcipelago indiano (specie a Giava), in Arabia, tutti paesi dove si è diffuso più tardi, ma più ancora in America, che non conosceva affatto il caffè prima di Colombo e che fornisce ora oltre i $^9/_{10}$ del raccolto mondiale. Vi tiene il primo posto il Brasile, divenuto nella seconda metà del secolo attuale il primo paese « cafeifero » della terra. Infatti, di 15,600,000 balle (da 60 kg. l'una) che si calcolano ottenute nell'anno di abbondanza 1897-98 (e le quali corrispondono a 9,360,000 ql.), ben 11 milioni e $^1/_2$ (pari a 6,900,000 ql.) sono state ottenute nel solo Brasile.[1]

[1] Raccolto del caffè nel 1897-98, 1898-99 e previsioni per il 1899-1900, secondo i calcoli di Dunring e Toon pubblicati sul *Bollettino commerciale di Bruxelles*.

STATI.	1899-1900.	1898-99.	1897-98.
Brasile — Rio (balle o sacchi da 60 kg.)	3,250,000	3,000,000	4,530,000
Brasile — Santos	5,750,000	5,000,000	6,050,000
Brasile — Victoria	400,000	350,000	450,000
Brasile — Bahia e Ceara	400,000	370,000	440,000
Giava	550,000	244,000	772,000
Padang	55,000	52,000	45,000
Celebes	23,000	35,000	45,000
Ceylan e India inglese	330,000	267,000	240,000
Venezuela	850,000	900,000	775,000
Costarica	250,000	297,000	295,000
Messico	350,000	325,000	300,000
Guatemala	425,000	475,000	
Salvador	120,000	150,000	850,000
Nicaragua	80,000	190,000	
Haiti	475,000	485,000	432,000
Portorico	200,000	260,000	250,000
Giamaica e Indie occidentali inglesi	100,000	100,000	100,000
Totale..... Balle.	13,308,000	12,410,000	15,574,000

(Vedi *Bollettino di notizie commerciali*, n. 27, luglio 1899.)

E dire che nel 1832 non si produceva in tutto il mondo neppure un milione di ql. di caffè![1]

Seguono l'America centrale, specialmente il Guatemala e il Costarica, le Antille, specie Haiti (San Domingo) e Portorico, e la Venezuela. All'aumento rapidissimo, vertiginoso, della produzione, verificatosi soprattutto nell'ultimo decennio e per opera specialmente del Brasile,[2] non avendo corrisposto un aumento equivalente nel consumo, ne è derivato quel forte, eccessivo deprezzamento che è la causa precipua della crisi che tale coltura attualmente attraversa.[3]

L'Europa, che non produce affatto caffè, è la parte del mondo che ne consuma di più. Emergono in via assoluta la Germania, la Francia e l'Austria-Ungheria;[4] in via relativa l'Olanda, la Scandinavia e la Svizzera.[5]

Tutti quanti colpiscono d'una tassa più o meno grave l'importazione di questo articolo di consumo.[6]

I principali porti di introduzione del caffè in Europa sono Amburgo, Anversa, Havre, Rotterdam, Marsiglia, Trieste, Londra; fuori d'Europa, New York.

L'estendersi del consumo del caffè ha provocato in Europa la coltivazione dei suoi surrogati fra cui emerge la CICORIA (Germania, Belgio, Olanda, Francia).

The. — Di poco superiore alla metà di quella del caffè è la produzione mondiale del the,[7] la quale è fornita per oltre $^2/_3$ dalla Cina propria e il resto dall'India con Ceylan, dal Giappone e dalle Indie neerlandesi, specie Giava.

I paesi di massimo consumo sono, anzitutto l'Inghilterra e le co-

---

[1] DE SCHERZER, op. cit., pag. 125.

[2]

Nel	1887-88.....	8,700,000 balle	di cui	4,200,000 in Brasile.
»	1893-94.....	9,300,000	»	4,300,000 »
»	1894-95.....	11,600,000	»	6,700,000 »
»	1895-96.....	10,200,000	»	6,300,000 »
»	1896-97.....	12,600,000	»	8,700,000 »
»	1897-98.....	15,600,000	»	11,600,000 »

(*Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 15 giugno 1899.)

[3] Mentre nel 1887 una balla di buon Santos (varietà brasiliana) si pagava oltre 100 fr., nel 1899 non costava più di 37 $^1/_2$. (*Sole*, 15 giugno 99.)

[4] Consumo del caffè in Europa: nel 1894, 3,915,000 ql.; nel '95, 4,003,000; nel '96, 4,386,000; nel '97, 4,687,000; nel '98, 5,012,000, di cui 1,424,000 in Germania, 720,000 in Francia, 391,000 in Austria-Ungheria, 350,000 in Olanda, 282,000 nel Belgio, 134,000 in Italia, 117,000 in Inghilterra, 99,000 in Svizzera. (*Bollettino di notizie commerciali*, n. 27, luglio '99.)

Dal *South American Journal* di Londra. (*Sole*, 15 gennaio '99.)

[5] Olanda kg. 9,854 per abitante, Norvegia 5,877, Svezia 5,102, Stati Uniti 4,075, Svizzera 3,845, Danimarca 3,393, Belgio 3,122, Germania 2,611, Francia 2,011, Austria-Ungheria 1,052, Grecia 0,512, Italia 0,423, Portogallo 0,408, Rumania 0,363, Spagna 0,318, Regno Unito 0,311, Russia 0,058. (*Bollettino ufficiale della Camera di commercio italiana di Montevideo*, maggio 1900.)

[6] In Francia 156 fr. al ql., Italia 150, Austria-Ungheria 100, Russia 73, Germania 50, Inghilterra 36, Belgio 10, Svizzera 3,50.

In seguito alle insistenti richieste del Brasile, Francia ed Italia hanno aderito a diminuire il dazio sul caffè, a partire dal 2° sem. 1900, di 20 fr. al quintale.

[7] Ql. 5 milioni all'anno di cui 3,800,000 nella Cina, 750,000 nell'India e a Ceylan, 400,000 al Giappone. (DE SCHERZER, op. cit., pagg. 137-40.)

lonie inglesi (specie l'Australia e il Canadà), che assorbono circa i $^2/_3$ della produzione disponibile, poi gli Stati Uniti, la Russia, e infine gli altri paesi europei dove l'uso del the va diminuendo quanto più si procede verso sud, fino a diventare pressochè nullo nelle tre penisole italica, iberica e balcanica.

Si direbbe che il the sia la bevanda prediletta dei paesi anglo-sassoni e slavi, come il caffè lo è dei paesi greco-latini. Nelle popolazioni di razza germanica i due consumi tendono ad equipararsi.

Mate o « yerba mate », arbusto proprio dell'America meridionale. Dai paesi che ne producono di più, quali sono il Brasile e il Paraguay,[1] esso viene distribuito, sotto forma di polvere, a tutti gli altri, i quali ne fanno un largo consumo sotto forma di infuso.

Coca. — Le sue foglie essiccate vengono molto usate dagli indigeni della Bolivia e del Perù e producono su di essi, masticandole, la medesima azione stimolante e contraria alla denutrizione che caratterizza gli infusi del caffè, del the e del mate.

Se ne estrae in Europa la cocaina, che ha assunto da ultimo una grande importanza terapeutica.

Kola. — Noci molto ricche di caffeina e di teina, le quali hanno le stesse proprietà nervose e stimolanti dei prodotti precedenti. Si raccolgono nella parte occidentale dell'Africa tropicale, ed hanno un grande smercio, anche allo stato di polvere, nel Sudan occidentale, dove quella si paga talvolta fino a peso d'oro.

Cacao. — Meno importante del the, ma più importante dei surrogati di questo.

Dall'America centrale, di dove è originaria, questa pianta si è diffusa al Messico, alle Antille e ai paesi contermini dell'America meridionale, specie all'Equatore, che pare fornisca da solo la metà dell'intera produzione e ne è certamente il primo paese di esportazione.[2]

Il cacao serve di materia prima all'industria del cioccolatte, e i paesi che ne fanno il maggior consumo sono la Spagna, l'Olanda, la Francia, la Germania, la Svizzera, gli Stati Uniti.

Piante da zucchero. — L'aumento che abbiamo notato nel caffè, nel the e negli altri coloniali congeneri, è ancora poca cosa se lo si confronta con quello verificatosi nello zucchero. Al principio del secolo la sua produzione ammontava in tutto il mondo a poco più di un milione di ql.;[3] ora è già diventata superiore ai 70 milioni.[4]

[1] Produzione totale 500,000 ql., di cui 200,000 nel Brasile, e 100,000 nel Paraguay; esportazione 140,000 da quello e 70,000 da questo. (De Scherzer, op. cit., pag. 141)

[2] Produzione media 800,000 ql., di cui 400,000 nel solo Equatore; poi nel Venezuela, nel Brasile, nelle 5 repubbliche dell'America centrale (specie in quella di Nicaragua), nel Messico, nella Colombia e nelle isole Martinica, Trinidad e Haiti. (De Scherzer, op. cit., pagg. 141-44.)

Nel 1898: 804,000 ql., di cui 250,000 nell'Equatore, 110,000 nel Trinidad, 80,000 nel Venezuela, 80,000 a San Thomé nell'Africa occidentale, 75,000 nel Brasile, 45,000 a Surinam, 35,000 a San Domingo, 30,000 a Grenada, 30,000 in Colombia, 20,000 ad Haiti, 16,000 a Ceylan, 8000 a Guadalupa e Martinica ec. (Dallo *Statesman's year Book for 1900* in *Bollettino leg. e stat. doganale*, gennaio-maggio 1900.)

[3] De Scherzer, op. cit., pagg. 107-23.

[4] Nel 1896-97 fu di 74 milioni di ql. (*Rassegna Nazionale*, 6 dicem. '98), di cui 26 dalla canna e 48 dalla barbabietola. (De Scherzer, op. cit.)

Gli è che un tempo lo zucchero era fornito esclusivamente dalla CANNA e in quantità 25 volte inferiore dell'attuale. Ora, i principali paesi coltivatori di questa pianta tropicale e sub-tropicale sono: Giava e le altre isole dell'arcipelago asiatico (specie le Filippine), le Antille (specie Cuba, Giamaica e le altre Antille inglesi), gli Stati Uniti, il Brasile, l'Egitto, le Havai, e le isole Maurizio e Riunione.[1]

Ma all'antica coltura della canna si è aggiunta nel secolo attuale quella della BARBABIETOLA DA ZUCCHERO, la quale, divenuta, dopo la seconda metà, in pochi anni gigante, ha superato quasi del doppio la prima.[2] Centri principali di questa coltura, che è propria si può dire ai paesi temperati dell'Europa continentale, sono la Germania, che ne rappresenta da sola circa i $^2/_5$, poi l'Austria-Ungheria, la Francia, la Russia, il Belgio, l'Olanda e la Svezia.[3]

Siccome contemporaneamente alla coltura delle piante zuccherine andava estendendosi anche rapidamente il consumo dello zucchero, è avvenuto parecchie volte che questo superando quella o quella questo ne sono conseguite delle crisi le quali hanno anche rallentato ma il più spesso vigorosamente sospinto siffatta coltura, anche attraverso lotte e sofferenze. Quella che appare originale è la lotta che si è combattuta e si combatte tutt'ora sul mercato mondiale fra i coltivatori della barbabietola e quelli della canna, lotta che sarebbe forse terminata colla peggio di quelli se essi non si fossero fatti sostenere da tempo con premi governativi all'esportazione.

Pertanto le due colture vanno continuamente trasformandosi, e mentre quella della barbabietola diventa sempre più scientifica ed intensiva, quella della canna tende per forza verso la grande coltura, cosicchè il numero delle piantagioni diminuisce di mano in mano che se ne estende la superficie.

Benchè in misura di gran lunga inferiore, lo zucchero si ottiene altresì da certe specie di PALME nell'India ed a Ceylan,[4] dal SORGO e dall'ACERO agli Stati Uniti ed al Canadà.[5]

Dalla fecula di patate si estrae in Germania, in Olanda e in altri paesi d'Europa il GLUCOSIO.[6]

Droghe.

Con questo nome, così come con quello di *spezie*, si designano nel linguaggio comune il pepe, la cannella, i chiodi di garofano, le noci moscate ed altre derrate analoghe. Proprie, anzi esclusive di alcuni paesi

---

[1] Vedasi i dati della produzione dello zucchero nel capitolo dell'industria relativa.

[2] Nel 1898-99 superficie coltivata a barbabietola da zucchero 1,560,000 ettari. (Dai calcoli dell'economista GIESEKER pubblicati sul *Sole* del 13 ottobre '99.)

[3] Vedere i dati relativi nel capitolo dell'industria dello zucchero.

[4] La produzione di questo zucchero speciale detto *jaggery* oscilla annualmente intorno a 700,000 ql. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 123.)

[5] Zucchero di acero 200,000 ql., di cui metà agli Stati Uniti. (DE SCHERZER, op. cit.)

[6] In media circa 1 milione di ql., di cui oltre la metà in Germania (nel 1898, 670,000 ql.). (*Bollettino di legislazione statist. doganale*, gennaio-marzo '99.)

dell'Asia meridionale, esse si vendevano un tempo, si può dire, a peso d'oro in Europa, e il loro commercio fu il coefficiente principale della ricchezza e della potenza dei fenici, dei cartaginesi, dei greci, dei veneziani, dei portoghesi, degli olandesi che ne ebbero successivamente il monopolio.

Ora che se ne è allargata la produzione e ne è diminuito grandemente il prezzo, se ne sono conseguentemente estesi il commercio e il consumo, poichè anche quelle derrate preziose sono diventate oramai d'uso universale.

Pepe. — È prodotto per quasi la metà dall'isola di Sumatra, e il resto dal Siam, dalla penisola di Malacca, dalla costa indiana del Malabar, dalle Molucche e dall'isola di Borneo.[1]

I paesi dove se ne fa maggiore consumo sono la Cina, l'Inghilterra e gli Stati Uniti.

Cannella. — Rappresenta, quando è cannella vera (cinnamomo), un prodotto 20 volte inferiore in quantità a quello del pepe[2] ed è fornita per la massima parte dall'isola di Ceylan che ne è il paese d'origine, e in parte minore dall'arcipelago della Sonda e dalle Antille.

Ma vi ha un surrogato, d'uso pressochè universale, che è la « cassia lignea » o CANNELLA CINESE, la cui produzione è tre volte maggiore e viene fornita quasi intieramente dalle provincie meridionali della Cina.[3]

Chiodi di garofano. — Quelli destinati al consumo europeo provengono soprattutto dalle Molucche (Amboina), dagli stabilimenti dello Stretto (Pinang) e dallo Zanzibar. Ma se ne producono anche in molti altri paesi, specialmente per uso della Cina e dell'India, dove se ne fa grande consumo nelle conserve.[4]

Pimento o « pepe garofanato. » — Proviene quasi intieramente dall'isola di Giamaica.[5]

Noci moscate. — Se non costituiscono più il geloso esclusivo monopolio delle isole di Banda nelle Molucche, hanno però ivi ancora il loro centro precipuo di produzione. Vengono inoltre in altri luoghi dell'arcipelago neerlandese e a Pulo Pinang negli stabilimenti dello Stretto. Formano con esse oggetto di commercio anche i loro involucri detti MACIS.[6]

Zenzero. — Una delle droghe più anticamente conosciute in Europa proviene dall'India, dalla Cocincina ed ora anche dalle Antille inglesi, e si esporta per la massima parte in Inghilterra, dove se ne fa grande consumo.[7]

Vainiglia. — Prodotto molto prezioso, il quale è fornito al commercio, per oltre la metà, dal Messico, e il resto dalle isole Riunione e Maurizio.[8]

---

[1] Prodotto annuo medio ql. 300,000. (DE SCHERZER, op. cit., pagg. 93-95.)
[2] Prodotto annuo medio ql. 15,000. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 99.)
[3] Ql. 50,000 all'anno. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 100.)
[4] Produzione annua totale circa 60,000 ql. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 97.)
[5] Produzione annua 50,000 ql. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 97.)
[6] Produzione annua di noci 10,000 ql., di macis 2000. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 95.)
[7] Produzione annua dai 20 ai 25 mila ql. (DE SCHERZER. op. cit., pag. 100.)
[8] Prodotto annuo 1000 ql. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 101.)

Cardamomo. — Di quello *vero* se ne produce una piccola quantità, di poco superiore a quella della vainiglia, ed è fornita per quasi una metà dall'India e il resto dall'Indo-Cina.[1] Ma si ottiene altrove quattro volte tanto di cardamomo *bastardo*, specialmente nel Siam.[2]

Questa droga di sapore peperino è molto usata in Scandinavia e in Russia.

Areca e betel. — Le *noci di areca* si raccolgono nell'India, nell'isola di Ceylan, e nell'Indo-Cina. — Servono tanto di per sè quanto sotto forma di estratto (catechu).

Il *betel* è coltivato per le sue foglie molto piccanti nell'India e nell'Indo-Cina.

Colle foglie fresche di betel si avvolge un pezzo di areca a cui si aggiunge un po' di catechu e di calce viva, un granello di zenzero e un chiodo di garofano e si ha il « pansupari » che gli indigeni dell'India, dell'Indo-Cina, della Cina meridionale e della Malesia usano di masticare tutti quanti; donde il color rosso della loro saliva e il color nero dei loro denti.

Altre *piante aromatiche*, che servono agli usi medesimi delle droghe e vengono spesso designate collo stesso nome, sono:

il FINOCCHIO, che si coltiva come ortaggio dovunque, ma per averne il seme specialmente in Francia, in Germania, in Austria-Ungheria, e in Italia;

l'ANICE *comune*, che viene in Russia, Spagna, Austria-Ungheria, Germania, Italia, e l'anice *stellato*, che proviene dall'estremo oriente asiatico (Cina, Giappone, Filippine);

il COMINO o « Kümmel », che è proprio specialmente dell'Olanda, della Germania e dell'Austria-Ungheria;

lo ZAFFERANO, che si raccoglie con gran cura in Francia, in Italia, nella Spagna, in Austria-Ungheria, nell'America centrale;

la SENAPA dell'Olanda, dell'Asia minore, dell'India;

il GINSENG della Corea e della Manciuria, la cui radice amara, che si usa come eccitante, viene molto apprezzata in Cina.

E fra le droghe può essere compreso anche il LUPPOLO, che si impiega esclusivamente nell'industria della birra e che è prodotto per oltre $^3/_4$ in Europa, specie in Germania e in Inghilterra, poi in Austria-Ungheria, nel Belgio, in Olanda e in Francia; e il resto agli Stati Uniti.[3] I paesi che ne consumano di più sono l'Inghilterra, la Germania, gli Stati Uniti, l'Austria-Ungheria, il Belgio e la Francia.

Piante tessili.

Le principali sono il cotone, il lino, la canapa e la juta. Canapa e lino sono in decadenza o presentano il fenomeno della stazionarietà;

[1] Prodotto annuo 1500 ql. (DE SCHERZER, op. cit., pagg. 101-102.)
[2] Prodotto annuo 6000 ql. (DE SCHERZER, op. cit., pagg. 101-102.)
[3] Produzione annua 900,000 ql., di cui 700,000 in Europa (Germania 250,000, Inghilterra da 200 a 250 mila, Austria-Ungheria 65,000, Belgio 50,000, Olanda 50,000, Francia 30,000) e 200,000 agli Stati Uniti. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 105.)

juta e cotone, ma specialmente quest' ultimo, in grande costante progresso.

La produzione complessiva oscilla dai 45 ai 55 milioni di quintali.[1]

Cotone. — Rappresenta da solo i $^{3}/_{4}$ del prodotto complessivo ed ha acquistato nel secolo nostro un' importanza capitale nell' economia mondiale. Originario di molte parti del mondo ma coltivato di preferenza per secoli nell' India, esso non assunse però grande importanza se non dopo che la coltura, introdottane agli Stati Uniti, raggiunse ivi rapidamente uno sviluppo insperato così da superare di gran lunga, in quantità e in qualità, quella di tutti gli altri paesi. Cosicchè, quando nel 1861 scoppiò nell' Unione nord-americana la guerra di secessione, e questa si prolungò per cinque anni arrestando per un altrettale periodo la esportazione del cotone greggio che alimentava pressochè da sola la già fiorente industria inglese, questa fu costretta a promuovere dovunque la coltura di quell' indispensabile materia prima che le era venuta a mancare. Ed è a cura della *Cotton supply Association*, sorta a questo scopo a Manchester, che la coltivazione del cotone venne favorita e sospinta nell' India, in Egitto e in molti altri paesi che sono ora assai più cotonieri di quanto lo fossero prima.

Quasi la metà del prodotto complessivo è fornita dagli Stati Uniti, poco più di $^{1}/_{4}$ dall' India e meno di $^{1}/_{4}$ dalla Cina.[2] Dopo questi, che sono i più grandi paesi cotonieri, vengono, ma a grande distanza, l'Asia centrale russa, l' Egitto, e infine il Brasile, il Giappone, la Turchia asiatica ed europea, le Antille, il Perù, l'Australia.[3]

Di tutta questa massa enorme di cotone greggio non è che $^{1}/_{3}$ o poco più che formi oggetto del gran commercio internazionale[4] ed è esso che sopperisce ai bisogni, del resto sempre crescenti, dell' industria in Europa, dove non si produce affatto la fibra preziosa. Il resto viene lavorato nei paesi di produzione.

Il commercio se ne fa ordinariamente in balle, che agli Stati Uniti pesano in media 205 kg. Il cotone più fino è quello degli Stati Uniti e dell' Egitto.

Lino. — Pianta tessile quasi esclusiva si può dire dell' Europa e fornita per $^{3}/_{4}$ dalla sola Russia, e il resto dalla Germania, dall'Austria-Ungheria, dalla Francia, dal Regno Unito, dal Belgio, dall' Italia.[5]

Fuori d' Europa non sono importanti nella produzione della fibra che gli Stati Uniti.[6] Invece in quella del seme sono notevoli anche l' India e l'Argentina. Comunque, anche nella produzione del linseme

[1] Cotone 36 milioni di ql., lino 8, canapa $4\,^{1}/_{2}$, juta 4. (De Scherzer, op. cit., pagine 212-213, 227.)

[2] Stati Uniti nel 1897, 8,706,000 balle pari a 17,800,000 ql.
1898, 11,216,000 » 23,000,000 »
India 15 milioni di ql., Cina 10 milioni. (De Scherzer, op. cit., pagg. 212-20.)

[3] Asia centrale russa 3,500,000 ql., Egitto 2,500,000, gli altri paesi 2,000,000.

[4] Circa 20 milioni di ql. (De Scherzer, op. cit.)

[5] Produzione annua 8 milioni di ql. di tiglio, di cui: Russia 6, Germania 450,000, Austria-Ungheria 400,000, Regno Unito 370,000, Francia 200,000, Italia 180,000. (De Scherzer, op. cit., pag. 227, colle correzioni portate da pubblicazioni successive, — vedi i singoli paesi.)

[6] Ql. 500,000 nel 1890. (De Scherzer, op. cit.)

tiene il primo posto la Russia.[1] A cagione della concorrenza del cotone, il lino presenta da qualche tempo il fenomeno d'un continuo graduale deprezzamento.

Canapa. — A non calcolare anche per questa, come si è fatto per il lino, che il tiglio il quale si ottiene dalla lavorazione sommaria del prodotto come è offerto in natura, si ha che la canapa rappresenta un prodotto di poco superiore alla metà di quello del lino. Il paese più canapifero del mondo è la Russia, la quale fornisce da sola oltre $^1/_4$ del prodotto totale. Gli vengono dietro l'Italia, l'Austria-Ungheria, la Francia e la Germania.[2] Fuori d'Europa, il paese che ne coltiva di più sono gli Stati Uniti.[3]

L'Inghilterra, che non produce quasi affatto canapa, è, in compenso, il paese che ne fa la maggior importazione.

Anche la coltura della canapa attraversa una crisi in causa del suo continuo deprezzamento divenuto oramai soverchio e del quale soffre soprattutto l'Italia, che fornisce il prodotto più fino, deprezzamento cagionato dalla concorrenza della juta, ma soprattutto dalla decadenza della marina a vela e dall'uso sempre crescente dei cordami di ferro e d'acciaio.

Juta. — Pianta tessile propria esclusivamente dell'India, anzi del Bengala, e la cui produzione è salita rapidamente in questa seconda metà di secolo, per l'impulso venutole dall'Europa, così da eguagliare quasi quella della canapa.[4]

Il paese che ne assorbe di più è l'Inghilterra, dopo della quale vengono, ma a distanza, la Germania e la Francia.

Anche la juta ha sofferto un notevole deprezzamento.

Abaca o « canapa di Manilla. » — Prodotto esclusivo delle Filippine, eguale press'a poco a $^1/_4$ di quello della juta ed esportato in buona parte agli Stati Uniti.[5]

Altre fibre tessili minori sono:

il COIR che si ottiene in India, Ceylan e Cina, dalla scorza esteriore delle noci di cocco;

l'HENNEQUIN, la PITA, l'ISTLE, il MAGUAY, che sono altrettante fibre tessili, una più bella dell'altra, le quali formano, specie la prima, la gloria del Messico;

la RAMIE, fibra bellissima e abbondante, specie in Cina, nell'India, in Algeria e in molti altri paesi sub-tropicali, e la quale aspetta che venga risolto il problema della sua decorticazione meccanica per diventare una delle prime del mondo;

[1] Ql. 4,500,000. (DE SCHERZER, op. cit.)

[2] Produzione annua 4,500,000 ql., di cui 1,200,000 in Russia, 700,000 in Italia, 700,000 in Austria-Ungheria, 400,000 in Francia. 100,000 in Germania.

[3] Stati Uniti 100,000 ql., Egitto 80,000. (DE SCHERZER, op. cit, pag. 229.)

[4] Circa 4 milioni di ql. all'anno. Esportazione 2,800,000 in Inghilterra, 410,000 in Germania, 400,000 in Francia. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 232.) Fu la guerra di Crimea che impedendo l'arrivo della canapa in Inghilterra spinse questa a favorire in ogni modo la coltura della juta che era antichissima ma poco sviluppata nel Bengala. E poichè essa vi ritrovò un ambiente molto favorevole, vi rimase anche a guerra finita. È una coltura molto sfibrante.

[5] Produzione circa 1 milione di ql. Esportazione 500,000 agli Stati Uniti. Una varietà serve a fare stoffe damascate, un'altra cordami.

il CRINE VEGETALE fornito da certe palme dell'Africa settentrionale (Algeria);

il CRINE VEGETALE MARINO, che è una specialità, quantunque poco importante, delle coste settentrionali della Germania;

il KAPOK delle Indie neerlandesi, che si adopera, come i due precedenti, a scopo d'imbottitura;

il LINO DELLA NUOVA ZELANDA, che, come dice il nome, si produce esclusivamente in quella parte dell'Oceania;

la palma ROFIA del Madagascar;

la PITA, fibra tenace, splendida come la seta ottenuta alle Filippine, dalle foglie dell'*ananas*;

la PIASSAVA, propria del Brasile.

Hanno inoltre importanza economica più o meno grande i MATERIALI DA INTRECCIO quali i *vimini* (dovunque), la *canna d'India* o *rotang* (dell'arcipelago asiatico e dell'India), la *canna di bambù* (delle Indie orientali ed occidentali), lo *sparto* (della Spagna e dell'arido altipiano dell'Africa del nord, dal Marocco alla Tripolitania), i *giunchi* (d'ogni parte d'Europa e dell'Asia), la *paglia* da intreccio (Cina, Italia, Francia, Svizzera, Inghilterra, Germania) e le costole fogliacee della *ludovica palmata* (America centrale e meridionale).

Piante industriali diverse.

Tabacco. — Pianta di cui vanno crescendo ogni anno la produzione e il consumo, cosicchè ora oscillano entrambi intorno a 9 milioni di ql.[1]

Una gran parte del tabacco, e la migliore, è data dagli Stati Uniti e dai paesi che essi hanno recentemente conquistato (Cuba e Filippine), per cui si è già pensato di riunire questa produzione in un formidabile « trust ».

Altri paesi produttori sono: fuori d'Europa l'India inglese, la Turchia asiatica, Giava e l'arcipelago neerlandese, e il Giappone;[2] in Europa l'Austria-Ungheria, la Russia, la Germania e la Francia.[3]

Gli olandesi sono i più grandi fumatori al cospetto di Dio; dopo di essi vengono subito i tedeschi.

Maggiori paesi esportatori sono gli Stati Uniti e le loro nuove colonie, poi Giava e Turchia.

Papavero da oppio. — Gareggia in importanza col tabacco ma ha un'area assai più limitata, così di produzione[4] come di consumo.

---

[1] Secondo BENOIST, *L'avenir de Cuba* (*Revue des Deux Mondes*, 15 settembre 1899), sarebbe di 2 miliardi di libbre (da kg. 0,453) pari a 9,060,000 ql., di cui 500 milioni di libbre (pari a 2,265,000 ql.) agli Stati Uniti, 62 milioni (ql. 281,000) a Cuba, altrettanti alle Filippine, e 8,800,000 (37,700 ql.) a Portoricco.

[2] India 1,700,000 ql., Turchia asiatica 320,000, arcipelago neerlandese 300,000, Giappone 230,000. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 145.)

[3] Austria-Ungheria ql. 570,000, Russia 500,000, Germania 450,000, Francia 220,000. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 146, colle correzioni imposte dagli ultimi dati.)

[4] Produzione totale 95,000 ql, di cui 48,000 nell'India, 40,000 in Cina, 4000 nell'Anatolia, 2000 in Persia. (DE SCHERZER, op. cit., pagg. 156-58.)

La prima infatti è ristretta, si può dire, all'India ed alla Cina; il secondo anzitutto a quest'ultima, poi all'Indo-Cina, alla Malesia e ad altri luoghi abitati da cinesi.

L'oppio inoltre si ottiene nell'Anatolia, che ne fornisce il migliore del mondo, e nella Persia; e si esporta anche agli Stati Uniti e in Inghilterra dove si adopera a scopo medicinale.

Haschish. — Altro narcotico, che si estrae dai fiori della canapa indiana in Egitto e in altre regioni dell'Africa settentrionale e centrale, in Persia, in Arabia, nell'India, e nella Cina meridionale. Non forma, si può dire, oggetto di commercio, perchè viene quasi interamente consumato nei luoghi di produzione.

Piante medicinali. — Anche l'oppio viene adoperato su larga scala a scopo terapeutico; ma la più benefica, la più importante, e la più intensamente adoperata delle piante medicinali è la CINCHONA o « china peruviana », da cui si ottiene la corteccia di china che fornisce, sotto forma di chinino, il migliore febbrifugo che si conosca. Un tempo, e cioè fino al 1860, essa proveniva esclusivamente dall'America meridionale dove l'andavano a raccogliere i « cascarilleros » nel cuore delle foreste. Ma dalla seconda metà del secolo attuale ne venne introdotta e diffusa artificialmente la coltura, anzitutto a Giava, che ne è diventata oramai la prima fornitrice del mondo, poi a Ceylan e nell'India meridionale. La produzione è così salita al doppio di quella che era in passato ed è diventata assai più regolare e costante. Ora oscilla intorno ai 150,000 ql.,[1] di cui $^1/_2$ circa è dato ancora dai paesi dell'America meridionale che ne avevano un tempo il monopolio. Paesi principali d'importazione sono gli Stati Uniti, la Germania, l'Italia, la Francia e l'Inghilterra dove si fabbrica la maggior quantità di chinino.

Il TAMARINDO è coltivato su larga scala nell'India, specialmente nella valle gangetica, da cui si fa la maggiore esportazione di polpa verso l'Europa, poi nelle Antille e in Egitto.

Nelle Indie neerlandesi soprattutto si produce la CASSIA.

La CANFORA si ottiene mediante bollitura dalle radici e dal legno di un albero che cresce quasi esclusivamente nell'isola di Formosa.

Altri prodotti medicinali dell'Asia sono: il BENZOE dell'Arabia; l'ASSAFETIDA dell'Afganistan; il RABARBARO, che è ottenuto pressochè esclusivamente nella Mongolia e nella provincia cinese di Kansu; il GINSENG della Corea e della Manciuria, di cui si è già parlato a proposito delle Droghe;

dell'America: la SALSAPARIGLIA, che è propria del Messico e degli altri paesi dell'America centrale,[2] la radice di GIALAPPA, prodotto pressochè esclusivo delle pendici orientali delle Ande messicane; l'IPECACUANA, radice propria del Brasile; il BALSAMO COPAIVE, che si raccoglie soprattutto in Venezuela e in Colombia; il BALSAMO DEL PERÙ, che è proprio, si può dire, del Salvador; il LEGNO QUASSIO proveniente dalle Antille e da altri paesi dell'America centrale.

[1] Colombia 35,000, Equatore 10,000. (DE SCHERZER, op. cit., pagg. 249-51.)
[2] Ql. 300,000 all'anno, di cui 200,000 nel Messico. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 256.)

Notiamo infine:

la MANNA, che è un prodotto caratteristico dell'Italia;

le foglie di SENA, che provengono dal Sudan, dall'Egitto, dalla Somalia e dall'India;

la SANTONINA, che è una produzione quasi esclusiva delle steppe della Russia meridionale;

la CAMOMILLA ed altri fiori disseccati, che sono forniti da alcune regioni dell'Italia e della Francia.

Per gli usi a cui è principalmente consacrata si può considerare come pianta medicinale anche la radice di LIQUIRIZIA. la quale si raccoglie in maggior quantità nella Russia meridionale, nella Spagna, in Italia, nell'Anatolia, nella Cina, paesi tutti i quali alimentano una certa esportazione di radice o di succo.

Piante coloranti. — La coltura di queste piante, dopo di aver ricevuto un grande impulso, nel secolo attuale, dallo estendersi dell'industria dei tessuti che ne fanno l'uso maggiore, venne arrestata nella seconda metà del medesimo dalla scoperta dei colori non meno vivaci ma assai più a buon mercato che si estraggono dal catrame.

La principale pianta tintoria è l'INDACO, la cui produzione, quantunque diminuita in confronto a quella che era in passato, oscilla ancora annualmente intorno a 65,000 ql., di cui quasi $^{9}/_{10}$ sono dati dall'India inglese e il resto dalle Indie olandesi, dall'America centrale, e dall'estremo oriente asiatico.[1] Principali paesi importatori sono l'Inghilterra, gli Stati Uniti, la Germania e la Francia.

L'uso sempre più esteso dell'indaco ha fatto pressochè scomparire in Europa la coltura antichissima del GUADO, che forniva l'azzurro alle tintorie.

La ROBBIA, che dà il rosso, un tempo (fino al 1870) coltivatissima in Europa, specie in Francia, in Germania, in Olanda e in Italia, è ora ridotta in quei medesimi paesi a quantità pressochè trascurabili.

L'ORICELLO, che dà l'indaco-rosso, è fornito da una specie di lichene che si raccoglie in quantità nell'Africa occidentale (dalle Canarie ad Angola) ed orientale (dallo Zanzibar al Madagascar).

L'ORIANA, che fornisce il giallo-rossiccio, proviene specialmente dalle Antille;

la GOMMA-GOTTA, che dà il giallo aranciato, dal Siam, dall'India e dalla Cocincina;

lo ZAFFRONE, che dà il giallo e il rosso, dall'Egitto;

la CURCUMA, che fornisce il giallo aranciato, dall'India, dall'Indo-Cina e da Formosa;

lo SPINO CERVINO, che viene esclusivamente in Anatolia e le cui bacche danno il color giallo;

l'HENNÉ, tintura tratta dalla « lawsonia inermis » della Barberia

---

[1] Indie inglesi 50,000, Indie olandesi 10,000, Salvador ed altri paesi dell'America centrale 2000, Cina, Giappone, ec. 3000. (DASTRE, *L'industrie chimique des couleurs artificielles* in *Revue des Deux Mondes*, 1° giugno 1900.)

e del Senegal, e adoperata dalle musulmane per tingere in rosa le unghie, vien esportato dalla Tripolitania;

il *cunao* o « falso gambir », che dà una tinta brunastra, che dal Tonchino, ove si produce, viene esportato anche in Cina.

Importantissima è la produzione dei LEGNI DA TINTA, fra cui emergono:

il *campeggio*, che dà l'azzurro e proviene specialmente dalle Antille (Haiti) e dall'America centrale (Messico);

il *sandalo*, che dà il rosso e viene raccolto nell'India inglese e nelle Indie olandesi;

il *sapan*, che dà parimente il rosso, e costituisce la ricchezza principale delle foreste del Siam e delle Filippine e un po' anche delle Indie olandesi, ed è assorbito per $^2/_3$ dalla Cina e dal Giappone;

il *legno di Pernambuco* ed altri legni analoghi del Brasile (« brazil »), che danno il rosso;

la *quercia tintoria* o « querciton » degli Stati Uniti, che dà la tinta nera.

Di tutte queste piante tintorie i principali paesi importatori sono l'Inghilterra, la Germania, la Francia e gli Stati Uniti.

Materie concianti. — Riguardo alla quantità il primo posto è tenuto dalle innumerevoli SCORZE DA CONCIA, specie delle *quercie* e delle *conifere* (pini), le quali sono fornite, per oltre la metà, dai paesi europei che ne fanno altresì il maggiore consumo, quindi dagli Stati Uniti ed altri paesi americani e dall'Africa settentrionale.[1]

Le NOCI DI GALLA, che sono le escrescenze prodotte sopra alcune quercie dalla puntura di certi insetti e servono tanto alla tintoria quanto alla concia, provengono per la massima parte dalla Turchia asiatica ed europea, poi dalla Cina.[2]

Le coppette della ghianda, conosciute in commercio col nome di VALLONEA, provengono principalmente dall'Asia minore, dalla Siria, dalla Grecia, dall'Albania.[3]

Il SOMMACCO migliore è dato dall'Italia (Sicilia), che ne fornisce altresì la maggior quantità. Seguono la penisola iberica, l'Algeria, la Siria. La sua produzione, superiore a quelle riunite della vallonea e delle noci di galla,[4] viene assorbita quasi interamente dall'Inghilterra, dalla Francia e dalla Germania.

Si sono trovate recentemente in Tunisia alcune piante, quali la *bruca*, che, senza coltura, forniscono un succedaneo al sommacco.

Il GAMBIR o « catecu giallo »[5], che è un estratto concentrato di piante ricche di tannino delle Indie olandesi, si accentra in gran parte a Singapore dove è spedito quasi tutto in Inghilterra.

[1] Produzione annua media di oltre 3 milioni di ql.

[2] Turchia 20,000 ql., Cina 10,000. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 272.)

[3] Asia minore 300,000 ql., Grecia 100,000. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 272.)

[4] Nella sola Sicilia 450,000 ql. (nel 1897). Commercio dell'Italia nel '97.

[5] Altra cosa è il « catecu bruno » o « terra catechu », che differisce dalla precedente soltanto per la manipolazione, ma serve di preferenza alla tintura del cotone e come ingrediente masticatorio del pansupari. L'esportazione dei due catechu oscilla annualmente intorno a 500,000 ql. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 269.)

Notiamo infine: i MIROBOLANI o « noci del Bengala », che si raccolgono esclusivamente nell'India; il DIVIDIVI proprio delle Antille e della Venezuela, d'onde si manda specialmente in Germania; il QUEBRACHO, che viene in gran quantità dalle regioni del Rio della Plata e serve anche a scopo di tinta.

Gomme e resine. — Tiene il primo posto fra esse il CAUCCIÙ, le cui applicazioni, rapidamente e intensamente cresciute, hanno provocato e provocano tuttavia un aumento continuo della sua produzione, la quale è giunta oramai a oltre 450,000 ql. all'anno e giungerà fra breve al mezzo milione.[1]

Centri principali di produzione sono, anzitutto, per oltre la metà, il Brasile, dove è dato specialmente da un albero d'alto fusto, la « siphonia elastica », poi, per oltre un quarto, l'Africa occidentale, dove lo si trae per lo più da una liana, la « landolphia », e infine l'America centrale (dalla « castilloa elastica »), l'Africa orientale, l'India inglese (da una varietà di « ficus »), e le Indie olandesi.

I principali centri d'importazione sono: anzitutto Liverpool, che è il primo del mondo, poi Londra, Havre e Anversa.[2]

Il COPALE, che è una specie di caucciù fossile, si raccoglie specialmente nell'Africa occidentale, nello Zanzibar ed altri paesi dell'Africa orientale, nelle Indie olandesi ed alle Filippine.

La GUTTAPERCA viene fornita specialmente dall'India olandese, dalla penisola di Malacca e dall'India inglese, e si accentra a Singapore donde è spedita in Europa.[3]

La TREMENTINA, o resina delle conifere, è prodotta anzi tutto agli Stati Uniti, che sono il paese il quale ne fa la maggior esportazione, poi in parecchi stati d'Europa, primo fra tutti la Francia.[4]

Altre RESINE aventi importanza economica più o meno grande sono:

l'INCENSO dell'Arabia; la MIRRA dell'Arabia e della Somalia; il BENZOE dell'Indo-Cina; l'OLIBANO dell'Arabia; il MASTICE o « resina fragrante » dell'isola di Scio (sulle coste dell'Anatolia); lo STORACE pure dell'Anatolia; il CAURI della Nuova Zelanda; l'ANIMI della Colombia; la GOMMA DAMMARA delle Indie olandesi ed inglesi; la GOMMA DRAGANTE della Turchia asiatica; la GOMMA SANDRACCA della Barberia; la VERNICE che si ottiene dalla « rhus vernicifera » della Cina e del Giappone.

---

[1] Produzione nel 1898, 460,000 quintali, di cui 250,000 in Brasile e 200,000 in Africa, (170,000 nel Congo). (*Bollettino delle finanze*. Roma, 7 maggio 1899.)

[2] Importazioni a

Liverpool ..... ql.	nel 1895	132,220,	nel 1896	161,120,	nel 1897	146,000
Londra ..... »		15,440	»	17,180	»	20,520
Havre ..... »		15,000	»	16,330	»	23,270
Anversa ..... »		5,300	»	11,160	»	16,790
Totale ... ql.		167,960		205,790		206,580

(*Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 15 gennaio 1899.)

[3] Produzione annua 50,000 ql. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 275.)

[4] Esportazione dagli Stati Uniti, oltre 1 milione di botti all'anno; dalla Francia 200,000 ql. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 277.)

Una speciale importanza hanno, così la GOMMA ARABICA, i cui centri principali di produzione sono il Sudan orientale, il Senegal e l'Arabia, come la GOMMA LACCA, che si produce principalmente nell'India e si esporta per metà in Inghilterra, dove serve a fare la cera-lacca.[1]

Piante industriali diverse. — Le quercie speciali che forniscono il SUGHERO sono più numerose che altrove in Ispagna e danno anche il prodotto migliore. Seguono il Portogallo, l'Algeria, l'Italia insulare e la Francia meridionale.[2]

Assai più che come materiale da intreccio (vedi piante tessili) lo SPARTO o alfa ha acquistato importanza, nella seconda metà del secolo attuale, quale materia prima dell'industria cartiera. Dagli aridi altipiani dell'Algeria, della Tunisia, della Tripolitania, della Spagna, esso viene mandato a questo scopo in grande quantità in Inghilterra.[3]

Prodotto caratteristico dell'America meridionale è l'AVORIO VEGETALE o « tagua », con cui in Europa si fabbricano bottoni ed altre mercerie; della Cina il SEGO VEGETALE, che si consuma in paese e in parte anche si esporta.

Fiori. — Esercitata pressochè dovunque nei paesi civili è la FIORICOLTURA o « giardinaggio », che va sempre più estendendosi e intensificandosi col diffondersi del gusto dei fiori e delle piante odorose e ornamentali. Nel Giappone anche le piante fruttifere vengono coltivate esclusivamente per averne i fiori. Nell'India, in Persia, in Bulgaria, si coltivano su larga scala le *rose* per averne l'acqua e l'essenza. In Europa il giardinaggio ha assunto una grande importanza economica in Olanda, nell'Italia settentrionale e nella Francia di sud-est.

Alle Filippine e nell'isola di Giava cresce la *cananza odorata*, da cui si trae l'essenza conosciuta col nome di ylang-ylang.

Erbe e foraggi.

Costituiscono una delle produzioni spontanee più largamente diffuse nel mondo. Dai licheni che le renne brucano in Lapponia e nelle tundre della Siberia, ai muschi di cui si cibano i lama nelle alte pendici delle Ande, dal « porc epic » e dal « kanguro grass » che sono le erbe predominanti nei pascoli australiani, ai noccioli di datteri che formano, pestati, l'alimento dei cammelli nel deserto di Sahara, è tutto un succedersi sulla superficie della terra, di territorî più o meno estesi, la cui produzione *naturale* serve all'alimentazione del bestiame. Così si presentano ricoperte da pascoli in gran parte le pendici dei monti dovunque, le steppe della Russia meridionale, le puszte dell'Ungheria, gli sterminati altipiani dell'Asia centrale dal Pamir alla Mongolia, il Karroo ed altre pianure alternativamente verdeggianti e deserte dell'Africa au-

[1] Produzione annua della gomma arabica 200,000 ql.; della gomma lacca 100,000 ql. (DE SCHERZER, op. cit., pagg. 281-283.)

[2] Spagna 500,000 ql., Portogallo 150,000, Algeria 100,000, Italia 50,000, Francia 10,000, totale 900,000. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 245.)

[3] Esportazione dall'Algeria 1 milione di ql., dalla Spagna 400,000, dalla Tunisia 200,000, dalla Tripolitania 200,000. (DE SCHERZER, op cit., pag. 241.)

strale, le savanne dell'America del nord, veri oceani di erbe e di fiori, i quali però vanno rapidamente ritirandosi coll' estendersi dell' agricoltura, i llanos del bacino dell' Orenoco e la pampa in quello del Rio della Plata nell'America del sud.

Ma le erbe costituiscono altresì oggetto di coltura *artificiale* nei prati stabili e a vicenda che formano la gloria dei paesi più ricchi e più civili d'Europa, dai « polders » dell'Olanda alla « grazing country » dell' Inghilterra, dai prati ridenti della Svizzera alle marcite mirabili della Lombardia.

Servono inoltre a scopo di *foraggio* una infinità di prodotti secondarî dell' agricoltura, dalle cime, dalle foglie e dai cartocci del granoturco, ai germogli ed alle foglie di una quantità di alberi (gelsi), ai residui della barbabietola da zucchero, e alle barbabietole speciali che vengono coltivate espressamente per farne foraggio (Belgio, Francia, Olanda).

Piante arboree e foreste.

Senza risalire all' epoca quaternaria, in cui quasi tutta la terra, nella sua parte emersa, era ricoperta di foreste, come ne fanno prova gli innumerevoli e inesauribili giacimenti di carbon fossile che si trovano dovunque, gli è certo che erano assai più ricchi di foreste nell' epoca storica di quanto non lo siano ora tutti i paesi civili. Invero, l' estendersi della popolazione e l' avanzarsi della civiltà hanno fatto necessariamente indietreggiare e restringersi il dominio delle foreste. Anche ora nei paesi meno civili vediamo la scure precedere provvidamente e fatalmente l' aratro.

Ma il disboscamento cessò di essere utile e provvidenziale quando, attratto dai facili guadagni, dopo d' aver fatto l' opera sua nelle pianure, si arrampicò febbrilmente sui fianchi elevati delle montagne e si distese e spadroneggiò sulle loro vette senza riguardi e senza misura. Però mentre nell' Europa settentrionale e centrale, le pendici disboscate dei monti si ricoprirono di per sè, piano piano, di vegetazione erbacea e non ne diveniva troppo asciutto il clima già di per sè sufficientemente umido, nell' Europa meridionale ne conseguiva un soverchio inaridirsi del clima, mentre i dorsi denudati delle montagne, rimanendo esposti alle procelle, andavano gradatamente spogliandosi del tenue strato di terriccio da cui erano rivestiti, perdendo in molte parti persino la possibilità di rivestirsi di vegetazione erbacea. Non più trattenute dai tronchi, dalle foglie, dalle radici, dall' *humus*, le acque piovane rovinarono a valle, e, trascinando con loro una quantità di materiale, rialzarono il letto dei fiumi. E l' alveo ristretto di questi non fu più capace di contenere le piene, divenute molto più precipitose, delle acque piovane, e si ebbero e si hanno inondazioni più frequenti e disastrose. A questi inconvenienti, che si sono soprattutto verificati nelle penisole meridionali d' Europa e nelle regioni contermini, si è cominciato a porre riparo, prima in Francia, poi in Italia, in Spagna e in

Portogallo, con divieti più o meno energici contro i *disboscamenti* ulteriori, e con opere più o meno razionali ed intense di *rimboschimento*.

È difficile calcolare a quanto ammonti la ricchezza forestale di tutto il mondo, tanto più che essa non acquista importanza economica se non in quanto forma oggetto di commercio. Così ad esempio nel Brasile, dove il grande bacino del Rio delle Amazzoni è coperto interamente da foreste (silvas), non ha importanza che l'esportazione di alcuni legni fini da tinta e da ebanisteria quali il *brazil* e il *palissandro*. E altrettanto dicasi di tanti altri paesi dell'America centrale e dell'Africa parimenti centrale che sono qualche volta un succedersi pressochè ininterrotto di foreste vergini eppure non forniscono al commercio che alcuni legni preziosi come il *mogano* e l'*ebano*.

Paesi ricchissimi di LEGNAME sono gli Stati Uniti, ma ne consumano più di quanto ne producono. Paese esportatore invece e tra i primi del mondo è il Canadà. Ed egualmente paesi esportatori sono alcune regioni dell'Asia, come ad esempio l'Indo-Cina e l'India, celebri per il loro teak.

Infine, in Europa, dove i boschi occupano ancora una superficie di circa 300 milioni di ettari, tengono il primo posto in via assoluta anzitutto la Russia colla Finlandia, poi l'Austria-Ungheria, la Svezia, la Germania, che ne possiedono da sole i $^{9}/_{10}$.[1] Sono dessi, meno la Germania, gli unici esportatori di legname in Europa.[2]

Principali paesi importatori sono anzitutto l'Inghilterra, poi la Francia, le penisole iberica ed italica, l'Olanda e il Belgio.[3]

Il commercio del legname viene favorito dalla facilità del suo trasporto dovunque esistano fiumi, laghi o marine, essendo esso, per mezzo della fluitazione, una delle poche merci che camminano da sè.

I fusti del « calamus rothang » che forniscono al commercio la *canna d'India*, non provengono dall'India propria, bensì dall'arcipelago neerlandese, e hanno per emporio Singapore.

---

[1] Russia ettari 212,000,000, Austria-Ungheria 18,700,000, Svezia 16,800,000, Germania 13,900,000. (Da un prospetto comunicatomi dalla Direzione generale di statistica del regno d'Italia.) Seguono Spagna 10,600,000, Francia 9,500,000, Norvegia 7,700,000, Italia 4,600,000, Rumania 2,200,000, Inghilterra 1,100,000, Svizzera 800,000, Portogallo 700,000, Grecia 600,000, Belgio 500,000, Olanda 220,000, Danimarca 175,000.

[2] Esportazione dalla Russia per 10 milioni di m^3 di legname, dalla Svezia e Norvegia per 6, dall'Austria-Ungheria per 3.

[3] Importazione in Inghilterra 9 milioni, in Francia 8, in Spagna e Portogallo 3, in Belgio e Olanda 2, in Germania 1, in Italia 1. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 289.)

BIBLIOTECA
R. SCUOLA SUP. DI COMM.°
VENEZIA

AGRICOLTURA.

Come la pastorizia e la pesca costituiscono la vita economica dei popoli meno civili, l'agricoltura lo è dei popoli di civiltà un po' più avanzata, salvo ad essere posta alla sua volta in seconda linea nei paesi di civiltà ancora più perfetta.

Così nell'Asia sono diventati da secoli paesi eminentemente agricoli la Cina e l'India; lo sono un po' meno l'Indo-Cina, la Persia, l'Arabia turca e il Caucaso; mentre sta per divenire paese agricolo la Siberia meridionale. Il Giappone, che è più avanti di tutti, si incammina già a trasformarsi in paese industriale.

In Oceania hanno grande importanza per l'agricoltura le Indie neerlandesi, le Filippine e la colonia di Vittoria e stanno acquistandola le altre colonie australasiane.

In Africa sono già paesi eminentemente agricoli l'Egitto, la Tunisia, l'Algeria, la colonia portoghese di Angola, il Natal, le isole Mascarene e lo Zanzibar, e stanno per diventarlo lo stato del Congo, il Congo francese, la colonia del Capo, il Madagascar e la colonia inglese dell'Africa centrale intorno al lago Niassa.

Quasi tutta l'America oramai è stata conquistata dall'agricoltura, la quale vi costituisce, pressochè dovunque, la caratteristica dominante. Anche il Perù ed il Cile vanno trasformandosi da paesi minerari in paesi agricoli, mentre nell'Uruguay e nell'Argentina il lavoro dei campi va piano piano prevalendo sull'allevamento animale. Gli Stati Uniti, che sono alla testa della civiltà americana, pur continuando ad esercitare quella influenza che essi si sono conquistata nel mondo coi loro prodotti agricoli, si sono incamminati già a diventare, anzi sono diventati senz'altro un paese eminentemente industriale.

***

Nei paesi nuovi, ricchi di terre vergini, dove si sono andati accumulando per secoli i principi fertilizzatori, prevale l'*agricoltura spogliatrice* (la « Raubkultur » dei tèdeschi), esercitata coi processi della grande coltura, ed intesa a sfruttare senza confini e senza integrazioni la fecondità naturale del suolo. Così avviene, ad esempio, nei « silvas » del Brasile, nelle « pampas » dell'Argentina, e nelle « savanne » degli Stati Uniti e del Canadà che i nuovi coloni vanno di mano in mano conquistando coll'aratro.

Nei paesi vecchi invece, l'agricoltura, quando non voglia vivere stentata, si *intensifica* diventando spesso anche piccola coltura e si integra coll'uso dei concimi naturali e artificiali. Così è avvenuto ed avviene nei paesi, di civiltà remota e di popolazione fitta, dell'Europa, dell'Asia (Cina, India), dell'Africa (Egitto). In alcuni di essi è la natura che provvede alla integrazione della fertilità col mezzo del limo depositato dai fiumi (Gange, Nilo) nelle loro periodiche inondazioni.

***

Nell'agricoltura, una delle manifestazioni meno mutabili dell'umana attività, i PROCEDIMENTI rimangono per secoli gli stessi, religiosamente trasmessi e ricevuti, per tradizione inalterata, dall'una all'altra generazione. Soltanto nella seconda metà del secolo attuale si sono visti introdurre ed estendere coraggiosamente i grandi procedimenti meccanici nella coltura delle savanne americane. E procedimenti meccanici sempre più perfezionati si vanno ora introducendo e diffondendo a gara anche nell'agricoltura dell'antica Europa.

***

Le IRRIGAZIONI, che sono in qualche luogo, come ad esempio, in Egitto e nel Perù, paesi caldi dove non piove mai, un coefficiente indispensabile di produzione, costituiscono dovunque, dove poterono essere introdotte, un potente sussidio dell'agricoltura. Di guisa che il diffondersi e l'intensificarsi di questa è accompagnato quasi sempre dallo estendersi e dal perfezionarsi dei sistemi di irrigazione.

Nell'Asia è l'India che tiene a tale riguardo il primato, nell'Africa l'Egitto, in America gli Stati Uniti e il Perù, in Europa l'Italia e la Spagna. Si intende che l'irrigazione diventa una superfetazione in certi paesi come l'Inghilterra e l'Olanda dove non fa mai troppo caldo od è costante e talvolta eccessiva l'umidità.

***

Si sa che un terreno è fertile non solo in quanto sia ricco di *humus*, ma in quanto pure vi entrino in armonica proporzione l'argilla, la marna, la sabbia, il calcare e gli altri suoi componenti inorganici. Nei paesi ricchi di antica civiltà, dove è molto alto il valore dei fondi, si è provveduto e si provvede di continuo al miglioramento di questi, coll'aggiungere loro gli elementi di cui fossero deficienti e togliendo quelli che fossero esuberanti. Queste operazioni, che diconsi EMENDAMENTI e che hanno per ufficio di aumentare e talvolta raddoppiare il valore dei fondi, hanno formato la gloria di alcune regioni della Francia e del Belgio.

***

Altra conquista dell'agricoltura sono le BONIFICHE, le quali formano il più bel titolo di vanto di quasi tutti i paesi europei.

Mirabili sono quelle che si vanno eseguendo intorno al litorale del mare del Nord, specialmente in Olanda, dove è il mare medesimo che viene dalle bonifiche conquistato.

PRODOTTI ANIMALI.

Hanno la maggiore importanza economica gli animali che vengono allevati, cominciando dal bue e andando fino al baco da seta; ne hanno una molto minore quelli che formano oggetto di caccia e di pesca.

Fra i quadrupedi domestici tengono numericamente i primi posti gli ovini, i bovini e i suini; dopo dei quali vengono equini, caprini, cammelli, renne, ec.

Bovini. — Vengono allevati, benchè in misura diversa, in tutte le regioni temperate, e si valutano a oltre 300 milioni di capi.[1] Vivono per $^1/_3$ in Europa, dove Russia, Germania, Austria-Ungheria, Francia e Inghilterra contano $^4/_5$ dei bovini europei; per $^1/_3$ in America, di cui oltre la metà negli Stati Uniti, che sono per numero assoluto di bovini il primo paese del mondo, e per $^1/_3$ negli altri paesi, fra cui emergono l'Australia, l'India, l'Africa australe.

Le vacche sono generalmente in numero molto maggiore dei buoi, ma non dappertutto se ne pratica l'allevamento razionale allo scopo precipuo di averne latte. Secondo una recente statistica[2] le mucche più lattifere sono quelle delle razze olandese, normanna, fiamminga, inglese, svizzera e italiana (dell'alta Italia). — Varietà di bovini molto diffuse sono lo zebu o bue gibboso dell'India e dell'Indo-Cina, e l'jack della Mongolia e del Tibet, che vive selvatico ma che si è cominciato da tempo ad addomesticare.

Dall'Inghilterra si è andata diffondendo la pratica dell'« Herdbook » o libro genealogico dei bovini di razza. Nei paesi dove l'allevamento bovino è più progredito si tengono separati gli animali precoci da carne da quelli da lavoro, benchè questi ultimi siano essi pure naturalmente destinati a finire al macello.

---

[1] Secondo i calcoli del Dipartimento di agricoltura agli Stati Uniti, nel 1896, sarebbero 312 milioni.

Eccone la distribuzione nei principali paesi secondo i dati del De Scherzer (op. cit., pagg. 300-305) opportunamente riveduti e corretti colle pubblicazioni più recenti: in Europa 105 milioni, di cui 29 in Russia, 18 $^1/_2$ in Germania, 14 in Austria-Ungheria, 13 $^1/_2$ in Francia, 10 al Regno Unito e 20 in altri paesi; in America 106 milioni, di cui 53 agli Stati Uniti, 22 all'Argentina, 13 al Canadà, 8 all'Uruguay e 10 in altri paesi. Si valuta infine a 90 milioni i bovini sparsi in Australia (13), in India, in Cina, nel resto dell'Asia e in molti paesi dell'Africa.

[2] *Sole*, 4 settembre 1899.

Nell'India e in qualche altra parte dell'Asia e in alcuni paesi dell'Europa meridionale si allevano anche i BUFALI.

Equini. — I più numerosi sono i cavalli, dopo cui vengono, ma a grande distanza, i muli e gli asini.[1]

L'allevamento dei CAVALLI si pratica in tutti i paesi di clima temperato, ma è fatto per oltre la metà nella sola Europa, dove emerge, per numero assoluto, la Russia, che è, a tale riguardo, il primo paese del mondo.[2] Fuori d'Europa tengono il primato gli Stati Uniti, che, se sono il secondo paese del mondo per quantità assoluta, sono il primo per quantità relativa.[3] I cavalli più celebrati vengono dall'Arabia, ma il paese dove se ne pratica in modo più razionale l'allevamento è l'Inghilterra, di cui è rinomatissimo il « puro sangue » e d'onde si sono diffusi a tutti i paesi civili e la pratica del « stud-book » o libro genealogico dei cavalli di razza, e la passione delle corse, e perfino il gergo del « turf ». Paesi esportatori di cavalli sono la Russia, l'Ungheria, l'Arabia, la Persia, l'Australia. In Europa circa 800,000 cavalli sono impiegati ordinariamente in tempo di pace nel servizio militare.[4] E quivi parimenti, specie nei paesi più poveri, comincia ad acquistar reputazione, quale commestibile, la carne da cavallo.

Gli ASINI, il cui numero è tante volte più piccolo di quello dei cavalli, hanno anche un « habitat » assai più limitato. Infatti essi non vengono allevati su larga scala che nei paesi situati lungo il Mediterraneo, ma soprattutto in Italia, che è per tale allevamento il primo del mondo.[5] Sono molto belli e bravi gli asini bianchi dell'Arabia.

I MULI, benchè siano un prodotto contingente e non riproducentesi dell'incrocio fra gli asini e le cavalle,[6] rappresentano una quantità press'a poco costante, la quale è superiore di $^1/_3$ a quella degli asini.[7] Ed è curioso di vedere come il paese dove abbondano di più sieno gli Stati Uniti, in cui si può dire non esistono asini, e come venga in terzo luogo l'Italia (dopo la Spagna), che è pure degli asini il paese prediletto. I muli più rinomati sono quelli di Francia e di Spagna.

Nell'Africa australe si sono cominciate ad aggiogare le *zebre*.

Ovini e caprini. — Formano entrambi, qualche volta riuniti, il più spesso separati, l'oggetto della PASTORIZIA, che è una delle forme più antiche ed anche ora più universalmente praticate dell'umana attività.[8]

---

[1] Cavalli 70 milioni, muli 5, asini 3 (DE SCHERZER, op. cit., pagg. 297-99.)

[2] Nel 1896 - secondo il dipartimento di agricoltura degli Stati Uniti, i cavalli sarebbero stati 67 milioni - di cui 40 in Europa (Russia 21, Germania 4 (nel '98), Austria-Ungheria 3,600,000, Francia 2,800,000, Inghilterra 2,100,000) e 30 fuori Europa. (Stati Uniti 16 milioni, Argentina 4 $^1/_2$, Uruguay 1,600,000.) (DE SCHERZER, op. cit.)

[3] Stati Uniti 28 cavalli per ogni 100 abitanti, Russia 24, Danimarca 17, Finlandia 13, Ungheria 12, Bulgaria 12, Svezia 10. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 297.)

[4] DE SCHERZER, op. cit., pag. 297

[5] Italia 1 milione, Spagna 890,000, Francia 360,000. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 291.)

[6] Se fra stalloni e asine sono detti *bardotti*.

[7] Stati Uniti 2,900,000, Spagna 950,000, Italia 300,000, Francia 235,000. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 298.)

[8] Secondo il dipartim. di agricoltura degli Stati Uniti si avevano al mondo nel 1896 511 milioni di pecore e 32 di capre.

Secondo i calcoli del De Scherzer (i quali però rimontano a qualche anno prima) erano 540 le prime e 18 le seconde.

L'allevamento delle PECORE, il quale è, senza confronto, il più importante dei due, viene praticato su scala assai più larga nelle parti nuove e nuovissime del mondo che non nelle parti più antiche di esso. Così avviene che l'Australasia, i paesi della Plata e gli Stati Uniti rappresentino da soli quasi la metà dell'intero allevamento pecorino.[1] L'Australasia però, che è la prima di tutti, è sottoposta a grandi oscillazioni a motivo delle devastazioni prodottevi in certe epoche dalla siccità eccessivamente prolungata.[2] In Europa primeggiano la Russia, l'Inghilterra, la Francia, la Spagna, l'Austria-Ungheria e la Germania;[3] in Africa la colonia del Capo e l'Algeria; in Asia l'Anatolia e il Turkestan. La varietà più celebre per la finezza della sua lana è il « merino » originario dell'Africa settentrionale, introdotto per opera dei Mori nella Spagna, e diffuso di lì in tutto il resto d'Europa, e, nel secolo attuale, anche in Australia e nelle altre regioni più pastorali.

Per molto tempo, anzi fino a questi ultimi anni, la lana costituì il prodotto principale e più pregiato della pastorizia. E poichè essa veniva ottenuta nei paesi fuori d'Europa, a condizioni migliori che in questi, in quantità molto maggiore di quanto fosse richiesta dall'industria laniera, ne venne un tale deprezzamento della lana da rendere la pastorizia, in molti paesi europei, insostenibile, almeno nella proporzione in cui era un tempo praticata. Assistiamo perciò in Europa da un quarto di secolo al fenomeno della *depecorazione*, che è la diminuzione graduale e costante del numero delle pecore nei paesi più civili, prodotta, oltrechè dal deprezzamento suaccennato, anche dal ritirarsi graduale della pastorizia nomade e seminomade, con cui veniva generalmente praticato in Europa l'allevamento delle pecore, dinanzi al procedere razionale ed intenso dell'agricoltura. Contemporaneamente, i progressi dell'industria avendo insegnato di ritrarre gli stessi risultati da lane di diversa finezza, anche la bontà della lana è passata in seconda linea nell'allevamento europeo, il quale ne trasse un nuovo impulso per dedicarsi di preferenza agli animali precoci da carne. Più tardi e per la stessa ragione si ebbe lo stesso fenomeno anche fuori d'Europa dopo che si trovò il modo di utilizzare vantaggiosamente le carni coi bastimenti frigoriferi che ne permettono la importazione diretta in Europa. Si ebbe così un aumento generale nella produzione della carne di pecora, ma una diminuzione non meno generale in quello della lana, specie più fina.[4] Alla qual cosa aggiungendo le

[1] Australasia 100 milioni, Argentina 75 (nel '96), Uruguay 22 (idem), Stati Uniti 45, totale 242 milioni. (DE SCHERZER, op. cit., pagg. 302-05 ed altri.)

[2] Così nella sola colonia della Nuova Galles del sud le pecore da 61,800,000 quante erano nel 1891, sono discese, per causa della siccità, a soli 38 milioni nel 1898. (*Economista* del 1° ottobre 99, pag. 635.)

[3] Russia 50 milioni, Inghilterra 30, Francia 22, Spagna 16 1/2 (nel '95), Austria-Ungheria 15, Germania 12 (nel '98). (DE SCHERZER, op. cit., pagg. 302-05 ed altri.)
Secondo una statistica pubblicata nel 1899 a Buenos Aires - Australia 116 milioni, Argentina 100, Stati Uniti 45, Russia 44 1/2, Africa Australe 35, Austria-Ungheria 31 3/4, Francia 20,300,000, Germania 12,600,000, Canadà 8,900,000. (*Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 19 novembre 1899.)

[4] L'Australasia, che aveva esportato 1,300,000 balle di lana nel 1897-98 quasi tutta lana merino, ne esportò 1,270,000 nel 1898-99, con una diminuzione di 30,000 balle.

recenti devastazioni prodotte dalla siccità nell'Australasia, e i continui incessanti progressi del lanificio in Europa, si ha la spiegazione del fenomeno a cui da qualche tempo assistiamo (nel 1899-1900), il rialzo cioè continuo e graduale dei prezzi della lana.[1]

La produzione di questa è discesa ora a 1 milione di ql. all'anno,[2] di cui quasi $^3/_4$ nell'Australasia, negli stati del Plata, e nella colonia del Capo che ne sono i principali paesi esportatori. I primi porti d'introduzione della lana in Europa sono Londra, Dunkerque, Hull, Havre, Rouen, Amburgo, Anversa.

Formano oggetto di commercio anche le pelli d'agnello coperte di lana che sono dette « astrakan » perchè provengono in gran parte dalla Russia meridionale.

Allevate in un'area molto più ristretta e in proporzioni di gran lunga minori, le CAPRE hanno un'importanza molto più piccola.

Il primo paese del mondo per quantità assoluta di capre è l'Algeria, dopo della quale viene, fuori d'Europa, l'Argentina.[3]

In Europa il primato è tenuto dalla Spagna, dopo di cui vengono la Germania, la Grecia, l'Italia, la Bulgaria, l'Austria-Ungheria e la Russia.[4]

Sono celebri per il loro vello finissimo detto « mohair » le capre d'Angora (Anatolia) e per quello non meno fino detto « pashm » le capre del Tibet (Cina).

Prodotti comuni alle pecore e alle capre sono il *latte* e le *pelli*, che hanno entrambi una grande importanza economica, queste naturalmente maggiore di quello, benchè quello e non altro formi in molti paesi la base del caseificio.

Comunque, le pelli ovine o caprine, ma soprattutto di agnelli e di capretti, che sono le più apprezzate, costituiscono un ricco articolo di esportazione dai paesi pastorali.

Suini e altri quadrupedi domestici. — L'allevamento dei MAIALI, vietato per sentimento religioso dove prevalgono maomettani, ebrei e bramini, è praticato invece su larga scala nei paesi cristiani e buddisti. Viene fatto esclusivamente per averne la carne. Si valutano a 200 milioni i suini che costituiscono il patrimonio medio complessivo di tutti i paesi del mondo, e quelli che ne hanno di più sono gli Stati Uniti e la Cina, dopo cui vengono i paesi d'Europa, specie la Russia e la Germania.[5]

---

[1] Una balla di lana coloniale, che alla fine del 1898 valeva 300 fr., era salita al principio del 1900 a 475 (dalla relazione annuale di Federico Huth e C.°). Se poi si confronta coi prezzi del 1894, si trova un aumento ancora maggiore. Ora però (agosto 1900) i prezzi sono alquanto discesi dal livello eccessivo a cui erano saliti.

[2] Secondo un calcolo dei sigg. Helmuth Schwarze di Londra pubblicato dal *Bollett. di legislaz. e stato doganale* del gennaio-marzo 1899, sarebbe stata, nel 1898, di 2260 milioni di libbre (da kg. 0,453) pari a 1,024,000 ql., di cui in Australasia 608 milioni (di libbre), nei paesi Platensi 513, nell'America del nord 280, in Inghilterra 139, nel continente europeo 450, nella colonia del Capo 90, altrove 180.

[3] Algeria 5 milioni. Argentina 2,700,000 (nel '96), Stati Uniti 2 milioni, in parte capre d'Angora acclimatate. (DE SCHERZER, op. cit., pagg. 300-02 ed altri.)

[4] Spagna 2,600,000, Germania 2,500,000, Grecia 2,500,000, Italia 1,800,000, Bulgaria 1,600,000, Austria-Ungheria 1,400,000, Russia 1,300,000. (DE SCHERZER, op. cit.)

[5] Stati Uniti 50 milioni, Cina 50, Russia 15, Germania 14 $^1/_3$ (nel '98), Austria-Ungheria 9, Francia 6. (DE SCHERZER, op. cit., pagg. 300-05, con aggiunte e modificazioni, — vedere le voci rispettive.)

Relativamente alla popolazione è la Serbia in cui l'allevamento suino si pratica più intensamente.[1]

I CAMELLI e i DROMEDARÎ, i quali sono per eccellenza gli animali da soma e da sella delle regioni deserte africo-asiatiche che si estendono dal Marocco all'Asia centrale, sono più numerosi che altrove nelle oasi del deserto di Sahara e nei paesi contermini della Barbaria, dell'Egitto e del Sudan; poi in Arabia, dove si allevano i migliòri camelli da corsa, nella Mesopotamia, nell'Anatolia, nella Persia, nell'India, nel Turkestan, nella Russia meridionale.

Nelle regioni settentrionali d'Europa, specie in Lapponia (Russia, Finlandia, Svezia, Norvegia), si allevano a mandrie le RENNE, che servono da animali da tiro.[2]

Su gli altipiani elevatissimi dell'America meridionale vengono allevati come animali da trasporto i LAMA.

Sono dovunque diffusissimi i CANI, cani di guardia, cani di lusso, e cani da caccia (da fermo, da seguito, da cerca, da tana, da attacco) e cani di salvataggio (Terranuova, San Bernardo). In Germania e in Inghilterra se ne pratica un allevamento razionale. Nelle steppe della Mongolia si tengono a mandrie per averne le pelli.

Nè devono essere dimenticati i CONIGLI, i quali, per essersi soverchiamente moltiplicati nell'Australasia, ne sono diventati quasi un flagello ed ora vi si vanno distruggendo a gara, cosicchè le loro pelli sono diventate per quei paesi un importante articolo di commercio. Dei paesi d'Europa è la Francia quello in cui i conigli vengono allevati in numero maggiore.

Formano oggetto di caccia, in Europa e in Asia, le LEPRI.

Degni di nota sono i *daini muschiati* del Tibet e gli *zibetti* dell'Etiopia che forniscono il muschio.

Nell'India e nell'Indo-Cina formano oggetto di allevamento allo stato domestico gli ELEFANTI e vi rendono utili servigi come animali da soma; ma l'*avorio* che costituisce il loro prodotto caratteristico è fornito ancora in copia maggiore dagli elefanti selvatici che formano oggetto di caccia nell'Africa centrale, dal Sudan alla colonia del Capo, e il cui numero va continuamente diminuendo. Altri paesi fornitori di avorio sono l'India, l'Indo-Cina, Sumatra, e finalmente la Siberia, che mette in commercio una quantità cospicua di avorio fossile. L'avorio è dato inoltre da altri animali.[3] Da qualche anno Anversa ha detronizzato Londra e Liverpool come emporio mondiale dell'avorio.

Fra gli altri animali che formano oggetto di caccia tengono il primo posto i così detti ANIMALI DA PELLICCIA, quali gli orsi bianchi, i castori, le volpi azzurre e argentine, gli ermellini, e gli scoiattoli, i quali tutti

[1] Serbia 576 maiali per ogni 1000 abit., Danimarca 361, Ungheria 302, Irlanda 293, Portogallo 237. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 300.)

[2] Circa 600,000 in Europa, di cui 260,000 in Russia, 200,000 in Svezia, 80,000 in Norvegia, 50,000 in Finlandia. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 299.)

[3] Produzione annua dell'avorio 1,100,000 kg., di cui 100,000 fornito da ippopotami, narvali, rinoceronti, cavalli marini, 20,000 di avorio fossile. Nel 1897, 250,000 kg. venivano esportati dal solo stato indipendente del Congo.

vivono in numero ora un po' più ristretto di un tempo nelle regioni fredde del Canadà e della Siberia. Le pellicce che se ne ottengono sono tutte quante mandate in Europa e fra i centri principali del loro commercio emergono Irbit ai confini della Siberia dove se ne tiene la fiera maggiore, Kiachta, Nishni-Novgorod, Lipsia, Londra, Parigi.

Animali da pelliccia, oltrechè da grasso e da olio, sono le *foche* che si cacciano nei mari polari e sulle coste orientali del mare di Behring, presso il territorio americano dell'Alaska.

Altri animali d'acqua, il cui « habitat » va continuamente restringendosi intorno alle regioni più fredde e inesplorate dei poli, sono le BALENE e gli altri cetacei, che forniscono in gran quantità il grasso (spermaceti), l'olio e i fanoni (ossi di balena). Emergono nella caccia di questi poderosi animali gli arditi balenieri degli Stati Uniti, i quali vanno a ricercarli nelle solitudini più remote dei mari polari.

Dopo che si sono cominciate ad usare le navi a vapore (cioè dal 1876) nella caccia delle foche e delle balene, il numero di questi animali è andato rapidamente diminuendo, cosicchè se ne prevede prossima la completa scomparsa.

Uccelli. — Hanno importanza economica gli uccelli selvatici, i quali formano oggetto di caccia o per la loro *carne* o per le loro *penne*. Di carne da uccello i paesi che ne consumano di più sono l'Inghilterra e la Francia.[1] Di penne sono specialmente notevoli quelle di struzzo, sia preso alla caccia nei deserti dell'Africa e dell'Asia, come allevato allo stato domestico nell'Africa australe e all'Argentina.[2] Degne di nota sono anche le penne di marabù, aironi, uccelli di paradiso, le quali si esportano dalla Nuova Guinea e da altri paesi delle regioni tropicali; e le piume finissime degli eider, che provengono dai paesi polari, specie dall'Islanda.

Degli uccelli selvatici si raccolgono in qualche luogo in gran quantità anche le uova.[3]

Sarebbe desiderabile un accordo internazionale il quale arrestasse la distruzione, altrimenti inevitabile e prossima, degli uccelletti canori, così graziosi e così utili, i quali vengono presi ed uccisi in così grande quantità soprattutto in Italia.

Ma più importanza ancora ha l'allevamento allo stato domestico del POLLAME (o *avicoltura*) che si pratica pressochè dappertutto, ma più intensamente in Europa. Sono polli anzitutto che vengono allevati, poi oche, anitre, tacchini, faraone, colombi. Si è molto diffuso in Europa, specie a scopi militari, l'allevamento dei colombi viaggiatori.

I paesi in cui l'avicoltura è più intensa e più razionale sono la Francia e l'Inghilterra. Di lì si va diffondendo anche agli altri la pratica dell'incubazione artificiale delle uova. Ha acquistato grande importanza la esportazione del pollame vivo dalla Russia, dall'Italia e da altri paesi d'Europa.

[1] Inghilterra ql. 700,000, Francia 600,000. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 370.)
[2] Esportazione annua media di penne da struzzo dai 30 ai 40 milioni di fr.
[3] Talvolta a milioni sulle più remote coste marine.

Uno dei prodotti principali dell' avicoltura sono le *uova*, le quali costituiscono un singolare ed importante articolo di commercio. Principali paesi esportatori sono la Russia, l'Austria-Ungheria, l' Italia, la Francia, la Danimarca; principali paesi importatori l' Inghilterra, la Germania, l' Olanda.[1] Da alcuni anni sono entrati nell' arringo della esportazione delle uova alcuni paesi che prima non si sarebbe mai immaginato lo potessero fare, quali la Cina, la Tripolitania, il Marocco.

Degni di nota sono anche i *nidi delle rondini salangane*, che si raccolgono con fatica e pericolo grandi sulle rupi a picco dell' Indo-Cina, di Borneo, di Giava e di altri luoghi dell' arcipelago asiatico, e si vendono a prezzi elevati nella Cina, dove vengono molto apprezzati come cibo.[2]

Si devono agli uccelli anche i depositi di *guano*, oramai quasi esauriti, che hanno formato per tanto tempo la gloria delle isolette disabitate lungo la costa del Perù e furono la fortuna e la ricchezza di due paesi successivamente, il Perù ed il Cile. Alcuni depositi di guano si trovano ancora disseminati qua e là nell' Oceano Pacifico.

Insetti. — Nella innumerevole congerie di questi animali, molti dei quali inutili o nocivi, non hanno importanza economica che i bachi da seta, le api, il coccuspeila, la cocciniglia e le cantaridi.

L' allevamento dei BACHI ha ancora il suo centro principale nell' estremo Oriente asiatico di dove è originario. Calcolando a 300 milioni di kg. il prodotto annuo dei bozzoli,[3] si può dire che la metà del medesimo è fornita, secondo calcoli del resto ancora molto cervellotici, dalla Cina e dal Giappone. La bachicoltura si esercita però anche in altri paesi dell'Asia, quali l' Indo-Cina, l' India, la Persia, il Turkestan, la Siria, l' Anatolia, il Caucaso.

In Europa il primo posto è tenuto dall' Italia, la quale figura tra i principali paesi sericoli del mondo, poichè viene subito dopo la Cina e il Giappone, nella produzione dei bozzoli. Seguono, benchè a grande distanza, la Francia e l' Austria-Ungheria, e infine, con quantità pressochè insignificanti, la Spagna, la Svizzera, ec.[4]

La bachicoltura attraversò in Europa una grave peripezia quando dal 1860 al 1880 imperversò nel filugello l' atrofia o pebrina, e non dovette la sua salvezza che all' importazione, durante quel triste periodo, di sementi sane dal Giappone. In seguito però alle scoperte di Cornaglia e di Pasteur, essendosi trovato il modo di garantire coll' esame microscopico la bontà del seme del quale si andarono di mano in mano riproducendo e perfezionando le migliori varietà, l' allevamento dei ba-

[1] Russia 1475 milioni di uova per 21,900,000 rubli pari a 58,500,000 fr. (nel '96), Austria-Ungheria 560,000 ql. di uova per 40 milioni di lire, Italia 180,000 ql. per 23 milioni di fr., Francia 110,000 ql. per 11 milioni (esportazione netta).
Importazione di uova in Inghilterra per 95 milioni di fr. (importazione netta), Germania per 88 e Olanda per 5. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 275, ed altri.)

[2] Occorrono 100 nidi a fare un kilo, e a Canton si pagano 315 fr. al kilo i nidi di prima qualità e 135 quelli di seconda. (DE SCHERZER, op. cit.)

[3] Secondo una recente statistica compilata dalla *Union des marchands de soie de Lyon*.

[4] L' Italia 38 milioni di kg. (nel '99), la Francia 6,900,000 ('98), l'Austria-Ungheria 1,300,000 (nel '97) (3,590,000 nel '96), la Spagna 100,000, la Svizzera 100,000.

chi ha ripreso in Europa completamente l'antico splendore e lo ha anzi superato.

Oltre all'ordinario filugello, che fa quattro mute e si nutre con foglia di gelso, si allevano in Cina, in Giappone, nell'India alcune altre varietà, le quali però producono bozzoli scadenti.

L'APICOLTURA viene praticata più o meno intensamente in tutti i paesi civili; e in quelli che lo sono meno si conosce pure e si pratica la raccolta del miele e della cera accumulati dalle api selvatiche nelle foreste. Anche in quest'arte antichissima si sono introdotti dei progressi, i quali però vanno diffondendosi molto lentamente a cagione del carattere suo prevalente di piccola industria e del valore molto limitato dei prodotti che se ne ottengono.

Il miele è ottenuto generalmente in quantità doppia della cera.[1]

In Europa tengono il primo posto nell'apicoltura la Francia, la Germania, l'Austria-Ungheria, l'Olanda, il Belgio, la Russia, il Portogallo, l'Italia.[2]

Paesi esportatori di miele e di cera sono la Francia, la Russia, il Portogallo. L'Italia, che esporta miele, deve importare la cera.

Fuori d'Europa emergono gli Stati Uniti, il Messico, Cuba, San Domingo e Cile, i quali mandano la esuberanza della loro produzione a colmare le deficienze europee.

Miele e cera hanno subíto un notevole deprezzamento per l'aumentata produzione dello zucchero e la diffusione sempre maggiore di innumerevoli processi illuminanti.

In Cina si alleva l'insetto PEILA che fornisce la cera bianca.

L'allevamento della COCCINIGLIA, un tempo monopolio pressochè esclusivo del Messico, costituisce ora invece una delle principali caratteristiche delle isole Canarie, le quali forniscono da sole i $^{9}/_{10}$ del prodotto totale.[3] D'altra parte, questo, che era un tempo superiore ai 2 milioni di kg., è ora molto diminuito dopochè la introduzione dell'industria dei colori di anilina ha fatto molto deprezzare la cocciniglia.

Hanno importanza economica, per i loro scopi farmaceutici, le CANTARIDI che si raccolgono soprattutto in Russia e in Italia.

Pesci, molluschi, crostacei, zoofiti. — Hanno dovunque una grande importanza economica i PESCI, sia che entrino nell'alimentazione degli abitanti, ovvero che formino per essi un articolo più o meno cospicuo di commercio.

Si distinguono ordinariamente i pesci d'acqua DOLCE da quelli d'acqua salmastra e salata.

---

[1] La produzione del miele nel mondo può essere valutata a 1,200,000 ql., quella della cera a 600,000 (calcoli approssimativi).

[2]

Alveari in Francia.....	2,000,000		Alveari in Austria-Ungheria...	1,500,000	
Miele.....	» ql.	150,000	Miele.....	» » ql.	100,000
Cera.....	» »	30,000	Cera.....	» » »	25,000
Alveari in Germania...	1,900,000		Alveari in Olanda.....	240,000	
Miele.....	» ql.	130,000	Miele.....	» ql.	24,000
Cera.....	» »	28,000	Cera.....	» »	12,000

MULHALL, *Dictionary of Statistic.* (DE SCHERZER, op. cit., pag. 411.)

[3] Nel 1890 - 2,400,000 kg. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 416.)

Sono pescosissimi i fiumi e i laghi, in Europa, dell'Austria-Ungheria, della Russia, della Germania, del Regno Unito ec.; fuori d'Europa quelli dell'America del nord, della Cina e del Giappone.

A seconda dei paesi sono più diffusi qua i *salmoni*, là i *carpioni*, altrove le *anguille*, in altri luoghi gli *storioni* e via dicendo.

Formano oggetto di pesca nelle acque dolci dell'Italia e di qualche altro paese d'Europa anche le *rane*.

Da tempo si è appreso a valutare l'importanza che hanno nella pesca le LAGUNE, in cui si ritirano molti pesci di mare all'epoca della frega e di cui basta mettere delle reti all'imboccatura per prendere in quantità quelli che tentano di uscirne alla stagione opportuna. Così, hanno importanza, ad esempio nel Mediterraneo i liman del Mar Nero, le lagune venete e quelle di Comacchio, gli stagni sardi e la laguna di Biserta.

Assai più del Mediterraneo sono però ricchi di pesci l'Oceano Atlantico, specie nel mar del Nord e presso il banco di Terranova, e l'Oceano Pacifico (dal mare di Behring al mar del Giappone). Esercitano in questi due oceani un'altissima funzione le due correnti calde del « Gulf-stream » e del « Kuro-Sivo », le quali si incaricano di trasportare costantemente ai pesci che vivono nei mari settentrionali l'alimento e il tepore dei mari del Sud. Il loro percorso perciò è segnato da una linea pressochè ininterrotta di stazioni da pesca. Quest'ultima inoltre è sottoposta alle leggi delle migrazioni periodiche dei pesci.

I pesci MARINI che vengono presi in maggior quantità sono i merluzzi, le aringhe, gli sgombri, le sardine, i tonni.

I *merluzzi* abbondano più specialmente, nelle loro periodiche migrazioni, nei paraggi del banco di Terranova e dell'isola d'Islanda, e sulle coste della Norvegia e dell'Inghilterra. Dopo cavatane la testa ed estrattone il fegato, vengono disseccati (stoccafisso o baccalà) o salati (merluzzo).

Nella pesca delle *aringhe*, che ha il suo centro principale nel mare del Nord (Doggerbank) ma si esercita altresì nel Baltico, nel Caspio, e sulle coste del Canadà, gli olandesi ebbero per secoli una specie di primato a causa del metodo di preparazione inventato da Deukelzoon e da essi esclusivamente praticato.[1] Ora però gareggiano con essi vittoriosamente gli inglesi e i norvegiani. Anche il telegrafo venne messo al servizio di questa pesca importantissima. Londra è il maggior mercato delle aringhe nel mondo.

Alla stessa famiglia delle aringhe appartengono le *sardelle* o sardine che popolano le coste francesi, iberiche e italiane, i *sardoni* che sono proprî dell'Adriatico, i *pilcardi* o cospettoni che si prendono specialmente sulle coste dell'Inghilterra e della Francia.

Gli *sgombri* si pescano, benchè in minore quantità, negli stessi mari in cui si pigliano i merluzzi e le aringhe, dalle coste della Norvegia a

[1] La parte sostanziale di questo metodo consisteva in ciò, che i pesci, anzichè essere raccolti e imballati in masse disordinate come si era usato fino allora, venivano salati ordinati a file e a strati.

quelle del Canadà e degli Stati Uniti; ma si prendono anche, in esigue proporzioni, nel Mediterraneo.

Quest'ultimo, per altro, è il luogo preferito di migrazione di quella specie di sgombro gigantesco che dicesi *tonno* e il quale forma oggetto di pesca molto lucrosa sulle rive della penisola iberica, dell'Italia insulare e della Tunisia.

In alcuni luoghi dell'Asia tropicale (India) formano oggetto di caccia anche i *pesci cani* allo scopo di estrarne l'olio, la pelle (zigrino) e le pinne.

Nella PESCA MARITTIMA tengono il primo posto in Europa anzitutto l'Inghilterra, che controbilancia da sola tutti gli altri paesi, poi la Francia, la Norvegia e l'Italia;[1] fuori d'Europa gli Stati Uniti, il Canadà, il Giappone.

Paesi importatori di pesce sono specialmente gli Stati cattolici dell'Europa meridionale.

Pratica antichissima in Cina, ma di recente introduzione in Europa e in America, è la PISCICOLTURA, per cui non solo si allevano imprigionati i pesci nelle peschiere, ma se ne fanno schiudere artificialmente le uova per seminarne in copia gli avannotti nei fiumi, nei laghi e perfino, da qualche tempo, anche nei mari. Gli Stati Uniti sono il massimo centro dell'incubazione artificiale.

I MOLLUSCHI economicamente più importanti sono le ostriche, i mitili; e fra i loro prodotti più ricchi sono le perle e le madreperle.

Le *ostriche* si prendono dappertutto ma più specialmente lungo le coste orientali degli Stati Uniti. Se ne fa inoltre allevamento artificiale in molti paesi d'Europa, specie sulle coste continentali che vanno dalla Danimarca al golfo di Guascogna, poi lungo il Mediterraneo (Italia), in Cina e in Australia.

I *mitili* o cozze nere, detti altrimenti le ostriche del povero, vengono allevati in gran quantità sulle coste della Scozia, della Francia, dell'Italia.[2]

Il *trepang*, molto apprezzato in Cina, viene preso in discreta quantità nelle isole dell'arcipelago asiatico.

Le *lumache*, specie di molluschi terrestri, non mancano d'importanza in alcune regioni dell'Italia e della Germania, dove formano oggetto di alimentazione e di commercio.

Perle e *madreperla* sono un prodotto ricchissimo di alcuni mari tropicali, specie intorno a Ceylan, nel Golfo Persico (Bahrein), nel Mar Rosso (Cosseir, Dahlac), sulle coste occidentali del Messico, in alcune isole dell'Oceania e sulle coste nord-est dell'Australia.

Nelle acque dolci dell'Europa, degli Stati Uniti e della Cina, si raccolgono talvolta perle fluviali.

---

[1] Nel 1897 - Inghilterra 188 milioni di fr., Francia 40, Norvegia 32, Italia 16, Danimarca da 7 a 9, Olanda 7 1/2, Germania 7 1/2, Belgio 3. (JACK LA BOLINA, *L'acquicoltura in Italia e all'estero*, *Rivista d'Italia*, settembre 1899)

[2] Cappe, arselle, vongole ed altri molluschi forniscono a gara nei mari d'Italia un saporito alimento carnoso.

Alcune *conchiglie*, come le porcellane, le cipree, le veneri, sono importanti per il loro guscio molto grazioso, il quale forma oggetto di commercio. Quelle che si prendono alle isole Maldive e Lachedive (India) dette « cauries » hanno servito molto e servono ancora un pochino da moneta in molti paesi dell'Asia centrale e dell'Africa orientale.

Fra i CROSTACEI emergono gli *astici* od omari (*homard*), e le *riguste* o aragoste che vengono presi in grande quantità sulle coste di Terranova, del Canadà, della Francia, della Scozia, della Sardegna.

In tutti i mari e lungo molti fiumi della zona tropicale, specie in America, si trovano in copia le *tartarughe*. Nei bacini delle Amazzoni e dell'Orenoco, dove esse vivono numerosissime, si raccolgono in gran quantità le loro uova con cui si prepara la « manteiga. »

Dei POLIPI sono importanti le *seppie*, che si pescano specialmente nel Mediterraneo e nel mar del Giappone e che, disseccate, formano oggetto di attivo commercio. Nè sono trascurabili i loro *ossi* che servono a scopi diversi.

Ma assai più importanti, fra i polipi, sono le *spugne*, le quali vengono pescate soprattutto nel Mediterraneo, specie sulle coste della Siria, della Tunisia, di Creta e dell'arcipelago greco,[1] poi nelle Antille[2] dove sono però di qualità meno buona. Grandi emporî di questo prodotto, la cui pesca è quasi dovunque un monopolio dei greci, furono successivamente Trieste e Parigi. Ora lo è Londra.[3]

L'unico ZOOFITO economicamente importante è il *corallo* rosso o roseo, la cui patria prediletta è il Mediterraneo, dalle rive dell'Algeria a quelle della Tunisia, della Sicilia e della Sardegna.

Se ne è cominciato a pescare recentemente anche sulle rive dell'Atlantico (Marocco, Capo Verde) e del Pacifico (Giappone).

---

[1] Prodotto totale della pesca delle spugne nel Mediterraneo da 1 milione a 1,300,000 kg. (spugne da cavallo, spugne di gimocca, spugne fine da bagno) per un valore da 15 a 20 milioni di fr. (DE SCHEERER, op. cit., pag. 463.)

[2] Florida, Messico, Honduras.

[3] Nel 1898 si importarono in Inghilterra (Londra) 380,000 kg. di spugne per un valore di 5,500,000 fr. (*Illustration française*, 22 luglio '99.)

PRODOTTI MINERALI.

Hanno importanza economica tutti i combustibili fossili, molti minerali non metallici e tutti i minerali metallici e i metalli, in quanto però per la loro ricchezza assoluta e relativa e per la loro ubicazione rispetto ai luoghi di consumo ne risulti utile lo sfruttamento. La geologia fornisce molte delle ragioni per cui alcuni minerali che abbondano in certi paesi scarseggiano in altri ovvero vi mancano del tutto.

Combustibili fossili.

Rappresentano i varî stadi di trasformazione a cui sono stati e vengono tuttavia sottoposti i vegetali quando siano a grandi masse sotterrati.

Il primo, il più recente, e, nello stesso tempo, anche il più scadente, è la torba, la quale è formata quasi unicamente da erbe palustri.

Segue la lignite, che rimonta già ad un' epoca molto più remota ed è formata da piante di cui si conservano ancora le impronte per il processo recente di fossilizzazione.

Ma il combustibile fossile per eccellenza e quello che è senza confronti il migliore e il più diffuso è il litantrace o carbon fossile.

Se la fossilizzazione è ancora più remota, si ha l'antracite, che ha già un poco della pietra.

Altre forme di fossilizzazione sono quelle che si presentano sotto le forme della nafta e dell'asfalto.

Carbon fossile. — La sua produzione va continuamente crescendo colla lavorazione sempre più intensa delle antiche miniere e, più ancora, collo sfruttamento di miniere nuove. Esistono immensi giacimenti carboniferi in Cina e in altri paesi dell'Asia che si è cominciato appena ora ad attaccare, e molti altri aspettano l'opera dei minatori negli Stati Uniti, in Australia, nella Russia.

La produzione carbonifera mondiale, cresciuta d'anno in anno, in proporzione aritmetica, è già arrivata, a non calcolare che il litantrace, a oltre 600 milioni di tonn. per anno.[1] Sono carboni a fiamma lunga e a fiamma corta, carboni grassi o da coke, carboni semi-magri e carboni magri, carboni da gas e carboni da fonderia.[2]

---

[1] Nel 1871 - 221 milioni, nel '91 - 471 milioni, nel '99 - 631 milioni. (*Moniteur des intérêts matériels*, 10 giugno 1900.)

[2] Di tutte le classificazioni che si fanno dei carboni ho voluto ricordare questa perchè è la più universalmente praticata nel linguaggio mercantile.

I due terzi del carbon fossile sono, fino ad ora, prodotti in Europa e il primo paese carbonifero del mondo si conserva l'Inghilterra colla sua produzione annua di oltre 200 milioni di tonn.[1]

Seguono poscia, in Europa, la Germania, la Francia, il Belgio, la Russia e l'Austria-Ungheria, che ne producono insieme quasi altrettanto.[2] Vengono infine Spagna, Svezia, Turchia, ec.

Fuori d'Europa emergono gli Stati Uniti, la cui produzione carbonifera, cresciuta con vertiginosa rapidità dopo il 1891, gareggia da quell'anno coll'Inghilterra e nel 1899 l'ha anzi, per la prima volta, superata.[3]

Altri paesi carboniferi sono:

in America il Canadà,[4] e, per quantità pressochè trascurabili, la Venezuela e il Brasile;

in Asia, la Cina, il Giappone, l'India,[5] e per quantità minori la Siberia;

in Oceania, l'Australia, specie la Nuova Galles del sud[6];

in Africa la colonia di Natal, il Transvaal e gli altri paesi dell'Africa australe.

Una sapiente e recente opera del prof. Lozè valuta a circa 1,600,000 km. l'estensione dei terreni carboniferi,[7] di cui non sono fin ora sfruttati che 100,000. Le risorse carbonifere del mondo risultano almeno 20 volte superiori alle risorse attuali, cosicchè si può dire ch'esse assicurano la provvista del carbone per altri due e tre mila anni. I maggiori giacimenti essendo in Cina, lo scettro industriale sarà tenuto in avvenire dalle nazioni che sapranno meglio sfruttare quel paese.

Primo paese esportatore è ancora l'Inghilterra, dopo della quale vengono, ma a grande distanza, la Germania, il Belgio, gli Stati Uniti;[8] paesi importatori sono l'Italia, la Francia, l'Olanda, la Danimarca, la Norvegia, il Portogallo, tutti gli stati della penisola balcanica, l'Argentina, il Brasile, ec.

Esistono grandi depositi di carbone ad uso delle navi scaglionati lungo le maggiori linee della navigazione marittima, a Gibilterra, a Malta, a Port Said, a Aden, a Singapore, a Hong Kong, ovvero situati

---

[1] Nel 1897 - 202 milioni di tonn.; nel 1898 - 205 milioni; nel 1899 - 221 milioni.

[2] Nel 1899 - Germania 101,600,000, Francia 32,100,000, Belgio 21,900,000, Russia 12,600,000, Austria-Ungheria 12,300,000. (*Moniteur* ec.)

[3] Nel 1871 - 41,400,000, nel '91 - 150,500,000, nel '99 - 228,000,000 tonn. (*Moniteur* ec.)

[4] Canadà 4,200,000 tonn. nel '98.

[5] Cina 3 milioni di tonnell. secondo Richthofen, Giappone 4,800,000 (nel '95), India 2,500,000 (nel '94).

[6] Australia 4,100,000 (nel 1890).

[7] Cina 600,000, Stati Uniti (meno gli Stati delle Montagne Rocciose) 518,000, Canadà 168,000, India inglese 92,000, N. Galles del sud 62,000, Russia europea 51,800, Regno Unito 30,800, Spagna 14,200, Giappone 13,000, Francia 3400, Austria-Ungheria 2600, Germania 2600, Belgio 1300, ec.

[8] Esportazione:

dall'Inghilterra	nel '97 - 37,100,000 tonn.,		nel '98 - 36,600,000
dalla Germania	»	12,400,000	»	» 14,000,000
dal Belgio	»	4,400,000	»	» 4,600,000

(*Moniteur* ec., 3 maggio 1900.)

nei principali porti mercantili, da Londra, a New York, a Yokohama, a Shangai, a Bombay, a Marsiglia, ad Anversa, ad Amburgo, ec.

Un fenomeno degno di nota, perchè gravido di notevoli conseguenze economiche, è il rialzo nel prezzo dei carboni al quale da parecchio tempo assistiamo,[1] fenomeno divenuto più saliente nel secondo semestre del 1899 a cagione dell'aumento generale verificatosi nell'industria siderurgica e nella navigazione che fanno del carbon fossile un uso sempre più largo.[2]

La LIGNITE è scavata principalmente in Germania e nell'Austria-Ungheria, le quali possono dirsi a suo riguardo i primi paesi del mondo.[3] Esse si compensano a vicenda, nelle provincie di confine, la deficienza dell'una colla eccedenza dell'altra.

Seguono altri paesi, fra cui l'Italia, di cui la lignite è, colla torba, l'unico combustibile fossile.

L'ANTRACITE, che nel linguaggio comune si confonde talvolta col carbon fossile, viene prodotta principalmente agli Stati Uniti.[4]

Benchè diffusa quasi dovunque ha importanza molto minore la TORBA, nella produzione della quale emergono, fuori d'Europa gli Stati Uniti e in Europa la Germania, la Francia, l'Irlanda, l'Olanda e l'Italia.[5]

Petrolio. — Questo prezioso combustibile liquido, di cui è diventato generale il consumo nella illuminazione e del quale (se non di esso, dei suoi residui) va estendendosi l'uso nel riscaldamento, viene ottenuto in parecchie parti del vecchio e del nuovo mondo, e la sua produzione, che va ogni anno gradatamente crescendo, si valuta sia giunta ora a 150 milioni di ql. all'anno.[6]

Ne sono centri principali gli Stati Uniti e il Caucaso, i quali ne forniscono da soli i $^{19}/_{20}$. Quest'ultimo paese, dopo di essere stato al primo per tanto tempo inferiore, è riuscito ultimamente ad eguagliarlo.[7]

---

[1] Dal prezzo di 9 fr. la tonn. quale esso ebbe in media per lungo tempo nell'Europa continentale, il carbone è salito nel 1899 a oltre 15.

[2] Dal 1869 al 1899 la sola produzione della ghisa essendo complessivamente aumentata di oltre 40 milioni di tonn., ne è venuto un maggior consumo annuo di 50 milioni di tonnell. di carbone. La trasformazione di questa ghisa in rotaie, barre, fili, lastre, ec. e di queste in ponti, macchine, ec., richiede un altro consumo di 100 milioni di tonn. di combustibile. La navigazione marittima si può dire ne assorba oramai 60 milioni, mentre nel '69 non ne consumava che 30, le ferrovie ne rappresentano ora un consumo annuo di oltre 150 milioni. (*Moniteur* ec., 13 maggio 1900.)

[3] Germania 36,800,000 tonn. (nel '96) importazione oltre 6 milioni; Austria-Ungheria 9,900,000 tonn. (nell '83) esportazione 6,700,000 (nel '92). (DE SCHERZER, op. cit., pag. 488 ed altri.)

[4] 47,600,000 tonn. (nel '97). (*Moniteur* ec., Bruxelles, 25 settembre 1899.)

[5] Germania 5 milioni di tonn., Francia 5. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 493.)

[6] Stati Uniti 70,900,000 (nel '97), Caucaso 69,200,000 (nel '97), Galizia 3,300,000 (nel '97), Canadà 1,500,000, Indo-Cina 1,500,000, Indie olandesi 1,100,000 (nel '98), Rumania 2,400,000 (nel '98), altri paesi 1 milione.

[7]

Nel 1889	- Stati Uniti	216,700,000 pud,	Caucaso	182,000,000 pud
» 1890	»	359,100,000 »	»	226,000,000 »
» 1892	»	395,700,000 »	»	286,000,000 »
» 1894	»	382,100,000 »	»	297,500,000 »
» 1896	»	441,800,000 »	»	386,300,000 »
» 1897	»	432,600,000 »	»	422,400,000 »

(Dal *Messager des finances* nel *Bollettino di notizie commerciali*, n. 13, marzo 1899.)

Il pud è uguale a kg. 16,38.

Altri paesi produttori sono: in Europa: la Galizia e la Rumania, poi, in piccola misura, la Germania e l'Italia; in Asia: l'Indo-Cina; in Oceania: le Indie Neerlandesi; in America: il Canadà, poi, in misura minore, il Messico, la Venezuela e l'Argentina.

Principali paesi consumatori di petrolio, a non contare i paesi produttori che ne consumano anch'essi moltissimo, sono: la Germania, l'Inghilterra, la Francia, l'Austria-Ungheria, il Belgio in Europa; l'India e il Giappone nell'Asia; e infine le colonie inglesi dell'Australasia.

I maggiori porti esportatori sono: New York e Batum; i maggiori importatori: Amburgo, Anversa, Londra, Havre, Bordeaux, Lisbona, Marsiglia, Genova, Venezia, Trieste, Port Said, Bombay, Calcutta, Shanghai, Yokohama, Sydney, in ognuno dei quali sono sorti a tal uopo grandi cisternoni. Il trasporto del petrolio è fatto ora in massima parte, per mare e per fiumi, con vapori-cisterne, e, sulle ferrovie, con vagoni-serbatoi.

Il GAS NATURALE, conosciuto e usufruito da secoli in Cina, non si usa ora su larga scala che agli Stati Uniti a scopo d'illuminazione e di riscaldamento.

Minerali non metallici.

Materiali da costruzione. — Figurano tra i prodotti più largamente diffusi in natura.

Dei MARMI, i quali abbondano, si può dire, dovunque, il più celebre e il più largamente adoperato è quello statuario di Carrara; ma hanno importanza notevole anche gli altri marmi meno fini di Carrara e dei paesi circostanti (bardigli), i marmi finissimi dell'isola di Paros e del Pentelico in Grecia, quelli che si scavano nelle isolette del Mar di Marmara, i marmi colorati dei Pirenei in Francia, dell'Algeria e dell'Egitto in Africa, e va discorrendo.

Emergono fra i GRANITI quelli di Svezia, di Finlandia, d'Inghilterra e d'Italia.

Di ARENARIA sfruttabile e sfruttata dall'edilizia è massima produttrice l'Inghilterra; di BASALTO e DIORITE lo sono l'Inghilterra ed il Belgio, di *porfido* e *basalti* colorati l'alto Egitto.

Le cave più ricche e più numerose di ARDESIA si lavorano in Inghilterra, in Francia, agli Stati Uniti;[1] poi in Belgio, in Germania, in Austria-Ungheria, al Canadà, nell'India, in Italia. Si va sempre più estendendo, nei lavori grandiosi dei porti e simili, l'uso della LAVA ad esempio della Sicilia. Altro minerale eminentemente italiano, molto impiegato nell'edilizia, è la POZZOLANA.

PIETRE DA CALCE E DA CEMENTO abbondano in Inghilterra, in Germania, in Francia, in Austria-Ungheria.

L'ASFALTO, il quale se non servisse a scopi edilizi (lastricazione delle vie), dovrebbe essere trattato in appendice del petrolio non essendo in

[1] Nel 1898 - Inghilterra per 44 milioni di fr., Francia per 20, Stati Uniti per 18. (*Illustration française*, 16 luglio 1899.)

sostanza che nafta ridotta solida e resinosa dall' azione dell'aria, proviene per circa la metà dalle Antille (Trinidad) e da altri paesi americani e per l'altra metà dalla Siria (Mar Morto), dalla Svizzera, dall'Italia, dalla Germania, dall'Austria-Ungheria.[1] Il paese che ne importa di più è la Francia.

Materiale da costruzione diffusissimo è l'ARGILLA, che serve a fare laterizî e si trova in gran copia in tutte le valli fluviali. Ma di valore assai più grande sono le argille figuline da maiolica, che si trovano in tutta Europa, le terre da ceramica e infine il *caolino*, che si scava in Giappone, in Cina, in Germania, in Inghilterra, in Francia, e serve da materia prima all' industria della porcellana.

Oltre alla vilissima SABBIA comune che si adopera parimenti nelle costruzioni edilizie, meritano speciale ricordo quelle sabbie più o meno fine che servono di materia prima alla multiforme industria vetraria. Eccellenti quelle del Belgio, della Francia, della Boemia.

Pietre preziose e ornamentali. — Formavano un tempo un monopolio naturale nell' India orientale. Ora invece si raccolgono in molti altri luoghi.

Le pietre preziose più importanti sono i DIAMANTI, la cui produzione oscilla annualmente intorno ai 100 milioni di fr. ed ha il suo centro principale nell'Africa australe. Seguono, ma a grandissima distanza, l'India, il Brasile e Borneo.[2] Il commercio dei diamanti greggi è ora monopolizzato dalla « De Beers Consolidated Mines », un grande sindacato inglese che ha un capitale di circa 1,500 milioni di franchi. Londra ne è il maggiore mercato mondiale.

Delle altre pietre preziose, come *smeraldi, topazî, rubini, zaffiri*, le quali però sono ai diamanti inferiori per quantità di produzione, il centro principale è tutt' ora, come lo era in passato, l' isola di Ceylan. Anche la Colombia fornisce smeraldi. Smeraldi e topazî si raccolgono inoltre in Russia, sulle pendici dei monti Urali, insieme a quella pietra curiosa, specialissima, detta *alessandrite*, la quale vista di giorno ha il colore dello smeraldo, e di notte, alla luce artificiale, quello del rubino. Così, nella produzione speciale dei rubini è la Birmania, che occupa il primo posto nel mondo. In Persia si raccolgono le *turchesi*, nell'Afganistan i *rubini bălasci*. Altre pietre preziose, quali i *granati*, si raccolgono in Boemia; altri ancora, come i *crisoliti*, in Groenlandia.

Fra le pietre ornamentali tengono il primo posto la *malachite* della Russia europea e della Siberia, il *lapislazzuli* dell'Afganistan e di altre provenienze, la *giada* della Birmania e del Turkestan cinese, l'*agata* proveniente dall'Uruguay.

---

[1] Produzione annua circa 2 milioni di ql. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 592.)

[2] Nel 1897 - 3 milioni di carati nell'Africa australe per 100 milioni di fr., e per 1 milione di fr. ciascuno in India e in Brasile; nel '96 - 1400 carati a Borneo (*Bollettino leg. e stat. dogan.*, luglio-settembre 1898.)

Si calcola che dalle origini fino al 1899 l'India abbia dato 10 milioni di carati di diamanti per un valore di 425 milioni di fr., il Brasile dal 1727 al 1899 - 12 milioni di carati per un valore di 500 milioni di fr., l'Africa australe, dal 1870 al 1899 - 62 milioni di carati per un valore di 1960 milioni di franchi.

L'AMBRA, questa bellissima resina fossile che ha sempre servito da ornamento e che serve ora anche allo stesso scopo ma più che altro ad un' infinità di usi industriali, viene raccolta quasi esclusivamente sulle rive del Baltico, specialmente in Germania. Se ne scava un po' anche nelle miniere della Birmania.

Sali. — Il primo di tutti è il cloruro di sodio o SALE DA CUCINA, il quale, essendo un elemento indispensabile di esistenza, costituisce uno dei più antichi, dei più generali, dei più importanti articoli di commercio, cosicchè per molti paesi che, essendone affatto privi, devono ritirarlo completamente dall'estero, esso ha fatto, e fa ancora in taluno di essi (Abissinia), l'ufficio di moneta. Nei paesi civili esso forma quasi dovunque un monopolio governativo.

Il sale viene estratto, tanto per evaporazione naturale dal mare, nelle saline disseminate lungo la riva di questo specialmente in Cina, nel Giappone, nell' India, nelle Antille, nella Russia meridionale, in Francia, in Italia, in Spagna, in Portogallo, in Austria-Ungheria; quanto per evaporazione artificiale dall'acqua delle sorgenti saline e dei laghi salati dell' Inghilterra, della Germania, dell'Austria-Ungheria, dell'Italia, della Russia; quanto ancora, allo stato di salgemma, dalle miniere dell' Inghilterra, della Germania, dell' Austria-Ungheria, dell' Italia, della Russia, della Spagna, della Svizzera.

In Europa, dove la produzione totale del sale da cucina oscilla intorno a 70 milioni di ql.[1] e il consumo a 60, ne sono paesi esportatori l' Inghilterra, la Spagna, l' Italia, la Germania, il Portogallo, la Francia e la Rumania.[2] Maggiori paesi importatori sono: gli Stati Uniti, la Russia e la Norvegia.

Insieme al salgemma più o meno puro si estraggono dalle viscere della terra molti SALI IMPURI, diversi dal cloruro di sodio, quali il cloruro potassico, il solfato di potassa, il cloruro di magnesio, il solfato di magnesia, mescolati fra di loro in quei prodotti naturali detti kainite, carnallite, silvinite, kieiserite e simili che hanno fatto la gloria e la fortuna di alcuni paesi della Germania (Sassonia prussiana). La loro produzione annua oscilla intorno a 16 milioni di ql.[3] e serve tanto alle industrie chimiche quanto alla concimazione dei fondi.

A quest'ultimo ufficio vengono quasi unicamente destinati quei nitrati di potassio e di sodio che sono conosciuti in commercio col nome di SALNITRO e di cui si sono scoperti e si vanno da qualche tempo intensamente sfruttando molti e ricchi giacimenti in quella provincia di Tarapaca dell'America meridionale sul Pacifico, la quale, dopo di avere successivamente appartenuto al Perù ed alla Bolivia, forma ora la fortuna del Cile. La sua produzione, la quale è andata negli ultimi anni

---

[1] Inghilterra 26 milioni di ql., Germania 11,300,000, Russia 8,400,000, Francia 7,500,000, Spagna 5 milioni, Austria-Ungheria 4,500,000, Italia 3,900,000, Portogallo 2,500,000, Rumania 850,000. (DE SCHERZER, op. cit., pagg. 572-75 ed altri.)

[2] Inghilterra 6,600,000, Spagna 2,200,000, Portogallo 1,100,000, Francia 1,300,000, Austria-Ungheria 800,000, Italia 180,000, Rumania 160,000. (DE SCHERZER, op. cit.)

[3] DE SCHERZER, op. cit., pagg. 575-76.

gradatamente crescendo, è giunta già a 13 milioni di ql.[1] e si dirige quasi interamente ai paesi d'Europa e cioè primo di tutti alla Germania, poi alla Francia, al Belgio, all'Inghilterra, all'Olanda, all'Italia e alla Svizzera.[2] Nell'India parimente si raccoglie una certa quantità di salnitro, che si esporta quasi tutto a scopo d'ingrasso nella Cina. Serve invece a scopo industriale (polvere pirica) quello più fino che si raccoglie in Ispagna (Mancia) e in Egitto (Oasi).

Acque minerali e termali - Bagni marini. — Non v'è, si può dire, paese il quale non possieda qualche SORGENTE MINERALE O TERMALE di cui la terapeutica anche più elementare non abbia imparato a servirsi. Hanno raggiunto naturalmente una maggiore importanza quelle acque dei paesi civili che si utilizzano da tempo più lungo e su scala più larga e che si sono sapute circondare del « comfort » migliore e far meglio conoscere con una maggiore « réclame ». Così hanno raggiunto una grande rinomanza, a titolo di esempio, le acque di Carlsbad in Boemia, di Levico nel Trentino, di Wiesbaden in Germania, di Vichy in Francia, di Montecatini in Italia.

E altrettanto dicasi dei BAGNI MARINI, i quali hanno importanza economica negli stabilimenti che sono sorti a gara nelle città a mare della zona temperata. Frequentatissimi, ad esempio, sono i bagni di Ostenda nel Belgio.

E in questa stessa categoria vanno collocate le STAZIONI CLIMATICHE, estive e invernali, le prime situate nei luoghi di montagna (ad esempio in Isvizzera), le seconde scaglionate sulle riviere più calde e più riparate (ad esempio la Liguria e il contado di Nizza). Da qualche anno, in seguito ai facilitati mezzi di comunicazione e a una confidenza sempre maggiore coi paesi più lontani e meno conosciuti, si va producendo un lento ma continuo spostamento delle stazioni climatiche e cioè di quelle estive verso paesi sempre più nordici (Scandinavia) e delle invernali verso paesi sempre più meridionali (Egitto).

Minerali diversi. — Lo ZOLFO metalloide, quale cioè si scava allo stato nativo nelle viscere della terra, costituisce ancora un monopolio naturale dell'Italia. Infatti, dei 4,200,000 ql. a cui ascende la sua produzione nel mondo, ben 3,900,000 sono forniti dal nostro paese. Il resto è ottenuto in Spagna, in Grecia, in Austria-Ungheria, ec.

Principali paesi importatori sono gli Stati Uniti, la Francia e l'Inghilterra.

L'ACIDO BORICO ed i *borati*, che erano un monopolio esclusivo del Tibet, e lo furono, fino quasi ai nostri giorni, dell'Italia, si sono cominciati ad ottenere, da qualche anno, anche nell'Argentina.

---

[1] Nel 1898-99 - 12,600,000 ql. *Journal des Engrais.* (*Sole*, 26 luglio 1899.)

[2] Introduzione in Europa nel 1888-89 - 649,000 tonn. inglesi (da 1016 kg.), nell' '89-90 - 801,000, nel '90-91 - 848,000, nel '91-92 - 756,000, nel '92-93 - 735,000, nel '93-94 - 865,000, nel '94-95 - 912,000, nel '95-96 - 972,000, nel '96-97 - 965,000, nel '97-98 - 1,055,000, nel '98-99 - 1,122,000. (Da un quadro pubblicato alla Esposizione agraria provinciale di Mirano (Venezia) settembre-ottobre 1899.)

Consumo in Europa nel 1898 - Germania 405,000 tonn., Francia 248,000, Belgio 153,000, Regno Unito 132,000, Olanda 80,000, Italia 21,000, Austria-Ungheria 12,000. (*Revue agronomique de Grandeau* nel giornale il *Temps* di Parigi.)

Principali centri di produzione dell'ALLUMITE sono la Grecia, l'Italia, l'Ungheria.

Quel silicato di magnesia che è conosciuto col nome di SCHIUMA DI MARE proviene principalmente dalle cave di Eskiscer nell'Anatolia ed è diretto per la massima parte a Vienna e a Parigi.[1]

Lo SMERIGLIO è prodotto quasi totalmente nell'isola di Nasso (una delle Cicladi) e nell'Anatolia.[2]

La GRAFITE, che un tempo era prodotta quasi esclusivamente in Inghilterra e in Germania, lo è ora assai più in Siberia e a Ceylan, poi in Austria e finalmente agli Stati Uniti e nel Canadà. Il suo mercato principale è Londra.

In molti luoghi d'Europa, compresa l'Italia e il Marocco, si ottiene la STEATITE o pietra saponaria; in molti altri, specie l'Italia e l'Egitto, l'ALABASTRO.

In Boemia si raccoglie il TRIPOLO, mentre il Cile è il primo paese del mondo nella produzione dell'IODIO.

Le PIRITI DI FERRO, le quali servono alla fabbricazione dell'acido solforico e del vetriolo, si scavano in Germania, in Francia e altrove.

I FOSFATI MINERALI, che hanno acquistato da poco tempo una importanza economica dapprima neppure sospettata e la cui produzione è salita annualmente a 2,500,000 tonn., vengono forniti per oltre la metà dagli Stati Uniti, poi dalla Francia, dall'Algeria, dalla Tunisia, dal Belgio e dalla Spagna.[3] Vengono compresi in essi d'ordinario anche le *scorie fosfatate* che si ottengono dalla defosforazione dell'acciaio, col metodo Thomas-Gilchrist, in Francia e nel Belgio.

Quantunque sia chimicamente un metallo, l'ARSENICO viene posto anch'esso fra i minerali non metallici, a cagione dell'aspetto sotto cui si presenta d'ordinario in commercio (acido arsenioso e arsenico solforato). Il primo centro di produzione dei minerali d'arsenico è l'Inghilterra, dopo della quale viene, ma a grande distanza, la Germania.[4]

L'AMIANTO, di cui vanno moltiplicandosi gli usi industriali, viene principalmente scavato al Canadà e in Italia.

Specialità dei paesi vulcanici è la PIETRA POMICE (isola Lipari).

Le PIETRE LITOGRAFICHE migliori vengono dalla Germania e dalla Nuova Caledonia.

Molto estesa in Europa è la produzione delle PIETRE DA MACINA (Francia), delle PIETRE MOLARI, delle PIETRE DA COTI, delle TERRE COLORANTI (Italia).

---

[1] Produzione annua da 3 a 4 mila ql. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 599.)

[2] Produzione annua 50,000 ql., metà per parte. (DE SCHERZER. op. cit., pag. 599.)

[3] Produzione prevista per il 1899 - Stati Uniti 1,500,000 tonn., Francia 350,000, Algeria 300,000, Tunisia 120,000, Belgio 100,000. (*Sole*, 20 settembre 1899.) — Si calcola che l'Europa ne abbia consumato nel 1898 - 1,630,000 tonn. di cui 800,000 di produzione europea e il resto di produzione algerina e tunisina.

[4] Nel 1892 - Inghilterra 58,000 ql., Germania 3000. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 569.)

Minerali metallici e Metalli.

Alcuni hanno dato all'epoca nostra il titolo di *secolo dei metalli* giacchè mai come in essa i metalli si sono mostrati più essenziali e vigorosi fattori di progresso, e mai non si sono così avidamente cercati e tanto sapientemente adoperati. Laddove ne scarseggia il consumo si indeboliscono altresì le correnti e le vibrazioni della civiltà.

Poichè non mi sarà dato sempre di riportare i dati relativi ai minerali ed ai metalli così come vengono trovati in natura, darò allora quelli che riguardano i prodotti primi della loro lavorazione, dati i quali vengono d'ordinario preferiti agli altri perchè forniscono un criterio più uniforme e più preciso.

Ferro. — È il metallo che ha la maggiore importanza economica, e i minerali che lo forniscono sono variamente distribuiti fra i varî paesi del mondo. Un tempo, il paese che ne produceva di più era l'Inghilterra, ma già essa venne superata dagli Stati Uniti e sta per esserlo anche dalla Germania (compreso il Lussemburgo).[1] A questi tre paesi, che rappresentano da soli i $^9/_{10}$ della produzione mondiale, fanno seguito la Spagna, la Francia, la Russia, l'Austria-Ungheria, la Svezia, la Grecia, l'Algeria, il Belgio, l'Italia, Cuba, il Canadà.[2]

Principali paesi esportatori di minerali ferrici sono la Spagna, la Germania, l'Algeria, l'Italia.

Rame. — I più ricchi giacimenti di minerali cuprici si trovano agli Stati Uniti, i quali forniscono da soli oltre la metà del prodotto complessivo. Altre regioni rameiche sono: in Europa la penisola iberica, la Germania, la Russia, la Norvegia, l'Italia e l'Inghilterra; in Asia il Giappone e l'Anatolia; in Oceania l'Australia; in Africa la Colonia del Capo; in America il Cile, il Canadà, il Perù e il Messico.[3]

Grande paese importatore è l'Inghilterra.

Ripetendo un esperimento tentato, benchè con risultati rovinosi, nel 1887-89, si è costituito nel 1899, allo scopo di monopolizzare il commercio mondiale del rame, un formidabile « trust » anglo-americano detto l' « Amalgamated Copper Co. » o anche semplicemente « Copper combine », che ha un capitale di 75 milioni di dollari. Il prezzo del rame si mantiene sempre rimuneratore (nonostante la sua aumentata produzione)[4] a cagione della crescente diffusione delle applicazioni elettriche, le quali assorbono il 50 0/0 del metallo rosso.

---

[1] Nel 1898 - Stati Uniti 23 milioni di tonn., Inghilterra 14, Germania (col Lussemburgo) 14,200,000 (nel '96), totale 51,200,000. (*Moniteur* ec., Bruxelles, 9 marzo 1899.)

[2] Nel 1898 - Spagna 7,126,000, Francia 4,582,000, Russia 4,107,000, Austria-Ungheria 3,335,000, Svezia 2,303,000, Grecia 501,000, Algeria 441,000, Belgio 241,000, Italia 201,000, Cuba 164,000, Canadà 52,000.

[3] Nel 1899 - Stati Uniti tonn. 265,000, Spagna e Portogallo 53,700, Giappone 27,600, Cile 25,000, Germania 23,500, Australia 20,800, Messico 19,300, Canadà 6700, Colonia del Capo 6500, Russia 6000, Perù 5200, Norvegia 3600, Italia 3000, Terra Nuova 2700, Bolivia 2500, Australia 1500. (*Engineering and Mining Journal* in *Bollettino di legislazione e stat. doganale*, gennaio-marzo 1900.)

[4] La produzione del rame è andata sempre crescendo. Riducendo a metallo i minerali si hanno le seguenti cifre: nel 1850, 73,000 tonn., nel 1870, 100,000, nel 1885, 200,000, nel 1899, 470,000. (*Moniteur* ec., 22 luglio 1900.)

Zinco. — Anche la produzione dei minerali di zinco (calamina), la quale cominciò ad assumere importanza soltanto nel secolo attuale, è in continuo aumento[1] ed è dovuta per quasi $^1/_4$ alla Germania e per il resto agli Stati Uniti, all'Italia, al Belgio, alla Spagna, alla Grecia, alla Svezia, all'Inghilterra, all'Austria-Ungheria.[2]

Maggiori paesi esportatori sono l'Italia, la Spagna e la Grecia; principale importatore il Belgio.

Nel 1899 si è tentato di organizzare un « trust » fra i paesi produttori di zinco in Europa.

Piombo. — Anche i minerali di piombo sono largamente diffusi nel mondo, ma i giacimenti più ricchi si trovano agli Stati Uniti, in Spagna e in Germania, che forniscono i $^3/_4$ del prodotto totale. Seguono il Messico, l'Inghilterra, l'Australia, l'Italia, la Grecia.[3]

La produzione del piombo è in leggero ma costante progresso.[4]

Stagno. — La produzione dei minerali[5] di questo bel metallo bianco, cresciuta notevolmente nella seconda metà del secolo attuale per la grande richiesta dovuta alla fiorente industria della latta, si mantiene da un decennio pressochè stazionaria.[6] Il suo centro, che era un tempo l'Inghilterra, si è molto spostato ed ora è costituito da quella regione, non molto estesa, la quale va dalla Birmania e dal Siam fino all'isola di Tasmania e comprende la penisola di Malacca, le isolette di Banca e di Billiton e l'Australasia, le quali forniscono i $^6/_7$ del raccolto totale.[7] E questo senza contare la produzione della Cina, la quale deve essere ingente ma è sfuggita sinora a qualsiasi valutazione. In quelle regioni quasi tutte le miniere sono in mano di cinesi o da essi lavorate. Seguono l'Inghilterra e la Bolivia.

I principali paesi importatori sono gli Stati Uniti, l'Inghilterra, la Germania e la Francia.[8]

---

[1] Nel 1860 in Europa 98,000 tonn. di metallo, nel '70 - 135,000, nell' '89 - 210,000 (De Scherzer, op. cit., pag. 538), nel 1899 - 360,000.

Nel mondo, nel 1894 - 381,000 tonn., nel '95 - 417,000, nel '96 - 424,000, nel '97 - 443,000, nel '98 - 468,000 (dalla *Rivista della Società dei metalli di Francoforte sul Meno* in *Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles 13 agosto 1899), nel '99 - 497,200. (*Bollettino di leg. e stat. doganale*, genn.-marzo 1900.)

[2] Nel 1899 - Vestfalia, Belgio, Olanda 190,000 tonn., Stati Uniti 121,000, Slesia 100,000, Francia e Spagna 33,000, Regno Unito 31,700, Austria 7200, Polonia 6200. (Cifre di Merton e C.° di Londra in *Bollettino di legisl. e stat. doganale*, genn.-marzo 1900.) In queste cifre, le quali non danno che la produzione effettiva dello zinco dai minerali che lo contengono, non figura la produzione dell'Italia, della Grecia, della Svezia, che esportano completamente i loro minerali di zinco.

[3] Nel 1898 - 777,000 tonn. di metallo, di cui agli Stati Uniti 197,000, in Spagna 179,000, in Germania 132,000, al Messico 71,000, in Inghilterra 49,000, in Australia 48,000, in Italia 22,500, in Grecia 19,600, al Canadà 16,000, nel Belgio 14,700, in Austria-Ungheria 12,000, in Francia 10,000. (Dalla Raccolta che pubblica annualmente la *Società dei metalli di Francoforte sul Meno* in *Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 13 agosto 1899.)

[4] Nel 1894 - 622,000 tonn., nel '95 - 638,000, nel '96 - 672,000, nel '97 - 696,000, nel '98 - 777,000. (Idem.)

[5] In gran parte cassiterite.

[6] Nel 1890 - 55,100 tonn., nel '91 - 69,900, nel '92 - 73,300, nel '93 - 78,700, nel '94 - 85,700, nel '95 - 87,200, nel '96 - 87,400, nel '97 - 77,700, nel '98 - 77,300. (*Moniteur* ec., Bruxelles, 28 settembre 1899.)

[7] Nel 1898 - Malacca 47,400 tonn., Indie olandesi 14,300, Australasia 5500, totale 67,200 (*Moniteur* ec.), Inghilterra 5500, Bolivia 3000.

[8] Nel 1898 - Stati Uniti 25,000 tonn., Inghilterra 13,000, Germania 14,500, Francia 8500. (*Handels Museum* dell'ottobre 1899.)

Nichel. — Sospinta e favorita dalla richiesta sempre maggiore che se ne fa per la coniazione di certe monete divisionarie, per la nichelazione del ferro, per la preparazione del così detto argento Christophle, e infine nell'industria dell'acciaio, al quale il nichel contribuisce a dare più resistenza, la estrazione dei minerali che lo contengono è andata sempre crescendo.[1] Attualmente, essa è fornita per oltre la metà dalla Germania, poi dagli Stati Uniti, dalla Nuova Caledonia e dalla Svezia e Norvegia.[2]

Mercurio. — La produzione dei minerali di mercurio (per lo più cinabro), un tempo esclusiva alla Spagna e all'Austria, dove si lavorano ancora le antiche e celebri miniere di Almaden (la più ricca di tutte) e di Idria, si è andata estendendo agli Stati Uniti, dove emergono, fra altre, le miniere di Nuova Almaden e Nuova Idria. Complessivamente Spagna e Stati Uniti forniscono ora i $^2/_3$ del raccolto totale.[3] Seguono la Russia, l'Austria-Ungheria e l'Italia.[4]

Ultimamente (nel 1899) si sono scoperte nuove miniere di mercurio nella Cina.[5]

Manganese. — La produzione più copiosa di minerali di *manganese* (specie della pirolusite o superossido di manganese) si ha in Grecia e nel Caucaso, che rappresentano da soli i due terzi del prodotto complessivo. Seguono: in Europa la Spagna, la Germania, la Francia, ed il Belgio; in Asia il Giappone e l'India; in America il Brasile, gli Stati Uniti ed il Cile.[6]

Antimonio. — I suoi minerali vengono ora forniti in maggior quantità che altrove dal Giappone, poi da Borneo, dalla Germania, dall'Algeria, e infine dall'Ungheria, che ne era un tempo l'unica produttrice.

Bismuto. — I minerali di questo metallo, il cui consumo annuo non arriva a 1000 quintali, sono forniti per quasi la metà dai monti Metalliferi della Sassonia e della Boemia e il resto dalla Bolivia. Recentemente ne furono scoperti alcuni giacimenti, che promettono di essere copiosi, in varî luoghi dell'America, dell'Oceania e della Francia.[7]

---

[1] Nel decennio 1870-80 - 1000 tonn. di metallo; nel '94 - 4800, nel '95 - 4400, nel '96 - 4400, nel '97 - 4800, nel '98 - 12,800. (*Rivista della Società dei metalli di Francoforte sul Meno* nel *Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 13 luglio 1899.)

[2] Nel 1898 - Germania 6800, Stati Uniti e Canadà 2800, Nuova Caledonia 2500, Svezia e Norvegia 640. (Idem, 21 settembre 1899.)

[3] Produzione totale nel 1894 - 3,638,000 tonn., nel '95 - 3,900,000, nel '96 - 3,800,000, nel '97 - 3,975,000, nel '98 - 4,100,000 (*Rivista della Società dei metalli di Francoforte sul Meno* nel *Moniteur* ec., Bruxelles 13 luglio 1899.)

[4] Nel 1898 - Spagna 1,680,000, Stati Uniti 1,070,000, Russia 600,000, Austria-Ungheria 500,000, Italia 200,000. (Idem.)

[5] Per lavorarle si è costituita la « Anglo-French Quick Silver Co. » la quale ha ottenuto dal governo cinese la concessione di Kuei-Ciao. (*Sole*, 15 luglio 1899.)

[6] Grecia (1895) - 404,800 tonn.; Caucaso (1897) - 231,900 tonn. da 1015 kg.; Spagna (1897) - 90,000 tonn.; Germania (1896) - 87,300; Francia (1896) - 30,800; Belgio (1896) - 23,300; Giappone (1895) - 16,100; India (1895) - 15.800; Brasile (1897) - 12,100; Stati Uniti (1897) - 11,100; Cile (1895) - 10,700; Austria (1895) - 4300; Italia (1896) - 1900; Portogallo (1896) - 1500; Inghilterra (1897) - 600; Queensland (1896) - 300; Australia del sud (1895) - 50 (dal *Bulletin commercial* di Bruxelles nel *Bollettino di notizie commerciali*, n. 11, marzo 1899), Sumatra (nel 1896) - 3000. (*Bollettino legisl. e stat. doganale*, luglio-settembre 1899.)

[7] De Scherzer, op. cit., pag. 568.

Alluminio. — Questo singolare metallo, la cui estrazione dai minerali che lo contengono era un tempo così difficile che se ne valutava il prezzo, nel 1855, a 1250 fr. al kg., è andato di mano in mano, col continuo suo deprezzamento,[1] diventando d'uso comune e sembra destinato sempre più a uno splendido avvenire.

Attualmente la sua produzione supera i 40,000 ql., di cui $^2/_3$ sono forniti dagli Stati Uniti e il resto dalla Germania, dalla Svizzera, dalla Francia e dall'Inghilterra.[2]

Oro. — Dei tre metalli che sono ordinariamente conosciuti coll'aggiunta di NOBILI o PREZIOSI, l'argento, il platino e l'oro, è a quest'ultimo soltanto oramai che si compete più propriamente un titolo siffatto, egli solo avendo mantenuto inalterato il suo prezzo elevatissimo, mentre negli altri due, e specialmente nell'argento, si è prodotto, nell'ultimo quarto di secolo, un tale deprezzamento da fargli abbandonare in molti luoghi quell'ufficio di moneta che esso aveva prevalentemente e qualche volta esclusivamente esercitato.

La produzione dell'oro ha avuto tre grandi periodi successivi di splendore nel secolo attuale: nel 1848 in seguito alla scoperta dei « placers » della California, nel 1851 e negli anni successivi colla lavorazione delle ricche miniere dell'Australasia, e infine dal 1890 collo sfruttamento dei giacimenti ricchissimi dell'Africa australe. E ognuno di questi periodi avendo segnato un crescendo nella produzione complessiva, questa si è, dal 1847, in un solo trentennio, settuplicata.[3] Ora è giunta a oltre 400,000 kg., di cui $^3/_4$ sono dati dall'Africa australe, che è divenuta il primo paese aurifero del mondo,[4] dall'Australasia, dagli Stati Uniti e dalla Russia;[5] il resto: in America dal Canadà (Klondyke), dal Messico, dalla Colombia e dalle Guiane; in Europa dall'Ungheria e dalla Germania; in Asia dall'India e dalla Cina.[6]

[1] Nel 1857 L. 300 al kg., nell'86 - 125, nel gennaio '90 - 60, nel settembre '90 - 19, nel '95 - 4, nel '99 - 2,70. (*Illustration française*, 20 gennaio 1900.)

[2] Nel 1898 - 40,000 ql., di cui 23,600 agli Stati Uniti, 10,000 in Germania, 3000 in Svizzera, 2000 in Francia, 1000 in Inghilterra. (*Illustration* ec.)

[3] Nel 1841-50 media produzione annua 55,000 kg., nel '51-55 - 198,000, nel '55-66 - 206,000, nel 1883-85 - 155,000, nel '92 - 197,000, nel '93 - 234,000, nel '94 - 273,000. (NEUMANN SPALLART, *Übersichten den Weltwirtschaft* in DE SCHERZER, op. cit., pagg. 552-565.)

[4] Nel 1899 essa è discesa al secondo posto e vi rimarrà probabilmente per tutto il 1900 a cagione della guerra che vi si è combattuta e vi si combatte tutt'ora fra inglesi e boeri (luglio 1900.)

[5-6] Produzione dell'oro nel mondo secondo i calcoli dell'*Engineering and Mining Journal*, riportata dal *Moniteur* ec., Bruxelles, 24 settembre 1899 e 24 giugno 1900.

STATI.	1897.			1898.			1899.		
	Once	Kilogr.	Valore Dollari.	Once	Kilogr.	Valore Dollari	Once	Kilogr.	Valore Dollari
America.									
Stati Uniti....	2,864,576	89,092-4	59,210,786	3,148,642	98,932-9	65,082,430	3,391,190	105,471-0	70,096,000
Canadà.....	291,583	9,068-6	6,027,016	662,696	20,613-9	13,700,000	1,018,370	31,674-0	21,049,730
Terranuova...	3,000	93-3	62,010	3,000	e 93-3	62,010	3,000	93-0	62,000
Messico.....	344,518	10,715-0	7,121,189	398,487	12,393-5	8,236,720	448,830	13,960-0	9,277,350
America Centr.	25,399	e 789-9	525,000	25,399	e 789-9	525,900	23,470	730-0	485,160
Argentina.....	15,235	e 473-8	314,907	15,235	e 473-8	314,907	6,660	207-0	137,700
DA RIPORTARE.	3,544,311	109,233-0	73,260,908	4,253,459	133,296-4	87,922,067	4,891,520	152,135-0	101,107,940

e) Valutazione.

Argento. — Un aumento press'a poco eguale si è verificato, nella seconda metà del secolo attuale, nella produzione del metallo bianco, la quale si è, dal 1860, più che sestuplicata.[1] E poichè ora è 13 volte in quantità quella dell'oro, avviene che sia corrispondente a poco più di $^1/_3$ del valore di quello a cagione del continuo ininterrotto deprezzamento a cui l'argento è stato da quell'anno soggetto.[2]

Segue Stati.

STATI.	1897.			1898.			1899.		
	Once	Kilogr.	Valore Dollari.	Once	Kilogr.	Valore Dollari.	Once	Kilogr.	Valore Dollari.
Riporto . .	3,544,311	109,233-0	73,260,908	4,253,459	133,296-4	87,922,067	4,891,520	152,135-0	101,107,940
America.									
Bolivia.	16,076	*c* 500-0	332,300	16,076	*c* 500-0	332,300	16,615	507-0	343,500
Brasile	70,736	2,200-0	1,462,120	122,481	3,809-3	2,531,687	76,610	2,383-0	1,583,700
Cile	68,102	*c* 2,118-0	1,407,623	68,102	*c* 2,118-0	1,407,623	54,655	1,700-0	1,129,800
Colombia	188,679	*c* 5,868-2	3,900,000	179,003	*c* 5,567-3	3,700,000	164,490	5,116-0	3,400,000
Equatore	6,430	*c* 200-0	132,900	6,405	*c* 199-2	132,400	1,911	59-0	39,500
Guiana (britan.)	101,504	3,156-9	2,098,098	99,105	3,082-0	2,048,297	108,269	3,367-0	2,238,000
Id. (olandese)	32,982	1,025-8	681,748	27,532	856-0	568,898	26,972	839-0	557,500
Id. (francese)	59,860	1,861-7	1,237,310	79,547	2,474-0	1,644,270	80,072	2,491-0	1,645,100
Perù	5,780	180-0	119,628	9,958	309-7	205,827	31,829	990-0	657,900
Uruguay	1,863	57-9	38,506	1,863	*c* 57-9	38,506	1,863	58-0	38,500
Venezuela	39,384	*c* 1,224-9	814,067	39,384	*c* 1,224-9	814,067	46,619	1,450-0	963,670
Europa.									
Austria	2,174	67-6	44,927	2,174	*c* 67-6	44,927	2,300	72-0	47,520
Ungheria	93,645	3,068-0	2,038,993	98,645	*c* 3,068-0	2,038,993	88,994	2,768-0	1,839,500
Francia	8,874	276-0	183,430	8,874	*c* 276-0	183,430	8,580	267-0	177,450
Germania.	89,471	*a* 2,781-0	1,848,253	91,539	*a* 2,847-0	1,892,116	3,570	111-0	73,770
Italia.	10,160	316-0	210,014	10,160	*c* 316-0	210,014	6,040	188-0	124,880
Norvegia	493	15-5	10,301	498	*c* 15-5	10,301	32	1-0	665
Russia	1,042,017	32,408-2	21,538,490	1,196,634	37,217-0	24,734,418	1,159,214	36,56-0	23,963,000
Spagna	13,279	413-0	274,480	13,279	*c* 413-0	274,480	1,929	60-0	39,870
Svezia	3,643	113-3	75,299	3,643	*c* 113-3	75,299	4,048	126-0	83,670
Turchia	386	12-0	7,975	386	*c* 12-0	7,975	375	12-0	7,750
Gran Bretagna.	1,354	42-1	27,980	1,354	*c* 42-1	27,980	484	15-0	10,000
Asia.									
Cina.	321,296	*c* 9,992-8	6,641,190	321,296	*c* 9,992-8	6,641,190	321,510	10,000-0	6,615,600
India.	353,147	10,983-4	7,299,554	375,704	11,684-9	7,765,807	405,680	12,618-0	8,385,500
Giappone.	34,509	1,073-3	713,330	34,509	*c* 1,073-3	713,300	58,055	1,806-0	1,200,900
Corea.	52,927	1,646-1	1,094,000	52,927	*c* 1,646-1	1,094,000	55,430	1,724-0	1,145,800
Malesia	25,000	777-5	516,750	25,000	*c* 777-5	516,750	25,400	790-0	525,000
Borneo.	4,838	*c* 150-5	100,000	4,838	*c* 150-5	100,000	5,370	167-0	111,000
Africa.									
Witwatersrand .	2,511,544	78,112-6	51,913,607	3,564,487	110,860-6	73,677,936			
Altri distr. transvaliani. . . .	232,460	7,230-0	4,805,072	212,522	6,609-7	4,392,825	3,529,826	109,783-0	72,961,500
Rhodesia	—	—	—	20,981	652-5	433,682	54,241	1,687-0	1,121,170
Costa occident. .	48,363	1,504-1	999,653	34,845	1,083-7	720,248	33,865	1,053-0	700,000
Madagascar . . .	19,352	*c* 601-9	400,000	19,352	*c* 601-9	400,000	3,150	98-0	65,100
Australasia . . .	2,539,491	78,981-8	52,491,279	3,013,763	93,732-3	62,294,481	3,831,937	119,186-0	79,206,130
Totali . .	11,549,095	359,193-1	238,719,755	13,988,767	435,075-9	289,147,779	15,108,800	469,930-0	312,307,800

a) Produzione dei raffinatori. — *c*) Valutazione.

[1] Dal 1856 al 1860 - produzione media 905,000 kg.; nel '90 - 4,144,000, nel '92 - 4,730,000 (Neumann-Spallart, *Übersichten der Weltwirtschaft* in De Scherzer, op. cit., pag. 552), nel '94 - 4,600,000 kg. (De Scherzer, op. cit., pag. 566), nel '97 - 5,663,000, nel '98 - 5,930,000 (*Engineering and Mining Journal of New York* in *Sole* 17 settembre 1899), nel '99 - 6,300,000.

[2] Oro nel 1899 - 470,000 kg. 312 milioni di dollari; Argento nel 1899 - 5,430,000 kg. 104 milioni di dollari. (*Bollettino della Società geografica italiana*, ottobre 1899.) Nel 1899 si è rilevato per la prima volta un piccolo rialzo nel prezzo dell'argento. (*Moniteur* ec., 14 giugno 1900.)

Centri principali di produzione argentifera sono: anzitutto gli Stati Uniti ed il Messico, i quali ne forniscono da soli circa i $^3/_4$, poi l'Australasia, la Bolivia, il Cile, la Colombia, il Perù, e, finalmente, la Spagna, la Germania e l'Austria-Ungheria.[1] Oltre che nelle miniere proprie dell'argento questo metallo è ottenuto come sotto-prodotto nella lavorazione di minerali auriferi, cuprici, e, soprattutto, piombiferi, il piombo essendo molte volte argentifero.

Fuorchè in America, dove il metallo bianco è tenuto artificialmente in onore per essere quello il suo paese classico di produzione, e fuorchè in Africa e in gran parte dell'Asia, dove si mantiene ancora nel popolo la predilezione antichissima per l'argento, questo è stato un po' alla volta cacciato dal posto prevalente e qualche volta esclusivo

1

STATI.	1898.			1899.		
	Once.	Kilogrammi.	Valore Dollari.	Once.	Kilogrammi.	Valore Dollari.
America del Nord						
Stati Uniti	56,753,032	1,765,264-9	33,065,482	57,126,834	1,776,829-1	34,036,168
Canadà	4,434,085	137,913-3	2,616,110	3,078,837	95,761-8	1,834,371
Messico	56,859,076	1,768,501-0	33,546,855	55,032,838	1,711,699-1	32,788,565
America centrale.	1,623,575	50,500-0	957,909	1,446,795	45,000-0	862,001
America del Sud						
Argentina	383,561	11,930-0	226,301	383,561	11,930-0	828,528
Bolivia	10,432,685	324,490-4	6,155,084	10,432,685	324,490-4	6,215,785
Cile	5,829,542	181,318-2	3,439,430	5,772,791	179,552-4	3,439,430
Colombia	1,646,131	51,200-0	971,217	1,646,131	51,200-0	980,764
Equatore	8,100	251-9	4,779	8,100	251-9	4,820
Perù	5,781,552	179,824-0	3,411,116	5,725,270	178,074-4	3,411,110
Europa.						
Austria	1,295,843	40,304-9	764,347	1,295,843	40,304-9	772,063
Ungheria	604,407	18,799-0	256,600	604,407	18,799-0	360,106
Francia	461,045	14,340-0	272,017	461,045	14,340-0	274,690
Germania	5,572,701	172,329-0	3,287,893	5,572,701	173,329-0	3,320,215
Grecia	1,303,136	40,533-0	768,850	1,294,917	40,276-1	771,512
Italia	1,396,556	43,437-4	823,968	1,396,556	43,437-4	832,068
Norvegia	172,515	5,372-0	101,784	172,515	5,320-0	102,784
Portogallo	3,842	119-5	2,267	5,842	119-5	3,481
Russia	278,515	8,663-0	164,324	260,809	8,112-0	155,390
Serbia	18,326	570-0	10,812	18,326	570-0	10,919
Spagna	7,362,579	229,000-0	4,313,932	5,448,019	169,451-0	3,245,930
Svezia	65,363	2,033-0	38,563	65,363	2,033-0	38,943
Turchia	225,282	7,007-0	132,916	225,282	7,007-0	134,223
Gran Bretagna	221,393	6,575-0	124,722	211,393	6,575-0	125,947
Asia.						
India olandese e orientale	1,286	40-0	759	1,286	40-0	766
Giappone	1,660,213	51,638-0	979,326	1,660,213	51,638-0	989,154
Australasia	14,817,795	460,881-0	8,742,499	15,326,768	476,712-0	9,131,688
Diversi	48,226	1,500-0	28,453	48,226	1,500-0	28,733
TOTALI	179,252,362	5,575,335-5	105,364,505	174,723,363	5,434,353-0	104,100,163

(Dall'*Engineering and Mining Journal* di New-York, in *Moniteur* ec., 14 giugno 1900.)

che esso occupava nei sistemi monetarî dei paesi civili e venne confinato all'ufficio secondario di moneta divisionaria.

Invece continua ad essere richiesto, in quantità sempre maggiore, dalle arti e dall'industria.

Platino. — La maggior quantità proviene dalla Russia. Il resto è dato dall'America del sud, dalla California e da Borneo.[1] È abortito il tentativo di farne moneta ed ora non si adopera che a scopi industriali.

[1] Nel 1897 - 7000 kg., di cui 6000 in Russia. (*Bollettino delle finanze*, 20 gennaio '99.)

INDUSTRIE.

Anche escludendo da esse le industrie cosiddette estrattive e commerciali, e riducendole ai loro naturali confini di industrie manifattrici,[1] esse rimangono però sempre una delle più cospicue manifestazioni della vita economica dei popoli, i quali appaiono tanto più ricchi, più forti e più civili quanto più sono industriali.

L'influenza che il clima temperato esercita sull'energia del carattere, in confronto dell'azione debilitante delle zone più calde, è in gran parte la causa per cui l'Europa è la regione più industriale del mondo, e fuori di essa sono specialmente manifatturieri gli Stati Uniti, il Giappone, l'Australia.[2] Le maggiori caratteristiche dell'industria moderna sono l'applicazione sempre più intensa ed estesa del vapore e dei procedimenti meccanici e la grandiosità sempre più imponente degli opifici; ciò che appare soprattutto nelle industrie tessili meccaniche e siderurgiche che sono divenute le più fiorenti di tutte.

***

Il predominio del vapore ha prodotto l'attuale egemonia industriale dell'Inghilterra, degli Stati Uniti, della Germania e del Belgio, che sono i paesi più ricchi di carbon fossile. Ma un nuovo avvenire vanno preparando all'industria le applicazioni numerose e molteplici dell'elettricità, le quali stanno per produrre su di essa un rivolgimento forse più grande di quello che le fu causato dal vapore. I progressi dell'elettro-tecnica hanno permesso già di utilizzare, trasmettendole a distanza, le energie un tempo inoperose di tante cadute d'acqua nascoste fra le gole delle montagne. Le cascate più celebri, come quelle del Niagara in America e di Schaffhausen in Europa, sono ormai incatenate o impegnate in buona parte dalle moderne energie industriali. E già si va disegnando un prossimo spostamento dei centri manifatturieri dai paesi ricchi di combustibile fossile, a quelli che sono ricchi di cascate d'acqua. Così il « carbone bianco » minaccia di sostituire e detronizzare il « carbone nero. » La Svezia, la Norvegia, l'Italia, che furono fin ora tra gli ultimi paesi industriali d'Europa, promettono di salire presto ai primi posti da cui pare fatalmente destinata a discendere l'Inghilterra, che è di cadute d'acqua utilizzabili quasi intieramente sprovvista; a meno che nel frattempo non si riesca ad utilizzare altre energie, di carattere più universale, quali le maree ed i venti!

---

[1] Vedi *Introduzione*, pag. 16.

[2] Già Montesquieu aveva intravveduto il nesso fra l'attività industriale di un popolo e il suo clima. Vedi HALLE, *Distribuzione delle industrie nelle varie zone climatiche* (memoria presentata al congresso geografico di Berlino del 1899).

***

Tutto il mondo industriale è attraversato ora da una crisi dipendente dalla esuberanza della produzione. Gli è che gli antichi paesi eminentemente manifatturieri hanno continuato a produrre in misura eguale e forse maggiore anche dopo che, per il conseguito sviluppo delle industrie in certi paesi nuovi, questi cominciarono non solo ad emanciparsi da quelli, ma anche a far loro una concorrenza di mano in mano sempre più viva sul mercato mondiale.

***

Al sorgere ed allo svilupparsi delle nuove industrie hanno contribuito così le iniziative e gli incoraggiamenti dei governi come la protezione accordata dai sistemi doganali. Un' altra protezione meno visibile ma non meno efficace viene costituita in alcuni paesi dal corso forzoso della carta moneta e dal conseguente aggio dell'oro. Allo scopo di non danneggiarsi a vicenda colla concorrenza eccessiva, di regolare la produzione secondo le esigenze del mercato e di approfittare di tutti gli altri vantaggi dell' associazione, le imprese industriali dello stesso genere distribuite in regioni diverse, o quelle di genere diverso aggruppate in una stessa regione, hanno cominciato da parecchio tempo a riunirsi fra di loro in quelli che nei paesi latini e tedeschi si dicono « sindacati » e negli anglo-sassoni « trusts. » Questa dei « trusts » si può dire anzi sia divenuta in questi ultimi anni la caratteristica dominante dell'industria agli Stati Uniti.

***

Nel 1883 venne fondata l' « Unione internazionale per la protezione della proprietà industriale, » a cui vennero aggiunte speciali convenzioni, alquanto più ristrette, sulla registrazione internazionale delle marche di fabbrica e sulla repressione delle false indicazioni di provenienza. Nel 1886 fu istituita l' « Unione, parimente internazionale, per la protezione della proprietà letteraria ed artistica. »

Le due Unioni sono rappresentate da un solo ufficio internazionale residente a Berna.

***

I principali paesi manifatturieri sono: in Europa l'Inghilterra, la Germania, il Belgio e la Francia; fuori d'Europa gli Stati Uniti.

Industrie alimentari.

Macinazione. — È una delle più diffuse dovunque e viene esercitata coi più svariati sistemi, i quali vanno dai più semplici e più imperfetti che si adoperano nei paesi meno civili, fino ai grandiosi molini meccanici perfezionatissimi che si sono diffusi dall'America all' Europa e formano la gloria degli Stati Uniti, dell' Ungheria, della Francia, della Germania e va dicendo.

Nei paesi che abbiamo nominato l' industria venne favorita da premi governativi all' esportazione delle farine. La macinazione va sempre più diffondendosi in ispecie nei paesi graniferi, i quali invece di grano esportano ora, in quantità sempre maggiore, le farine.

Le PASTE ALIMENTARI sono una produzione pressochè esclusiva dei paesi mediterranei dell' Europa, specie dell' Italia.

La PANIFATTURA si esercita con metodi più o meno perfezionati dovunque, perchè dovunque, si può dire, si fa uso di pane o di qualche prodotto analogo al pane.

I maggiori consumatori ne sono forse i popoli latini.

Nei principali porti mercantili si fabbricano le gallette o biscotti per la navigazione.

Zucchero. — Si è già visto come siasi andata rapidamente estendendo la coltura delle piante zuccherine.

La produzione mondiale dello zucchero è salita oramai a 83 milioni di ql. (di cui 55 forniti dalla barbabietola e 27 dalla canna), ma si prevede arriverà presto ai 90.[1]

Lo ZUCCHERO DI BARBABIETOLA si produce pressochè esclusivamente nei paesi temperati dell'Europa continentale, primissimo fra tutti la Germania, la quale fornisce da sola quasi i $^2/_5$ del prodotto complessivo europeo ed è il primo paese zuccherifero del mondo. Seguono, l'Austria-Ungheria, la Russia e la Francia, che ne danno altri $^2/_5$ abbondanti, e infine il Belgio, l'Olanda, la Svezia, ec.[2]

Il paese che produce la maggior quantità di ZUCCHERO DI CANNA è l'isola di Giava, la quale fornisce da sola quasi $^1/_4$ del prodotto complessivo. Vengono, dopo di essa, gli Stati Uniti, le Antille inglesi, Cuba, le Filippine, il Brasile, l'Egitto, Maurizio, le Antille francesi, Portorico e Riunione.[3]

Tutti questi dati riguardano la produzione dello zucchero *greggio*.

La *raffinazione*, oltrechè nei paesi di produzione per uso dei loro abitanti, si pratica nei paesi di consumo dove si importa generalmente lo zucchero allo stato greggio. Sorgono perciò grandi raffinerie in Inghilterra, agli Stati Uniti, in Danimarca, in Isvizzera, in Italia.

In genere sono i paesi più ricchi e più civili quelli che fanno un maggior consumo di zucchero, di questo che si è cominciato a riconoscere come uno dei migliori alimenti, l'« alimento del muscolo » per

---

[1] Nel 1877..... 31,700,000 ql., di cui 16,000,000 di barbabietola e 11,700,000 di canna.
1887..... 47,900,000 » 23,700,000 » 24,200,000 »
1897-98... 74,250,000 » 48,000,000 » 26,250,000 »
1898-99... 78,291,000 » 49,821,000 » 28,470,000 »
1899-1900. 81,895,000 » 55,350,000 » 26,545,000 »

(Secondo il noto statista Licht, Vedi *Bollettino della camera di comm. italiana di Montevideo*, maggio 1900.)

(L'annata zuccherina della barbabietola va dall' $^1/_9$ al $^{31}/_8$.)

A queste cifre bisogna aggiungere un altro milione circa di ql. di zucchero fornito dalle palme, dal sorgo, dall'acero.

[2] Nel 1896-97 - Germania 18,200,000 ql., Austria-Ungheria 9,500,000, Russia 7,450,000; nel '97-98 - Francia 7,000,000, Belgio 2,800,000, Olanda 1,600,000, Svezia 1,100,000. (*Rassegna nazionale*, 6 dicembre 1898 e *Syndacat des fabricants de sucre*.)

Nel 1898-99 - Germania 17,200,000, Austria-Ungheria 10,390,000, Francia 8,300,000, Russia 7,950,000, Belgio 2,090,000, Olanda 1,500,000, Svezia 600,000, Danimarca 350,000, Paesi diversi 450,000. (Da calcoli dell'economista Gieseker.)

Nel 1899-1900 - Germania 17,900,000, Austria-Ungheria 11,200,000, Russia 9,000,000, Francia 8,050,000, Belgio 3,000,000, Olanda 1,800,000, altri paesi 2,750,000. (*Illustration française*, 30 giugno 1900.)

[3] Nel 1897 - Giava 5,800,000 ql., Stati Uniti 3,500,000, Antille inglesi 3,400,000, Cuba 3,000,000, Filippine 1,900,000, Brasile 1,800,000, Havai 1,300,000, Egitto 1,100,000, Maurizio 1,100,000, Antille francesi 700,000, Portorico 600,000, Riunione 400,000, altri paesi 3,000,000. (*Rassegna nazionale*, 6 dicembre 1898.)

eccellenza. Sono alla testa del consumo, in via assoluta gli Stati Uniti, in via relativa l'Inghilterra.[1]

La produzione dello zucchero attraversa da parecchio tempo una crisi gravissima causata dalla diminuzione costante dei prezzi, i quali in un decennio sono discesi di $^2/_3$ in confronto a quello che erano nel 1880.[2]

Gli è a questo fenomeno che si collega la instituzione singolarissima dei *premî* che gli stati europei produttori di zucchero sono andati a gara ad accordare, fino dal 1861, all'esportazione di esso, premî i quali salirono gradatamente alla misura attuale, che oscilla dai 3 ai 12 franchi al ql.[3] Ne viene che lo zucchero si vende oggi ai paesi consumatori a una cifra inferiore al prezzo di costo, e se questo fenomeno non appare evidente che laddove sullo zucchero importato non gravita un eccessivo dazio doganale, come ad es. in Inghilterra,[4] non è meno vero che tutti i paesi importatori ne risentono un considerevole beneficio a tutte spese dei contribuenti dei paesi produttori.[5] Ed è strano che gli stati europei, i cui bilanci devono sostenere questo carico non indifferente, non siano ancora riusciti ad intendersi per abolire contemporaneamente quei premî, i quali poi nell'effetto pratico vicendevolmente si elidono. La stessa Inghilterra, che è il paese il quale da questo stato anormale di cose, ricava il maggior vantaggio, ha dato ripetutamente la sua adesione alle conferenze internazionali che vennero ultimamente e inutilmente convocate per addivenire alla contemporanea abolizione dei premî sullo zucchero.[6] Essa lo ha fatto però nell'interesse delle sue colonie tropicali, le quali, al pari degli altri paesi coltivatori di canna, sono gravemente danneggiate dalla concorrenza che possono far loro troppo facilmente coll'aiuto dei premî i paesi coltivatori di barbabietola. Gli è che nei paesi a premio si ha timore appunto della concorrenza dello zucchero di canna, il quale, dopo di essersi adattato, attraverso una crisi che ha prodotto un grande deprezzamento delle piantagioni e un miglioramento radicale dei metodi di coltura, al nuovo stato di cose così da tener testa alla meno peggio allo zucchero di barbabietole, lo batterebbe senza dubbio quando a questo venisse meno l'appoggio artificiale dei premî.

---

[1] Consumo dello zucchero per ogni abitante: nel 1898, in Inghilterra kg. 41,4, in Francia 14, in Germania 13,7, in Austria 8,1, in Russia 5,7, in Italia 3 (Grandeau, *Mouvement agricole* e *Journal des économistes*, 15 agosto 1899), agli Stati Uniti 27 (Esposizione universale di Parigi 1900).

[2] Lo zucchero di canna bianco n. 3, il quale valeva nel 1880 lire 67 il ql., è disceso nell'84 a 45,65, nell'87 a 45,15, nel '93 a 42,62, nel '95 a 27,75, nel '96 a 25. (Benoist, *L'avenir de Cuba* in *Revue des Deux Mondes*, 15 settembre 1899.)

[3] Austria-Ungheria fiorini 1,37, Danimarca corone 1.12, Francia da fr. 10,82 a 11,17, Germania da marchi 2,50 a 3,55, Olanda da fiorini 1,76 a 2,24 al ql., Russia da rubli 0,38 a 0,40, per ogni 100 pud. (*Bollettino di legislazione e statistica doganale*, gennaio-marzo 1899.)

[4] Lo zucchero greggio si vendeva nel 1897 sul mercato libero di Londra a 30 lire al quintale, mentre sul continente non lo si poteva avere a meno di 33.

[5] Si valuta a 50 milioni di franchi il beneficio che ne gode ogni anno la sola Inghilterra.

[6] Le conferenze dello zucchero si tennero negli anni 1872, 73, 75, 76, 77, 87, 98. Nell'ultima conferenza di Bruxelles (1898) l'accordo non è intervenuto unicamente per il rifiuto della Francia.

Gli Stati Uniti, che sono coll' Inghilterra i maggiori importatori di zucchero, hanno istituito, colla tariffa 28 agosto 1894, un diritto di dogana sugli zuccheri esteri equivalente al premio da essi goduto all' esportazione. Ed altrettanto ha fatto recentemente (nel 1898) l' India inglese.

Dalla fecola di patate si estrae in Germania e in altri paesi una quantità di GLUCOSIO che oscilla annualmente intorno a 1 milione di quintali.[1]

Cioccolatte. — Questa industria, in cui entra in larga parte lo zucchero, ha raggiunto un grande sviluppo in Spagna dove costituisce la bevanda nazionale, in Francia e in Svizzera, che ne sono i paesi esportatori per eccellenza.

Cicoria ed altri SUCCEDANEI DEL CAFFÈ vengono prodotti su larga scala anzitutto in Germania, poi nel Belgio, in Olanda, in Austria, in Francia, in Italia (orzo torrefatto).

Conserve alimentari. — Mentre in Europa si preparano di preferenza le conserve *vegetali*, — industria in cui emergono specialmente Inghilterra, Francia e Italia, — in America e in Australia si confezionano in maggior quantità le conserve *animali*, dai pesci e dai frutti di mare variamente preparati in iscatole, alla carne affumicata, disseccata o salata, all'estratto di carne, il quale ha fatto la fortuna di alcuni grandi stabilimenti dell' Uruguay (Liebig) e degli Stati Uniti (a Chigago), e infine ai varî prodotti della SALUMERIA. Quest' ultima industria è diffusa del resto anche in Europa, dove, benchè in proporzioni più piccole che agli Stati Uniti, i quali sono a tale riguardo il primo paese del mondo, si ottengono in compenso prodotti più squisiti.

Caseificio. — Diffusissimo oramai e molto sviluppato in quasi tutti i paesi d' Europa, specie i più civili, lo è assai meno negli altri e in alcuni di essi fa assolutamente difetto. I suoi prodotti principali sono il burro e il formaggio; ma da parecchi anni ha assunto una grande importanza, specialmente in Svizzera, anche la preparazione del latte condensato e della farina lattea.

Il paese che consuma assolutamente e relativamente la maggior quantità di *burro* è l' Inghilterra,[2] la quale perciò deve integrare la sua produzione (Irlanda), per quanto cospicua, con una fortissima importazione dall' Olanda, dalla Danimarca, dalla Francia, dalla Svezia, dall' Italia, dalla Nuova Zelanda, paesi tutti che sono, di burro, i maggiori esportatori.

A giudicare dai prezzi che se ne fanno a Londra, che è il primo mercato mondiale dei burri, i migliori di essi sono, in scala decrescente, il danese, il francese e l' olandese.[3]

---

[1] Di cui in Germania 454,000 nel 1896-97 e 671,000 nel 1897-98. (*Bollettino di legisl. e stat. doganale*, gennaio-marzo 1899.)

[2] L' Inghilterra, che produce 1,700,000 ql. di burro e altrettanti ne importa (nel 1898), consuma 10 kg. di burro per abitante. (*Sole*, 26 settembre 1899.)

[3] Nel maggio 1899, il burro danese valeva 95 scellini il centweight, il francese 90 e l'olandese 84; nell'agosto dello stesso anno 126 il primo, 112 il secondo e 110 il terzo. (*Sole*, 26 settembre 1899.)

Nella seconda metà del secolo attuale si è andata diffondendo, specie agli Stati Uniti, l'estrazione dai grassi animali e dall'olio di cotone della *margarina* o burro artificiale.

I maggiori paesi produttori di *formaggio* sono la Svizzera, l'Italia, l'Olanda, la Francia, l'Inghilterra, gli Stati Uniti e il Canadà.

Vini. — L'industria enologica viene esercitata naturalmente nei paesi produttori di uva. Ora però che questa viene facilmente trasportata non solo allo stato secco come in passato ma ben anche allo stato fresco, avviene che si faccia sempre meno esatta la corrispondenza fra la coltivazione della vite e la produzione del vino. Così in quella il primo paese del mondo è l'Italia; in questa invece lo è la Francia, dove alla produzione dei vini colle uve nazionali si deve aggiungere quella con uve passe di Grecia e colle uve fresche di Spagna.[1]

La Francia gode poi da tempo indiscutibilmente il primato per la squisitezza dei suoi vini, i quali hanno meritatamente conquistato una rinomanza mondiale.

Per produzione quantitativa di vino vengono successivamente la Spagna, l'Algeria, la Rumania, la Russia, la Bulgaria, il Portogallo, l'Austria-Ungheria, la Germania, la Turchia, gli Stati Uniti, la Svizzera, la Grecia.[2] Ultimi sono il Cile, il Perù, l'Argentina, la Serbia, il Brasile, la Colonia del Capo, l'Australia, la Tunisia, l'Uruguay, il Messico, la Persia e la Bolivia.[3]

La produzione mondiale del vino oscilla annualmente dai 100 ai 150 milioni di hl. Nel 1897 fu di 110, nel 1898 di 120, nel 1899 di 140.

[1] Italia nel 1895 - 24,200,000 hl., nel '96 - 28,600,000, nel '97 - 28,350,000, nel '98 - 31,500,000, nel '99 - 31,800,000.
Francia nel 1895 - 26,700,000 hl., nel '96 - 44,600,000, nel '97 - 32,350,000, nel '98 - 32,500,000, nel '99 - 47,900,000. (*Moniteur vinicole* in *Bollettino di legislaz. e statist. doganale*, gennaio-marzo 1900.)

[2]

STATI.	Nel 1895 hl.	Nel 1896 hl.	Nel 1897 hl.	Nel 1898 hl.	Nel 1899 hl.
Spagna	20,000,000	18,000,000	19,000,000	25,000,000	23,000,000
Algeria	3,700,000	4,000,000	4,400,000	5,200,000	4,648,000
Rumania	3,100,000	7,500,000	3,200,000	3,900,000	5,900,000
Russia	700,000	2,900,000	2,500,000	3,120,000	3,250,000
Bulgaria	1,200,000	1,300,000	1,000,000	2,600,000	3,660,000
Portogallo	3,000,000	3,200,000	2,500,000	2,100,000	3,200,000
Austria-Ungheria	5,800,000	4,100,000	3,000,000	2,700,000	2,800,005
Germania	3,500,000	5,000,000	2,100,000	1,800,000	1,900,000
Turchia (compreso Cipro)	2,400,000	3,000,000	1,600,000	1,600,000	1,950,000
Stati Uniti	800,000	700,000	1,500,000	1,100,000	1,500,000
Svizzera	1,200,000	1,500,000	1,200,000	1,100,000	955,000
Grecia	1,600,000	2,100,000	1,200,000	1,100,000	1,500,000

[3] Nel 1899 - Cile 2,850,000 hl., Perù 1,830,000, Argentina 1,750,000, Serbia 1,100,000, Brasile 520,000, Capo 520,000, Australia 105,000, Tunisia 200,000, Uruguay 172,000, Messico 60,000, Persia 42,000, Bolivia 38,000. (*Moniteur vinicole* in *Bollettino di legisl. e stat. doganale*, gennaio-marzo 1900.)

Paesi veramente esportatori di vino sono: la Spagna, l'Algeria, l'Italia; paesi esclusivamente importatori sono: l'Inghilterra, il Belgio, l'Olanda, ec.

In Germania, in Austria-Ungheria e nella stessa Francia, l'esportazione che si fa di alcuni vini squisiti è largamente coperta da una importazione di gran lunga maggiore di vini ordinarî da pasto.

I vini dell'Algeria vanno in Francia, quelli della Spagna in Francia e nell'America del sud, quelli del Portogallo in Inghilterra e in Brasile, quelli dell'Italia in Austria-Ungheria, in Svizzera, in Germania e nell'America del sud, quelli della Francia dovunque.

La fabbricazione del *vino spumante*, che era un tempo quasi monopolio della Francia, si esercita ora anche in altri paesi. Perfino agli Stati Uniti si produce lo « champagne » artificiale.

Spiriti e liquori. — Una importanza grandissima ha acquistato la industria dell'ALCOOL, il quale si estraeva un tempo quasi unicamente dalle vinacce, dalla canna da zucchero, dai frutti e dal vino, e che si estrae ora, su scala molto più larga, dai cereali, dalle patate e dai prodotti e dai residui della barbabietola da zucchero. In Europa, che è la parte del mondo la quale provvede al consumo, si può dire, di tutte le altre, la produzione dello spirito oscilla intorno a 17 milioni di hl., i quali sono forniti, per oltre $^7/_8$, da 5 soli paesi, la Russia, che è il primo di tutti, la Germania, la Francia, il Regno Unito e l'Austria-Ungheria.[1]

Sono questi paesi eziandio i principali esportatori.

Fuori d'Europa emergono gli Stati Uniti.[2]

In molti luoghi l'alcool viene ottenuto senz'altro sotto la forma con cui è posto in consumo. Così avviene della votka e dello kvas della Russia, degli schnaps, del brandwein e dal kirschwasser della Germania, del cognac e dell'acquavite della Francia, dello slivovity dell'Austria-Ungheria, dell'whisky dell'Inghilterra, della grappa o graspa dell'Italia, dell'arak della Grecia, del saki della Cina e del Giappone, del kumisr o cumso dei tartari, del taffià e del rhum nei paesi della canna da zucchero.

L'industria dell'alcool è più fiorente che altrove in Russia e in Germania, che ne fanno una grande esportazione, dopo le quali viene subito la Francia, che fornisce prodotti molto più fini ed è soprattutto il primo paese del mondo nella fabbricazione del cognac.

Qualche volta nella produzione, il più spesso nel consumo, l'alcool è sottoposto, in quasi tutti i paesi, a un regime più o meno severo di sorveglianza a scopo igienico e di imposizioni a scopo fiscale.

---

[1] Russia..... 7,600,000 hl. ('91) per $^1/_2$ dalle patate, per $^1/_2$ dalla segale.
Germania..... 2,300,000 » ('91) per $^3/_4$ dalle patate.
Francia..... 2,300,000 » ('98) per $^1/_3$ dalle barbabietole e dal loro melasso.
Austria-Ungheria. 1,500,000 » ('91).
Regno Unito..... 1,100,000 » ('91).

Danimarca 400,000, Olanda 400,000, Belgio 300,000, Italia 300,000, Svezia 280,000, Spagna 200,000, Norvegia 70,000, Svizzera 60,000, altri paesi 400,000. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 188.)

[2] Hl. 2,500,000 ottenuti per la massima parte dal mais. (DE SCHERZER, op. cit., pagina 189.)

L'alcool serve di materia prima a una quantità di industrie successive, specie i LIQUORI, i PROFUMI e le VERNICI. Emergono nei primi Francia, Olanda, Italia; nei secondi Francia e Inghilterra; nelle ultime la Germania.

Tengono un posto di mezzo fra i vini e i liquori, il *vermout*, che si produce a gara in Italia e in Francia, e il *marsala*, che è un prodotto esclusivo dell'Italia.

Birra. — Come il vino è la bevanda per eccellenza dei popoli latini, così si può dire che la birra lo sia dei popoli tedeschi e anglo-sassoni. Di fatti i maggiori consumatori di birra sono i tedeschi, i danesi, gli svizzeri, gli americani degli Stati Uniti e gli abitanti dell'Austria-Ungheria. Uno dei primi posti è tenuto anche dai belgi, che sono in buona parte di razza fiamminga.[1]

La produzione complessiva della birra è doppia, in generale, di quella del vino, poichè oscilla dai 200 ai 250 milioni di hl. Nel 1894 fu di 224.[2] Principali paesi produttori sono la Germania, l'Inghilterra, gli Stati Uniti, l'Austria-Ungheria ed il Belgio, i quali forniscono da soli i $^3/_4$ del prodotto complessivo.[3]

Sidro. — Oltre che in Francia, che ne è il paese classico, la patria d'elezione, questo vino di pomi è ottenuto anche altrove in Europa (Svizzera, Germania). La sua produzione però è molto mutevole d'anno in anno e può oscillare da 5 a 20 milioni di hl.[4]

Aceto. — In Italia, in Francia e in altri paesi vinicoli si ottiene ancora principalmente dal vino, altrove, come in Germania, dall'alcool diluito e dalla birra, altrove ancora dalla distillazione a secco del legno, come agli Stati Uniti.

Olio d'oliva. — Si è già visto, parlando delle olive, quale e quanta importanza abbia nei varî paesi la estrazione dalle medesime dell'olio che esse contengono. Aggiungiamo che siffatta estrazione, da industria domestica ed esercitata con sistemi imperfetti ed antiquati come ancora si pratica nella maggior parte dei paesi oliviferi, è diventata industria perfetta nella Francia meridionale, in Liguria, in Toscana, nelle Puglie, e in qualche luogo della Spagna, paesi tutti dove si è migliorata la qualità dell'olio di prima spremitura e si è aumentata la quantità dei successivi colla trattazione delle sanse per mezzo del solfuro di carbonio (olî al solfuro).

Olî di seme. — A quanto fu detto parlando dei varî semi oleiferi,

---

[1] Consumo per ogni abitante in Baviera 236 litri, nel Belgio 169, in Inghilterra 145, in Prussia 116 (in tutta la Germania 120), in Danimarca 85, in Svizzera 55, agli Stati Uniti 47, in Austria-Ungheria 44, in Olanda 40, in Francia 22, in Norvegia 15, in Svezia 11, in Russia 4,7. (*Illustration française*, 21 ottobre 1899.)

[2] Idem.

[3] Germania 61,300,000 hl. nel ('97-98), Inghilterra 53,000,000 ('97-98), Stati Uniti 36,000,000 (nel '96), Austria-Ungheria 20,600,000 ('97-98), Belgio 12,400,000, Francia 8,870,000, Russia 4,580,000, Danimarca 1,980,000, Svizzera 1,580,000, Olanda 1,485,000, Svezia 1,450,000, Norvegia, Rumania, Bulgaria, Grecia, Italia, Serbia, Spagna, tutti meno di 1 milione di hl. (sempre nell'anno 1897-98). (*Illustration française*, 21 ottobre 1899. DE SCHERZER op. cit., pag. 195.)

[4] Nel 1897 fu di 6,800,000, nel '98 di 10,600,000. (*Bollettino di legislazione e statistica doganale*, gennaio-marzo 1899.)

non altro rimane da aggiungere se non che Marsiglia è il centro principale di questa industria. Dell'estrazione dell'olio di cotone il centro più importante è Nuova Orleans agli Stati Uniti.

Selz e ghiaccio. — Una delle industrie che si è andata maggiormente diffondendo in Europa e dovunque sono penetrati gli europei, specie gli anglo-sassoni, è la fabbricazione dell'*acqua di selz* (che gli inglesi chiamano soda) e quella, di data un po' più recente, del *ghiaccio artificiale.*

Industrie tessili.

Volendole disporre in ordine d'importanza bisognerebbe mettere anzitutto quella del cotone, poi quella della seta, indi quella della lana e infine le industrie del lino, della canapa, della juta e delle altre fibre tessili minori.

Noi invece tratteremo prima di tutte le industrie che si servono a preferenza di fibre vegetali, e poi di quelle che adoperano fibre di natura animale. Naturalmente, sono divisioni arbitrarie e molto approssimative, ora specialmente che i grandi progressi della tecnica hanno permesso, suggerito ed imposto di mescolare insieme le fibre più diverse nella composizione dei tessuti di cui vanno continuamente aumentando le varietà per soddisfare ai molteplici e sempre crescenti e mutabili bisogni del vestiario.

Cotonificio. — Questa industria, introdotta dall'India in Inghilterra, andò in questo paese, dalla seconda metà del secolo scorso alla prima metà del secolo attuale, colla scoperta successiva di nuovi e sempre più perfezionati meccanismi,[1] così rapidamente sviluppandosi, che essa riuscì a conquistarsi una specie di monopolio mondiale nella produzione dei filati e dei tessuti, e questo monopolio mantenne pressochè incontrastato per oltre mezzo secolo, e fu una delle cause della potenza economica inglese.

E anche dopo che nella seconda metà del secolo attuale[2] i processi meccanici perfezionati della industria cotoniera britannica furono introdotti e diffusi di mano in mano negli altri paesi europei, nell'America e nell'India, e questi andarono emancipandosi dalla dipendenza in cui si trovavano verso l'Inghilterra non solo ma cominciarono a fare ad essa concorrenza colla esuberanza della loro produzione nei paesi di consumo, l'Inghilterra è sempre rimasta e si mantiene ancora, per la quantità e qualità dei filati e dei tessuti di cotone che essa produce, il primo paese del mondo. Gli è che, colla sua manovalenza abilissima, col suo macchinario sempre più perfetto, e coi suoi procedi-

[1] Wyatt scoperse nel 1733 la macchina per filare a cilindri rotanti; Arkwright applicò pel primo nel 1769 parecchi fusi alla filatrice Jenny e introdusse il telaio a trama; Gompton scoperse nel 1779 la Mule-Jenny con più di 100 fusi; Robert introdusse nel 1825 la macchina automatica (Selfecting Mule). (De Scherzer, op. cit., pagg. 220-21.)

[2] Veramente nei paesi più avanzati nell'industria, quali la Francia, gli Stati Uniti, l'Austria, la Svizzera, la Germania, il Belgio, la filatura meccanica del cotone venne introdotta già subito dopo il 1805, sempre però in proporzioni molto modeste.

menti sempre più razionali, essa è giunta ad ottenere prodotti da una parte sempre più a buon mercato, dall'altra sempre più fini che altrove; mentre con una iniziativa, una costanza e una fortuna degne di encomio, essa, pur mantenendo a questi il loro naturale sbocco in tutti i paesi del mondo, è riuscita a conquistare a quelli, che è quanto dire alla produzione più grossolana, sempre nuovi sbocchi nei paesi ignoti o mal noti che le sue innumerevoli imprese geografiche e religiose, sempre aiutate e sorrette dalla grande industria cotoniera, hanno aperto e vanno continuamente aprendo ai benefici influssi della civiltà, che è quanto dire al consumo sempre maggiore dei tessuti di cotone. Ed è ispirandosi al bisogno di espandere dovunque la esuberanza di questa produzione che è sorta, nel cuore appunto dell'industria cotoniera, la « Manchester school » la quale predica la neutralità e la pace ad ogni costo, affinchè i mercati esteri rimangano costantemente aperti alle cotonate ed agli altri prodotti manifatturati inglesi.

Nella *filatura,* alla quale sono addetti oltre 120 milioni di fusi, più di $^1/_2$ spettano alla sola Inghilterra, il resto agli Stati Uniti, alla Germania, alla Francia, alla Russia, all'Austria-Ungheria, all'India; dopo di cui vengono finalmente la Spagna, la Svizzera, l'Italia, il Belgio, ec.[1]

I filati servono di materia prima all'industria della *tessitura,* la quale viene esercitata ancora in moltissimi luoghi con telai a mano, ma va diventando alla sua volta industria prevalentemente meccanica. Anche nella tessitura il primo posto è tenuto incontrastabilmente dall'Inghilterra. Seguono gli altri paesi nello stesso ordine, press'a poco, in cui sono situati rispetto alla filatura.

Linificio - Canapificio. — A non considerare come industria le operazioni che si eseguiscono nelle campagne dei paesi di produzione per ottenere dal lino e dalla canapa greggi, così come vengono estratti dal suolo, la fibra o filaccia che viene posta in commercio, troviamo che l'industria relativa, pur conservando nei paesi di produzione il suo carattere prevalente di industria domestica con cui soddisfa in gran parte, colle sue tele a mano e coi suoi cordami, ai bisogni del consumo locale, viene esercitata con maggiore intensità soprattutto in Inghilterra, la quale è a tale riguardo il primo paese del mondo, poi in Francia, in Austria-Ungheria, in Germania e nel Belgio.[2]

La fabbricazione del *filo cucirino* si esercita più intensamente che altrove in Inghilterra, Francia, Belgio, Austria, Germania.

Jutificio. — Come la guerra di secessione americana ha provocato il grande progresso della coltura del cotone in Egitto, così la guerra di Crimea, colla chiusura dei porti russi esportatori di canapa, ha fatto sorgere, sotto forma di un surrogato temporaneo di questa, l'industria

[1] Inghilterra 44,900,000 (1897), Stati Uniti 17,600,000 ('97), Germania 5,500,000 ('92), Francia 5,100,000 ('92), India 4,100,000 ('97), Russia 3,800,000 ('92), Austria-Ungheria 2,900,000 ('92), Spagna 1,900,000 ('92), Svizzera 1,800,000 ('92), Italia 1,200,000 ('92), Giappone 1,150,000 ('97), Belgio 800,000. (De Scherzer, op. cit., pag. 222 ed altri.)

[2] Telai meccanici per la tessitura del lino e della canapa nel 1890: in Inghilterra 63,000 (fusi 1,500,000), in Francia 17,600 (fusi 580,000), Austria-Ungheria 4600 (fusi 380,000), Germania 17,000 (fusi 310,000), Belgio 4800 (fusi 300,000). (De Scherzer, op. cit., pag. 225.)

della juta nei maggiori centri inglesi lavoratori di canapa (Dundee). E la sostituzione venne trovata così vantaggiosa che essa durò anche dopo la cessazione della guerra e andò anzi estendendosi un po' alla volta anche agli altri paesi d'Europa (Francia, Germania, Austria-Ungheria, Italia), i quali ora fabbricano insieme all'Inghilterra, benchè in proporzioni minori, una gran quantità di tele di juta, alcune anche di lusso.

Altro grande centro continua ad essere il paese di origine di questa fibra tessile, il Bengala, dove si fabbricano di preferenza tele e sacchi d'imballaggio.

Industrie tessili vegetali minori. — A Manilla ha il suo centro principale la lavorazione dell'ABACA, di cui si esportano i tessuti, per circa la metà agli Stati Uniti.

Nell'India specialmente si esercitano la filatura e la tessitura del COIR o fibra di cocco.

Centri principali dell'arte geniale della PAGLIA (trecce e cappelli) sono l'Italia, la Francia, la Svizzera, l'Inghilterra, la Germania, la Cina e il Giappone.

I cappelli così detti di *panama* vengono dall'America centrale e meridionale; quelli di *truciolo* dall'Italia centrale.

L'industria delle STUOIE ha il suo centro più ragguardevole nella Cina, la quale supera, a tale riguardo, tutti i paesi del mondo. Seguono l'India, l'America centrale e meridionale, ed alcuni paesi d'Europa, specie la Russia.

L'industria dei VIMINI viene esercitata più intensamente che altrove in Germania e in Francia.

Lanificio. — Se si tolgono i progressi fatti recentemente agli Stati Uniti, si può dire che l'industria laniera sia ancora esclusivamente europea. Sono infatti l'Inghilterra, la Francia la Germania, l'Austria-Ungheria, il Belgio che tengono il primato e soddisfano colla esuberanza della loro produzione ai bisogni sempre crescenti del consumo negli altri paesi. Paesi esportatori di filati non sono però che il Belgio e l'Inghilterra.

La più diffusa è l'industria della lana cardata, mentre lo è un po' meno quella della lana pettinata, e lo è ancora pochissimo, nonostante i suoi rapidi progressi, l'industria recente della lana artificiale o meccanica.

La fabbricazione dei *tappeti*, un tempo pressochè esclusiva ai paesi occidentali dell'Asia e settentrionali dell'Africa, dall'India, alla Persia, all'Anatolia, all'Egitto, alla Tunisia e al Marocco, d'onde vengono ancora, specie dalla Persia, gli articoli più caratteristici e più fini, è stata introdotta e va sempre più estendendosi anche nei paesi industriali d'Europa.

Nella fabbricazione dei cappelli di *feltro* è l'Inghilterra che occupa il primo posto nel mondo.

Industria serica. — Consta di varie fasi, di cui la prima e fondamentale, che è la trattura dei bozzoli, allo scopo di averne la SETA GREG-

GIA, ha i suoi centri principali in Cina, in Giappone e in Italia, i quali paesi forniscono da soli (a non considerare per la Cina e il Giappone che l'esportazione) i $^{9}/_{10}$ del prodotto mondiale.[1] Seguono, in Asia la Siria, l'Anatolia, il Caucaso, l'India, la Persia; in Europa la Francia, l'Austria-Ungheria, la Turchia, la Spagna.[2]

La produzione complessiva, almeno per quella parte che forma oggetto di commercio, è in lento ma continuo aumento ed è giunta intorno ai 15 milioni di kg.[3] Che se si potesse calcolare anche la seta greggia che viene adoperata nell'interno della Cina, del Giappone, dell'India, dell'Indo-Cina, della Persia, del Turkestan, si arriverebbe ad una produzione almeno doppia di quella. E ciò senza contare i cascami di seta, i quali hanno raggiunto ultimamente, a merito specialmente dell'Italia, una notevole importanza.

La seta greggia fornisce, filata e ritorta, le trame e gli organzini, industria in cui l'Italia tiene il primo posto nel mondo.

Le sete gregge, le trame e gli organzini vengono in Europa depositati e custoditi in grandi magazzini così detti di « stagionatura » che funzionano da magazzini generali e di cui i principali sono quelli di Milano, Lione, Zurigo, St.-Étienne, Crefeld, Basilea, Elberfeld.

La tessitura, oltre che in Giappone, in Cina e negli altri paesi dell'Asia dove si esercita su larga scala, fino dalla più remota antichità, per soddisfare ai bisogni dell'esteso consumo locale e per alimentare una certa esportazione, ha in Europa il suo centro più classico e più fiorente nella Francia, la quale anzi, per lo splendore e per il valore dei suoi tessuti serici, può dirsi il primo paese del mondo.

Seguono, parimenti in Europa, l'Italia, la Germania, la Svizzera, l'Inghilterra, e in America gli Stati Uniti.

Ai grandi progressi raggiunti nel secolo attuale dalla tessitura della seta ha molto contribuito l'introduzione e l'applicazione su vasta scala alla medesima del telaio Jacquard.

Merletti, ricami, passamani. — L'arte gentile dei MERLETTI viene esercitata, se *a mano*, in Francia, in Italia, in Inghilterra; se *a macchina* in Francia, in Inghilterra, in Germania, nel Belgio, in Isvizzera.

In questi medesimi paesi è diffusa la fabbricazione dei RICAMI e dei PASSAMANI. Nei primi però tiene il primo posto la Svizzera.

Tintura e stampa dei filati e dei tessuti vengono esercitate di preferenza e con maggiore intensità negli stessi paesi dove sono più sviluppate le industrie tessili, ma più specialmente in Francia, in Germania, in Inghilterra.

Biancheria e vestiario. — La confezione della LINGERIA e l'arte del VESTIARIO, aventi carattere pressochè universale di piccola industria,

---

[1-3] Nel 1897: Cina 5,785,000 kg., Giappone 3,507,000, Italia 2,916,000, totale 12,208,000; totale generale 14,769,000. (Da un prospetto compilato dal *Sindacato dell'Unione dei commercianti di seta di Lione* in *Bollettino di legislazione e statistica doganale*, ottobre novembre 1898.)

[2] Nel 1897: Siria 490,000 kg., Anatolia 316,000, Caucaso 240,000, India 291,000, Persia e Turkestan (sola esportazione) 105,000, Francia 620,000, Austria-Ungheria 231,000, Turchia 115,000, Spagna 73,000, Grecia 43,000, Bulgaria 37,000. (Idem.)

non hanno assunto grandi proporzioni che nelle maggiori città, specialmente d'Europa.

Parigi e Londra sono le metropoli mondiali della MODA.

Industrie minerali non metalliche.

Ceramica. — Questa industria, la quale ha per iscopo la preparazione dei vasi cotti d'argilla resi impermeabili ai liquidi da una vernice (terre cotte, terraglie, maioliche, ceramiche propriamente dette e porcellane), viene esercitata anzitutto in Europa, dove emergono a tale riguardo l'Inghilterra, la Germania e la Francia, poi in Asia, di cui sono ancora rinomate le porcellane della Cina e del Giappone.

Vetraria. — In quest'arte, la quale è praticata, si può dire, esclusivamente in Europa, avviene che, essendo il combustibile ciò che in essa costa di più, ne siano andati sorgendo i centri principali nelle regioni più ricche di carbon fossile. Il primo posto è tenuto dal Belgio, dopo del quale vengono l'Austria-Ungheria, la Germania, la Francia, l'Inghilterra. Gli Stati Uniti sono il più grande paese importatore.

Materiali da costruzione. — La fabbricazione dei LATERIZI, delle CALCI, dei CEMENTI, e la lavorazione, a scopo edilizio, del *marmo*, del *granito* e delle altre *pietre naturali*, sono tanto più diffuse quanto più fitta è la popolazione, più avanzata la civiltà, più buone le condizioni economiche. Quindi sono più fiorenti che altrove nei varî paesi d'Europa, specie centrale e di nord-ovest. I paesi che più emergono in particolare nella fabbricazione del cemento sono l'Inghilterra, la Germania e la Francia.[1]

Diverse. — Il taglio, la sfaccettatura e la pulitura dei diamanti e delle altre PIETRE PREZIOSE si accentrano in alcune città dell'Europa che ne hanno, si può dire, il monopolio (Amsterdam, Parigi, Oberstein).

Alcune città dell'Italia godono da secoli il primato nella lavorazione delle *pietre dure*.

Vienna e Parigi sono i centri principali dell'industria della SCHIUMA DI MARE (pipe, bocchini, ec.).

Nella lavorazione dell'AMBRA emergono l'Austria-Ungheria, la Francia e la Germania, che ne fanno bocchini e imboccature di bocchini e di cannelli di pipa, e la Turchia, la quale ne fa anche rosarî.

L'industria dell'AMIANTO viene esercitata in Inghilterra, Francia, Germania, Stati Uniti e Canadà.

La fabbricazione delle MATITE ha per suo centro principale la Germania (Norimberga), ma si esercita altresì in Inghilterra, in Austria, agli Stati Uniti.

Colla grafite si fabbricano a Passavia (Germania) ed altrove CROGIUOLI REFRATTARI.

---

[1] Produzione mondiale del solo cemento Portland nel 1900, 8 milioni di tonn. (Dati raccolti all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

L'industria dei prodotti BORICI viene esercitata anzitutto in Inghilterra, poi in Francia ed agli Stati Uniti. Nel 1899 è sorta in Inghilterra la « Borax Consolidated Co. » con un capitale di 60 milioni di fr. allo scopo di monopolizzare completamente questa industria.[1]

Industrie metalliche.

Ferro. — L'industria relativa è una delle più importanti e più caratteristiche dell'epoca nostra, la quale meritò di essere chiamata il « secolo del ferro. » Si può quasi affermare di essa ciò che un illustre chimico disse del sapone, essere cioè tanto più civile un popolo quanto maggiore è il consumo che esso fa del ferro.

Nelle varie fasi successive dell'industria, dalla fusione dei minerali negli alti forni per averne la ghisa,[2] alla fusione successiva di questa per averne il ferro dolce e l'acciaio in lingotti e infine alla lavorazione di questi per averne gli oggetti finiti nelle ferriere (lamiere e articoli fucinati) e nelle acciaierie (rotaie, corazze, articoli diversi), si sono fatti e si stanno facendo continuamente tali progressi come forse in nessun'altra industria del mondo. I più importanti fra essi sono quelli a cui hanno legato il loro nome Bessemer, Martin, Siemens e Thomas Gilchrist,[3] i quali, rendendo assai più facile e più economica, di quanto un tempo nol fosse, la produzione dell'acciaio,[4] hanno prodotto un radicale rivolgimento nell'industria ferriera. Oramai tutto o quasi tutto si fabbrica d'acciaio, dalle rotaie delle ferrovie alle corazze ed agli scafi delle navi.

La produzione della GHISA, che è ora 27 volte maggiore di quanto lo fosse settant'anni fa,[5] ha i suoi centri principali agli Stati Uniti, in Inghilterra e in Germania, i quali forniscono da soli oltre i $^3/_4$ del prodotto complessivo.[6] Seguono la Francia, la Russia, l'Austria-Ungheria, il Belgio, la Svezia, la Spagna, il Canadà e l'Italia.[7]

---

[1] *Sole* 17 febbraio 1899.

[2] Ghisa di fusione, ghisa di affinamento e ghisa speciale (Thomas, Bessemer) per la fabbricazione dell'acciaio.

[3] Di tali procedimenti ricordiamo specialmente quest'ultimo che è detto della defosforazione, il quale ha reso possibile la fabbricazione dell'acciaio anche con minerali contenenti fosforo e ha messo e mette in commercio le scorie fosfatate di cui abbiamo già parlato nei prodotti minerali.

[4] Gli articoli d'acciaio costano ora meno in generale di quelli di ferro. (*Moniteur des intérêts matériels*, 22 ottobre 1899.)

[5] Nel 1830: 1,500,000 tonn. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 502); nel 1870: 12,000,000, (*Moniteur* ec., 6 luglio 1899); nel 1898: 35,656,000 tonn.; nel 1899: 40,000,000. (*Moniteur* ec., 4 luglio 1900.)

[6] Nel 1898: Stati Uniti 11,774,000 tonn., Inghilterra 8,631,000, Germania (con Lussemburgo) 7,232,000, totale 27,637,000. (*Moniteur* ec., Bruxelles, 24 agosto 1899.)

Nel 1899: Stati Uniti 13,621,000 tonn., Inghilterra 9,305,000, Germania 8,029,000, Belgio 1,036,000. (*Moniteur* ec., Bruxelles, 29 marzo 1900.) Altri paesi 7,900,000. Distinguendo la ghisa nelle sue tre maggiori varietà di ematite, pudellata e basica troviamo che mentre nelle prime due hanno il primato gli Stati Uniti e l'Inghilterra, nella terza ha il primo posto la Germania. (Idem.)

[7] Nel 1898: Francia 2,534,000 tonn., Russia 2,194,000, Austria-Ungheria 1,308,000, Belgio 979,000, Svezia 538,000, Spagna 262,000, Canadà 69,000, Italia 8,400. (Idem.)

Nel 1899: Francia 2,750,000, Russia 2,650,000, Austria-Ungheria 1,520,000, Svezia 560,000, Spagna 290,000. (*Moniteur* ec., Bruxelles, 25 gennaio 1900.)

Ma più grandi ancora furono i progressi fatti dalla produzione dell'ACCIAIO, in cui si convertono oramai circa i $^3/_4$ della ghisa, industria la quale è esercitata press' a poco negli stessi centri di quella.[1]

Uno dei fatti più recenti e più caratteristici si è la « diminutio capitis » inflitta nell'industria del ferro all'Inghilterra, la quale, dopo averne goduto incontrastabilmente per secoli il primato, si è vista superare nella produzione della ghisa dagli Stati Uniti, e in quella dell'acciaio dagli Stati Uniti e dalla Germania.

Tra i prodotti innumerevoli dell'industria molteplice del ferro e dell'acciaio meritano una speciale menzione:

le *rotaie* delle ferrovie, le quali si fabbricano su larghissima scala agli Stati Uniti, in Inghilterra, in Germania e nel Belgio;

le *chioderie*, la cui fabbricazione viene esercitata in grande con processi meccanici nel Belgio, in Inghilterra, in Germania, in Francia, agli Stati Uniti;

le *armi*, le quali si producono più specialmente e in maggior quantità negli arsenali governativi, ma anche in alcune fabbriche private d'Europa (Germania, Belgio, Francia) e d'America (Stati Uniti);

le *macchine* e gli *utensili*, il cui numero e la cui complicazione vanno continuamente crescendo e che si fabbricano, in quantità sempre maggiore, soprattutto agli Stati Uniti, in Inghilterra, in Francia e in Germania (notevoli le macchine da cucire dei primi, le biciclette dei primi e della seconda, le automobili della terza);

gli *strumenti di precisione*, che sono la gloria dell'Inghilterra, così come gli *apparati elettrici*, sono una delle caratteristiche dell'industria tedesca e americana.

Le *costruzioni navali* in ferro e in acciaio vengono esercitate anzitutto negli arsenali marittimi governativi d'Europa e degli Stati Uniti, dove si fanno le grandi corazzate e le altre navi da guerra per uso degli stati rispettivi, poi nei cantieri privati dove si costruiscono insieme a quelle, ma in numero molto maggiore, le navi mercantili. I più numerosi e più importanti cantieri privati sono in Inghilterra ed escono da essi circa i $^3/_4$ dei bastimenti in ferro ed in acciaio che vengono costruiti nel mondo. Seguono la Germania, gli Stati Uniti e la Francia.[2]

Una speciale menzione meritano i premî governativi alle costruzioni navali, i quali vennero istituiti in alcuni paesi (Italia, Francia)

---

[1] Nel 1898: 24,127,000 tonn. di acciaio, di cui 8,933,000 agli Stati Uniti, 5,700,000 in Germania e Lussemburgo, 4,666,000 in Inghilterra, 1,473,000 in Francia, 1,153,000 in Russia, 881,000 in Austria-Ungheria, 653,000 nel Belgio, 275,000 in Svezia, 213,000 in Spagna, 63,900 in Italia, 21,500 al Canadà. (*Moniteur* ec., Bruxelles, 24 agosto 1899.)

Nel 1899: 26,595,000 tonn. di acciaio, di cui 10,702,000 agli Stati Uniti, 6,290,000 in Germania, 4,855,000 in Inghilterra, 1,529,000 in Francia, 1,250,000 in Russia, 950,000 in Austria-Ungheria, 729,000 nel Belgio, 257,000 in Svezia, 120,000 in Spagna, 80,000 in Italia. (*Moniteur* ec., Bruxelles, 3 giugno 1900.)

[2] Nel 1898, costruzione complessiva, 1384 navi con 1,887,000 tonnell., di cui 761 con 1,368,000 al Regno Unito, Germania 209,000 tonn., Stati Uniti 173,000, Francia 67,000, Italia 27,000, Norvegia 23,000, Olanda, Belgio 20,000. (Relazione del LLOYD inglese.)

Nel 1899: 2,500,000, di cui 1,731,000 in Inghilterra, 260,000 in Germania, 267,000 agli Stati Uniti, 62,000 in Francia, 46,000 in Italia, 59,000 nel Belgio e Olanda (*Engineering Magazine.*)

per compensare la deficienza dei combustibili fossili e dei minerali di ferro e incoraggiare e sostenere le iniziative individuali non ancora sufficientemente agguerrite, e in alcuni altri (Inghilterra, Germania) per inrobustire il naviglio da guerra sorreggendo e premiando la costruzione di quei vapori che meritino per velocità di essere inscritti nella Riserva navale.

Principali paesi esportatori di ferro e d'acciaio e dei loro prodotti successivi sono gli Stati Uniti, l'Inghilterra, la Germania, il Belgio e la Svezia.

Stagno. — La riduzione del metallo dai minerali che lo contengono viene praticata in gran parte in Inghilterra. Ed ivi parimenti si è esercitata per molto tempo quasi esclusivamente l'industria modernissima della LATTA o ferro bianco o ferro stagnato, fino a che non vennero a farle concorrenza gli Stati Uniti, i quali le hanno tolto in pochi anni o stanno per toglierle il primato. Di 700,000 tonn. all'incirca che se ne producono ora nel mondo, 250,000 lo sono in Inghilterra e 327,000 negli Stati Uniti.[1]

Rame e sue leghe. — Si è già visto, discorrendo dei minerali cuprici, a quanto ammonti e come sia distribuita la produzione del metallo relativo.

Dell'OTTONE e del BRONZO, che sono le due principali leghe del rame, la prima è prodotta più specialmente in Germania, in Inghilterra, in Austria-Ungheria, la seconda in questi medesimi paesi, in Francia, in Italia, in Russia e in Giappone.

Zinco, piombo, nickel. — Oltre alla estrazione dei metalli dai minerali che li contengono e di cui abbiamo già parlato implicitamente discorrendo di questi, sono notevoli:

lo ZINCO per il grande impulso ricevuto dallo estendersi rapidissimo ed intenso delle applicazioni elettriche e della galvanizzazione del ferro

[1] *Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 28 settembre 1899.

Anni.	Produzione esportabile dell'Inghilterra Tonn.	Esportazioni inglesi verso gli Stati Uniti Tonn.	Esportazioni inglesi verso altri paesi Tonn.	Produzione degli Stati Uniti Tonn.	Produzione della Germania Tonn.
1890.....	1,328,000	318,108	1,009,617	—	21,000
1891.....	449,000	325,145	123,587	—	23,200
1892.....	395,000	278,479	117,101	18,803	27,100
1893.....	379,000	255,583	123,650	55,182	27,000
1894.....	354,000	226,880	127,048	74,260	30,800
1895.....	365,000	222,901	143,081	113,666	30,700
1896.....	267,000	113,051	153,904	160,362	—
1897.....	272,000	85,475	186,434	256,598	—
1898.....	252,000	65,337	186,432	326,915	—

Calcolando a 100,000 tonnellate il consumo interno dell'Inghilterra, si può valutare la produzione mondiale della latta a 725,000 tonnellate contenente dal 2 $^1/_2$ al 3 % (vale a dire circa 20,000 tonnellate) di stagno.

non meno che dell' uso di farne grondaie, tubi, coperture di tetto; centri principali la Germania ed il Belgio (Vieille Montagne);

il PIOMBO per l'aumento continuo degli armamenti nei paesi civili (palle da fucile) e per l'applicazione sempre più estesa dei tubi di piombo alle condutture del gas, dell'acqua, ec.; centro principale e quasi esclusivo la Germania;

il NICKEL per la coniazione sempre maggiore delle monete di biglione e per la fabbrica di utensili; centri principali, anzitutto la Germania, poi l'Austria-Ungheria.

Mercerie in metallo. — Industria che va sempre più sviluppandosi (bottoni, posate, chincaglierie) ed ha per centri principali la Germania e la Francia.

Metallo smaltato. — La fabbricazione degli oggetti in metallo smaltato, il cui uso va continuamente diffondendosi, ha il suo maggior centro in Germania. Quasi tutti i fabbricanti europei hanno costituito nel 1899 un'Unione con sede a Colonia per dirigere e sostenere l'industria.

Oreficeria. — Viene esercitata in moltissimi paesi d'Europa, d'Asia, d'America e perfino d'Africa (Egitto, Abissinia), ma ha una grande importanza economica soprattutto in Francia per gli articoli fini e in Germania per gli articoli ordinarî a basso titolo e a buon mercato.

Orologi. — Questa industria, che era un tempo monopolio esclusivo della Svizzera, ed ha ancora in questo paese il suo centro principale, si esercita ora anche in Francia, agli Stati Uniti, in Germania, in Inghilterra, in Austria-Ungheria.[1]

Industrie diverse.

Industrie del Legno. — Anzitutto è la SEGATURA che si esercita dappertutto ma più specialmente nei paesi esportatori che abbiamo già esaminato parlando delle foreste (Russia, Austria-Ungheria, Svezia e Norvegia, Canadà).[2] Ma lo è ancora in altri paesi per quanto importatori, quali gli Stati Uniti, la Germania, la Francia, l'Italia e l'Inghilterra.[3]

In Europa, la produzione del legname è inferiore di circa 4 milioni di m.³ ai bisogni del consumo.[4]

---

[1] Nel 1892: Svizzera 70 milioni di fr., Francia 64, Stati Uniti 30, Germania 25, Inghilterra 16, Austria-Ungheria 10. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 622.)

[2]

Russia	produzione.	180,000,000	di m³, esportazione (netta)	10,000,000
Austria-Ungheria		55,000,000	» » »	3,000,000
Svezia-Norvegia		25,000,000	» » »	7,000,000
Canadà		9,000,000	» » »	3,500,000

(DE SCHERZER, op. cit., pag. 284.)

[3]

Stati Uniti	produzione.	86,000,000	di m³, importazione (netta)	3,000,000
Germania		40,000,000	» » »	1,000,000
Francia		29,000,000	» » »	8,000,000
Italia		13,000,000	» » »	1,000,000
Inghilterra		4,000,000	» » »	8,000,000

(DE SCHERZER, op. cit., pag. 284.)

[4] DE SCHERZER, op. cit., pag. 285.

Prodotti successivi dell'industria del legno sono:

le DOGHE, la cui fabbricazione è fatta su larga scala agli Stati Uniti e in Austria-Ungheria;

le BOTTI, che vengono fabbricate soprattutto in Francia con doghe di quercia provenienti dalla Croazia;

i MOBILI d'ogni genere, come quelli ordinarî che si fabbricano agli Stati Uniti, i mobili curvati a vapore dell'Austria-Ungheria e i mobili artistici della Francia e dell'Italia.

La SCOLTURA IN LEGNO è industria antica e tradizionale di alcuni paesi della Germania e della Svizzera.

La Germania e la Francia sono alla testa del mondo nell'industria dei GIOCATTOLI, i quali si fanno però anche con materie diverse dal legno.

Le COSTRUZIONI NAVALI in legno, industria che va sempre decadendo ed è destinata, in un tempo più o meno lontano, se non a scomparire del tutto a ridursi a minime proporzioni, vengono esercitate ancora con discreta attività in Inghilterra, in Norvegia, agli Stati Uniti e al Canadà.

Fra i VEICOLI DI TERRA emergono i vagoni delle ferrovie che si costruiscono ancora in gran parte in legno e la cui fabbrica più grande nel mondo è quella di Pullman a Chicago.

L'industria del SUGHERO, la quale ha per iscopo soprattutto la fabbricazione dei *turaccioli*, viene esercitata specialmente in Francia, in Spagna, in Portogallo. In Inghilterra il sughero si adopera su larga scala negli usi della navigazione e della pesca, negli apparati di nuoto e di salvataggio.[1]

Coi residui della lavorazione del sughero, uniti ad altri ingredienti, si prepara un tappeto detto *linoleum*, la cui industria va sempre più diffondendosi dall'Inghilterra agli altri paesi d'Europa.

Carta e industrie poligrafiche. — L'industria della CARTA viene esercitata anzitutto in Europa, che è la parte del mondo che ne consuma di più, poi in Asia, specie nell'Asia orientale (Cina e Giappone), dove l'uso ne è più esteso per quanto meno intenso, poi agli Stati Uniti, dove ha raggiunto una speciale importanza la fabbricazione degli articoli di carta compressa, dalla lingeria, alle ruote, alle botti. Paesi esportatori di carta e cartone sono l'Inghilterra, la Germania, la Francia, l'Olanda, l'Austria-Ungheria, la Svezia-Norvegia e il Belgio. Oramai si fa carta, si può dire, con tutto (stracci, legno, paglia, sparto, canna, ec.).

Delle varie industrie POLIGRAFICHE (tipografia, litografia, cromolitografia, oleografia, fototipia, fotografia), le quali si esercitano con maggiore intensità nei paesi di maggiore coltura, la più importante è la *stampa*, nella quale emergono l'Inghilterra, la Germania e la Francia, i tre paesi le cui lingue sono più universalmente conosciute dai popoli più civili.

---

[1] Importazione di sughero greggio in Inghilterra, circa 100 milioni di ql. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 246.)

La Germania in particolare è alla testa del commercio librario mondiale ed ha il primato nell'industria della *cartografia*.

Industrie chimiche. — Sono fra quelle che hanno fatto i progressi maggiori nella seconda metà del secolo attuale, ed emergono in esse la Germania, l'Inghilterra, la Francia e gli Stati Uniti.

Col nome di « grande industria chimica » si designa specialmente la fabbricazione, divenuta negli ultimi anni gigante, degli alcaloidi e degli acidi.

La estrazione della SODA è valutata in tutto il mondo a circa 7 milioni di ql., di cui $^2/_3$ sono forniti dalla sola Inghilterra, il resto dalla Francia e dalla Germania.[1] Dopo l'adozione pressochè generale del processo Leblanc è passata in seconda linea la Spagna, che teneva una volta il primo posto nella estrazione della soda dalle piante marine.

Fra gli ACIDI MINERALI, i quali vengono più specialmente prodotti in Germania e in Inghilterra, primeggiano l'acido solforico[2] e l'acido cloridrico.

L'industria dei SUPERFOSFATI, salita di recente, pei bisogni cresciuti dell'agricoltura, ad onori insperati e la cui produzione sta per giungere ai 5 milioni di tonn., ha i suoi centri principali agli Stati Uniti, in Francia, in Germania, in Inghilterra, nel Belgio, in Olanda e in Italia.[3]

Per i bisogni della viticoltura danneggiata dalla peronospora ha assunto grande importanza la fabbricazione del SOLFATO DI RAME, che ha il suo centro maggiore in Inghilterra, ma si pratica anche in Francia, in Germania, in Italia, agli Stati Uniti.

Dal tartaro greggio si estrae in Inghilterra, agli Stati Uniti, in Francia, in Germania, l'ACIDO TARTARICO, —, così come dalle vinacce si ottiene in Italia, Francia e Spagna il CREMOR DI TARTARO.

L'AMIDO, il quale si estrae non solo dal riso, ma anche dal mais e dal frumento, viene prodotto su larga scala specialmente in Inghilterra, in Germania e in Francia.

Nella fabbricazione dei MEDICINALI ed altri prodotti farmaceutici il primo posto è stato conquistato dalla Germania, che ha diffuso e diffonde i suoi articoli a tutti i paesi del mondo. Però, nella produzione del *chinino* vengono, prima della Germania, gli Stati Uniti, e dopo di essa l'Italia, la Francia e l'Inghilterra, mentre in quella dell'*olio di fegato di merluzzo* il primo posto è tenuto dall'Unione nord-americana.

Dalla raffinazione della nafta si ottengono agli Stati Uniti ed al

---

[1] Inghilterra 4,300,000 ql., Francia 1,300,000, Germania 1 milione nel '92 (DE SCHERZER, op. cit., pag. 609), 2,100,000 nel '95. (LÉVY, *L'industrie allemande*, *Revue des Deux Mondes*, 15 febbraio 1898, pag. 816.) La gran fabbrica Solway, che è la prima del mondo, ha opifici in Inghilterra, Belgio, Francia, Germania, Austria-Ungheria, Russia, Stati Uniti. (Dati raccolti dall'A. all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

[2] Nel 1996: 6,230,000 ql. nella sola Germania. (*Bollettino di legisl. e statist. doganale*, gennaio-marzo 1899.)

[3] Produzione prevista pel 1899: 4,700,000 tonn., di cui 1,200,000 agli Stati Uniti, 900,000 in Francia, 800,000 in Germania, 750,000 in Inghilterra, 350,000 nel Belgio, 250,000 in Olanda, 200,000 in Italia, 120,000 in Austria, 40,000 in Giappone. (*Sole* di non so bene qual giorno del 1899.)

Caucaso in gran quantità la PARAFINA, la BENZINA, la VASILINA e molti oli grassi lubrificanti per macchine.

Dalla produzione del gas luce e dalla preparazione del coke si ottiene il CATRAME,[1] che ha tanta importanza per sè e per i suoi derivati (antipirina e altri prodotti medicinali, benzol, naftal, fuchsina, alizarina), ai quali si collega, si può dire, tutto un rinnovamento industriale. Figurano infatti tra essi quei *colori di anilina* i quali hanno prodotto una vera rivoluzione nell'industria tintoria. La Germania è il centro principale di queste industrie, e dopo di essa vengono la Svizzera, la Francia e l'Inghilterra.[2]

Una delle industrie più diffuse nel mondo è la estrazione del GAS LUCE dal carbon fossile.

Al diffondersi lento ma continuo dell' ACETILENE, altro gas illuminante, si connette la fabbricazione del *carburo di calce*, la quale ha i suoi centri principali agli Stati Uniti, in Francia, in Italia, in Svizzera, in Scandinavia.[3]

Questi due gas stanno però per essere soppiantati dalla LUCE ELETTRICA, i cui impianti vanno vertiginosamente moltiplicandosi, anche nei paesi meno avanzati nella civiltà.

Nell'industria delle PROFUMERIE (essenze, acque odorose, cosmetici, unguenti aromatici) il primo posto nel mondo è tenuto ora dalla Germania, dopo di cui vengono la Francia e l'Inghilterra, specie per i prodotti più fini. Alcune fabbriche di Parigi e di Londra hanno infatti una rinomanza mondiale. In Italia e in Francia si preparano le essenze di arancio, cedro, bergamotto; agli Stati Uniti l'olio di menta; in Inghilterra l'olio di lavanda; in Francia l'essenza di rose, gelsomini, violette; infine, su larga scala, in Bulgaria, Persia ed India, qua l'acqua, là l'olio ed altrove l'essenza di rose.

La fabbricazione degli ESPLODENTI (polvere pirica, dinamite, lidite, melenite, panclastite, ec.) ha raggiunto una grande importanza soprattutto per conto degli eserciti e delle armate in Europa e in America. Avviene così che gli opifici maggiori siano alla dipendenza diretta dei governi. Però l'industria della *dinamite* venne quasi monopolizzata dal grande sindacato Nobel, che ha fatto sorgere proprî stabilimenti in quasi tutti i paesi del mondo.

Saponi, candele, fiammiferi. — Il SAPONE, il cui consumo va continuamente crescendo col diffondersi della civiltà, viene fabbricato su scala sempre maggiore nei varî paesi d'Europa, ma soprattutto in Fran-

[1] In Russia, Svezia, Norvegia, Germania, Stati Uniti si estrae dalle piante il *catrame vegetale* o *pece* di cui quei paesi fanno grande esportazione, specie la Norvegia.

[2] Produzione annua dei derivati dal catrame, 125 milioni di fr., di cui 90 in Germania, 16 in Svizzera, 10 in Francia, 9 in Inghilterra. (LÉVY G. R., *L'industrie allemande* in *Revue des Deux Mondes*, 15 febbraio 1898, pag. 813.) Sono 30 grandi stabilimenti, di cui 20 in Germania, 10 in Svizzera, Francia e Inghilterra. (DASTRE, *Les industries chimiques*, idem, 1° giugno 1900.)

[3] Nel 1898 produzione mondiale 250,000 tonn., di cui 60,000 agli Stati Uniti, 35,000 in Francia, 29,500 in Italia, 28,500 in Svizzera, 25,000 in Svezia, 24,500 in Norvegia, 21,000 in Austria, 8000 in Inghilterra, 6000 in Russia, 5000 in Spagna. (Dall'*Organe industriel*, vedi *Sole*, 21 febbraio 1900.)

cia e in Inghilterra. La Francia, in ispecial modo, occupa il primo posto nella fabbricazione dei saponi profumati o da « toilette. »

L'industria delle CANDELE, che va in molti luoghi accoppiata a quella del sapone, ha per iscopo principalmente la produzione delle candele *stearíche* e si esercita in ispecial modo in Inghilterra, in Francia, in Germania e nel Belgio. Le candele di *cera* si fabbricano quasi esclusivamente nei paesi europei di religione cattolica o greca.

L'industria dei FIAMMIFERI ha il suo centro più antico e più classico nella Svezia, i cui fiammiferi di legno corrono il mondo. Da qualche tempo è entrato inaspettatamente in gara con essa in questo prodotto il Giappone. L'Italia si distingue nella fabbricazione dei fiammiferi di stearina o cerini. In qualche paese l'industria è esercitata sotto forma di regía (Francia, Tunisia), in qualche altro ne è monopolio governativo il commercio (Grecia, Serbia), in qualche altro ancora esso ne è colpito da forti tasse (Italia, Bolivia).

Pelli e pellicce. — La CONCIA delle pelli viene esercitata quasi esclusivamente in Europa, la quale è, appunto per ciò, una grande importatrice di pelli gregge dalle altre parti del mondo e una grande fornitrice, verso di quelle, di pelli conciate. Paesi esportatori di pelli gregge sono gli stati del Plata, gli Stati Uniti, l'Australia, l'Africa australe, l'India inglese; grandi paesi conciatori Francia, Inghilterra, Germania, Russia (bulgaro), Stati Uniti, Austria-Ungheria.

Le industrie successive delle pelli, quali la *selleria* e la fabbricazione dei *guanti*, delle *calzature* e delle *galanterie*, hanno i loro centri principali in Francia, Germania, Inghilterra, Austria-Ungheria, Italia.

Nella lavorazione e nel commercio delle PELLICCERIE sono centri mondiali Londra, Lipsia e Parigi.

Coke e combustibili agglomerati. — I grandi progressi dell'industria siderurgica hanno dato un impulso vigoroso alla estrazione del *coke*, il quale è adoperato su scala sempre maggiore negli alti forni e nelle acciaierie. Ne sono centri più importanti i principali paesi carboniferi, quali l'Inghilterra, gli Stati Uniti, la Germania ed il Belgio. Anzi gli Stati Uniti, benchè producano meno carbone, forniscono da qualche anno più coke dell'Inghilterra.[1]

Nella preparazione dei COMBUSTIBILI AGGLOMERATI, la quale si è molto diffusa, specialmente per utilizzare la polverina e i detriti del carbon fossile che andrebbero altrimenti perduti, emergono l'Inghilterra, la Germania ed il Belgio.

Industrie del **Caucciù** e della **guttaperca.** — Sono più sviluppate che altrove agli Stati Uniti, dopo dei quali vengono l'Inghilterra, la Francia e la Germania. Si connette direttamente a questa industria la fabbricazione dei *cordoni telegrafici sottomarini*, che ha il suo centro principale in Inghilterra, e quella dei *tessuti impermeabili*, che lo ha invece in Germania.

---

[1] Nel 1897: 6,915,000 tonn., nel '98, 8,460,000. (*Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 16 febbraio 1899.)

L'industria del **Tabacco** viene esercitata nei paesi europei o direttamente dai governi o a mezzo di regíe cointeressate. Soltanto in Inghilterra, in Germania e in qualche altro paese domina ancora l'industria privata. Comunque, essa costituisce dovunque uno dei più cospicui redditi fiscali. Fuori d'Europa questa industria ha i suoi centri principali agli Stati Uniti, a Cuba e alle Filippine.

Industrie diverse minori. — Nella fabbricazione, ora fantastica ed ora geniale, ora seria ed ora mutabile, degli OMBRELLI, degli OMBRELLINI e dei VENTAGLI, il primo posto è tenuto in Europa dalla Francia, in Asia dalla Cina e dal Giappone.

L'industria ancora più gentile dei FIORI ARTIFICIALI si esercita esclusivamente in Europa, ma soprattutto in Germania ed in Francia.

Nella lavorazione dell'AVORIO emergono, in Europa l'Inghilterra e la Francia, in Asia la Cina.

I lavori in CORNO, in OSSO, in UNGHIE, in TARTARUGA, in CONCHIGLIE vengono variamente prodotti nei diversi paesi europei. L'Italia è il primo paese del mondo nella fabbricazione dei *bottoni* di FRUTTO, la Germania in quella dei bottoni d'osso e di corno e dei *pettini* di tartaruga.

Nell'industria della MADREPERLA è l'Austria-Ungheria che tiene il primato mondiale; in quella delle PIUME di struzzo e di altri uccelli a scopo d'ornamento lo ha la Francia.

Marsiglia è il più gran centro mondiale nella lavorazione e nel commercio dei CAPELLI UMANI.

Gli STRUMENTI MUSICALI costituiscono un'industria fiorente in quasi tutti i paesi d'Europa, ma più specialmente in Germania (di cui sono rinomati gli ariston, gli organini, i pianoforti). Ultimamente se ne è introdotta la fabbricazione anche agli Stati Uniti.

In quanto abbia carattere economico non si deve dimenticare la produzione degli OGGETTI D'ARTE (pittura e scoltura), la quale ha assunto in questi ultimi anni una maggiore importanza colle grandi esposizioni periodiche internazionali di Parigi, Monaco e Venezia. Centri principali ne sono Francia, Germania, Italia, Olanda, Scozia, ec.

L'INDUSTRIA DEL FORESTIERO, che era un tempo quasi monopolio esclusivo della Svizzera dove ha ancora il suo centro più importante, si è andata a mano a mano estendendo alla riviera ligure e provenzale e all'Egitto e va rapidamente guadagnando l'Italia, l'India, la Palestina, la Scandinavia e tutti quei paesi che attirano per la bontà del loro clima, la bellezza dei loro monumenti o la maestà delle loro memorie.

Citiamo, per la sua importanza internazionale, la « Compagnie internationale des grands Hôtels » la quale risiede a Parigi, ma possiede ed esercita una quantità di alberghi a Nizza, Montecarlo, Ostenda, Brindisi, Lisbona, Abbazia, Costantinopoli, Cairo.

COMUNICAZIONI E TRASPORTI.

Tra le più brillanti, più feconde e più poderose conquiste del secolo che sta per finire figurano le vie di comunicazione e i mezzi di trasporto.

Poste, telegrafi, telefoni, strade ordinarie e ferrate, fiumi, laghi e canali navigabili e linee di navigazione marittima avvolgono oramai quasi tutto il globo terracqueo in una splendida rete le cui maglie vanno diventando sempre più fitte.

Persone e cose pare acquistino ogni anno più una maggiore locomobilità; certo si muovono ora assai più facilmente e più frequentemente di quanto si movessero in passato; fenomeno questo che è ad un tempo causa ed effetto dello sviluppo delle comunicazioni.

Il giro del mondo, che era in passato un' impresa ardua e lunga, può essere fatto attualmente con tutta comodità in 70 giorni [1] alla latitudine press' a poco dell'Europa di mezzo, e lo si potrà fare tra breve in 50.[2]

A rendere più agevoli e più frequenti i viaggi hanno contribuito le agenzie sorte a questo scopo in quasi tutti i paesi e fra le quali emerge, per azianità e per importanza, quella inglese di Cook, la quale ha seminato di uffici proprî e di proprî agenti si può dire tutto il mondo.

[1] Londra	part.	1°	genn.	a ore 3 pom. col Peninsular Express.	
Brindisi	arr.	3	»	a ore 16; part. a ore 18 sopra un vapore della Peninsulare	km. 2,349
Port-Said	»	7	»	traversata del canale di Suez	» 1,722
Aden	»	13	»	partenza lo stesso giorno	» 2,583
Colombo (Ceylan)	»	20	»	partenza il 21 gennaio	» 3,876
Penang	»	26	»	partenza lo stesso giorno	» 2,366
Singapore	»	28	»	id. id.	» 583
Hong-Kong	»	3	febbr.	trasbordo sopra un vapore della Pacific Mail	» 2,661
Yokohama	»	12	»	partenza lo stesso giorno	» 3,000
San Francisco	»	26	»	attraversando il grado 187° da ovest a est si guadagna un giorno	» 8,797
New York	»	3	marzo	coll'express Central Pacific R. Road.	» 5,412
Queenstown	»	11	»	con un vapore della Cunard line	» 5,186
Londra	»	12	»	dall' Irlanda a Londra coll' Irish Express	» 825
	giorni	70			km. 39,360

[2] Dopo il compimento della ferrovia transiberiana.

Poste. — Nessun'altra funzione di carattere universale ha raggiunto una così grande diffusione e una così ammirabile organizzazione come il servizio postale, il quale solca i mari, attraversa i deserti, si arrampica sulle montagne e penetra nel cuore medesimo dei paesi rimasti fino a pochi anni or sono completamente sconosciuti.

Ha contribuito a dare a questo servizio una maggiore estensione, una più forte intensità e un indirizzo uniforme la *Unione postale*, sorta fino dal 1875 (ad opera dello Stephan che fu per tanti anni ministro delle poste in Germania), e la quale abbraccia oramai tutti i paesi del mondo. Essa è rappresentata e diretta da un ufficio internazionale che risiede a Berna.

Il servizio postale è dappertutto, o quasi, monopolio governativo. Nelle principali città, come Londra, Parigi, Berlino, funziona la posta pneumatica.

I paesi che hanno i maggiori redditi postali sono, in ordine d'importanza decrescente (e secondo i dati del 1898), la Germania, gli Stati Uniti, l'Inghilterra, la Francia, la Russia, l'Austria, l'Italia, l'Ungheria, il Giappone e la Svizzera.

Telegrafi. — Hanno ricoperto colle loro linee una gran parte del mondo.

Telegrafi *terrestri*, generalmente aerei, attraversano oramai in ogni senso quasi tutti i continenti. Sono celebri, fra altre, le grandi linee da Pietroburgo a Pechino, da Costantinopoli a Bassora, dal golfo di Darwin a Hobartown in Tasmania, da New York a San Francisco, e infine quella grande linea che si sta ora costruendo da inglesi attraverso l'Africa, dal Cairo al Capo, e la quale dovrà essere terminata entro il 1900.[1]

Il primo cavo telegrafico *sottomarino* che diede buoni risultati fu quello tra Dover e Calais. Ora c'è tutta una rete di cordoni, posati nel fondo dei mari, la quale collega attraverso ad essi tutte le terre civili. Soltanto l'Oceano Pacifico aspetta ancora il suo grande cavo telegrafico il quale vada, come si è variamente progettato, dall'America all'Asia o dall'America all'Oceania.

Mentre i telegrafi terrestri appartengono generalmente agli Stati e sono da essi esercitati, i telegrafi sottomarini appartengono per lo più a private compagnie, le quali sono per la massima parte inglesi.

La più importante di esse è la « Eastern Telegraph Co. » che pos-

[1] Dall'*Engineering* (nel *Monitore delle finanze* del 9 luglio 1899):
La spedizione incaricata del colossale lavoro di collocamento del filo che dovrà attraversare tutto il continente africano trovasi presentemente (agosto 1900) tra i laghi Nyassa e Tanganyka. Essa è dunque più che a mezza strada, e si può sperare che prima della fine del 1900 la linea sarà compiuta e forse aperta all'esercizio. Da Karanga, villaggio che si trova alla estremità settentrionale del lago Nyassa, il telegrafo andrà verso il lago Tanganyka, nella direzione di nord-ovest, con una diramazione verso Stanley-Pool. Seguirà poi la riva occidentale di quest'ultimo lago, entrerà nel territorio tedesco, e dopo 400 chilometri circa raggiungerà il lago di Victoria Nyanza, poi l'Uganda, cioè il territorio inglese. Il lavoro è affidato a dodici ingegneri, i quali hanno sotto i loro ordini 850 negri. Scelto il tracciato da seguire, si piantano i pali che sono di un legno speciale e pesano circa un quintale ognuno, con un'altezza di circa 4 metri. In media si posano da 30 a 40 chilometri di linea al giorno.

siede in proprio (nel 1899) 124 cavi con 43,000 km. di cordoni, i quali si stendono dall'Inghilterra a molti paesi bagnati dal Mediterraneo, dal Mar Rosso e dall'Oceano Indiano, ed ha uffici proprî nelle 3 penisole meridionali d'Europa, in Egitto, in Arabia, a Gibilterra, a Malta, a Cipro (Perim e Aden), nell'India, ec.[1]

In quei medesimi mari i cavi della « Eastern Extension Australasia and China T. Co. » vanno da Madras alla Nuova Zelanda e a Shangai; quelli di un'altra compagnia inglese da Shangai agli altri porti della Cina ed al Giappone; quelli di una società danese (Great Northern) dal Giappone alla Siberia; quelli della « Eastern and South African T. Co. » da Aden a Zanzibar, Monzambico, Lorenzo Marquez, Capetown. L'« African Direct » e la « West African T. Co. » toccano i porti dell'Africa occidentale sull'Atlantico fino alla città del Capo.

La « Western and Brasilian T. Co. », la quale, dopo di aver assorbito la « Brasilian submarine T. Co. », è diventata una delle più potenti imprese telegrafiche del mondo,[2] congiunge l'Europa, attraverso l'Atlantico (isole del Capo Verde) col Brasile ed altri stati dell'America del sud. Ma sono degni di nota in questa parte di mondo anche la « West Coast of America T. Co. », che unisce i porti sul Pacifico dal Cile al Perù, e la « Central and South American T. Co. », che completa la precedente dal Perù all'istmo di Panama, mentre la « West Indian and Panama T. Co. » va da questo alle Antille.[3]

Tra il continente europeo e l'America del nord esistono ora (nel 1899) 13 comunicazioni telegrafiche. Quattro cavi appartengono all'« Anglo-American Telegraph Co. » società inglese, e vanno dall'isoletta di Valentia in Irlanda a Hearts Content in Terranuova; tre cavi sono di una società americana la « Commercial Cable Co. » e vanno da Waterville in Irlanda a Canso nella Nuova Scozia; due cavi sono proprî della « Compagnie française des cordons sousmarins » e vanno uno da Brest a Saint-Pierre e di lì poi al Capo Cod presso Boston, e l'altro direttamente da Brest al Capo Cod; un cavo appartiene a una società scozzese, la « Direct United States Cable Co. », e va da Ballinskellings bay in Irlanda ad Halifax nella Nuova Scozia; e un ultimo finalmente venne immesso nel 1899 dalla società telegrafica tedesca dell'Atlantico da Emden a New York.

Dei cavi intereuropei ricordiamo: quello che va dalla Scozia (Peterhead) alla Norvegia (Ekersund); i quattro che vanno da Newcastle in Norvegia (Arendal), alla Svezia (Gothenburg) e alla Danimarca (Hjörring e Söndervig); i tre che da Lowestoft presso Londra vanno

---

[1] La « Easten Telegraph Co. », fondata nel 1872, fu diretta sino al 1896 da M.r John Penden, che meritò di essere chiamato « il re dei telegrafi ». Essa ha un capitale di oltre 110 milioni di fr. e una riserva di altri 25, ma da qualche anno si è unita in una specie di sindacato ad altre 11 compagnie inglesi, le quali hanno un capitale complessivo di altri 450 milioni di fr. (MARTEL P., *Les câbles sousmarins anglais*, *Bibliothèque universelle*, août-septembre 1899.) Questo potente sindacato abbraccia coi suoi cordoni i $^2/_3$ del mondo conosciuto.

[2] Cavi 22 con 13,504 km. (nel 1899).

[3] La « Central and South America » ha 13 cavi con 7390 km., la « West Indian and Panama » ha 22 cavi con 4557 km. (MARTEL, ec.)

a Emden in Germania; quello che da Emden va a Ballingskelling bay in Irlanda; i due che vanno dalla Norvegia (Arendal) in Danimarca (Hjörring) e in Germania (Heye); i due che dalla Danimarca (Fanö) vanno in Francia (Calais); quello che va dall'Irlanda (Ballingskelling bay) alla Francia (Havre); i dieci cavi che uniscono l'Inghilterra alla Francia attraverso la Manica; i due che partono da Penzance in Inghilterra e vanno l'uno a Bilbao e l'altro a Vigo in Ispagna; i sette cavi francesi che partono da Marsiglia diretti a Barcellona, Orano, Algeri (tre), Bona, Tunisi; il cavo parimente francese dalla Corsica a Livorno; e tutti i cavi che uniscono il continente italiano alle isole che lo circondano.

A somiglianza di quanto si è fatto per le poste, quantunque con facoltà molto più limitate e un ambito assai più ristretto, si è istituito nel 1868 un *Ufficio internazionale delle amministrazioni telegrafiche* il quale ha la sua sede a Berna.

Ricordiamo che devesi a un italiano, il Marconi, la recente importantissima invenzione del *Telegrafo senza fili*, del quale si vanno estendendo rapidamente le applicazioni, specie in Inghilterra.

Nè devono essere dimenticate le *agenzie telegrafiche* (Reuter in Inghilterra, Wolf in Germania, Havas in Francia, Stefani in Italia), le quali, pur avendo un carattere spiccatamente giornalistico, non mancano d'importanza economica.

Collegati ai telegrafi e da essi dipendenti sono gli uffici SEMAFORICI istituiti dai paesi civili lungo le coste marittime per le comunicazioni coi bastimenti in alto mare.

Telefoni. — Questo meraviglioso sistema di trasmissione della voce viva che, come fu assodato da una sentenza della Corte suprema degli Stati Uniti, è gloria purissima italiana (Antonio Meucci), non già, come si pretendeva prima, una invenzione americana (Graham Bell), va rapidamente diffondendosi, qualche volta in concorrenza, il più spesso a complemento del servizio telegrafico.

Gli Stati Uniti sono il paese più ricco di telefoni.[1] Dopo di essi vengono, benchè a molta distanza, la Germania e la Svezia, la quale ultima però è forse a tutti superiore per la intensità e la diffusione e il buon mercato del suo servizio telefonico.

In principio non si ebbero che linee urbane, ma da qualche tempo si vanno diffondendo le linee interlocali e ultimamente si impiantarono anche linee internazionali, le quali congiungono ormai fra di loro Germania con Austria, Danimarca, Olanda, Belgio, Svizzera, Austria con Ungheria e Svizzera, Danimarca con Svezia, Svezia con Norvegia, Olanda con Belgio, Belgio con Francia, Francia con Inghilterra e con Svizzera e fra poco anche con Italia.

In attesa che venga risolto il problema della dirigibilità dei pal-

[1] Nel 1899 esistevano in tutto il mondo 2,500,000 km. di linee telefoniche con 1,300,000 poste. Gli Stati Uniti avevano di quelli 1,300,000, di queste 773,000. Seguivano: la Germania con 150,000 poste, la Svezia con 56,000, la Svizzera con 30,000, la Francia con 29,000. (*Scientific American* in *Illustration française* del giugno 1899.)

loni aereostatici, le comunicazioni aeree hanno ora una qualche importanza a merito dei *piccioni viaggiatori*, i quali però funzionano quasi esclusivamente a scopo militare.

Comunicazioni di terra.

Strade ordinarie. — Sono tanto più numerose e meglio tenute, quanto maggiore è la ricchezza di un paese, più fitta la sua popolazione e più antica la sua civiltà.

Tutte le grandi unità politiche e militari, dagli imperi orientali all'impero napoleonico, si sono affermate con grandiose costruzioni stradali di cui si ammirano ancora le tracce o gli avanzi (ammirabili fra gli altri quelli delle grandi strade consolari romane), ovvero le opere complete più o meno conservate, come le grandi vie tracciate attraverso le Alpi dietro gli ordini di Napoleone.

Ma fu specialmente al secolo attuale e in modo particolare alla sua seconda metà che si deve la più gran parte delle strade ordinarie, le quali ora ricoprono, a guisa di maglia fittissima, tutta l'Europa, specialmente centrale, d'onde irradiano, di mano in mano sempre meno fitte e peggio tenute verso le regioni contermini dell'Africa e dell'Asia. Anzi i paesi meno fertili e più spopolati di queste due parti di mondo mancano affatto di strade carreggiabili, e non hanno che sentieri percorsi dalle carovane attraverso i deserti e battuti dagli indigeni attraverso le foreste.

In Australia e in America, paesi di recente civiltà, prevalgono sulle strade ordinarie le ferrovie; ed è naturale, perchè la colonizzazione essendovi avvenuta dopo la introduzione di queste, le quante volte occorreva di aprire una nuova comunicazione, anzichè una strada ordinaria si costruiva e si costruisce ancora, di preferenza, una ferrovia. S'intende che in questi paesi nuovi va moltiplicandosi in seguito, col moltiplicarsi della popolazione, anche la viabilità ordinaria, la quale d'altronde sta ritornando in onore dappertutto col diffondersi dell'uso delle biciclette e delle automobili.

In Africa e in Asia, l'estendersi continuo delle ferrovie va sminuendo l'istituto antichissimo delle CAROVANE, le quali sono destinate a sparire.

Tranvie. — Costruite come sono, in tutto o in parte, sulle strade ordinarie, esse tengono un posto di mezzo fra queste e le ferrovie. Sono diffuse, più che altrove, in Europa, specie centrale.

Ferrovie. — Nelle attuali condizioni della civiltà, in tanto febbrile agitarsi di idee e di passioni, in questo bisogno di utilizzare, per così dire, ogni minuto di tempo, le strade ferrate hanno conquistato una colossale importanza nella vita economica delle nazioni. Si sono visti paesi, come il Belgio, assurgere in pochi anni a insperata prosperità più che altro per il loro perfetto sistema ferroviario. Se ne sono visti altri, come l'Olanda, risentire quasi immediatamente nei diminuiti commerci l'effetto disastroso della riluttanza e della lentezza a servirsi del nuovo sistema di locomozione.

Le ferrovie sono ad un tempo causa ed indizio di prosperità economica, cosicchè si può affermare che un paese è tanto più ricco, e, diciamolo anche, tanto più civile, quanto maggiore è il suo sviluppo ferroviario.

Le ferrovie hanno già prodotto dovunque una profonda trasformazione nel campo economico e sociale, ma si prevede che questa diventerà ancora più radicale quando saranno attuati tutti i progetti ferroviarî che mirano alla conquista delle regioni interne ricche e popolose dell'Africa e dell'Asia.

È noto che l'êra ferroviaria è incominciata nel 1825, colla costruzione, in Inghilterra, della ferrovia Darlington-Stockton.

Al 31 dicembre 1897 si avevano in tutto il mondo 732,000 km. di ferrovie, che è quanto dire più che 18 volte e $^1/_2$ la circonferenza terrestre misurata all'Equatore. Di esse, più della metà appartengono all'America, il terzo all'Europa, e il resto all'Asia, all'Australia ed all'Africa.[1]

La preponderanza dell'America si deve agli Stati Uniti, i quali possiedono da soli una rete ferroviaria maggiore di quella dell'Europa.

Tengono in questa i primi posti, in via assoluta, la Germania, la Francia, la Russia (colla Finlandia), il Regno Unito e l'Austria-Ungheria; in via relativa (alla superficie) il Belgio, il Regno Unito, l'Olanda, la Svizzera e la Francia; (alla popolazione) la Svezia, la Svizzera, la Danimarca, la Francia, il Belgio,

In Asia il primato spetta all'India inglese; in Africa alle colonie inglesi del Capo e di Natal; in Australia, che è tutta inglese, alla colonia di Vittoria, mentre l'Australia del sud è il primo paese del mondo per sviluppo ferroviario relativo alla popolazione.

Così le ferrovie appaiono, pressochè dovunque, un'affermazione prevalente della razza anglo-sassone.

Si calcola a 182 miliardi di franchi il valore delle strade ferrate nel mondo (nel 1897), dei quali circa 95 rappresenterebbero il costo della rete europea con una media chilometrica di 310,000 fr. e un sensibile divario fra paese e paese.[2]

Hanno grande importanza le ferrovie *trascontinentali* che attraversano, dall'Atlantico al Pacifico, l'America settentrionale e centrale (Canadà, Stati Uniti, Messico, Costarica, Panama) e quelle, ora in costruzione, che attraverseranno, nel medesimo senso, l'America meridionale (dal Brasile al Perù, dall'Argentina al Cile).

Col concorso di quasi tutti i governi americani si è studiato nel 1898-99 il grandioso progetto di una ferrovia longitudinale la quale, partendo da New York, metterebbe capo a Buenos Aires (16,360 km.).[3]

---

[1] Si veda l'annesso quadro, riportato dal *Moniteur des Intérêts matériels*. (Bruxelles, 24 settembre 1899.)

[2] Così la rete ferroviaria inglese sarebbe costata 720,000 fr. per km., la francese 390,000, la tedesca 360,000, l'italiana 300,000, la russa 225,000, l'austro-ungarica 240,000. (Dall'*Archiv für Eisenbahnwesen* nell'*Economista di Firenze* del 17 settembre 1899.)

[3] Di questa grande linea pan-americana sono già costruiti 7630 km.

Le ferrovie del mondo nel 1897.

STATI	Lunghezza delle vie alla fine degli anni					Progressi dal 1893 al 1897		Superficie Kil. quadr.	Abitanti	Alla fine del 1897	
	1893	1894	1895	1896	1897	Totale	P. c.			per 100 Kilometri	per 10,000 Abitanti
	Kilometri					Kilometri				Kilometri	
I. — *Europa.*											
Prussia	26,505	26,858	27,284	27,908	28,498	1,993	7-5	348,600	31,855,000	8-1	8-6
Baviera	5,883	5,979	6,120	6,231	6,283	400	6-7	75,900	5,819,000	8-2	10-7
Sassonia	2,618	2,627	2,685	2,688	2,752	134	5-1	15,000	3,788,000	18-3	7-3
Wurtemberg	1,581	1,595	1,597	1,630	1,632	51	3-1	19,500	2,081,000	8-3	7-8
Baden	1,678	1,713	1,803	1,847	1,861	183	10-8	15,100	1,725,000	12-3	10-8
Alsazia Lorena	1,623	1,623	1,723	1,723	1,735	112	7-0	14,500	1,641,000	11-9	10-5
Altri Stati	4,954	5,067	5,201	5,321	5,355	401	8-1	52,100	5,371,000	10-2	10-0
Germania	44,842	45,462	46,413	47,348	48,116	3,274	7-3	540,700	52,280,000	8-9	9-2
Austria-Ungheria	29,160	30,038	30,880	32,180	33,668	4,508	15-4	676,600	44,906,000	5-0	7-4
Gran Bretagna	33,219	33,641	34,058	34,221	34,445	1,226	3-6	316,800	40,390,000	10-9	8-5
Francia	39,357	39,979	40,230	40,949	41,342	1,985	5-0	536,400	38,269,000	7-8	10-8
Russia	33,478	35,560	37,717	38,612	40,262	6,784	20-2	5,390,000	106,234,000	0-7	3-8
Italia	14,184	14,626	15,057	15,447	15,643	1,459	10-1	286,600	31,479,000	5-5	5-0
Belgio	5,473	5,545	5,687	5,577	5,904	431	7-8	29,500	6,587,000	20-0	9-1
Olanda	3,096	3,102	3,102	3,129	3,129	33	1-0	35,600	5,222,000	8-8	6-1
Svizzera	3,115	3,477	3,509	3,563	3,646	31	6-9	41,400	3,030,000	8-8	12-0
Spagna	11,435	12,052	12,052	12,872	12,916	1,481	13-0	514,000	18,280,000	2-5	7-1
Portogallo	2,340	2,340	2,340	2,358	2,358	18	0-7	92,100	5,102,000	2-5	4-6
Danimarca	2,195	2,267	2,267	2,309	2,543	348	15-8	38,300	2,300,000	6-5	11-1
Norvegia	1,611	1,726	1,779	1,938	1,938	327	20-4	322,300	2,112,000	0-6	9-2
Svezia	8,762	9,234	9,775	9,895	10,168	1,387	15-7	450,600	5,010,000	2-3	20-5
Serbia	540	540	540	570	570	30	5-5	48,300	2,314,000	1-2	2-5
Rumania	2,508	2,515	2,241	2,880	2,880	372	14-8	160,000	6,000,000	1-7	4-7
Grecia	915	915	930	952	952	37	4-0	65,100	2,447,000	1-4	3-8
Turchia	1,818	2,010	2,254	2,554	2,554	736	40-8	275,200	9,468,000	0-9	2-7
Malta, Jersey, Man	110	110	110	110	110	—	—	1,100	325,000	10-0	3-4
Totali Europa	238,478	245,139	251,421	257,540	263,145	24,667	10-3	9,820,600	381,755,000	2-7	6-9
II. — *America.*											
Stati Uniti	268,183	288,460	292,431	294,088	296,745	10,562	3-6	7,752,800	70,302,000	3-8	42-2
Canadà	24,650	25,371	25,712	26,183	26,866	2,216	8-1	8,768,000	5,186,000	0-3	51-8
Terra Nuova	475	595	750	751	911	436	87-2	110,800	208,000	0-8	43-3
Messico	11,057	11,249	11,648	11,712	11,890	833	7-5	1,987,300	12,620,000	0-5	9-4
America centrale	1,000	1,000	1,000	1,000	1,038	38	3-8	428,400	2,379,000	0-2	4-3
Colombia	420	452	520	557	557	137	34-1	1,330,800	4,500,000	—	1-2
Cuba	1,731	1,731	1,778	1,778	1,778	47	2-8	118,800	1,632,000	1-6	10-9
Venezuela	950	1,020	1,020	1,020	1,020	70	7-7	1,043,900	2,445,000	0-1	4-1
Repubblica Domenicana	115	115	115	188	188	53	46-0	48,600	504,000	0-3	3-7
Brasile	12,000	12,064	12,065	13,023	13,941	1,941	16-1	8,361,400	16,969,000	0-1	8-2
Repubblica Argentina	13,450	13,961	14,212	14,383	15,172	1,722	12-8	2,885,600	4,531,000	0-5	33-5
Paraguay	253	253	253	253	253	—	—	253,100	502,000	0-1	5-0
Uruguay	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800	—	—	178,700	827,000	1-0	21-6
Chilì	3,100	3,166	3,166	4,032	4,286	1,186	38-2	776,000	3,200,000	0-5	13-4
Perù	1,667	1,667	1,667	1,667	1,667	—	—	1,137,000	2,980,000	0-1	5-5
Bolivia	955	1,000	1,000	1,000	1,000	45	4-7	1,334,200	2,443,000	—	4-1
Equatore	300	300	300	300	300	—	—	299,600	1,204,000	—	0-8
Guiana inglese	35	35	35	35	35	—	—	229,600	278,000	—	1-3
Antille	710	736	750	841	937	227	32-4	—	—	—	—
Totali America	360,842	364,975	370,321	374,873	380,384	19,542	5-4	—	—	—	—
III. — *Asia.*											
Indie inglesi	29,606	30,220	31,322	32,458	33,820	4,214	14-2	5,131,300	291,381,000	0-6	1-1
Ceylan	308	436	478	478	478	170	56-6	63,900	3,336,000	0-7	1-4
Turchia d'Asia-Siria	1,667	1,770	1,770	1,949	2,509	842	49-5	1,778,200	15,478,000	0-1	1-6
Russia Transcaspiana	1,433	1,433	1,433	1,513	1,513	80	5-7	554,900	700,000	0-2	21-6
Siberia	108	1,618	1,753	3,038	3,801	3,693	—	12,518,500	5,773,000	—	6-5
Persia	54	54	54	54	54	—	—	1,645,000	9,000,000	—	—
Indie olandesi	1,863	1,950	2,076	2,082	2,082	219	11-5	599,000	27,172,000	0-3	0-7
Giappone	3,247	3,600	3,600	3,686	4,032	785	24-5	417,000	44,750,000	0-9	0-9
Indie portoghesi	82	82	82	82	82	—	—	3,700	514,000	2-2	1-6
Malesia	140	140	180	259	259	119	85-0	86,200	719,000	0-3	3-6
China	200	200	200	434	482	282	141-0	11,081,000	357,250,000	—	—
Siam	26	144	144	144	269	242	—	633,000	9,000,000	—	—
Cocincina	261	323	323	372	383	122	46-9	—	—	—	—
Totali Asia	38,995	41,970	43,375	46,549	49,764	10,769	27-6	—	—	—	—
IV. — *Africa.*											
Egitto	1,739	2,027	2,027	2,327	2,824	1,085	63-8	994,300	9,750,000	0-2	2-9
Algeria-Tunisia	3,193	3,266	3,301	4,113	4,355	1,162	33-1	897,400	6,375,000	0-4	6-4
Colonie del Cap di Natal	3,927	3,927	3,932	4,053	3,634	—	—	736,800	1,765,000	0-4	20-7
Repubbliche Sud-Africane	643	653	646	647	739	96	16-0	70,900	778,000	1-0	9-4
Repubblica d'Orange	677	990	991	1,007	1,142	465	66-4	308,600	867,900	0-3	13-1
Altri Stati	1,000	1,000	1,000	1,000	1,340	340	34-0	131,100	208,000	1-0	63-8
Maurigis (169), Riunione (127), Senegal (396), Angola (364), Mozambicco (435), Congo (264), Sudan (159 kilom.)	1,200	1,250	1,250	1,680	1,914	714	59-5	—	—	—	—
Totali Africa	12,379	13,103	13,147	14,827	15,948	3,569	29-7	—	—	—	—
V. — *Australia.*											
Nuova Zelanda	3,381	3,478	3,528	3,528	3,528	147	4-3	271,000	714,000	1-3	49-8
Victoria	4,787	4,943	5,020	5,024	5,035	248	5-1	229,000	1,175,000	2-2	43-0
Nuova Galles del Sud	4,097	4,200	4,208	4,210	4,383	286	6-9	799,000	1,298,000	0-5	33-9
Australia meridionale	2,933	3,026	3,038	3,038	3,038	105	3-6	2,341,600	360,000	0-1	84-3
Queensland	3,828	3,828	3,828	3,840	3,934	106	2-7	1,731,400	472,000	0-2	83-7
Tasmania	752	763	763	764	764	12	1-5	67,900	166,000	0-1	47-9
Australia occidentale	1,331	1,850	1,850	1,854	2,190	859	66-0	2,527,300	138,000	—	—
Hawaï (40), Mauï (11), Oahu (91)	90	114	114	114	142	52	57-7	17,700	109,000	0-8	12-9
Totali Australia	21,199	22,202	22,349	22,372	23,014	1,815	8-5	7,984,900	4,432,000	0-3	51-9
RICAPITOLAZIONE.											
Europa	238,478	245,139	251,421	257,540	263,145	24,667	10-3	9,820,600	381,755,000	2-7	6-9
America	360,842	364,975	370,321	374,873	380,384	19,542	5-4	—	—	—	—
Asia	38,995	41,970	43,375	46,549	49,764	10,769	27-6	—	—	—	—
Africa	12,379	13,103	13,147	14,827	15,948	3,569	29-7	—	—	—	—
Australia	21,199	22,202	22,349	22,372	23,014	1,815	8-5	7,984,900	4,432,000	0-3	51-9
Totali del mondo	671,893	687,389	700,613	716,161	732,255	60,362	8-9	—	—	—	—
Progressi sull'anno precedente	2-6	2-3	1-9	2-2	2-2	—	—	—	—	—	—

In Asia hanno particolare interesse le ferrovie, che percorrono in ogni senso l'India, d'onde si spingono fino all'Afganistan e al Beluci-stan, la ferrovia Transcaspiana già in esercizio fino a Samarcanda ma che dovrà essere prolungata più addentro nel cuore del paese, e la ferrovia Transiberiana, ora in costruzione, la quale sembra destinata a superare in importanza le trascontinentali dell'America del nord.

In Africa emergono le varie ferrovie di penetrazione, che si dirigono dalla periferia verso l'interno, specie quelle dell'Africa australe, del Congo, del Sahara algerino, del Sudan egiziano e dell'Uganda, e si è progettato, a continuazione e congiungimento delle ferrovie già esistenti in Egitto e nell'Africa del sud, una grandiosa ferrovia, la quale condurrebbe, attraverso tutta l'Africa centrale, dal Cairo al Capo.

In Australia, la linea da Adelaide al lago Eyre non è che un primo tronco della progettata « Transcontinental railway », che dovrà attraversare quella parte di mondo fino a Port Darwin.

In Europa le linee ferroviarie più importanti sono la Parigi-Lisbona, la Calais-Brindisi, l'Amburgo-Gottardo-Genova, la Parigi-Vienna, la Trieste-Vienna-Pietroburgo, la Vienna-Pest-Costantinopoli, la Vienna-Nizza e alcune altre, le quali sono percorse da treni rapidissimi od ESPRESSI, i quali sono andati moltiplicandosi in questi ultimi anni in Europa per opera specialmente della potente Società internazionale dei Vagoni-letto, che risiede a Parigi, ed hanno assunto una grande importanza per il trasporto rapidissimo dei viaggiatori e della posta.

Il più antico direttissimo europeo è il *Peninsular-express,* il quale parte una volta la settimana da Calais, a un'ora di notte, subito dopo l'arrivo in quel porto dei vapori celeri che vi trasportano attraverso la Manica, da Dover, le persone e la posta, partite con treno speciale alcune ore prima da Londra, e attraverso tutta la Francia, passando per Parigi e il Cenisio, in 44 ore arriva a Brindisi (il sabato sera alle 8), d'onde posta e passeggieri proseguono, coi vapori della Peninsulare direttamente per Bombay. Il ritorno si effettua per la stessa via subito dopo l'arrivo settimanale della Valigia delle Indie a Brindisi. Ogni 15 giorni se ne stacca, nell'andata a Foggia, la Valigia australiana che va a prendere a Napoli i vapori della Orient Line.

Altri treni direttissimi internazionali sono:

il *Nord-Süd-Brenner-express,* che eseguisce quotidianamente il tragitto fra Berlino e Vienna, e prosegue poi, da una parte, due volte alla settimana fino a Venezia e, dall'altra, tre volte alla settimana fino a Milano e una volta alla settimana fino a Roma e a Napoli;[1]

il *Berlino-Napoli* passante settimanalmente per il Gottardo;

l'espresso settimanale *Calais-Roma-Napoli;*

il *Pietroburgo-Berlino-Ventimiglia,* e il *Pietroburgo-Vienna-Nizza,* due espressi ordinariamente settimanali, ma che diventano quotidiani nella stagione invernale;

[1] A cominciare dal 3 novembre 1899 esso si spinge tre volte la settimana, da una parte fino a Pietroburgo e dall'altra fino a Cannes.

il *Méditerranée-express*, che va tre volte alla settimanana da Londra a Parigi-Nizza-San Remo;

il *Bombay-express*, che attraversa settimanalmente la Francia da Calais a Marsiglia in coincidenza coi battelli della Penisulare che vanno da quel porto direttamente nell' India;

il *Süd-express*, che va tre volte alla settimana da Parigi a Lisbona;

la *Valigia di Londra*, servizio misto d' acqua e di terra, fra Queenborough (Londra), Flessinga (Olanda) e Colonia (Germania);

l' espresso quotidiano *Calais-Ostenda-Vienna;*

il *Nord-express* che va ogni giorno da Parigi a Ostenda e Berlino, donde poi prosegue, due volte alla settimana, fino a Pietroburgo;

l' espresso settimanale estivo *Calais-Lucerna-Engadina;*

gli espressi settimanali *Ostenda-Vienna-Costanza* e *Ostenda-Vienna-Trieste;*

l'*Orient-express*, che va giornalmente da Parigi a Vienna e di lì poi prosegue, due volte alla settimana, per la via di Belgrado fino a Costantinopoli, e una volta alla settimana colle ferrovie rumene fino a Costanza sul Mar Nero, d'onde poi, posta e viaggiatori proseguono coi celeri piroscafi rumeni per Costantinopoli.[1]

Nel 1898 venne istituito un treno postale accelerato fra Berlino e Bukarest, con prolungamento fino a Costanza in coincidenza col servizio marittimo per Costantinopoli.

Mentre nei paesi di razza anglo-sassone (Inghilterra e Stati Uniti) e di razza latina (Francia, Italia, Spagna) predomina nelle ferrovie l' esercizio privato, nei paesi di razza tedesca e slava (Germania, Austria Ungheria, Olanda, Danimarca, Russia) prevale l' esercizio governativo.

Sopra quasi tutte le strade ferrate i viaggiatori cominciarono ad essere l' elemento principale del traffico. Poi, a poco a poco, la mobilità si è comunicata dalle persone alle cose, e le merci non tardarono, come fonti di reddito, a superare in importanza i viaggiatori.

Un coefficiente importante del movimento ferroviario sono le *tariffe* dei trasporti. In Europa sono il Belgio, l' Ungheria e la Russia i paesi che le hanno più miti. A somiglianza dell' Ungheria si vanno introducendo in altri paesi d' Europa le tariffe a zone.

Un istituto del quale si è fatto forse un uso soverchio in Europa e in America è quello delle tariffe differenziali.

Dal 1890 esiste a Berna un *Ufficio internazionale dei trasporti per ferrovia*, il quale venne istituito in seguito ad una convenzione tra i principali paesi d' Europa allo scopo di regolare i rapporti dipendenti dai trasporti internazionali fra le compagnie ferroviarie ed il pubblico.

---

[1] Goundoux fils, *Carte kilométrique des Chemins de fer de l'Europe.* (Bruxelles, 1899-1900.)

Comunicazioni d'acqua
(Interne).

Fiumi, laghi e canali navigabili - Navigazione interna. — I fiumi, vere « strade che camminano », furono, in ordine al tempo, le prime vie di comunicazione, i primi mezzi di trasporto. Le civiltà più antiche, dalla cinese all'indiana, alla babilonese, all'assira, all'egiziana, si sono tutte svolte lungo il corso di fiumi navigabili. Poi, quando l'umanità si fu addestrata alla navigazione, i fiumi vennero soverchiati dal mare e le maggiori civiltà successive, come quelle dei fenici, dei cartaginesi, dei greci, ebbero un carattere prevalentemente marittimo. Divenute poscia alla loro volta importanti le vie terrestri, si svolse con esse e per esse la potenza romana. Nel medio evo riacquistarono importanza le vie fluviali ed è noto quanta parte abbia avuto la navigazione del Reno nella prosperità della Hansa germanica.

Venne la scoperta dell'*America* e le comunicazioni d'acqua interne salirono nelle nuove terre a insperati fastigi per opera di quegli innumerevoli e imponenti fiumi navigabili i quali diventarono le vie maestre della esplorazione, della conquista, della colonizzazione. Si può dire che per qualche secolo la civiltà si sia affermata e svolta in America unicamente sulle rive dei mari e sul corso dei fiumi. E anche adesso che le ferrovie hanno di tanto allargato, nell'interno delle terre, la feconda operosità dei coloni, la navigazione interna vi occupa ancora, specie agli Stati Uniti, al Canadà, al Brasile e all'Argentina, che ne sono gli Stati più popolosi e più ricchi, una posizione eminente. Basti ricordare il fiume San Lorenzo coi cinque grandi laghi di cui è l'emissario e i canali che pongono questi in comunicazione cogli altri bacini interni e col mare; il Mississippì coi suoi grandi affluenti Ohio e Missuri; il Rio delle Amazzoni coi suoi maggiori tributari Rio Negro e Madeira, e infine il Rio della Plata col Paranà e l'Uruguay da cui è formato, i quali tutti meritano di essere considerati, per l'estensione e l'intensità della loro navigazione, come altrettanti Mediterranei.

Un altro Mediterraneo può dirsi il fiume Yangtse della Cina, il più grande, il più importante dell'*Asia* e che il canale Imperiale, ora in gran parte rovinato, ma un tempo il primo del mondo, congiunge all'altro gran fiume cinese Hoangho. Sul Sikiang, parimenti della Cina, così come sul Mekong, sulla Menam e sull'Irauaddi dell'Indo-Cina, sul Brahmaputra, sul Gange e sull'Indo dell'India, sul Tigri e sull'Eufrate della Mesopotamia, sull'Amu, sul Sir e sul Tarim dell'Asia centrale, tutti quanti navigabili e navigati, si aggruppano le unità politiche ed economiche più cospicue dell'Asia.

In *Africa*, dove, per la conformazione prevalente di altopiano interno sostenuto tutto all'intorno da montagne, i grandi fiumi che ne discendono sono risalibili dalla foce soltanto fino al piede di quello, i fiumi non acquistarono grande importanza politica ed economica se

non dopo che, superata quella barriera, si scoperse che essi scorrevano per lunghissimo tratto sull'altipiano, larghi, profondi, maestosi, perfettamente navigabili. E una nuova êra si aperse allora alle regioni superiori del Nilo, del Senegal, del Niger, dello Zambese e del Congo. Anzi, la scoperta della rete navigabile di quest'ultimo fiume nel cuore dell'Africa fino allora ignorato, vi ha dato origine a un nuovo stato indipendente che si disse appunto del Congo.

In *Europa* la navigazione interna, giunta già fino dal principio del secolo attuale a un alto grado di sviluppo, ricevette un forte colpo dalla rapida diffusione delle ferrovie, le quali parvero dovessero assorbire tutti i trasporti. E infatti per anni ed anni le merci abbandonarono i fianchi delle barche per correre più velocemente sui binarî. Col facilitare però gli scambi, questi si moltiplicarono così che divennero ad essi insufficienti le ferrovie. E in Francia, in Inghilterra, in Germania, nel Belgio cominciarono a chiedersi se non fosse follia di abbandonare gli immensi capitali spesi dagli antenati nella costruzione delle vie d'acqua che avevano tanto contribuito alla loro ricchezza. D'altra parte le ferrovie, benchè in principio danneggiate dalla concorrenza della navigazione interna che si andava di mano in mano rimettendo in attività, si abituavano a non vederle più di mal occhio quando si accorsero che essa, rivolgendosi di preferenza alle merci povere di poco prezzo e di molto volume che prima ne ingombravano con poco utile i vagoni e i binarî, lasciava a loro maggior agio di attendere al trasporto assai più rimuneratore delle merci più ricche. Così è avvenuto che in Inghilterra le compagnie ferroviarie assumessero, con utile, l'esercizio dei canali laterali alle loro linee. E in essa, e in Francia, e in Germania, e nel Belgio, i governi e i privati andarono a gara nell'eseguire importanti e costosi lavori a vantaggio della navigazione interna ritornata in onore. Dei fiumi navigabili europei i principali sono il Reno e il Danubio, che hanno entrambi importanza internazionale. Viene terzo il Volga, per quanto sia per lunghezza di corso e per copia d'acqua il massimo fiume d'Europa. Ma di tutti i paesi europei quello che ha sempre avuto e che conserva tuttora il primato nella navigazione interna, è l'Olanda, poichè non ve ne è altro al mondo il quale sia al pari di essa frastagliato e percorso in ogni senso da una quantità così grande di fiumi e di canali.

All'*alaggio*, ai *remi* e alla *vela*, con cui si praticava un tempo esclusivamente la navigazione interna, si vanno ora sostituendo rapidamente dovunque la forza del vapore e procedimenti meccanici diversi (ad es., le funi a moto continuo a cui si attaccano le barche).

Comunicazioni d'acqua
(Esterne).

Navigazione marittima - Marina mercantile. — Non mai le comunicazioni per via di mare ebbero tanta importanza quanta ne hanno raggiunta nella seconda metà del secolo attuale.

Ai paesi chiamati ad esse necessariamente dalla loro configurazione insulare o anche peninsulare[1] o dal loro grande sviluppo costiero[2] e che i progressi generali delle comunicazioni hanno spinto al mare assai più intensamente di prima, si sono aggiunti anche altri paesi[3] i quali, per la esiguità relativa delle loro coste e il loro carattere prevalentemente continentale, sarebbero chiamati assai meno alla vita marinaresca.

Gli è che la vita economica dei popoli forti, non più ristretta agli angusti confini di un tempo, ha palpiti e pulsazioni in tutti gli angoli del mondo abitato e con quelli non si comunica se non attraverso la strada universale dei mari. L'acqua ricopre per $^3/_4$ la superficie del globo e il popolo che non naviga è privato per $^3/_4$ della vita e dello sviluppo di questo.

La NAVIGAZIONE MARITTIMA di tutti i paesi del mondo si può dire rappresenti ora un movimento complessivo di oltre 800 milioni di tonnellate di stazza. Di essi più dei $^3/_4$ spettano ai soli paesi europei.

Il primo posto nel mondo è tenuto dall' Inghilterra e dalle colonie inglesi.[4]

---

[1] Regno Unito, Danimarca, Svezia-Norvegia, Penisole Iberica e Italica, Grecia, Arabia, Giappone, Malesia.

[2] Olanda, Francia.

[3] Germania, Austria-Ungheria.

[4]

Inghilterra	196,000,000	tonn.	(1897)
Colonie inglesi	114,000,000	»	(1897)
Olanda	59,800,000	(m. c.)	(1897)
Italia	57,200,000	tonn.	(1897)
Turchia	38,400,000	»	(1895-96)
Francia	30,000,000	»	(1896)
Germania	31,000,000	»	(1896)
Spagna	28,400,000	»	(1897)
Austria-Ungheria	23,500,000	»	(1896)
Russia	18,900,000	»	(1896)
Finlandia	3,700,000	»	(1896)
Rumania	18,600,000	»	(1897)
Portogallo	18,400,000	»	(1897)
Belgio	15,900,000	»	(1896)
Svezia	14,100,000	»	(1896)
Norvegia	5,900,000	»	(1897)
Grecia	5,100,000	»	(1895)
Danimarca	4,200,000	»	(1896)
EUROPA	683,100,000		
Stati Uniti	47,500,000	»	(1896-97)
Argentina	13,000,000	»	(1897)
Brasile	10,400,000	»	(1895)
Messico	7,900,000	»	(1897-98)
Cile	2,800,000	»	
Altri paesi	3,400,000	»	
AMERICA	85,000,000		
Cina	33,800,000	»	(1897)
Giappone	6,800,000	»	(1896)
Altri paesi indipendenti	4,400,000	»	
ASIA	45,000,000		

(*Almanacco di Gotha* 1898-99.)

I grandi itinerarî marittimi sono:

I. dall'Europa, per il Mediterraneo, il Mar Rosso e l'Oceano Indiano, all'estremo Oriente asiatico, all'Australia e all'Africa orientale (Peninsular, Orient, British-India e parecchie altre linee inglesi,[1] Messagéries, Navigazione generale italiana, Lloyd austriaco, Nordeutscher Lloyd, Nederland, Marina ausiliare russa);

II. dall'Europa, per l'Atlantico, alla costa occidentale dell'Africa, al Capo di Buona Speranza e all'Australasia (Union Steam Ship, Castle, Woermann);

III. dall'Europa, per l'Atlantico, alla costa orientale dell'America meridionale, allo stretto di Magellano e quindi alla costa occidentale sud-americana e infine all'Oceania (Royal Mail, Pacific, Hamburg Süd-Amerikan, Kosmos, Nordeutscher Lloyd, Messagéries, Navigazione generale italiana, Transatlantica spagnuola);

IV. dall'Europa, per l'Atlantico, alle Antille, all'America centrale ed al Messico (West India and Pacific, Transatlantique, Transatlantica spagnuola, Nederland, Hamburg Amerikan, Royal Mail, Veloce);

V. dall'Europa, per l'Atlantico, al Canadà ed agli Stati Uniti (Cunard, White Star, Guion, American, Hamburg Amerikan, Nordeutscher Lloyd, Transatlantique);

VI. dall'America del nord, per l'Atlantico, all'America centrale e meridionale (Clyde, Atlas, Quebec, Honduras and Central America, Booth, Red Cross, New York and Cuba Mail, Transatlantica messicana, Tweedie Trading Co., Koninklyke West Indish Mail, United States and Brasil);

VII. dall'America del nord, per il Pacifico, all'estremo Oriente asiatico (Canadian Pacific).

I primi PORTI del mondo per movimento mercantile sono Londra, New York, Liverpool, Hongkong, Malta, Gibilterra, Amburgo, Marsiglia, Cardiff, porti della Tyne, Anversa, Port-Said, Genova, Bilbao, Costantinopoli.[2]

Una delle instituzioni più favorevoli alla navigazione marittima sono i *fanali* ed i *fari*, di cui vennero constellate oramai tutte le costiere, e le *sirene* ed altri segnali acustici, di cui sono provvisti i paraggi infestati dalle nebbie.

Dalla metà del secolo scorso fino alla metà del secolo attuale furono in gran voga i *porti franchi* che vennero poscia soppressi quasi tutti. Più non ne rimangono che pochissimi (Singapore, Gorea e, per quanto non interamente, Gibilterra). Ora però assistiamo in Francia ed altrove ad una agitazione intesa a ricostituire, con intendimenti moderni, le antiche franchigie portuali.

Il principale CANALE MARITTIMO che sia stato scavato dalla mano dell'uomo per rendere più agevoli le comunicazioni fra due mari con-

[1] Hall, Harrison, Clan, Star, City, Direct, Mac Iver, Anchor.
[2] Hongkong, Malta, Gibilterra, Port Said sono più specialmente porti di transito.

termini è il canale di Suez. Nè una minore importanza avranno nell'economia, se e quando saranno ultimati, il canale di Panamà o quello di Nicaragua o quel qualsiasi altro canale che venga scavato attraverso l'America centrale.

Canali marittimi di minore importanza sono: quello dal Mar del Nord al Mar Baltico (Guglielmo I), il canale di Corinto e i canali di Manchester e di Pietroburgo.

La MARINA MERCANTILE ha sempre avuto e conserva tuttora una grande importanza nella economia delle nazioni. Utilissima nei rapporti fra i paesi congiunti anche fra di loro da comunicazioni di terra, generalmente più rapide, ma sempre più costose e meno comode, essa è indispensabile nelle comunicazioni fra paesi che sono separati esclusivamente dal mare.

Tutto il naviglio mercantile esistente ora nei varî paesi del mondo si calcola comprenda 40,000 navi con una portata netta complessiva di 20 milioni di tonn.[1] Di esso oramai più della metà è costituito da navi a vapore.

Calcolando insieme vela e vapore, i primi paesi marinari del mondo sono, in ordine decrescente, l'Inghilterra, gli Stati Uniti, la Germania, la Norvegia, l'Italia, la Spagna, la Russia, l'Olanda e la Grecia.[2]

Che se poi si viene a considerare separatamente la MARINA A VELA, si trova che il terzo posto, dopo l'Inghilterra e gli Stati Uniti, è tenuto dalla Norvegia, il quarto dalla Germania e il quinto dall'Italia. Sono celebri i « clippers » o navi a vela velocissime degli Stati Uniti che hanno, per mezzo secolo, dominato l'Atlantico.

---

[1] Nelle statistiche delle marine si escludono ordinariamente dai vapori quelli che hanno un tonnellaggio inferiore a 100 tonn., e dai velieri quelli che lo hanno inferiore ai 50 di stazza netta.

Secondo il *Bureau Veritas* si avevano nel 1896:

11,155 vapori con	17,090,000 tonn. lorde e	10,760,000 nette
29,348 velieri con		9,137,000 »
40,503 navi con		19,897,000

[2]

Inghilterra e colonie...	vapori 5968 tonn.	10,246,000	14,694 navi,	13,514,000 tonn.			
	velieri 8726 »	3,268,000					
Stati Uniti	vapori 477 »	762,000	4354	»	2,120,000	»	
	velieri 3881 »	1,358,000					
Germania	vapori 831 »	1,360,000	1927	»	1,927,000	»	
	velieri 1096 »	567,000					
Norvegia	vapori 551 »	495,000	3352	»	1,671,000	»	
	velieri 2801 »	1,176,000					
Francia	vapori 532 »	933,000	1957	»	1,186,000	»	
	velieri 1425 »	253,000					
Italia	vapori 222 »	345,000	1914	»	817,000	»	
	velieri 1692 »	472,000					
Spagna	vapori 365 »	519,000	1480	»	686,000	»	
	velieri 1115 »	167,000					
Russia	vapori 314 »	277,000	2067	»	640,000	»	
	velieri 1753 »	363,000					
Olanda	vapori 204 »	321,000	846	»	461,000	»	
	velieri 642 »	140,000					
Grecia	vapori 107 »	145,000	1066	»	391,000	»	
	velieri 1059 »	246,000					

Ma ormai i velieri vanno diminuendo a vista d'occhio nè vale a compensarne la perdita i pochi che si costruiscono ancora grandissimi in acciaio. I piroscafi economici li hanno surrogati o li vanno surrogando dovunque, fuorchè nelle zone ove soffiano venti regolari.

Da mezzo secolo assistiamo alla trasformazione lenta ma continua della marina a vela in MARINA A VAPORE. Oramai il piroscafo rapido domina le strade maestre di comunicazione fra i grandi mercati oceanici.

Inoltre, alle piccole navi si vanno sostituendo navi di anno in anno sempre più grandi e nella loro costruzione il legno viene sostituito, in misura sempre più grande, dal ferro e dall'acciaio.

Limitando il nostro esame alla marina a vapore, si seguono, in ordine decrescente, Inghilterra, Germania, Francia, Stati Uniti, Spagna, Norvegia, Italia, Olanda.

Il tonnellaggio complessivo del naviglio mercantile va numericamente diminuendo, ma sostanzialmente aumentando, giacchè alle navi a vela che si eliminano, si sostituiscono di mano in mano navi a vapore, le quali, si calcola, abbiano una potenzialità tripla di quelle. Secondo questo criterio i paesi marittimi vengono ad essere collocati nel seguente ordine decrescente d'importanza: Inghilterra, Germania, Stati Uniti, Francia, Norvegia, Spagna, Italia, Russia, Olanda, Grecia.

I « cargo boats », come si chiamano in termine inglese i vapori destinati esclusivamente al trasporto delle merci, presentano da qualche tempo, specie nei paesi più marinareschi, una spiccata tendenza alla specializzazione. Abbiamo, così, designati parimenti con termini inglesi, gli « steams celliers » per il trasporto del carbon fossile, gli « indian traders » per il commercio coll'India, i « cattle boats » per il trasporto del bestiame, i « frozen meat ships » per la carne fresca congelata, i « China tea steamers » per il thè, gli « wool » e i « grain steamers » per la lana ed i grani, gli « oil tanks » per il petrolio, i « fruiters » per le frutta fresche, e gli « emigrant ships » per il trasporto degli emigranti.

La concorrenza delle vie di terra, rapidamente e intensamente moltiplicatesi dovunque, la persistenza in vita di una marina a vela ancora numerosa e non rassegnata a lasciarsi uccidere tanto presto dal vapore e cercante ansiosamente un nolo purchessia, e la stessa esuberanza della marina a vapore verso cui si sono spinti i capitali attratti dai forti e rapidi guadagni, hanno prodotto da qualche anno un ribasso saltuario bensì ma troppo spesso eccessivo dei NOLI marittimi.

E poichè è venuta la convinzione che i servigi marittimi, specialmente a vapore, hanno ora esigenze costose a cui non possono bastare le ordinarie risorse, si sono presi pressochè dovunque dai governi, a non parlare dei premi di costruzione di cui abbiamo già parlato nei *provvedimenti a favore della marina mercantile* rispettiva,— o i premî di navigazione, come in Francia, in Italia, in Austria-Ungheria, in Por-

togallo e agli Stati Uniti, — o i premî per l'inscrizione nella riserva navale che si sono mostrati utilissimi in Inghilterra.[1]

Si intende che queste sovvenzioni, specialmente se accordate alla marina nazionale, non significano un compenso per il trasporto regolare dei viaggiatori e della posta, ma hanno per iscopo di facilitare la lotta di concorrenza nei paesi nuovi.

I vapori invece che attendono espressamente al servizio postale ricevono da tutti i governi, per questo speciale servizio, determinati compensi, i quali talvolta si fondono e si confondono colle sovvenzioni nominate testè.

I piroscafi più grandi, più veloci, meglio attrezzati e più ricchi di « comfort » appartengono in generale a compagnie inglesi (Cunard, White Star) e americane (American già Inman).[2]

Sono degni di nota alcuni « levrieri » che attraversano l'Atlantico, dall' Inghilterra agli Stati Uniti e viceversa, in un periodo di tempo che una volta sarebbe stato follia lo sperare.[3]

Però le imprese più potenti di navigazione a vapore sono ora il Nordeutscher Lloyd e l' Hamburg Amerikanische della Germania, la Peninsular and Oriental dell' Inghilterra, le Messagéries maritimes della Francia, la Navigazione generale italiana e il Lloyd austriaco.

Attendono alla compilazione dei certificati per uso e consumo della marina mercantile, gli uffici dei *Registri nautici*, quali il Lloyd inglese, il Veritas francese, il Lloyd austriaco, il Registro italiano.

---

[1] Inghilterra.. 18,300,000 fr., di cui 6,625,000 alla Peninsulare, 2,125,000 alla Orient.
Australia... 6,000,000 » » 2,250,000 dalla Nuova Galles del sud e dalla Nuova Zelanda.
Francia..... 23,700,000 » » 12,600,000 alle Messagéries, 10 milioni alla Transatlantique.
Germania... 5,500,000 » » 5,000,000 al Nordeutscher Lloyd.
Austria..... 5,000,000 » al Lloyd, più il rimborso delle tasse pel canale di Suez.
Russia..... 2,700,000 » di cui 1,700,000 alla Marina volontaria.
Portogallo.. 2,200,000 » » 1,500,000 per la linea di Mossamedés.
Olanda..... 700,000
Belgio..... 350,000

(Molli, *La marina postale*, Milano, Galli, 1893 pagg. 68-22.)

[2] Sono la *Campania* e la *Lucania* della Cunard che hanno una portata di 18,000 tonn., una velocità di 22 nodi e un costo di 15 milioni di fr. ciascuna; il *Majestic* e il *Teutonic* della White Star della portata di 9500 tonn., della velocità di 20 nodi e del costo di 10 milioni; la *New York* della American, della portata di 10,500 tonn., della velocità di 19 nodi, della spesa di 8 milioni di fr.; l'*Etruria* e l'*Umbria* della Cunard, della portata di 7790 tonn., della velocità di 19 nodi, della spesa di 7,750,000 fr.

[3] Il *Teutonic* nel 1890 compì il viaggio fra Daunt'srock in Inghilterra e Sandy Hook presso New York in 5 giorni, 16 ore e 31″. (Vecchi, *La marina mercantile*, pag. 39.)

COMMERCIO.

L'organismo economico ha subito una evoluzione simile a quella che i naturalisti ammettono per l'organismo animale e vegetale. Di mano in mano che si sviluppa e progredisce la divisione del lavoro, incomincia a farsi vivo un movimento di scambi che differenzia la massa originariamente omogenea, e che sempre più moltiplicandosi, in modo analogo a quello con cui si sviluppano i filamenti nervosi, penetra e si diffonde nella massa.[1]

Bisogna distinguere il commercio INTERNO, che è l'insieme degli scambi praticati dentro i confini di ogni singolo paese, dal commercio ESTERNO, che è il complesso delle merci che ciascuno di essi importa ed esporta nei suoi rapporti cogli altri paesi.

Mentre non è possibile raccogliere dati positivi sul commercio interiore, il quale si esplica all'infuori di qualsiasi controllo, si può invece farsi un'idea dell'importanza mondiale del commercio esteriore sommando fra di loro le cifre ufficiali le quali rappresentano le entrate e le uscite di tutti i paesi.[2]

Mentre nel 1830 la quantità dei beni scambiati fra i varî paesi si calcola ammontasse a 10 miliardi di franchi, ora tale cifra si è quasi decuplicata, giacchè nel 1896-97 il complesso delle importazioni e delle esportazioni di tutti i paesi del mondo è salito a circa 100 miliardi.[3]

---

[1] DE SCHERZER, *La vita economica dei popoli*, pag. 630.

[2] Le varie merci figurano nelle statistiche commerciali o per il loro valore o per la loro quantità (peso o volume). Benchè quest'ultimo criterio sia più razionale perchè immutabile nello spazio e nel tempo, io ho dovuto adottare quell'altro, cioè del valore, perchè non si possono addizionare insieme ettolitri di vino e di grano, con tonnellate di ferro e di carbone, o con migliaia di cavalli e di cassette d'aranci. Ne è venuto però e ne viene per me come per gli altri una precisione molto minore nei confronti da eseguirsi fra il commercio di un anno e quello di un altro in conseguenza dal variare continuo del prezzo delle merci. Perciò ben fece la nostra Direzione delle Gabelle quando nella statistica del movimento commerciale del 1897, accanto ai valori unitarî di quell'anno, fece il calcolo del valore che avrebbero avuto le merci se fossero rimasti i valori unitarî dell'anno precedente, rendendo così più razionali i confronti.

[3] Questa cifra, risultante da calcoli approssimativi eseguiti sopra i dati ufficiali dell'ultimo *Almanacco di Gotha* (1899), deve essere effettivamente ridotta della metà, giacchè non vi ha importazione in un paese che non figuri indirettamente nelle esportazioni di tutti gli altri e viceversa.

Regno Unito e sue colonie 30 miliardi, Germania e colonie 11, Francia e colonie 10 $^1/_2$, Stati Uniti 9 $^1/_2$, Olanda 7, Russia 4700 milioni, Belgio 4500, Austria-Ungheria 3800,

Di più, la quota individuale risultante dal commercio complessivo, divisa per il numero degli abitanti, appare attualmente quintupla di quanto fosse nel 1830. Per alcuni stati è perfino nove volte maggiore. E la proporzione apparirebbe ancora più considerevole quando si tenesse conto del ribasso dei prezzi verificatosi nell' ultimo sessantennio in quasi tutte le merci, ribasso che per alcune di esse costituisce il quarto e talvolta la metà dell' antico valore.

In ordine all' importanza assoluta del commercio esteriore viene primo il Regno Unito colle sue colonie, il quale rappresenta da solo quasi $^1/_5$ del commercio mondiale. Seguono successivamente la Germania, la Francia, gli Stati Uniti e l'Olanda, la quale ultima occupa, relativamente alla sua esigua superficie, il primo posto nel mondo.

Confrontando le *importazioni* colle *esportazioni* si trova che le prime superano le seconde di regola nei paesi più ricchi, più civili e più popolosi, quali l' Inghilterra, la Francia, la Germania, l'Olanda, il Belgio; le seconde superano le prime nei paesi prevalentemente agricoli o a popolazione non molto addensata, come in Russia, in Austria Ungheria ed agli Stati Uniti.

In quei primi paesi l' equilibrio economico è facilmente ristabilito per opera dei capitali enormi investiti all' estero e delle somme che arrivano loro continuamente sotto forma di interessi, di dividendi, di noli marittimi, di lucri per assicurazione e via dicendo.

I principali *articoli* del commercio mondiale sono i cereali e le farine, il cotone e le cotonate, le lane e le lanerie, la seta e le seterie, il ferro e gli articoli di ferro, i minerali metallici e i metalli, il carbon fossile, i coloniali (zucchero, caffè, the), il legname, le pelli e i lavori in pelle, il bestiame, il pollame, le uova e i diversi prodotti animali (carne, ossa, avorio, piume), il tabacco, il petrolio, le droghe, le frutta, i pesci, i materiali da costruzione, i prodotti chimici, il caucciù, il vino, il lino, la canapa, la juta e le loro manifatture.

Per il modo con cui sono state fin ora e vengono ancora compilate in gran parte le statistiche commerciali, non è possibile di attribuire ad esse una grande importanza comparativa. Anzitutto è insufficiente il criterio del valore a cui esse troppe volte esclusivamente si informano. Il veder figurare, ad esempio, alle esportazioni del Brasile il caffè a 10 anni di distanza colla stessa cifra potrebbe indurre a credere che ne sia rimasta stazionaria l'esportazione mentre si sa che si è più che duplicata. Se ne è invece più che dimezzato il prezzo. Ma la stessa comparazione delle quantità è soggetta ad errore in quanto la si faccia tra paese e paese, in questo prendendosi il peso lordo, in quello il peso netto, in questo bastando una dichiarazione, in quello praticandosi un controllo. Ciò che scandalizza di più si è di vedere le differenze talvolta cospicue esistenti fra i dati del commercio tra due paesi, a se-

Italia 2400, Spagna 1900, Svizzera 1700, Svezia e Norvegia 1500, Cina 1500, Brasile 1200, Turchia 900, Danimarca 900, Giappone 800, Argentina 700, Egitto 600, Rumania 600, Messico 600, Cile 600, Transvaal 600, altri paesi d'Europa 900, altri paesi d'America 800, altri paesi d'Asia 700, altri paesi d'Africa 200. Totale 100 miliardi.

conda che sono forniti dall'uno o dall'altro di essi, dati i quali teoricamente dovrebbero essere identici ma che invece appaiono quasi sempre diversi. Così, ad esempio, il commercio dell'Italia coll'Inghilterra in uno stesso anno dovrebbe apparire identico, salva la riduzione della moneta, nelle statistiche dei due paesi, mentre invece appare costantemente fra di esse una forte differenza. Riservandoci di dare di questa di volta in volta le ragioni specifiche principali, ricordiamo che ne esistono alcune d'ordine generale dipendenti dai diversi modi di valutazione delle rispettive dogane.[1]

Allo sviluppo del commercio hanno molto contribuito parecchie *istituzioni*, sorte e moltiplicatesi in questa seconda metà di secolo negli Stati civili, quali le scuole[2] e i musei commerciali,[3] le esposizioni fisse e galleggianti, i concorsi a premio, le agenzie commerciali governative e private, gli addetti commerciali presso le rappresentanze diplomatiche, le camere di commercio nell'interno del paese ed all'estero.

Ogni paese è unito tutto all'intorno da *dogane*, e il crescere o il diminuire delle loro tariffe è uno dei maggiori coefficienti della diminuzione o dell'aumento dei traffici. All'infuori dell'Inghilterra, di alcune colonie di questa (India), e del Belgio, quasi tutti i paesi civili hanno adottato, da un'epoca più o meno prossima, una politica doganale protezionista.

Di regola ogni Stato ha due tariffe, una massima o generale che applica alle importazioni di qualunque provenienza, l'altra minima o convenzionale che riserba alle merci provenienti dai paesi che accordano ad esso, mediante trattato, un vantaggio equipollente.

Nei *trattati di commercio*, che legano fra di loro si può dire tutti gli Stati civili, ricorre quasi sempre la clausola della « nazione più favorita », un vecchiume che si è cominciato da qualche tempo e in alcuni trattati più recenti a levare di mezzo, perchè, se essa ha potuto tornare utile le prime volte che fu stipulata ed applicata, ora ha perduto quasi ogni sua importanza dopo che venne inserita in tutti o quasi tutti i trattati di commercio. Anzi è divenuta dannosa in questo senso che gli Stati, pur di non applicarla quando temono di averne un danno, rinunziano ad accordi commerciali in forza dei quali applicarla dovrebbero e che pur sarebbero di intiera e non piccola convenienza.[4]

---

[1] Presso le une valori ufficiali immutabili sono applicati a tutte le categorie di prodotti, presso altre si cambiano ogni anno; qui si prende il valore medio mercantile, là si aggiungono le spese di dogana e trasporto; qui ancora si controlla, là ci si accontenta di una semplice dichiarazione. Ecco un paese in cui il modo di fissazione differisce a seconda che si tratta o no di merce tassata « ad valorem »; eccone un altro in cui si adotta ora il valore reale ed ora un valore ufficiale immutabile a seconda che il prodotto è o no sottoposto a diritti specifici.

[2] La prima Scuola Superiore di Commercio in ordine al tempo fu quella di Anversa. Sorse poi quella di Mulhouse, che si trasformò dopo il '70 nell'attuale di Lione. Ora ne hanno una o più tutti gli Stati più civili d'Europa meno l'Inghilterra.

[3] I primi Musei commerciali furono quelli di Londra e di Bruxelles. Ora ne sorgono in molte altre città d'Europa. Il più grande è quello di Budapest, ma il maggiore e meglio organizzato del mondo è quello che venne aperto nel 1899 a Filadelfia.

[4] *Economista di Firenze*, 8 ottobre 1899, pag. 643.

Colla convenzione internazionale del 1890, alla quale hanno aderito quasi tutti gli Stati civili, venne istituito a Bruxelles un « Ufficio per la pubblicazione delle tariffe doganali » nelle lingue francese, inglese, tedesca, italiana, spagnuola.

Nonostante gli sforzi, anche recentemente ripetuti, non si è giunti alla unificazione universale dei PESI e delle MISURE. Il sistema metrico decimale, adottato da quasi tutta l'Europa, dall'America latina, e da una parte dell'Africa, non lo fu ancora dall'Inghilterra, dalle colonie inglesi, dagli Stati Uniti, dall'Impero Turco, dalla Russia e da parecchi altri paesi dell'Asia e dell'Africa. In seguito alla « convenzione del metro », firmata a Parigi nel 1875, gli Stati, che hanno adottato il sistema metrico decimale, concorrono al mantenimento a Parigi di un « Ufficio internazionale dei pesi e delle misure ».

Più varie ancora e più multiformi sono le MONETE in corso nei varî Stati.

Al sistema monometallico argento che prevaleva un tempo in alcuni paesi d'Europa (Germania, Austria-Ungheria, Russia, Olanda) e in quasi tutti quelli dell'America, dell'Asia e dell'Africa, si è andato o si va sostituendo il sistema monometallico aureo. Così hanno fatto o stanno facendo la Germania, l'Austria-Ungheria, la Russia, il Giappone, l'India, il Cile, l'Equatore, tutti paesi i quali si sono messi così di conserva coi paesi dell'Unione Scandinava (Svezia, Norvegia, Danimarca, che hanno a moneta comune la corona), coll'Australia, colla Venezuela, che hanno da tempo il tipo aureo e soprattutto coll'Inghilterra, che è rimasta a questo tipo da lungo tempo fedele.

Invece i paesi che appartengono dal 1868 alla Lega Latina (Francia, Belgio, Svizzera, Italia, Grecia) e gli altri moltissimi che hanno uniformato a quel sistema le loro monete (Spagna, Rumania, Serbia ecc.) oppure hanno monete speciali ma colla base simultanea dell'oro e dell'argento computati fra di loro a un rapporto fisso (Stati Uniti), hanno tutti, chi più chi meno, un bimetallismo zoppo che, pur mantenendo una larga circolazione di monete d'argento alle quali è riconosciuto un potere liberatore, ammette l'oro solo alla libera coniazione. Questo stato anormale venne prodotto dal deprezzamento continuo dell'argento, il cui rapporto di valore coll'oro non è più da 1 a 15 ½ come lo era al momento ad esempio in cui venne stipulata la lega monetaria latina che lo ha adottato per base, ma bensì di 1 a 30, o poco a meno. Se, come pare probabile, anche, gli altri stati dell'Asia, e dell'America, seguitando l'esempio dato dai più ricchi d'essi, abbandoneranno come moneta l'argento che era solito a considerare quella parte di mondo come la sua principale pompa assorbente, il metallo bianco verrà tolto dall'ufficio di moneta vera per essere confinato a quello di moneta di biglione.

Anche al di fuori delle leghe monetarie, alcuni tipi di monete hanno valore internazionale perchè sono accettati in pagamento, s'intende per il loro valore effettivo, anche in paesi diversi da quello in cui sono state coniate.

Così avviene, ad esempio, della sterlina inglese e del marengo francese, che tutto il mondo conosce ed apprezza, così della rupia, che circola liberamente in tutti i paesi bagnati dall'Oceano Indiano, così del dollaro messicano, che si adopera come moneta corrente in tutti gli scali dell'Asia meridionale e dell'Oceania da Singapur alle isole Havai, così infine del tallero di Maria Teresa, che non ha più corso da lungo tempo nell'Austria mentre è la moneta corrente dell'Africa di nord-est dal lago Tshad al Mar Rosso e all'Oceano Indiano.

La quantità d'oro e d'argento monetati è valutata a circa 30 miliardi, di cui oltre la metà appartenenti a tre Stati: Francia, Stati Uniti e Inghilterra.[1]

In tutti i paesi civili la moneta metallica è rappresentata, in misura più o meno larga, da *biglietti* di carta emessi dalle banche o dagli Stati.

In condizioni anormali questi biglietti non sono più cambiabili in moneta metallica e si ha allora il corso forzoso che affligge attualmente quasi tutti i paesi dell'America meridionale e centrale, il Portogallo, la Spagna, l'Italia e quasi tutti i paesi della Penisola Balcanica.

Il CREDITO è uno dei principali fattori del commercio moderno e gli istituti principali sono nei singoli paesi generalmente le banche di emissione, come le grandi banche d'Inghilterra, di Francia, di Germania, d'Austria-Ungheria, di Russia, di Spagna, di Portogallo, d'Italia, la Banca nazionale belga, la Banca neerlandese (dell'Olanda), la Banca nazionale di Rumania, le Banche svizzere di emissione e le Banche associate di New York.

Una forma di attività economica che si è fin ora trascurata di contemplare nei trattati di geografia commerciale sono le imprese di ASSICURAZIONE. Eppure figurano tra quelle che hanno conseguito in passato i maggiori benefici e realizzano ancora buoni lucri nonostante la concorrenza accanita che si fanno tra loro. Le imprese più potenti sono agli Stati Uniti. Emergono in Europa l'Inghilterra, la Germania, la Svizzera.

[1] Francia 7500 milioni, Stati Uniti 5600, Inghilterra 3600, Germania 3600, Russia 1800, Colonie inglesi 1400, Austria-Ungheria 660, Italia 570, Olanda 500, Belgio 360, Scandinavia 180. (Da un calcolo del *Crédit Lyonnais* relativo al 1892. DE SCHERZER, op. cit., pag. 558.)

EMIGRAZIONE E COLONIE.

Emigrazione. — La tendenza di abbandonare il paese di nascita per trovare lungi da esso condizioni migliori di esistenza, è un fenomeno antico quasi quanto la storia.

I popoli dell' Asia centrale che calarono alla conquista dell' impero romano obbedivano alle stesse leggi d' equilibrio che hanno spinto e spingono tutt'ora gli europei alla conquista ed alla colonizzazione dell'America, dell'Africa, dell'Oceania.

Si distingue ora l' emigrazione *temporanea* dalla *permanente,* intendendosi colla prima quella dei cittadini che abbandonano la patria col proposito di tornarvi dopo un periodo più o meno lungo di tempo e vi fanno effettivamente ritorno portando con sè i frutti dei loro guadagni o delle loro delusioni; e designando colla seconda l'esodo delle persone che abbandonano a tempo indefinito il suolo che li vide nascere ed effettivamente non vi tornano mai più.[1]

La parte del mondo che fornisce il maggior contingente all' emigrazione, è l' Europa.

Un tempo lo era, sotto forma di tratta degli schiavi, l'Africa, i cui figli, condotti forzatamente in America, vi formano ora un contingente molto cospicuo (circa 13 milioni di razza *negra* o mulatta).

Anche l' emigrazione dei *coolies* dall' India e dalla Cina ha avuto un certo tempo il carattere di « tratta degli schiavi ». Ora non più. Si dirige di preferenza ai paesi tropicali bagnati dall'Oceano Indiano, dal Pacifico e dall'Atlantico.

Bisogna poi aggiungere l'emigrazione volontaria dei Cinesi nell'Indo-Cina e nell' arcipelago asiatico, dove essi hanno formato colonie fiorentissime e talvolta tengono nelle loro mani quasi tutto il commercio.

L' emigrazione *europea,* i cui contingenti hanno mutato di importanza attraverso i secoli non solo ma nella stessa seconda metà del

---

1 È difficile di mantenere la divisione esatta fra queste due qualità di emigrazione, potendo avvenire, come avviene di fatto, che molti i quali erano partiti per alcuni anni soltanto, fissino definitivamente all' estero la loro dimora, e, viceversa, altri, i quali avevano abbandonato definitivamente il loro paese in cerca di sorte migliore, ritornino dopo qualche anno ammalati di nostalgia o di miseria.

secolo attuale, è ora fornita soprattutta dall'Italia, che è divenuta a tale riguardo il primo paese del mondo, poi dall'Inghilterra, dall'Austria-Ungheria, dalla Spagna, dalla Russia, dal Portogallo, dalla Germania, dalla Svezia-Norvegia,[1] e si dirige per la massima parte all'America (Stati Uniti, Canadà, Brasile, Argentina), poi all'Oceania (Australasia) e all'Africa (Algeria, Tunisia, Capo).

Si direbbe che l'emigrazione sia il fenomeno necessario attraverso a cui debbano passare i popoli incamminati alla conquista della loro civiltà e del loro più alto grado di benessere e di sviluppo. Così fu cospicua in Francia alla fine del secolo scorso, e lo fu eziandio in Germania dal 1870 al 1890. Ed ora che in quei due paesi, giunti oramai al culmine della loro potenza, essa è successivamente declinata, si manifesta d'anno in anno sempre più vigorosa in Italia, in Austria-Ungheria, in Russia, in Spagna, in Portogallo, i quali pare si incamminino alla loro volta verso quella meta che fu già raggiunta dai fratelli maggiori. Che se poi l'emigrazione, che pur fu importante in passato, si mantiene ancora cospicua al presente in Inghilterra, ciò significa che quello fu ed è il primo paese del mondo.

Colonie. — Quasi la metà della superficie della terra, emersa e abitabile, è formata da territorî designati sotto il nome di colonie, protettorati, sfere d'influenza, dipendenze, ec., e in questi territorî vive circa un terzo del genere umano.

In Europa e nell'America del sud sono molto scarse, poichè a mala pena arrivano al 3 % della superficie totale. Ma tale proporzione si eleva in Asia al 27 %, nell'America del nord al 43 %, in Africa all'80 % e in Oceania al 90 %.[2]

Dal punto di vista della popolazione la percentuale è dell'1 % circa in Europa e nell'America del sud, del 10 % nell'America del nord, del 35 % in Asia, dell'80 % in Africa e del 90 % in Oceania.[2]

1

STATI	Nel 1895	Nel 1896	Nel 1897
Italia	187,900	197,600	174,500
Regno Unito	185,200	161,400	144,500
Austria-Ungheria	63,500	66,500	45,500
Spagna	36,200	45,300	39,400
Russia	36,700	32,100	18,200
Portogallo	26,700	44,400	27,600
Germania	37,500	32,200	23,200
Svezia e Norvegia	21,300	19,600	13,600
Francia	6,200	5,500	5,600
Danimarca	3,600	2,900	2,300
Svizzera	3,100	2,400	1,800
Olanda	1,300	1,400	800
Belgio	1,300	1,400	800

(*Sole*, 25 luglio 1899.)

[2] Da uno studio del sig. AUSTIN, direttore dell'Ufficio di statistica agli Stati Uniti, pubblicato sul *Forum*, maggio 1899. (*Bollettino della Società Geografica*, settembre 1899.)

Delle superficie così sottoposte alla dominazione estera, più di $^3/_4$ sono situate nella zona torrida. Tutti i paesi dirigenti sono nella zona temperata del nord.

La Gran Bretagna è la prima con 52 colonie, per una superficie approssimativa di 30 milioni di km. ed una popolazione di 350 milioni di abitanti.

Se si calcola la Siberia e gli altri possedimenti russi dell'Asia come una dipendenza coloniale, non già come parte integrante dell' impero russo, è questo che viene al secondo posto con una superficie di 15 milioni di kmq. ed una popolazione di 25 milioni di abitanti.

Viene terza la Francia con 23 colonie di una superficie totale di 8,600,000 kmq. ed una popolazione di 50 milioni di abitanti.

La Germania viene quarta con 8 colonie di 2,665,000 kmq. e 14 milioni di abitanti.

A considerare il Congo come una dipendenza coloniale del Belgio, è questo che viene quinto con 2,250,000 kmq. e 14 milioni di abitanti.

Sesto è il Portogallo, il quale, nonostante le perdite subite in questi ultimi anni nell'Africa in seguito all'avanzarsi degli inglesi nel bacino dello Zambese, possiede ancora in totale 2,150,000 kmq. di territorî, popolati da 15 milioni di abitanti.

Le colonie olandesi, benchè nel solo numero di 7, rappresentano una superficie di 2 milioni di kmq. e una popolazione di 35 milioni di abitanti.

Gli Stati Uniti, venuti ultimi nell' arringo coloniale, si sono già conquistati altrettanti territorî nelle Antille e in Oceania per quasi $^1/_2$ milione di kmq. e oltre 8 milioni di abitanti.

Vengono infine, con quantità pressochè trascurabili, l' Italia, la Danimarca e la Spagna.

STATI E CITTÀ PRINCIPALI.

In Europa sono, in ordine decrescente: il Regno Unito con Londra, la prima città del mondo; la Francia (Parigi e Marsiglia); la Germania (Berlino e Amburgo); la Russia (Pietroburgo e Odessa); l'Austria-Ungheria (Vienna, Pest e Trieste); l'Italia (Milano e Genova); il Belgio (Anversa); l'Olanda (Amsterdam e Rotterdam); la Spagna (Madrid e Barcellona); il Portogallo (Lisbona); la Svizzera (Zurigo); la Danimarca (Copenhagen); la Svezia (Stoccolma); la Norvegia (Cristiania); la Penisola Balcanica (Costantinopoli).

In Asia emergono: l'India (Calcutta e Bombay); la Cina (Sciangai, Canton e Hong Kong); il Giappone (Tokio e Yokohama); l'Indo-Cina (Rangun, Singapur, Bangkok, Saigon); l'Anatolia (Smirne); la Siria (Damasco e Beirut); l'Arabia (Aden); la Russia asiatica (Baku, Tashkent, Tomsk).

In Oceania l'Arcipelago Indiano (specie Giava, Sumatra, Borneo); l'Australasia (Melbourne, Sydney); gli arcipelaghi del Pacifico, specie le Havai (Honololu).

In Africa i paesi più importanti o pieni di maggiori promesse sono: tutta l'Africa australe (Johannesburg, Kimberley, Capetown); l'Egitto (Cairo e Alessandria); l'Algeria e la Tunisia, Zanzibar, il Madagascar (Tamatava); il Congo indipendente (Boma); il Senegal (Saint Louis); la Guinea (Lagos).

In America, anzitutto e soprattutto gli Stati Uniti (New York, Chicago, Filadelfia, Boston, Baltimora, Saint Louis, San Francisco); poi l'Argentina (Buenos Aires); il Canadà (Monreal); il Brasile (Rio Janeiro); le Antille (Havana); il Messico (Vera Cruz); il Cile (Valparaiso).

PARTE SPECIALE.

Delle varie parti del mondo parleremo prima dell' Europa come quella che maggiormente ci interessa, poi dell' Asia e dell' Africa, che formano insieme alla prima come un solo grande continente, l' antico, ed infine dell'America e dell' Oceania.

EUROPA.

Benchè sia la più piccola delle parti del mondo, essa ne è economicamente la più importante, perchè più fittamente popolata, più razionalmente e più intensamente sfruttata, più operosa e più ricca, e giunta ad uno stato di civiltà molto più progredito.

Mentre i prodotti delle sue industrie dominano il mondo, e le sue ferrovie, i suoi telegrafi, le sue poste, le sue linee di navigazione lo percorrono in ogni senso, i suoi abitanti, più forti e più colti, lo hanno avvolto in una rete fittissima di interessi e di influenze, così da renderselo in gran parte sottomesso tanto politicamente quanto economicamente.

Parleremo anzitutto diffusamente dell'Italia, poi dei cinque paesi che hanno con essa le maggiori relazioni commerciali nell'ordine medesimo dell'importanza di queste (Regno Unito, Francia, Germania, Austria-Ungheria, Svizzera) e quindi degli altri secondo l'ordine determinato dalla loro posizione geografica.

Entro i limiti da cui viene ordinariamente considerata, l'Europa ha una superficie di 9,530,000 kmq., e una popolazione (al $^{31}/_{12}$ 1897) di 379,700,000 abitanti.

ITALIA.

Superficie kmq. 286,648.[1] **Governo** monarchico costituzionale con una Camera elettiva di deputati e un Senato vitalizio di nomina regia. Il regno è diviso amministrativamente in 69 provincie e queste in circondarî,[2] in mandamenti e in comuni. **Abitanti** 31,479,000 (quali furono calcolati al 31 dicembre 1897), vale a dire 109 per kmq. Dal 1871 sono aumentati di 4,650,000 nonostante una cospicua costante emigrazione. Benchè molto diminuito dal continuo progresso dell'istruzione, il numero degli analfabeti rimane sempre troppo grande (oltre il 60 %). Per la **configurazione fisica** l'Italia si divide naturalmente in tre regioni: continentale, peninsulare e insulare. La prima, detta anche « Alta Italia », si compone della vasta pianura veneto-padana chiusa verso il resto d'Europa dall'immenso semicerchio delle Alpi (occidentali, centrali e orientali). La parte peninsulare è percorsa da nord a sud dalla catena degli Appennini, i quali sono fiancheggiati da altre linee di monti paralleli o divergenti. Nella Sicilia predomina il vulcano Etna. I **fiumi** e i **laghi** maggiori sono situati nell'Italia continentale dove vengono alimentati, oltrechè dalle piogge, dalle nevi perpetue e dai ghiacciai delle Alpi. Principal fiume è il Po, il quale percorre, dal Monviso all'Adriatico, 672 km., e riceve alla destra il Ticino emissario del lago Maggiore, l'Adda emissario del lago di Como, l'Oglio emissario del lago d'Iseo e il Mincio emissario del lago di Garda, che è il massimo dei laghi italiani. Seguono i fiumi veneti, fra cui emerge l'Adige, il secondo d'Italia. Vengono infine il Tevere e l'Arno nell'Italia peninsulare dove si distende, fra altri, il lago Trasimeno o di Perugia. — Le **coste** hanno un grande sviluppo. Sul Tirreno sono: in Liguria alte, dirupate, frastagliatissime, coll'ammirabile golfo della Spezia; in Toscana e nel Lazio basse, paludose e malsane; nel Napoletano molto accidentate al nord col bellissimo golfo di Napoli, monotone e uniformi a sud, dove cadono a picco nel mare. Sull'Jonio in generale basse e malsane, presentano però il mirabile golfo di Taranto col così detto « Mar Piccolo ». Dal Capo Santa Maria di Leuca, che forma l'estremità meridionale della Penisola Salentina, il calcagno d'Italia, incominciano le coste adriatiche, piane e senza accidenti nel piano meridionale o pugliese, poscia rialzate colla sporgenza montuosa del Gargano, quindi basse, paludose ed orlate finalmente, all'estremità settentrionale, dalle lagune venete che si spingono fino al confine coll'Austria. — Oltre alla Sicilia e alla Sardegna, che sono le **isole** maggiori e alle quali fanno corteo gli arcipelaghi delle Lipari e delle Egadi e le isolette Maddalena (Caprera), San Pietro, ec., l'Italia possiede

[1] Secondo le ultime rettifiche dell'Istituto geografico militare (1898).
[2] Le province del Veneto e di Mantova sono ancora divise in distretti come lo erano all'epoca del dominio austriaco.

l'isola d'Elba e l'arcipelago toscano, le isole Pontine, Ischia, Capri e le isolette minori dell'arcipelago napoletano, le isole Tremiti nell'Adriatico e infine Pantellaria ed altre due isole a sud della Sicilia verso l'Africa. Il **suolo**, fertilissimo per $^1/_5$, è sterile per un altro e mediocre per $^3/_5$. Il **clima** è assai vario, ma, in complesso, assai mite. La temperatura media annua è di 15°. Nella valle del Po il clima è continentale, ma là dove le Alpi formano un ostacolo ai venti gelati del nord e i laghi esercitano la loro azione mitigante, vi è in inverno una temperatura molto più dolce che in altri paesi a latitudine eguale. L'Italia peninsulare, e soprattutto l'insulare, hanno un clima quasi marittimo. Le regioni più calde sono la Penisola Salentina e la Sicilia. La pioggia cade più copiosa nelle regioni subalpine e specialmente nella Carnia (Tolmezzo).

Ricca per spontanea liberalità della natura, l'Italia avrebbe una importanza economica molto maggiore se, al beneficio naturale del sole e del suolo, sapesse e potesse aggiungere, in modo più intenso e più illuminato, l'opera degli abitanti.

Gli è che la coltura e la operosità di questi si mantengono ancora in generale molto deficienti, mentre i capitali, oltre ad essere deficienti e quindi cari, sono anche diffidenti e preferiscono, o almeno hanno preferito fino ad ora, troppe volte, l'impiego a risparmio o nei fondi pubblici, anzichè le investite in imprese agricole, industriali e commerciali.[1] Avviene così che una parte eccessiva della nostra economica attività sia asservita al capitale estero, che era ed è più intraprendente e più a buon mercato. In prevalenza francese, nel primo ventennio di vita politica italiana, il capitale estero è divenuto più tardi prevalentemente tedesco.

La mancanza del combustibile fossile, il quale, per l'applicazione intensa e generale del vapore, è diventato il principale coefficiente della vita economica dei nostri giorni, ha posto e mantiene l'Italia in una condizione d'inferiorità, scarsamente compensata dal basso prezzo della mano d'opera e dalla relativa abbondanza delle cascate d'acqua che forniscono quasi gratuitamente la forza motrice.

Quantunque deficiente ancora di ferrovie, molte di queste si mantengono passive.

Mentre possediamo una forte marina da guerra, la nostra marina mercantile, insufficiente ai bisogni del commercio marittimo nazionale, deve essere integrata con troppe linee estere, alcune delle quali perfino sussidiate dal governo per il servizio postale.

I traffici si conservano inferiori e di molto alla potenzialità del paese nostro ed ai vantaggi che gli sono attribuiti dalla posizione geografica e dagli avvenimenti economici. Così, ad esempio, l'Italia non ha preso ancora che una parte assai più piccola di quella che le spetterebbe nei commerci tra l'Europa centrale e di nord-ovest e i paesi dell'Asia

[1] Veramente nell'ultimo biennio (1898-99) abbiamo assistito al fenomeno curioso e nuovo di capitali concessi in Italia e dalle banche a più buon mercato che altrove, per es. in Germania. Questo interesse più basso delle nostre banche di emissione, reso possibile dalla soverchia circolazione cartacea, noi scontavamo però coll'aggio elevato dell'oro, che ne era la naturale legittima conseguenza.

attraverso la nuova via del canale di Suez. Parimenti, i traffici coll'Italia tengono ancora un posto secondario in alcuni paesi, ad esempio dell'America meridionale, dove fra gli europei l'elemento italiano è numericamente superiore.

Certo che se si confronta l'Italia economica attuale con quella di 25 anni or sono, si trova un grande, un enorme progresso, il quale si rende manifesto coi corsi migliorati della rendita e del cambio, col maggior gettito dei tributi, coll'incremento continuo dei servizi postali e telegrafici, col movimento ferroviario, i cui introiti crebbero di 20 milioni negli ultimi tre anni, coll'attività crescente dei nostri porti, coll'uso sempre maggiore dei concimi chimici e delle macchine agrarie, col perfezionarsi dell'allevamento animale, coll'aumento nella produzione relativa del frumento salita da hl. 9 ½ a hl. 11 ½ all'ettaro, colla ricostituzione delle vigne distrutte dalla filossera e la destinazione a vigna di nuove estensioni di terreno, collo sviluppo continuo delle industrie nazionali chiedenti all'estero sempre maggiori quantità di carbon fossile e di materie prime, coll'aumento dei risparmi in parte impiegati (per 200 milioni all'anno) nel ricupero della rendita collocata all'estero, e in parte rappresentati da depositi di oltre 2 miliardi presso la Cassa di depositi e prestiti, le banche di emissioni e le casse di risparmio ordinarie e postali.[1]

Peccato che questo progresso, quantunque reale e cospicuo, non sia nè proporzionato a quello che si è prodotto contemporaneamente nei paesi dell'Europa centrale e del nord-ovest, nè corrispondente alla potenzialità economica del paese nostro.

A rendere più disagiate le condizioni di questo ha contribuito la duplice crisi finanziaria e monetaria che esso attraversa, per cui, mentre da una parte il bilancio dello Stato, nonostante le tasse eccessive che sempre inceppano e talvolta inaridiscono le sorgenti dell'attività economica, si dibatte con sforzi inani per raggiungere il pareggio che pare sempre sfuggirgli, dall'altra siamo in pieno corso forzoso col regime della carta monetata e un aggio che oscilla dal 6 all'8 %.

Come in quasi tutti i paesi, anche in Italia esiste, benchè in modo forse più accentuato, il fenomeno della sperequazione economica, per cui mentre alcune regioni, come la Lombardia, il Piemonte, il Veneto, l'Emilia, la Liguria e la Toscana, sono molto più progredite, e, relativamente, anche più ricche, ve ne sono altre, come la Sardegna, la Basilicata, le Calabrie, il Lazio, le quali si trovano in una condizione molto inferiore.

Prodotti vegetali.

Sono costituiti in buona parte da piante alimentari.

I CEREALI, la cui produzione complessiva di circa 60 milioni di ql. all'anno è inferiore ai bisogni del consumo nazionale di una quantità

[1] BOSELLI, *Esposizione finanziaria*, 28 novembre 1899.

che oscilla annualmente dai 7 agli 8 milioni di ql., constano precipuamente di grano, granoturco e riso.

Il *frumento* è coltivato dappertutto, ma domina sovrano nell'Italia meridionale e nella Sicilia, regioni le quali forniscono più di $^2/_3$ del raccolto totale.[1] Foggia e Catania sono le province più granifere. Peccato che ivi la coltura sia così povera che il reddito medio vi supera di poco i 6 ql. all'ettaro, onde avviene che, nonostante la intensa produzione dell'Italia settentrionale, il complessivo prodotto medio relativo sia in Italia di poco superiore ai 7 ql. e $^1/_4$. La produzione essendo inferiore al consumo, avviene che il frumento e la farina di frumento figurano complessivamente fra i principali articoli di importazione.[2] Sulla introduzione del grano, la quale vien fatta per quasi $^9/_{10}$ dalla Russia, grava un dazio di L. 7,50 al ql.[3] Da noi il frumento si semina generalmente in ottobre. Il poco frumento marzuolo è ottenuto, per oltre la metà, in Sicilia. Il frumento duro, un tempo pressochè esclusivo alle province meridionali e insulari, si è andato estendendo nella coltura anche al resto d'Italia, compresa quella del nord, dove per altro prevale ancora il frumento tenero. Sono meritatamente celebri le due varietà nazionali di Cologna e di Rieti.

Nella coltivazione del *granoturco,* benchè assai più ristretta di quella del frumento, l'Italia occupa il secondo posto in Europa subito dopo l'Ungheria. Essa predomina nelle pianure, specialmente irrigue, della Lombardia, del Veneto e dell'Emilia, le quali regioni forniscono da sole oltre la metà del prodotto complessivo.[4] Anche il raccolto del gran-

---

[1] Nel 1896: 51,180,000 hl., di cui (38,900,000 ql.) { 8,100,000 nella regione meridionale adriatica; 6,900,000 » Sicilia; 5,700,000 » regione meridionale mediterranea.

Nel 1897: 30,600,000 hl., di cui (23,300,000 ql.) { 5,600,000 nella regione meridionale adriatica; 3,900,000 » Sicilia; 3,300,000 » regione meridionale mediterranea.

Nel 1898: 47,000,000 hl., di cui (35,700,000 ql.) { 6,500,000 nella regione meridionale adriatica; 6,100,000 » Sicilia; 5,800,000 » regione meridionale mediterranea.

(*Bollettino di Notizie agrarie*, 1899.)

Nel 1899: 48,600,000 hl. (36,900,000 ql.) (Telegramma Stefani, 25 agosto 1899.)

Nel 1900: 42,200,000 hl. (Telegramma Stefani, 6 ottobre 1900.)

[2] Frumento importato nel 1896-97: 3,868,000 ql., di cui 3,713,000 dalla Russia.
» » » 1897-98: 9,510,000 » » 7,878,000 »
Farine importate nel 1896-97: 289,000 » » 224,000 »
» » » 1897-98: 336,000 » » 81,000 dalla Francia.

(*Bollettino di legislaz. e statist. doganale*, gennaio-marzo 1899.)

[3] Questo dazio ha subito varie oscillazioni, ma in complesso è andato sempre aumentando. Nel 1872 era di L. 1,40 al ql., nell'88 fu portato a L. 3,00, nell'89 a L. 5,00 e finalmente nel '92 a quella cifra di L. 7,50 che è rimasta poi inalterata, salvo brevi interruzioni (ad es. nel 1898) fino a tutt'oggi. Effettivamente però, dovendosi pagare in oro, essa oscilla coll'oscillare dell'aggio.

[4] Media produzione 25,700,000 hl.

Nel 1896: 28,200,000 hl., di cui (20,000,000 di ql.) { 6,000,000 in Lombardia; 5,500,000 nel Veneto; 3,750,000 nell'Emilia.

turco è da qualche anno inferiore ai bisogni del consumo e deve venir integrato con una discreta importazione che ha luogo per lo più dalla Rumania,[1] ed è colpita anch'essa da un dazio doganale. Una certa quantità di maiz, proveniente dalla Russia, dall'Argentina, dalla Rumania, non fa che transitare per il nostro paese, diretta, per la massima parte, alla Svizzera.[2] — Le principali province maisifere sono quelle di Milano, Cremona, Treviso e Caserta. Oltre al granturco ordinario che si semina in primavera, si coltiva nell'Italia settentrionale anche il così detto « quarantino » o « cinquantino », che viene, come secondo raccolto, dopo il frumento, il lino o il trifoglio incarnato.

Se non per estensione di terreno coltivato, certo per quantità assoluta di prodotto tiene il terzo posto in Italia il *riso*. Col suo reddito annuo medio di 4 milioni di ql. di risone,[3] essa si trova, è vero, a enorme distanza dalla Cina e dagli altri paesi dell'Asia, ma è però sempre, senza confronti, il primo paese d'Europa. Il riso è coltivato si può dire esclusivamente nelle province eminentemente irrigue del Novarese (Vercelli), del Pavese (Lomellina) e del Mantovano (Ostiglia), le quali forniscono da sole oltre i $^4/_5$ del prodotto complessivo.

Il riso è l'unico cereale che venga esportato dall'Italia perchè viene universalmente reputato come il migliore del mondo. Siccome però costa più del riso asiatico, avviene che si faccia di questo, per uso e consumo delle nostre classi più povere, una importazione qualche volta perfino superiore in quantità, benchè sempre inferiore in valore, all'esportazione.[4]

Avena, orzo e segala hanno una importanza molto secondaria, non essendo in generale che colture accessorie e complementari.

L'avena, la cui produzione annua oscilla intorno a 6 milioni e $^1/_2$ di hl. (pari a 3 milioni di ql.), è data per circa la metà dalle province meridionali; l'orzo (dai 2 $^1/_2$ ai 4 milioni di hl.) per circa $^3/_4$ dal Napoletano, dalla Sicilia e dalla Sardegna dove serve esclusivamente all'alimentazione; la segala (1 milione e $^1/_2$ di hl.) soprattutto dal Piemonte e dalla Lombardia dove si usa di coltivarla, oltrechè per averne

---

Nel 1897: 23,200,000 hl., di cui (15,700,000 ql.)
- 5,400,000 nel Veneto.
- 4,800,000 in Lombardia.
- 2,300,000 nell'Emilia.
- 3,200,000 nella regione meridionale mediterranea.

Nel 1898: 26,800,000 hl., di cui (19,300,000 ql.)
- 5,400,000 in Lombardia.
- 5,200,000 nel Veneto.
- 3,300,000 nell'Emilia.
- 2,900,000 nelle Marche ed Umbria.

(*Bollettino di notizie agrarie*, 1899.)

Nel 1899: 31,200,000 ql. (Telegramma agenzia Stefani, 24 novembre 1899.)

[1] Nel 1896-97: 1,230,000 ql., nel 1897-98: 3,800,000 (Rumania, Stati Uniti, Argentina).
[2] Nel 1896-97: 230,000 ql. (Russia, Argentina, Rumania), di cui 184,000 per la Svizzera (*Commercio del Regno d'Italia* del 1897).

[3] Nel 1899: 6,650,000 hl. (3,725,000 ql.) (Telegramma ufficiale Stefani del 30 novembre 1899.)

[4] I paesi verso cui maggiormente si esporta il riso italiano sono l'America centrale e meridionale, l'Austria-Ungheria, la Francia.

il grano, anche per somministrarla, tagliata fresca, agli animali ad uso di foraggio.[1] Anche l'avena, l'orzo e la segala formano oggetto di transito per la Svizzera e l'Austria-Ungheria.

Ultimi cereali coltivati sopra piccola scala sono il *miglio* e il *sorgo* nelle pianure, il *grano saraceno* sui monti.

Altra pianta alimentare, che però si coltiva e si consuma assai poco in Italia, è la PATATA, la quale è prodotta per quasi la metà dalle province meridionali, poi dalle regioni montuose od asciutte dell'Italia alta e centrale. Più che quale oggetto esclusivo o prevalente di coltura campestre, la patata viene coltivata di preferenza insieme ai legumi, e poichè si raccoglie in gran parte precocemente, così alimenta una discreta eportazione verso i paesi dell'Europa centrale che sono ghiotti di questo tubero.[2]

A scopo di alimentazione servono anche i FUNGHI, i quali si raccolgono in quantità dovunque e si consumano soprattutto allo stato fresco, oppure vengono disseccati e formano allora oggetto di commercio anche coll'estero.[3] Sono degni di nota i *tartufi* bianchi del Piemonte (Alba, Asti) e i tartufi neri dell'Umbria (Norcia), degli Abruzzi (Aquila), del Veneto (Verona) e dell'Emilia (Parma).

Fra i LEGUMI che si coltivano su larga scala nei campi tengono il primo posto le *fave*, le quali in Sicilia, ad es., si alternano in molti luoghi col frumento, e hanno notevole importanza, anche a scopo di sovescio, in Sardegna e nel Napoletano. Seguono i *fagiuoli*, i *piselli* e le *lenti*, coltivate parimenti su più larga scala nell'Italia meridionale e insulare; infine i *ceci* (Toscana), le *veccie*, le *cicerchie*, i *lupini*, questi ultimi generalmente a scopo di sovescio.

L'ORTICOLTURA la quale, insieme a quasi tutti i legumi mangerecci ed alle patate di cui abbiamo già parlato, coltiva più specialmente gli ORTAGGI, viene esercitata dovunque, in vicinanza dei luoghi abitati e in proporzione all'importanza di questi. Così avviene che uno dei primi centri orticoli dell'Italia sia la provincia popolosissima di Napoli. Ma hanno però singolare importanza nella produzione degli ortaggi quasi tutta la Liguria e il distretto di Chioggia. Ai progressi dell'orticoltura hanno molto contribuito gli orti sperimentali.

Fra gli ortaggi maggiormente coltivati in Italia primeggiano i *carciofi* (nell'Italia meridionale, in Liguria e nell'estuario veneto), i *pomidoro* (nell'Italia meridionale e insulare, in Liguria e nell'Emilia), gli *asparagi* (nell'alta Italia, specie a Bassano, a Treviso e in Lomellina), i *fagiuolini* (nel Napoletano e a Chioggia), i *cavoli fiori* invernali (a Firenze, Napoli, Jesi).

[1] Avena nel 1894-95: 6,000,000 di hl., nel 1895-96: 6,800,000 hl., nel 1896-97: 7,800,000
Orzo » » 2,900,000 » » » 2,600,000 » » » 3,100,000
Segala » » 1,500,000 » » » 1,400,000 »

(*Bollettino di notizie agrarie*, 1899.)

[2] Nel 1897 per 2 milioni di fr. in Austria-Ungheria e in Germania.
Centri principali di questa esportazione sono Napoli, le Puglie, il Lazio, la Romagna, Pisa, Firenze, Chioggia.

[3] Nel 1897 per 550,000 fr., di cui 275,000 nell'Argentina.

Legumi ed ortaggi venendo in Italia forse più squisiti, certo più precoci che nei paesi dell' Europa centrale, alimentano, diretta verso di quelli, una esportazione la quale, a merito anche di alcune grandi imprese speciali (Cirio, Unione Cooperativa), ha raggiunto già una importanza cospicua e sarebbe suscettibile di un aumento pressochè indefinito.

La FRUTTICOLTURA, così adatta alle terre aride e leggere e al clima dolce e costante delle colline d' ogni parte della penisola, laddove, come avviene pressochè dappertutto, esse sono riparate da monti più alti, è sempre stata una delle grandi risorse dell' economia nazionale. Ma lo sarebbe ancora più se si diffondessero meglio i metodi razionali di coltivazione, di conservazione e d' imballaggio e fosse meglio organizzato il commercio d' esportazione. Hanno giovato le scuole di frutticoltura, specie quella di pomologia di Firenze. Giovano assaissimo, nell' Italia alta e centrale, gli insegnamenti continui e pratici delle cattedre ambulanti di agricoltura. Pertanto l' esportazione delle frutta fresche e secche dall' Italia oscilla annualmente intorno a 80 milioni di franchi.[1]

Primeggiano tra i FRUTTI nostri gli *agrumi*, nella produzione dei quali l' Italia è il primo paese del mondo.[2] Sono anzitutto limoni, prodotti per $^9/_{10}$ in Sicilia (specie nelle province di Messina e Palermo), poi aranci, forniti per $^9/_{10}$ da due sole regioni, la Sicilia (specie Catania e Messina) e la Meridionale Mediterranea (specie Reggio).[3] Vengono infine i cedri, i mandarini, i bergamotti, le lumie che sono prodotti per oltre la metà dalla provincia eminentemente agrumifera di Reggio Calabria. La produzione nazionale, la quale oscilla annualmente intorno a 4,250,000 ql.,[4] è superiore del doppio, ordinariamente, ai bisogni del consumo. La esuberanza è sempre stata assorbita dai paesi esteri. Ma quando l' aumento di produzione in alcuni di essi, ivi più intensamente verificatosi che da noi, fece apparire l' esuberanza nostra eccessiva, ne venne un tale deprezzamento sul mercato internazionale da costituire una rovina per i paesi agrumarî, specie per la Sicilia, dove la crisi venne aggravata dalla concorrenza spietata e irragionevole dei produttori fra di loro. Per iscongiurare questo danno si è costituito testè a Palermo (il 20 gennaio 1898) un forte consorzio agrumario allo scopo di regolare meglio la produzione e soprattutto di meglio dirigere la esportazione agli Stati Uniti, che sono il paese il quale ne assorbe circa

---

[1] Nel 1896 (vedi *Almanacco di Gotha*, 1899).

[2] Anche la poesia le ha riconosciuto questo primato e tutti quanti sanno a memoria i versi che Wolfango Gœthe mette in bocca alla zingarella Mignon nel suo *Guglielmo Meister*, volendo significare l' Italia:

Kennst du das Land wo die Citronen blühen
Im dunkeln Laub die Gold-Orangen glühen?

[3] Nella produzione degli aranci merita una speciale menzione il circondario di San Severo sull'Adriatico, ai piedi del Gargàno, in provincia di Foggia.

[4] Che è quanto dire (in base a 800 frutti per ql.) 3400 milioni di frutti. Questa cifra è del 1895-96 e comprende 1900 milioni di limoni e 1200 milioni di aranci.
Nel 1897-98: 3,660,000 ql., nel 1898-99: 4,900,000 ql., nel 1899-900: 5,062,000 ql.

la metà, il resto dirigendosi verso l'Austria-Ungheria, l'Inghilterra e la Russia.[1]

L'Italia è il primo paese del mondo nella produzione delle *mandorle* (specie nelle Puglie e nella Sicilia),[2] e delle *castagne* (nelle regioni montuose della Toscana, delle Calabrie, della Liguria e del Piemonte);[3] ed è una dei primi in quella dei *fichi* (nelle province meridionali e in Sardegna), i quali vengono posti in commercio alcune volte sotto la forma di fichi secchi,[4] delle *carrube* (Puglie e Sicilia, dove servono più che altro all'alimentazione del bestiame),[5] dei *fichi d'India* (Napoletano e Sicilia, dove se ne fa siepi per i campi e cibi per i maiali), e dei *pistacchi* (specie in Sicilia, da cui se ne fa esportazione).[6]

Ai *meli*, ai *peri*, agli *albicocchi*, ai *peschi*, ai *susini*, si è dedicata da qualche tempo, con discreta fortuna, la frutticoltura razionale dell'alta Italia, ottenendo in gran copia su piccole piante i frutti più grossi e più squisiti appartenenti alle migliori varietà introdotte dall'estero. Godono di un'antica meritata rinomanza le pesche di Papigno nell'Umbria, che si mandano tutte all'estero, le ciliege di Bisceglie, delle Romagne, del Veneto, le prugne bianche e nere del Napoletano, le profumate albicocche e le pere spadone di Napoli, le pere coscie di Firenze, le spinocarpe di Verona, ec.

Notiamo, per la loro produzione copiosa e pressochè universale in Italia, le *noci* e le *nocciole*, le quali alimentano una forte esportazione,[7] specie agli Stati Uniti e in Germania.

La *viticoltura* costituisce una delle principali risorse dell'Italia agricola. Occupa una superficie di 3 milioni e $^1/_2$ di ettari, cioè $^1/_8$ del suolo nazionale, e fornisce in media 60 milioni di ql. di uva all'anno con un valore approssimativo di quasi un miliardo di franchi, vale a dire oltre $^1/_4$ del nostro reddito complessivo agrario.

Divenuta l'Italia dal 1880 al 1890, dopo le devastazioni filosseriche della Francia, il primo paese del mondo nella produzione dell'uva, essa gareggia in importanza con quella anche dopo che i vigneti francesi vennero ricostruiti e che i nostri furono alla loro volta attaccati dalla filossera e da altri malanni. Per combattere la temuta diffusione della

---

[1] Nel 1896 l'esportazione dall'Italia fu di 2,370,000 ql., di cui 1,114,000 per gli Stati Uniti, 424,000 per l'Austria-Ungheria, 360,000 per l'Inghilterra e 150,000 per la Russia (Menini, *Il giardino degli agrumi*); nel 1897 fu di 2,200,000 ql., di cui 1,500,000 di limoni per 16,900,000 fr. (7,100,000 agli Stati Uniti, 3,200,000 in Austria-Ungheria, 3,100,000 in Inghilterra), 700,000 ql. di aranci per 8,400,000 fr. (in Austria-Ungheria 2,800,000, agli Stati Uniti 2,200,000, in Inghilterra quasi 1 milione).

[2] Si distinguono a seconda che sono dolci od amare, a guscio tenero o a guscio duro, ed alimentano una esportazione che nel 1896 fu di 20,600,000 fr. e nel '97 di 14,500,000 fr. (Germania 5,500,000, Austria-Ungheria 4,600,000).

[3] Produzione media 2,600,000 ql. Esportazione nel '97 per 1,900,000 fr. (Svizzera, Francia, Germania, Stati Uniti). Colla farina di castagne e coll'olio d'oliva si preparano in Toscana ed altrove i castagnacci.

[4] Esportazione dei fichi secchi nel 1897: 130,000 ql. per 4,600,000 fr. (2,400,000 in Austria-Ungheria e 1,400,000 in Francia). (*Commercio del regno d'Italia.*)

[5] Esportazione (netta) delle carrube, nel 1897, per 600,000 fr. (in Inghilterra, Austria-Ungheria). (*Commercio* ec.)

[6] Esportazione dei pistacchi, nel 1897, per 530,000 fr. (Francia 216,000, Inghilterra 95,000). (*Commercio* ec.)

[7] Nel 1897: 68,000 ql. per 3,800,000 fr. (Stati Uniti 950,000, Germania 900,000).

filossera si è andato diffondendo anche da noi l'impianto delle viti americane che le sono refrattarie.

La vite è coltivata dappertutto in Italia, ma lo è più intensamente che altrove in Sicilia, in Piemonte, nell'Emilia, nella Toscana e nelle due regioni meridionali, l'Adriatica e la Mediterranea, le quali rappresentano i $^2/_3$ della coltura complessiva. Il podere Pavoncelli nella Capitanata, che produce da solo dai 60 ai 70 mila hl. di vino all'anno, è forse la più colossale impresa vitifera del mondo.

La quantità maggiore dell'uva prodotta in Italia serve alla fabbricazione del vino, tanto nei luoghi d'origine quanto in altri paesi dell'interno ed all'estero, verso cui si spedisce, in quantità sempre maggiore, l'uva fresca od il mosto.

Ma l'uva viene consumata altresì come frutto e spedita quale uva fresca da tavola (da tutte le regioni, specie Sicilia, Napoletano, Piemonte, e in inverno, per gran parte, dall'Emilia) o come uva appassita (specie dall'Italia meridionale e insulare, dove è celebre fra altre quella di Pantellaria) in ogni luogo dell'interno e dell'estero.[1] Sarebbe anzi desiderabile che si estendesse la coltivazione delle uve da mensa, le quali sembrano promettere un compenso più sicuro e più cospicuo di quelle da vino.[2]

La nostra principale pianta OLEIFERA è, senza confronti, l'*olivo*, per il quale l'Italia occupa incontrastabilmente il primo posto nel mondo.

Fuorchè nell'Italia continentale (dove però parimenti si trovano olivi nelle regioni più apriche dei laghi prealpini) l'olivo alligna dovunque e tanto più estesamente ed intensamente quanto più si procede verso sud, per cui avviene che le due regioni meridionali e la Sicilia forniscano da sole i $^2/_3$ del complessivo prodotto nazionale d'olio d'oliva, il quale oscilla annualmente intorno a 2 milioni e $^1/_2$ di hl.[3]

Nel 1899 il prodotto è pressochè mancato nelle Puglie a cagione della « mosca olearia », che è una malattia dell'olivo alla quale non venne ancora trovato un rimedio efficace.

Altre piante oleifere di assai minore importanza sono: il *lino*, i cui semi sono però insufficienti ai bisogni del consumo nazionale, benchè in alcune parti, come ad es. in Sicilia, questa pianta tessile venga coltivata pressochè espressamente per averne il seme;[4] la *canapa*, i cui semi non servono quasi affatto in Italia all'estrazione dell'olio; il *ri-*

[1] La produzione dell'*uva fresca* da tavola, dagli acini grossi e dal grappolo spargolo, era valutata, nel 1895, a 250,000 ql., di cui $^2/_3$ forniti dalla Sicilia, dalle due regioni meridionali, dal Piemonte e dall'Emilia. Esportazione nel 1897: 126,000 ql. per 2,100,000 fr. (1,500,000 Germania). L'esportazione dell'*uva passa* da 25,000 ql. quanto fu nel 1895 è discesa a molto meno nel '97 per un valore di 86,000 fr. e fu soverchiata da una importazione di 300,000.

[2] Vedi l'articolo del deputato MANCINI sul *Messaggero di Roma* del 18 dicembre '99.

[3] Nel 1893-94 hl. 2,940,000, nel 1894-95 hl. 2,330,000, nel 1895-96 hl. 2,890,000, nel 1896-97 hl. 1,900,000, nel 1897-98 hl. 1,600,000, nel 1898-99 hl. 2,300,000, nel 1899-1900 hl. 920,000.

Si ottengono anche annualmente da 50 e 80 mila ql. di olive secche o preparate in salamoia. Nel 1895 ql. 57,000, di cui 23,000 in Sicilia e 22,000 nella regione meridionale Adriatica. (*Bollettino di notizie agrarie.*)

[4] Importazione di semelino nel 1897: 247,000 ql. per 8,600,000 fr. (5,500,000 dall'India, 2,000,000 dalla Russia).

cino, la cui produzione deve essere integrata da una considerevole importazione dall'India;[1] il *ravizzone,* che nell'alta Italia si coltiva di preferenza per darlo fresco come foraggio alle vacche lattiere; le *mandorle* e le *noci,* da cui si estraggono un olio medicinale e un olio essiccativo (per la pittura).

Di COLONIALI non si coltiva in Italia che un po' di *canna da zucchero,* in provincia di Siracusa, dove non serve, del resto, che all'estrazione del rhum.

Dopo diversi tentativi, i quali andarono falliti, si è finalmente riusciti ad introdurre, anche in Italia, con buoni risultati, fino dal 1890, la coltura della *barbabietola da zucchero.* Proceduta a rilento nei primi due anni che si potrebbero chiamare di prova, essa ha preso di poi uno slancio insperato e vigoroso, cosicchè si può dire si sia andata d'allora in poi raddoppiando ogni anno. Il centro più antico, e, direi quasi, più classico di questa coltura, è l'agro rietino nell'Umbria. Vennero poi le campagne di Savigliano in Piemonte, di Legnago nel Veneto, di Senigallia nell'Emilia, e poscia via via, quelle di altre regioni analoghe o contermini. Nel 1899 si è previsto un raccolto di oltre 2 milioni di ql. di barbabietole da zucchero, di cui 500,000 a Legnago, 400,000 a Rieti, 275,000 a Senigallia.[2] Le nostre barbabietole hanno una ricchezza zuccherina che varia dal 10 al 15 %.

Fra le DROGHE meritano di essere ricordate in Italia: lo *zafferano,* che è la caratteristica più originale della provincia di Aquila anzi del mandamento di S. Demetrio dei Vestini, dove se ne raccolgono annualmente 7000 kg.; l'*anice* comune, che si raccoglie per circa 1000 ql. nelle Puglie e in altre regioni situate lungo l'Adriatico; il *finocchio,* che si coltiva in molti luoghi oltrechè come ortaggio anche per averne il seme che somiglia nel sapore a quello dell'anice; e la *genziana,* che cresce spontanea nelle Alpi e nelle Prealpi.

Due PIANTE TESSILI coltiva principalmente l'Italia: la *canapa,* nella cui produzione benchè in continua diminuzione (700,000 ql.) essa è il secondo paese del mondo dopo la Russia, e il *lino* (200,000 ql.) per cui occupa una posizione molto inferiore. Principali regioni canapifere sono, anzitutto l'Emilia (specie le province di Ferrara e di Bologna), che ne produce da sola oltre la metà, poi la provincia di Caserta e infine il Veneto e il Piemonte. La canapa alimenta una esportazione di circa 400,000 ql. all'anno, diretta in gran parte verso l'Inghilterra.[3]

Il *lino,* la cui produzione non è neppure sufficiente ai bisogni dell'industria nazionale,[4] è coltivato più specialmente nei piani fertili ed irrigui della Lombardia (Cremona), la quale fornisce da sola i $^2/_5$ dell'intero prodotto, poi in Sicilia (Catania), notevole per la produzione

[1] Importazione di seme di ricino per 1,300,000 fr. (1 milione dall'India).
[2] *Sole,* 23 luglio 1899.
[3] Nel 1897: 579,000 ql. (per 44 milioni di fr.), di cui 165,000 in Inghilterra, 145,000 in Germania, 91,000 in Francia.
[4] Nel 1897 importazione (netta) 2600 ql. per 300,000 fr., in gran parte dall'Inghilterra.

del linseme, che si esporta anche in Inghilterra, e nelle Calabrie, di cui è celebre il lino della Sila. Delle due varietà che si coltivano in Italia, l'invernengo che si semina in autunno è molto meno diffuso dell'estivo che viene seminato in primavera.

La coltura del *cotone*, la quale ebbe una effimera fioritura durante la guerra di secessione americana così da produrne fino ad oltre 600,000 ql., è ora presso che abbandonata. Non se ne ottengono più che alcune centinaia di ql. nel Napoletano e in Sicilia.

Ricordiamo infine tra i materiali d'intreccio la *paglia* della Toscana, i *giunchi* e i *vimini* dell'alta Italia, lo *sparto* della Sicilia.

Delle PIANTE INDUSTRIALI la più importante in Italia è il *tabacco*. La sua coltura però, ostacolata in ogni modo dalle esigenze imprescindibili del monopolio, non fornisce che i $^{2}/_{7}$ della quantità necessaria al consumo. Sopra 175,000 ql. essa non ne dà in media che 50,000 e questi per $^{2}/_{3}$ nelle province di Benevento, Avellino, Salerno, Vicenza e Lecce. Il resto viene importato per la massima parte dagli Stati Uniti.[1]

Una pianta industriale può dirsi anche il *gelso* in quanto la sua foglia serve all'alimentazione dei bachi da seta. La sua diffusione è generalmente proporzionata all'intensità della bachicoltura nelle varie regioni ed è quindi maggiore che altrove nella Lombardia, nel Piemonte, nel Veneto e nell'Emilia.

Si fanno studî per lavorare economicamente la corteccia delle giovani piante e dei rami di gelso, la quale ha la tenacità e la finezza della seta ed è conosciuta col nome di « gelso-lino ».

La *robbia*, da cui si trae quella materia colorante rossa che è detta la garanzina, e che teneva un tempo un posto ragguardevole nell'agricoltura napoletana, non è più coltivata oramai che in alcuni piccoli appezzamenti degli Abruzzi, delle Calabrie, della Terra di Lavoro. Questa coltura venne uccisa, da noi come altrove, dalla fiorente industria dei colori d'anilina.

L'Italia è il primo paese del mondo nella produzione della *manna*, la quale si ottiene da incisioni fatte nel tronco d'un frassino speciale che viene spontaneo soprattutto nella Sicilia.[2]

Altra pianta medicinale è la *liquirizia*, la quale cresce in certa quantità nelle regioni prospicenti l'Adriatico e l'Jonio, dalle Marche alla Basilicata, ed alimenta anche una piccola esportazione di circa 10,000 ql. ogni anno.

Notiamo infine la *camomilla*, il *sambuco*, il *tiglio*, i cui fiori disseccati formano oggetto di commercio nell'Italia centrale.

Il *sommacco* è la gloria dell'Italia, anzi della Sicilia, la quale ne fornisce una notevole quantità (dai 60 agli 80 ql.) e la migliore qualità. Catania ne è l'emporio principale. Si è costituita nel 1899 una forte società per azioni, una specie di « trust » o sindacato, fra tutti i

[1] Nel 1897 importazione 153,000 ql. (per 21,400,000 fr.), di cui 139,000 dagli Stati Uniti.
[2] Esportazione da 2 a 3 mila ql. all'anno.
Nel 1897: 3300 ql. per 1,100,000 fr. (Francia, Austria-Ungheria, Germania).

produttori di sommacco per regolarne e dirigerne meglio, di quanto non si sia fatto in passato, la produzione e il commercio.

Altre materie concianti si raccolgono in Italia, specie le *cortecce* di quercia dell'Umbria e di altre regioni dell'Apennino e delle Prealpi.

Il *sughero* è prodotto più specialmente nella Sardegna e nella Sicilia, ma è di qualità piuttosto scadente. Comunque, l'esportazione che se ne fa, è diretta in buona parte verso la Francia, ed è superiore all'importazione, quasi tutta proveniente dalla Francia. Gli è vero però che noi introduciamo, specie dalla Spagna, una quantità cospicua di sughero lavorato.[1]

La FIORICOLTURA si è molto sviluppata nell'ultimo ventennio, non solo perchè è cresciuto di molto il consumo nazionale dei fiori, ma perchè si è avviata e va continuamente crescendo la esportazione, specie d'inverno, dei fiori freschi (violette di Parma, garofani, narcisi, rose tea). Primeggia a questo riguardo, fra tutte le regioni italiane, la Liguria, specie la riviera di Levante, dove la scarpata aderente al mare può dirsi tutta un giardino. Ne sono centri principali San Remo e Bordighera (palme). Altro centro cospicuo è la Toscana, specie il Chianti dove si coltiva su larga scala, per averne la radice, l'ireos o giaggiolo.

La siccità estiva del clima italiano non acconsente alle colline ed agli altipiani, generalmente forniti di scarso terriccio e qua e là frequentemente coperti da ghiaie depositatevi dal ritirarsi dei ghiacciai dei tempi preistorici, di coprirsi di quella copiosa vegetazione ERBACEA spontanea che costituisce la ricchezza naturale degli altipiani e dei colli che si stendono a settentrione delle Alpi.[2] D'onde una scarsità relativa di *pascoli naturali*, i quali, nonostante la natura prevalentemente montuosa dell'Italia, non vi rappresentano neppure la metà della superficie complessiva coltivata ad erbe e a foraggi.[3] I pascoli di monte e di colle sono più abbondanti che altrove in Sicilia (Messina e Palermo), nel Veneto (Udine e Belluno) e nelle Marche coll'Umbria (Perugia e Pesaro).[4]

Anche l'Italia ha le sue steppe che sono i prati di pianura a pascolo semplice della Sicilia (Siracusa), del Lazio (la Campagna romana), delle due regioni meridionali e della Sardegna.[5]

Ma la maggiore produzione foraggiera italiana è data: dai prati a vicenda,[6] i quali entrano nella rotazione agraria e in cui emergono, se asciutti, le Marche coll'Umbria, e se irrigati la Lombardia; dai prati stabili,[7] tanto gli asciutti che emergono nella provincia di Udine,

---

[1] Nel 1897 esportazione di sughero greggio per 900,000 fr., importazione per 300,000, importazione di sughero lavorato per 900,000.

[2] JACINI, *Inchiesta agraria*, Roma, Sommaruga, 1885, pag. 159.

[3] Superficie complessiva ettari 7,250,000, di cui, sui monti e sui colli, 3,450,000. (*Bollettino di notizie agrarie.*)

[4] Vedi: Ministero di agricoltura, industria e commercio. — Notizie approssimative intorno al prodotto dei prati naturali. (1894-95, *Bollettino* ec.)

[5] Ettari 830,000. (*Bollettino* ec.)

[6] Prati artificiali a vicenda, ettari 924,000, di cui 780,000 non irrigati.

[7] Prati artificiali stabili, ettari 1,258,000, di cui asciutti 730,000, irrigati 350,000, marcite 53,000, prati palustri 125,000.

quanto gli irrigati che prevalgono nella Lombardia e nel Piemonte, quanto ancora i prati acquitrinosi che sono la caratteristica di queste due regioni, ma, sopra una superficie piuttosto estesa, danno uno scarsissimo prodotto di foraggi, quanto infine le « marcite » o prati jemali alimentati dalle acque relativamente tepide dei fontanili, che sono la gloria di alcune province lombarde, specie di Milano.[1]

Non bisogna infine dimenticare le *ferrane* ovvero miscugli di piante foraggifere che emergono specialmente nelle Marche, gli *erbai* (di granoturco, saggina, sorgo, miglio ed altri cereali), che vengono seminati fitti e somministrati freschi al bestiame e in cui emerge parimenti la stessa regione, e le *radice e i tuberi* da foraggio nella cui coltivazione, del resto non molto estesa, tiene il primo posto la Toscana.[2]

Le qualità di erbe principalmente coltivate nei nostri prati artificiali sono la medica, le diverse varietà di trifoglio, la lupinella e la sulla.

Si è abbastanza estesa, specialmente nella Lombardia e nell'Emilia, la produzione delle *sementi da prato* che un tempo si ritiravano quasi interamente dalla Francia.

Le PIANTE ARBOREE raccolte a *boschi* coprono quasi $^1/_6$ della superficie totale del regno [3] e abbondano specialmente nella Sardegna, nella regione meridionale mediterranea (Calabria), nella Toscana,[4] e nel Piemonte. La regione meno boschiva è la Sicilia.

Anche in Italia disgraziatamente ha recato gravi danni il disboscamento sia perchè, riducendo completamente improduttive le pendici di molte nostre montagne, ci rese, senza compenso, debitori verso l'estero di una quantità cospicua di legna da ardere o, soprattutto, di legname da costruzione [5] che noi usiamo importare specialmente dall'Austria-Ungheria, e sia anche perchè perturbò, danneggiandole, le condizioni climatiche di molte regioni che inaridirono soverchiamente come la Sicilia, e perchè inoltre rese più facili, più frequenti e più disastrose le inondazioni dei fiumi e dei torrenti, specie nell'Italia continentale. Venne arrestato il disboscamento dannoso sottoponendo, fino dal 1877, al così detto vincolo forestale, le pendici montuose situate al di sopra della zona del castagno (a 900 m. d'altezza). Ma le leggi forestali fin qui escogitate non hanno saputo raggiungere ancora, che in parte troppo esigua, l'agognato rimboschimento.

Agricoltura.

L'industria agricola attraversa ora un periodo di transizione in Italia, di cui per altro continua ad essere la manifestazione economica più importante. Mentre da una parte si restringe la coltura del fru-

[1] In queste marcite, uniche al mondo, si fanno talvolta perfino 9 tagli all'anno e si ottiene spesso il reddito enorme di 1000 ql. di erba all'ettaro.

[2] Ferrane ettari 352,000, erbai 426,000, radici e tuberi da foraggio 56,000.

[3] Ettari 4,600,000. (*Bollettino di notizie agrarie.*)

[4] Sono celebri i boschi demaniali di Follonica, Boscolungo, Camaldoli e Vallombrosa. Attiguo a quest'ultimo è sorto, per conto del governo, un Istituto forestale.

[5] Nel 1897: legna da fuoco 1,900,000 fr., legname da costruzione 35,400,000.

mento, del granoturco, della canapa, del lino, che hanno maggiormente sofferto dalla concorrenza internazionale e coi loro prezzi soverchiamente diminuiti[1] non costituiscono più in molti luoghi un prodotto rimuneratore, — aumenta, d'altra parte, la coltivazione delle viti, degli agrumi, degli ortaggi, degli olivi e, in genere, di quelle piante che meglio si adattano alle peculiari nostre condizioni di clima e di suolo e per le quali la concorrenza non ha esercitato fin ora una influenza soverchiamente deprezzatrice.

Magari che la diminuzione delle prime colture e il proporzionale aumento delle seconde avvenissero più estesamente e più intensamente! Gli è che pur troppo fanno difetto o sono insufficienti l'iniziativa, l'istruzione e i capitali che sarebbero necessarî all'auspicata trasformazione.

Comunque, si sono fatti grandi progressi specialmente in tutta l'alta Italia, nella coltivazione del suolo, nelle rotazioni agrarie, nell'adozione delle macchine, nell'uso dei concimi, e nello sviluppo delle irrigazioni e delle bonifiche.

Inoltre vanno sempre diffondendosi l'istruzione agraria e le istituzioni favorevoli all'agricoltura.

Benchè molto, anzi troppo lentamente, pure procede sempre la conquista dei terreni incolti o meno coltivati, soprattutto nell'Italia settentrionale e centrale.[2]

Noi abbiamo bisogno di sviluppare la coltura intensiva e di diffondere la pratica della specializzazione che è per l'agricoltura ciò che la divisione del lavoro è per l'industria.

*
* *

Forse non è ancora abbastanza diffusa la piccola *proprietà*. La vendita dei beni ecclesiastici non ha raggiunto che in parte lo scopo, cui mirava, di spezzare, a vantaggio della piccola borghesia, i latifondi appartenenti alle congregazioni religiose. E mancarono poi completamente allo scopo le quotizzazione dei demanî comunali eseguite recentemente nell'Italia meridionale e in Sicilia. Infatti, alla grande proprietà collettiva si è ivi sostituita, attraverso un periodo più o meno precario di piccola proprietà, la grande proprietà individuale. E così vi è andata aumentando la piaga dei latifondi.[3]

---

[1] Ultimamente il grano turco, ma più ancora il frumento, hanno rialzato i loro prezzi, non sappiamo per quanto tempo, a un livello un po' più rimuneratore.

[2] Degli 8 milioni di ettari non coltivati che ancora rimangono in Italia, 4,647,000 sono occupati dall'acqua, dai greti dei fiumi e dei torrenti, dalle strade, ec., o sono terreni di montagna così elevati che restano inaccessibili ad ogni coltura. Rimangono 3,773,000 ettari, molti destinati attualmente a pascolo, sulla cui superficie soltanto 1 milione di ettari potrebbe essere messo a coltura. (*Annuario statistico italiano*, 1895.)

[3] I latifondi sono una causa di inferiorità agricola specialmente in Sicilia perchè ivi i grandi proprietarî, non curandosi affatto della coltura dei loro terreni, usano di darli in affitto a grandi speculatori, detti « gabellotti », i quali, non meno incuranti dei proprietarî di quanto riguarda l'agricoltura, si occupano unicamente del guadagno che possono ricavare subaffittando quei terreni, in lotti più o meno piccoli, ai veri coltiva-

L'uso dei *concimi* va sempre più estendendosi, come si rileva dal continuo stabilirsi in Italia di fabbriche di concimi chimici e dalla crescente ininterrotta importazione di questi dall'estero.[1]

Una pratica antica che converrebbe applicare ed estendere con principî razionali, è la *siderazione* per mezzo di sovesci di leguminose le quali assorbono una gran quantità di azoto dall'atmosfera. Frattanto essa viene esercitata di preferenza nell'Italia centrale e meridionale in compenso dei concimi che ivi fanno difetto.

La regione classica dell'*irrigazione* è la Lombardia dove l'opera secolare dell'uomo ha intessuto una fitta rete di canali, di fossati, di rivi, di acquedotti, di correnti, che si congiungono, si separano, si intrecciano, raccogliendo e distribuendo le acque sorgenti, fluenti, piovane. Ricordiamo il canale Muzza dall'ampiezza di un fiume che è derivato dall'Adda ed irriga l'agro lodigiano, il canale Villoresi, derivato dal Ticino e che irriga il Milanese, e infine il canale Marzano, derivato dall'Adda, l'ultimo dei grandi canali in ordine al tempo, e il quale ha aumentato la potenzialità irrigatoria dei canali preesistenti nella provincia di Cremona.

Segue il Piemonte che possiede, fra altri, il grande canale Cavour, derivato dal Po, e che è il massimo dei canali italiani di irrigazione. Si è progettato di scavar a sud del Po, e alimentandolo colle acque di questo fiume, il grande canale Emiliano.

Col progredire della popolazione e coll'avanzarsi della civiltà, l'agricoltura è andata di mano in mano conquistando i terreni aridi coll'irrigazione e i terreni paludosi e malarici colle *bonifiche*. La « malaria » è disgraziatamente quasi un monopolio italiano, e vanno per essa proverbialmente famose alcune regioni quali le Paludi Pontine, le Maremme Toscane, la campagna romana, le spiagge ioniche da Sibari a Crotone, e le pianure marittime della Sardegna. Vi sono poi altre regioni paludose le quali furono prosciugate o aspettano di esserlo anche senza aver quel particolare flagello.

Fra le bonifiche eseguite in Italia nel secolo attuale vanno ricordate quelle della Maremma Toscana che si vanno ora ultimando, il prosciugamento dei laghi di Bientina e Fucecchio (Toscana), la bonifica, incompiuta, delle Paludi Pontine (Lazio), il famoso prosciugamento del lago di Fùcino (Abruzzi) condotto felicemente a termine dal duca Torlonia, la bonifica delle valli veronesi e ostigliesi, e infine quelle meravigliose che vennero eseguite nell'Emilia, specie a Codigoro e a Burana, quest'ultima condotta a termine nel 1899 coll'apertura a Bondino della gran bótte sotto il Panàro che permette di scolare all'Adria-

tori. Questi devono così pagare un affitto più caro mentre mancano loro, per ignoranza e per povertà, i mezzi di portare ai fondi i miglioramenti di cui avrebbero bisogno.

I latifondi sono la causa altresì dello stato d'abbandono e dell'aspetto deserto che presenta la campagna romana.

Non furono invece di ostacolo ai razionali sviluppi agricoli del Veneto, dell'Emilia, ma soprattutto nella Lombardia, che è la più progredita d'Italia e nella quale i latifondi sono divisi in appezzamenti e dati in affitto.

[1] Nel 1898 si produssero in Italia 2,300,000 ql. di perfosfati e se ne importarono 376,000, d'onde un consumo approssimativo di 2,600,000. (Raineri, *Sole*, 20 ottobre 1899.)

tico le acque del vasto territorio compreso fra gli argini della Secchia, del Po e del Panàro.

Al 31 dicembre 1898 si erano bonificati in Italia, dal 1861, 328,000 ettari di terreno, di cui 171,000 per essiccamento, 114,000 con impiego di macchine idrovore e 43,000 per colmata. Restavano da bonificarsi 378,000 ettari, ai quali si è provveduto colla legge del giugno 1899 in base a cui si è preventivata una spesa di 250 milioni di fr. (di cui 170 a carico dello Stato da erogarsi in un periodo di 24 anni).

Di recente fondati in Italia gli istituti di *istruzione agraria*, si sono andati rapidamente moltiplicando, ed ora si hanno le due scuole superiori di agricoltura di Milano e di Portici, l'Istituto agrario sperimentale di Perugia, le numerose scuole pratiche di agricoltura, primissima quella Pastori a Brescia, la scuola superiore di viticoltura e di enologia di Conegliano, e la scuola di pomologia di Firenze. Nell'alta Italia si è andata ultimamente diffondendo, con eccellenti risultati, l'istituzione delle cattedre ambulanti di agricoltura. Che più? lo stesso ministero dell'istruzione ha voluto che ad ogni scuola elementare fosse annesso un campicello nel quale i maestri potessero dare ai loro scolari i primi rudimenti della coltura razionale del suolo.

A *difesa* degli interessi agrarî, così come di tutte le altre manifestazioni della vita economica italiana, si sono elevati dei dazî doganali alla frontiera sopra la importazione dei cereali e di alcuni altri prodotti agricoli che vengono ad integrare la deficiente produzione nazionale.

Alla fine del 1899 si è introdotta la spedizione dei pacchi agricoli per ferrovia.

Si è progettato infine di istituire nelle varie province le camere di agricoltura.

Prodotti animali.

La produzione degli animali utili è assai meno importante in Italia della produzione vegetale, eccezione fatta per l'allevamento dei bachi da seta e la pesca del corallo in cui noi godiamo incontrastabilmente il primato in Europa.

Il nostro è uno dei paesi che consuma meno carne.[1] Avviene così che, nonostante il nostro scarso allevamento, noi si fa esportazione di bovini e di altri animali da macello.[2]

I BOVINI non sono veramente abbondanti che nelle quattro regioni del Piemonte, della Lombardia, del Veneto e dell'Emilia, le quali possiedono da sole quasi i $^3/_4$ di tutti i bovini del regno. Le migliori razze italiane sono la pugliese, la chianina, la reggiana e la piemontese di pianura, quasi tutte da lavoro; ma ne furono introdotte ed acclima-

[1] Regno Unito kg. 39,40 per abitante, Francia 30, Svizzera 23, Svezia 20, Austria 20, Russia 20, Belgio 18, Italia 13, Spagna 12. (DE SCHERZER, op. cit.)

[2] Esportazione (netta) di buoi nel 1897: 29,000 capi per 13 milioni di fr. (di cui per 12 milioni in Isvizzera).

tate alcune dall' estero, specialmente adatte alla produzione del latte, quali la Schwytz e la Simmenthal. Nell' alta Italia, e specialmente nella Lombardia, l' unica forse delle regioni italiane in cui si faccia una distinzione razionale fra gli animali da lavoro e quelli da latte e da carne, ha raggiunto un grande sviluppo l' allevamento delle vacche lattiere. Una risorsa della nostra agricoltura è l' acquisto di vitelli in Tirolo e in Isvizzera per venderli buoi fatti in Isvizzera e in Francia.

Alcune migliaia di *bufali* vengono allevati nelle province di Caserta, Roma e Grosseto.

Fra gli EQUINI[1] scarseggiano i cavalli, mentre, relativamente, abbondano un po' di più i muli e sono molto numerosi gli *asini* specialmente nelle province povere, aride, ed alpestri del Napoletano e della Sicilia. Sono celebri gli asini di Pantellaria.

I *muli*, abbondanti per numero in Sicilia, sono migliori per qualità in Piemonte.

L' allevamento dei *cavalli* è più intenso che altrove in Lombardia, nel Lazio, nel Veneto e in Sardegna, ma, essendo insufficiente ai bisogni nazionali, deve venire integrato con importazioni dall'Austria-Ungheria. Vennero istituite dovunque stazioni di monta con stalloni governativi.

L' allevamento degli OVINI e dei CAPRINI[2] è esercitato quasi esclusivamente dalla pastorizia semi-nomade, la quale passa l' inverno nelle pianure coltivate del bacino veneto-padovano, nel Tavoliere e nelle Maremme, e il resto dell' anno fra i monti. Il fenomeno della depecorazione si produce anche in Italia senza esservi compensato come lo è, almeno in parte altrove, dall' aumento della carne.

La produzione della lana è naturalmente inferiore ai bisogni dell' industria relativa.[3]

Mentre le pecore sono più numerose nelle Marche, nell'Umbria, nel Lazio e nella Toscana, le capre abbondano specialmente nella regione meridionale mediterranea e nella Sardegna.

Nella deficienza generale di prodotti animali, comprese le pelli, va notata, per la sua singolarità, la esportazione che noi facciamo su larga scala di pelli gregge di agnelli e di capretti.[4]

Nell' allevamento dei SUINI, il quale è andato sempre più estendendosi negli ultimi anni specialmente come complemento del caseificio, emergono, anzitutto, la regione umbro-marchigiana, poi l' Emilia e la Toscana. Vennero introdotte e acclimatate le due razze inglesi precoci dell' Yorkshire e del Berkshire.

Assai più degli UCCELLI selvatici, i quali, per altro, formano oggetto di caccia cospicua specialmente in Sardegna, merita di essere ricordato il *pollame*, il cui allevamento costituisce una notevole sorgente di

[1] Cavalli 720,000, muli 300,000, asini 1 milione. (DE SCHERZER, op. cit., pagg. 297-98.)
[2] Pecore 6,900,000, capre 1,800,000, lana 10 milioni di kg. (DE SCHERZER, op. cit., pagg. 300, 320.)
[3] Importazione (netta) 7,500,000 kg. (DE SCHERZER, op. cit.)
[4] Nel 1897 per 15 milioni di fr., specie in Austria-Ungheria, Germania, Francia.

ricchezza, sia di per sè medesimo, come per la produzione delle *uova*. Uova e pollame rappresentano infatti due dei nostri articoli più notevoli di esportazione.[1] Anzi, per le uova, l'Italia occupa il terzo posto nel mondo. L'avicoltura darebbe migliori risultati qualora si diffondesse la pratica dell'incubazione artificiale. Delle varie razze nostrane di polli la più celebre è la padovana.

Fra gli INSETTI tengono il primo posto i *bachi da seta*, nel cui allevamento l'Italia è non solo il primo paese d'Europa ma ben anche il terzo del mondo. Superata felicemente la crisi prodotta dalla pebrina, si è ora completamente ricostituita la bachicoltura nazionale, il cui prodotto annuo oscilla intorno ai 40 milioni di kg. di bozzoli.[2] Parimenti si è oramai quasi emancipata dall'estero la produzione delle sementi.[3] Le tre regioni della Lombardia, del Veneto e del Piemonte forniscono da sole i $^3/_4$ dell'intera produzione nazionale. In esse l'allevamento è non solo intenso ma razionale, così come non lo è forse in alcun'altra parte di mondo. Il prezzo, il quale era molto diminuito nell'ultimo decennio, si è da due anni alquanto rialzato. Quasi tutti i bozzoli prodotti da noi rimangono in Italia, dove servono di materia prima all'industria eminentemente nazionale della trattura.

L'*apicoltura* potrebbe diventare l'utile poesia dell'industria agraria italiana quando fosse più estesamente e più intensamente esercitata. All'alto prezzo a cui si vende lo zucchero in Italia dovrebbe essere molto conveniente la produzione del miele. Viceversa poi ne è così limitato il consumo che, nonostante il nostro scarso allevamento di api, noi si fa esportazione di miele. In compenso importiamo la cera, probabilmente a causa del grande consumo che ne facciamo nelle funzioni religiose.[4] Rinomato fra gli altri è il miele di Valtellina.

Le nostre acque dolci sono discretamente ricche di PESCI, quali *trote, storioni, lucci, anguille, cieche, tinche, coregoni, carpioni, barbi*. Ma i pesci abbondano maggiormente, insieme ai molluschi e ai crostacei, nelle lagune litoranee e nei mari contermini.

Nelle prime, e specialmente in quelle del Veneto (Venezia) e dell'Emilia (Comacchio), si allevano imprigionati, nelle così dette *Valli da pesca*, i pesci che vi si rifugiano all'epoca della frega o che vi vengono artificialmente immessi coll'opera delle semine. Sono celebri le anguille di Comacchio, e i cefali, i brancini, le aurate, le anguille della laguna veneta.

---

[1] Esportazione nel 1897 di { cacciagione 2,600 ql. per 800,000 fr.; pollame ... 34,000 » » 11,000,000 » (4 in Germania); uova ..... 290,000 » » 32,000,000 » (11 in Inghilt., $8\,^3/_4$ Germania, $6\,^1/_2$ Svizzera, $3\,^1/_2$ Belgio, $2\,^1/_2$ Francia).

[2] Nonostante la persistenza di alcune malattie, come il calcino e la flaccidezza, il raccolto ha acquistato un considerevole carattere di stabilità. Nel 1895: 38 milioni di kg., nel 1896: 41, nel 1897: 38, nel 1898: 49,600,000, nel 1899: 41,600,000.
Seme posto in incubazione nel 1895 once 961,000, nel 1896: 840,600, nel 1897: 865,000, nel 1898: 985,500, nel 1899: 981,000. (*Associazione serica* in *Sole*, aprile 1900.)

[3] Nel 1897 importazione (netta) 5000 kg. per circa 1 milione di fr. (Francia); nel 1899 dalla sola Francia 4000 kg. pari a 130,000 once.

[4] Esportazione (netta) di miele, nel 1897, 2090 kg. per 178,000 fr. (Svizzera). Importazione di cera, nel 1897, per 250,000 fr. (esportazione 390,000).

Notiamo ancora, benchè non si tratti di pesci, ma di molluschi e di crostacei, le *ostriche* che vengono allevate nel mar piccolo di Taranto, nel golfo della Spezia, nel lago di Fusaro e nella laguna di Venezia; i *mitili* o cozze nere (pedocchi), che si allevano press'a poco nei medesimi luoghi ma più specialmente a Taranto; le *vongole*, che sono la gloria di Napoli; gli *astici* (omari) e le *riguste* (aragoste), che si prendono normalmente su tutte le coste della Sardegna, le cui anfrattuosità potrebbero venire utilizzate per farne l'allevamento artificiale.

Dei mari che bagnano l'Italia il più pescoso è l'Adriatico, dove si prendono in copia *sardoni*, *sardine*, *sgombri* (maccarelli), *triglie*, *rombi*, *aurate*, *sogliole*, *passeri*, *dentici*, *calamari*, *scampi*, *seppie*,[1] queste ultime specialmente dai pescatori di Manfredonia. Ivi scorrazzano per ogni dove, coi loro bragozzi, i *Chioggiotti*, che superano in abilità e in temerità tutti gli altri pescatori. Gareggiano con essi i *Molfettesi* colle loro paranze.

Nello stretto di Messina e nei paraggi contermini si piglia in quantità il *pesce spada*.

Nel Tirreno si esercita la pesca del *tonno* e le tonnare principali sono in Sicilia (Favignana nelle Egadi in provincia di Trapani) e in Sardegna (Porto Scuso e Porto Paglia (Carloforte) in provincia di Cagliari).[2] I tonni forniscono al commercio anche la bottarga.

Altra pesca fiorente sulle coste della Sicilia è quella delle *alici* e delle *sardelle*.[3]

Nelle acque della Toscana e della Liguria si prendono in quantità le *acciughe* e le *sardine*.

Nonostante la pesca abbastanza copiosa che noi esercitiamo sui nostri mari e la quale ci permette anche una certa esportazione, noi dobbiamo d'altra parte fare una forte importazione dall'estero, specie dalla Norvegia, dei merluzzi,[4] così allo stato secco come salati, dei quali si fa grande consumo in Italia.

Quantunque si siano fatti già molti progressi, sarebbe desiderabile che si sviluppasse ancora più in Italia la *piscicoltura* per ripopolare meglio e più rapidamente, di quanto non si sia fatto finora, le nostre acque dolci soverchiamente impoverite dall'abuso dei sistemi distruttivi di pesca (reti troppo fitte, dinamite, oppiati), e per meglio regolare la presa, la riproduzione e l'ingresso dei pesci negli stagni salmastri e nelle lagune lungo le coste marittime.

Ricordiamo, a titolo di curiosità, quei molluschi detti *pinne* da cui i pescatori napoletani traggono una fibra tessile lucente come la seta e che gli antichi chiamavano « bisso ».

---

[1] Vengono disseccate e spedite in Levante dove sono molto usate dai greci nei lunghi digiuni quaresimali.

[2] Nel 1898 le 54 tonnare in esercizio diedero ql. 44,100 di tonno per un valore di 2,775,000 fr. (*Marina mercantile*, 1897.)

[3] Attendono a questa pesca 30,000 persone. (Supplica dei pescatori di Termini Imerese al Congresso di pesca di Venezia del 1899. *Adriatico*, 6 settembre 1899.)

[4] Nel 1897: 325,000 ql. per 17,900,000 fr., di cui 5,700,000 dalla Norvegia.

Marinai italiani, specialmente di Torre del Greco e di Trapani, si recano a pescare il *corallo*, non solamente nei pochi polipai della Sicilia (Sciacca) e della Sardegna (Alghero), ma ben anche in altri luoghi del Mediterraneo (Grecia) e perfino sulle coste della Barberia sino al Marocco e alle isole del Capo Verde.[1] Nel 1898 furono scoperti alcuni nuovi banchi di corallo (finora poco promettenti) nei paraggi di Santa Maria di Leuca.

Infine pescatori trapanesi vanno a raccogliere le *spugne* intorno alle isole di Lampedusa e di Lampione e sulle coste della Tunisia.[2]

In complesso, sono da 22 a 24 mila i battelli consacrati in Italia alla *pesca marittima* montati da 100,000 pescatori e il loro prodotto oscilla da 14 a 16 milioni di fr. all'anno,[3] prodotto molto meschino e che dà un'idea dello stato miserabile dei pescatori italiani. Gli è che dessi nella loro ignoranza e nella loro povertà non hanno introdotto pressochè nessuna delle utili innovazioni che caratterizzano ad esempio la pesca del Mar del Nord.

Le barche peschereccie, sprovviste di apparecchi frigoriferi, nè riunite in associazione per modo di possedere un vaporino per il trasporto della preda, devono perdere inutilmente più della metà del loro tempo per recarsi sul luogo della pesca e per trasportare a terra il prodotto di questa. Si è progettato a tale scopo la costituzione sull'Adriatico di alcune cooperative.

Frattanto sono sorte due società regionali, nella Lombardia e nel Veneto, allo scopo di promuovere l'acquicoltura, la pesca e il commercio del pesce, e di elevare le condizioni morali e materiali dei pescatori.

Prodotti minerali.

Sono ancora più scarsi, in genere, degli animali.

Scarsissimi anzitutto sono i COMBUSTIBILI FOSSILI.

Il *carbon fossile*, che fu detto il pane dell'industria moderna, manca assolutamente all'Italia, per cui esso costituisce uno dei suoi principali articoli d'importazione.[4] Ci viene quasi intieramente dall'Inghilterra.

---

[1] Nel 1895: 373,000 kg. per 1,274,000 fr.; nel 1896: 299,000 kg. per 1,014,000 fr.; nel 1898 per 880,000 fr., di cui 752,000 in Sicilia. (Condizioni della marina mercantile nel 1897.)

[2] Nel 1897: pesca delle spugne a Lampedusa per 1,750,000 fr.; nel 1898: 104,000 kg. per 1,050,000 fr. (*Movimento della navigazione e della pesca nel regno d'Italia.*)

[3] Nel 1897: 23,000 battelli con 63,900 tonn. e 100,000 pescatori. Prodotto: 16 milioni di fr. nel 1895, 15 nel 1896, 14,300,000 nel 1897.

Nel 1898 i battelli addetti alla pesca dei pesci, molluschi e crostacei (esclusa la pesca del tonno, del corallo e delle spugne) erano 23,578, della portata complessiva di 68,600 tonn., ed ebbero un reddito complessivo di 14 milioni di fr., il che significa un reddito medio per ogni barca di L. 595. Gli è vero però che queste cifre, risultando dalle indicazioni raccolte a mezzo delle capitanerie di porto e attinte ai pescatori che le danno sempre inferiori per timore di tasse, sono senza dubbio minori del vero. I metodi di pesca che danno i maggiori risultati sono le reti a strascico tirate da paranzelle o da bragozzi, e le reti di posta. (*Relazioni sulle condizioni della marina mercantile.*)

[4] Nel 1897: 4,260,000 tonn. per 98 milioni di fr. (94 dall'Inghilterra).

Il più importante nostro combustibile fossile è la *lignite*, di cui produciamo annualmente circa 2 milioni di ql., una miseria di fronte ai bisogni sempre crescenti del consumo nazionale. Centri principali di produzione ne sono, anzitutto, la Toscana col suo bacino di Castelnuovo in provincia di Arezzo che è il più ricco d'Italia, poi l'Umbria col bacino di Spoleto. Seguono poi altri bacini minori in quelle due regioni medesime, nell'alta Italia e in Sardegna.

Di *torba* il paese nostro produce una quantità molto minore (1 milione di ql.) e le cave principali sono quelle situate in Lombardia intorno ai laghi Maggiore (Casale Litta), Varese e d'Iseo (Lama).

In Val d'Aosta (Thuile) si lavora una miniera d'*antracite*, la quale ne produce però una piccola quantità (da 3 a 4 mila ql.).

Da qualche tempo hanno aumentato la loro scarsa produzione i pochi pozzi di *petrolio* sparsi nell'Apennino Emiliano, ed ora essa oscilla annualmente intorno a 25,000 ql.,[1] quantità la quale è naturalmente inferiore e di gran lunga ai bisogni del consumo nazionale benchè questo venga mantenuto esiguo da un dazio fiscale che è il più alto d'Europa. L'importazione, che oscilla ogni anno intorno a 700,000 ql., proviene per $^2/_3$ dagli Stati Uniti e per $^1/_3$ dal Caucaso.[2] I pozzi più importanti sono quelli esercitati da una società francese, in provincia di Piacenza, presso le rovine di Velleja, la quale possiede inoltre una raffineria propria, con deposito di petrolio d'illuminazione, a Fiorenzuola d'Arda.

Fra i MINERALI NON METALLICI, che sono i più ricchi minerali italiani, emergono i *materiali da costruzione*, quali le pietre calcari e sedimentarie sparse dovunque, il tufo delle regioni meridionali e della Sicilia, le rocce granitiche, specie il celebre granito del Lago Maggiore (roseo a Baveno e Feriolo, grigio a Mont'Orfano), il travertino e la pozzolana del Lazio e del Napoletano, le lave del Napoletano e della Sicilia, l'asfalto del Chietino ed altri luoghi dell'Abruzzo, poi delle province di Caserta e di Siracusa (Ragusa), le ardesie della Riviera ligure di Levante (Lavagna) e del Piemonte (Cuneo), i marmi colorati che si scavano in tante parti d'Italia,[3] e le pietre da calce e da cemento che abbondano nel bacino veneto-padano.

Famosissimi infine sono i marmi bianchi statuari di Carrara, nella produzione[4] e nell'esportazione dei quali l'Italia occupa una specie di primato nel mondo. Per meglio organizzare lo sfruttamento di questa nostra caratteristica produzione si è costituita nel 1899 una società inglese, *The Anglo Carrara Marble Co.*, con un capitale di 15 milioni di fr.

Oltre all'*argilla* comune che si trova dovunque, ma specialmente nelle valli fluviali, e serve di materia prima all'industria dei laterizî,

[1] Nel 1985: 35,900 ql., nel 1896: 25,200 ql., nel 1897: 25,000 ql.

[2] Nel 1897: 690,000 ql. per 11 milioni di fr., di cui 7,500,000 dagli Stati Uniti e 3,400,000 dal Caucaso.

[3] Varenna in provincia di Como, Valpolicella nel Veronese, Porto Venere in provincia di Genova.

[4] Nel 1897: 237,000 tonn. con 10,200 operai. (*Illustration française*, 21 agosto 1899.)

sono degne di nota le argille figuline o da ceramica sparse in varie regioni del Veneto e del Lazio. Però le nostre fabbriche di porcellana importano quasi tutto il caolino dall'Inghilterra.

È noto come nella produzione dello *zolfo* metalloide l'Italia sia il primo, e, si potrebbe dire, quasi l'unico paese del mondo. Certo è uno dei prodotti che le sono più caratteristici e per cui l'Italia è conosciuta dovunque. Se ne estraggono annualmente circa 4 milioni di ql., di cui 3 $^{1}/_{2}$ in Sicilia e $^{1}/_{2}$ in Romagna. Principali province solfifere di quella sono Caltanisetta e Girgenti, di questa Forlì; emporî siciliani Catania, Licata, Porto Empedocle e Termini Imerese; emporio romagnolo Cesena. Il dimezzamento del prezzo, verificatosi un po'alla volta dopo il 1860, ha prodotto una crisi per combattere la quale si è proceduto nel 1896 all'abolizione del dazio d'uscita che gravava l'esportazione dello zolfo e nel 1897 alla costituzione di una potente società (anglo-siciliana) che l'ha monopolizzata con vantaggio di tutti e la esercita col mezzo di grandi magazzini generali.[1] L'esportazione si rivolge a tutti quanti i paesi del mondo, ma più specialmente agli Stati Uniti e alla Francia.[2]

Il *sale*, prodotto in Italia in quantità press'a poco eguale a quella dello zolfo[3] e comunque tale da superare anch'essa, per quanto in proporzioni molto minori, i bisogni pur troppo non sufficientemente intensi del consumo nazionale, viene estratto per $^{11}/_{13}$ dalle acque del mare, in ispecie sui litorali della Sicilia (centro principale Trapani) e della Sardegna (Cagliari, dove sorgono le maggiori saline del regno).[4]

In Sicilia, dove il sale non è colpito da gabella, l'estrazione e il commercio del medesimo sono esercitati liberamente da privati. Un leggero dazio soltanto ne colpisce l'esportazione. In Sardegna il sale è venduto ad un prezzo di favore, ma l'estrazione del medesimo è monopolio del governo, il quale lo cede per via d'appalto a privati. Per molti anni, fino al presente, quelle saline furono esercitate dalla Navigazione generale italiana. Infine, nell'Italia continentale, dove esiste e funziona senza restrizioni il monopolio governativo, si lavorano dallo Stato o per suo conto lungo le costiere molte saline, fra cui emergono quelle di Margherita di Savoia in provincia di Foggia.

Il sal gemma è dato per $^{2}/_{3}$ da varî giacimenti disseminati nella Sicilia e per il resto dalla miniera demaniale di Lungro in provincia di Cosenza.

Infine la poca quantità di sal di sorgente è ottenuta a Salsomaggiore e a Volterra.

I due terzi circa del sale prodotto in Italia vengono esportati e si dirigono per la massima parte in Norvegia.[5]

[1] La società ha un capitale versato di 700,000 sterline in oro, che è quanto dire, coll'aggio attuale del 7 %, di quasi 19 milioni di fr.

[2] Nel 1897: 3,600,000 ql. per 34 milioni di fr., di cui 11,800,000 agli Stati Uniti e 8,500,000 in Francia.

[3] Nel 1891: 3,900,000 ql., di cui 3,500,000 di sal marino, 300,000 di sal gemma e 100,000 di sal di sorgente.

[4] Forniscono da sole annualmente circa 1,500,000 ql. di sale.

[5] Nel 1897: esportazione 1,760,000 ql. per 1,700,000 fr. (Svezia e Norvegia 1,130,000, Stati Uniti 300,000).

Le *acque minerali e termali*, che sgorgano numerose nelle varie regioni italiane e gareggiano d'efficacia con quelle dell'estero, renderebbero di più se venissero meglio sfruttate e la popolazione nostra fosse più ricca. Notiamo le acque termali di Acqui (Alessandria) e gli stabilimenti idroterapici del Biellese in Piemonte; le acque di Bormio, Trescorre e San Pellegrino in Lombardia; le sorgenti di Recoaro, le acque pudie di Arta e i fanghi di Abano e Battaglia nel Veneto; le acque di Salsomaggiore, Tabiano, Porretta e Riolo nell'Emilia; le celebri sorgenti di Montecatini in Toscana; le acque minerali di Sangemini e di Nocera nell'Umbria; le acque Albule di Tivoli, nel Lazio; e infine le acque di Telese (Benevento) e le sorgenti termali dell'isola d'Ischia nel Napoletano. Noi facciamo ancora notevole importazione di acque minerali dall'estero.[1]

Notevoli sono anche i *bagni marini*, i quali vanno continuamente progredendo in numero, in frequentazione ed in « comfort ». Citiamo quelli di Venezia e dell'estuario veneto, gli stabilimenti balneari disseminati lungo la Liguria, i bagni di Rimini, Livorno, Viareggio, Palo e Porto d'Anzio.

Un prodotto molto caratteristico del paese nostro, quantunque per esso l'Italia non goda più l'incontrastata egemonia di un tempo, è l'ACIDO BORICO, il quale viene fornito dai così detti « soffioni » della Maremma Toscana e si esporta per lo più in Inghilterra, in Francia ed agli Stati Uniti.[2]

Ricordiamo ancora: l'*allumite* della Tolfa presso Civitavecchia, altra delle caratteristiche minerali dell'Italia, quantunque per essa il paese nostro venga secondo in importanza dopo la Grecia;[3] l'*alabastro*, che è la gloria di Volterra; l'*amianto*, che si scava in Valtellina e in Val d'Aosta; la *grafite* ed il *talco*, che sono prodotti entrambi nel circondario di Pinerolo; le *pietre da coti* del Bellunese e del Bergamasco; le *pietre pomici* delle Isole Lipari; le *pietre ollari* o da laveggio del Lago di Como; la *steatite* di parecchi luoghi dell'alta Italia; e le *terre coloranti* delle province di Grosseto (Mont'Amiata), Perugia e Verona.

Scarseggiano in genere i MINERALI METALLICI e i METALLI, nella produzione dei quali l'Italia è uno degli ultimi paesi d'Europa.

Meno male che ora, all'infuori dei minerali di zinco che vengono completamente esportati e di quelli di ferro che lo sono ancora in buona parte, tutti gli altri rimangono in Italia per esservi trattati.

I minerali di *zinco* (calamina e blenda), nella cui produzione l'Italia occupa il secondo posto in Europa subito dopo la Germania e qualche volta gareggia con essa, sono scavati quasi interamente nel circondario

[1] Nel 1897: 25,600 ql. (importazione netta) (Austria-Ungheria, Francia).

[2] Produzione annua circa 25,000 ql. quasi tutta della ditta Larderel; esportazione, nel 1897, per 660,000 fr.

[3] Le miniere sono situate nel territorio di Allumiere e sono rinomate fino dall'antichità. Il minerale viene lavorato parte a Civitavecchia e parte a Rouen in due stabilimenti della « Société générale des alums romains ». (*Bollettino notizie commerciali*, settembre-dicembre 1899, n.° 39.)

d'Iglesias in provincia di Cagliari,[1] dove emergono le miniere ricchissime austro-belghe di Malfidano e Nebida e vengono intieramente mandati in Belgio ed in Francia[2] dopo di essere stati per lo più ripuliti nella grandiosa laveria di Buggeru (isola San Pietro di fronte a Carloforte).

Nella stessa regione eminentemente metallifera dell'Iglesiente si scavano i minerali di *piombo* commisti per lo più ad argento (galena argentifera);[3] in essa e nel Grossetano, benchè in proporzioni molto minori, i minerali di *argento*, di *antimonio* e di *manganese*.

In Toscana, in Liguria, nel Veneto e in Piemonte si estraggono la calcopirite ed altri minerali di *rame*.[4]

Le due miniere di cinabro esistenti nella provincia di Grosseto (valle del Sele presso Monte Amiata) mettono l'Italia al terzo posto in Europa nella produzione del *mercurio*.[5]

Dalle sabbie dell'Orco e di alcuni altri fiumi piemontesi e dai quarzi del Monte Rosa (società inglese di Pestarena) si estrae ogni anno una piccola quantità di *oro*.

Ma i minerali metallici più importanti dell'Italia, benchè rispetto a loro essa occupi uno degli ultimi posti nel mondo, sono i minerali di *ferro*, i quali vengono forniti per $^3/_4$ dalle 5 miniere demaniali dell'isola d'Elba (principale quella di Rio) e per il resto dalle miniere sparse nella Lombardia (Brescia, Bergamo, Como) ed altrove.[6] Dell'eccellente minerale dell'isola d'Elba, la cui produzione si prevede potrà durare ancora, nella misura attuale, per altri 25 anni, si esportava in passato la quasi totalità, per la massima parte in Inghilterra.[7]

Ma col nuovo contratto d'affitto stipulato nel 1897 e che avrà la durata di 20 anni, non se ne potranno mandare all'estero più di $^3/_4$, e del rimanente circa una metà dovrà essere messa a disposizione della siderurgia italiana.[8]

Industrie.

Ostacolate dalla deficienza d'istruzione e di iniziativa, dalla insufficienza, dalla timidezza e dall'alto interesse dei capitali, dalla geniale

[1] Altro centro è il Bergamasco tra Val Brembana, Val Seriana e la Presolana.

[2] Nel 1897: esportazione 130,000 tonn. per 10,600,000 fr. (Belgio 7, Francia 2 $^1/_2$). Nel 1898: produzione 132,000 tonn., esportazione 130,100. (*Economista*, 18 marzo 1900.)

[3] Nel 1898: 22,500 tonn. di piombo. (*Moniteur des intérêts matériels*, 13 luglio 1898.)

[4] Miniere delle Capanne Vecchie e della Fenice Massetana in provincia di Grosseto, di San Demetrio Montecatini in provincia di Pisa, di Chiavari e Sestri Levante in provincia di Genova, di Vallimperina presso Agordo in provincia di Belluno, di Ollomont in Val d'Aosta e di Beth in circondario di Pinerolo, della provincia di Torino.
Nel 1898: 98,000 tonn. di minerale. (*Moniteur* ec.)

[5] Nel 1894: 260,000 tonn. di minerale, nel 1895: 200,000, nel 1896: 190,000, nel 1897: 190,000, nel 1898: 190,000. (*Moniteur* ec., 13 luglio 1899.)

[6] Circa 300,000 tonn., di cui 250,000 dall'isola d'Elba.

[7] Esportazione nel 1897: 220,000 tonn., di cui 140,000 in Inghilterra, 60,000 in Germania. (Rapporto del Console inglese dall'*Universo* del dicembre 1898.)

[8] L'imprenditore si obbliga di estrarre annualmente un minimo di 250,000 tonn. di minerale al canone fisso di L. 7,25 la tonn. e non ne potrà esportare più di 160,000 e delle altre 90,000, ben 40,000 al minimo dovranno essere messe a disposizione degli alti forni nazionali. (*Moniteur* ec., 14 settembre 1899.)

irrequietezza dello spirito italiano che male si adatta ai lavori infinitamente monotoni che sono il risultato della meccanica prevalente, e infine dalla mancanza dei combustibili fossili che costituiscono l'alimento delle industrie moderne, queste, d'altra parte, vennero favorite in Italia dalla forza motrice a buon mercato fornita dalle numerose cascate naturali e artificiali;[1] dal basso prezzo della mano d'opera che si calcola potrà durare ancora per un bel pezzo se i lavoratori delle campagne saranno chiamati ad assumere, nei forzati riposi invernali, una parte sempre maggiore nel lavoro industriale;[2] dalla sobrietà relativa e dalla discreta abilità dei nostri operai, a cui non manca inoltre il gusto artistico che si esplica, talvolta a loro insaputa, nell'eleganza e nella solennità delle linee; dall'altezza delle tariffe doganali imposte sui prodotti manifatturati provenienti dall'estero; dalla protezione indiretta fatta alle industrie nazionali dal corso forzoso e dal conseguente aggio dell'oro; dalla instituzione del « drawback » per tutte le industrie che importano dall'estero la materia prima ed esportano i prodotti manifatturati; e finalmente dallo spirito d'associazione, un tempo pressochè ignoto fra noi e che ora va sempre più applicandosi con vantaggio di tutti.

E frattanto, per opera delle numerose scuole professionali, industriali, d'arti e mestieri, e dei musei industriali (Torino, Roma e Napoli), si è andata diffondendo la coltura industriale; e i capitali, divenuti più coraggiosi e più a buon mercato, hanno cominciato ad impiegarsi nelle manifatture in numero sempre più grande e in gara sempre più viva coi capitali esteri, i quali hanno cessato di esservi assolutamente prevalenti.

Sta ora per assumere una grande importanza la forza motrice naturale dopo che si è trovato il modo di trasportarla utilmente, sotto forma di energia elettrica, a grande distanza.[3] E poichè si è valutata a 10 milioni di cavalli la quantità di energia disponibile nei torrenti delle nostre montagne mentre in tutta Italia non se ne impiegano attualmente che 2 milioni,[4] è facile prevedere prossimo il momento in cui il « carbone bianco » avrà emancipato il paese nostro dalla dipendenza assoluta in cui si trova verso i paesi del « carbone nero ».

Le industrie italiane hanno grandemente progredito dopo il 1860,

---

[1] I canali industriali forniscono una forza motrice utile che si valuta a 500,000 cavalli. Sono più numerosi che altrove in Piemonte, in Lombardia, nella regione meridionale Mediterranea, nell'Emilia e nel Veneto. Il più importante è quello derivato dalla cascata delle Marmore presso Terni, il quale fornisce una forza di 6000 cavalli dinamici.

[2] Veramente, questo del buon prezzo della mano d'opera, è un coefficiente della cui portata si comincia ora a dubitare pensando, sull'esempio degli Stati Uniti, che nell'interesse medesimo dell'industria convenga di mantenere alti i salari degli operai i quali per questo solo fatto ne diventano i migliori consumatori.

[3] Il maggiore impianto di trasporto a di stanza dell'energia elettrica che si sia fatto finora in Italia è quello sull'Adda a Paderno, per conto della società Edison, il quale fornisce, dal settembre 1898, l'energia elettrica e l'illuminazione a Milano. Se ne sta facendo un altro colossale a Castelmonte nel canale industriale del Ticino per opera della società lombarda di distribuzione dell'energia elettrica e un altro ancora per opera d'una società « ad hoc » nel Veneto, utilizzando l'acqua del Cellina.

[4] Da una conferenza tenuta dall'onorevole Giuseppe Colombo all'Ateneo di Venezia il 6 marzo 1899.

come si può argomentare dall'uso sempre più intenso e razionale delle forze idrauliche, dall'aumento straordinario verificatosi nel numero delle macchine, dal consumo continuamente crescente del carbon fossile,[1] ma, soprattutto, dall'emanciparsi sempre più vigoroso del paese nostro dai prodotti manifatturati stranieri, e dall'entrata trionfale di esso nell'arringo dei paesi esportatori. Infatti, mentre l'importazione dei prodotti manifatturati è andata scendendo dal 50 fino a poco più del 20 %, la relativa esportazione, la quale era pressochè nulla, è già salita al 15 % (secondo i dati del 1897) e va continuamente crescendo.

Così, pur non essendo ancora diventata un paese eminentemente industriale, come lo sono ad esempio l'Inghilterra, la Germania, il Belgio e la Francia, l'Italia ha cessato di essere in questo campo uno degli ultimi d'Europa.

Anche da noi si è cominciata a manifestare la tendenza dominante dei « trusts » o sindacati.

Ricordiamo quelli dei fabbricanti di conterie a Venezia, dei fabbricanti di fiammiferi e di concimi chimici di tutto il regno, l'associazione speciale dei cotonieri, i Comitati lombardo e torinese per il commercio coll'estero.

Le regioni più industriali d'Italia sono la Lombardia, il Piemonte, la Liguria, il Veneto, l'Emilia, la Toscana; quelle che lo sono meno la Sardegna e la Sicilia.

La popolazione operaia italiana comprende circa un milione di persone.[2]

Industrie alimentari. — Una delle più diffuse dovunque è la *macinazione dei cereali,* nella quale, all'antica molitura a fondo, si va sostituendo, su scala sempre più grande, specie nell'alta Italia, la macinazione a cilindro coi così detti molini americani. Meritano speciale menzione i grandi molini di Venezia (Stucky), di Bologna (Cavalieri), e di Roma (Pantanella), e la società dei Molini dell'alta Italia costituitasi nel 1899 coll'unione di parecchie imprese molitrici della Liguria, del Piemonte e dell'Emilia.[3] Questa industria si è molto avvantaggiata dall'istituto del « drawback » e dalla protezione doganale, onde avviene che mentre l'Italia è forte importatrice di grano, è divenuta ad un tempo esportatrice di farine.[4]

Schiettamente italiana è l'industria delle *paste alimentari* da minestra, la quale viene esercitata soprattutto nel Napoletano (tipo do-

[1] Nel 1871: 791,000 tonn., nel 1881: 2,073,000, nel 1891: 3,917,000, nel 1892: 3,878,000, nel 1893: 3,724,000, nel 1894: 4,696,000, nel 1897: 4,260,000, nel 1899: 4,859,000.

[2] Questa cifra, che ha un carattere molto approssimativo, venne ottenuta da me sommando insieme i dati riassuntivi che figurano nelle monografie di statistica industriale pubblicate dal 1885 al 1897 su tutte le province del regno (meno quella di Roma) e detraendo dalla somma totale, che sarebbe di 1,035,000, gli impiegati nelle miniere, nelle torbiere e nelle cave.

[3] A giudicare dal numero delle persone che vi sono impiegate, le regioni in cui è più diffusa l'industria della molitura sarebbero il Piemonte e la regione meridionale Mediterranea. (*Annali di statistica industriale,* 1885-1897.)

[4] Nel 1897: esportazione (netta) per 2,500,000 fr. (in Austria-Ungheria, Svizzera, Egitto), di cui 1,700,000 con beneficio di « drawback ».

minante i maccheroni, centri principali da Torre Annunziata a Gragnano, Nocera Inferiore, Atrani, Pagani),[1] poi nell'Emilia (i tortellini di Bologna), in Toscana (la pasta all'uovo di Empoli, e quella di Pistoia, Prato, Certaldo), e in Liguria (i vermicelli di Genova);[2] ed alimenta, oltre al consumo che in Italia è assai più intenso che altrove, specie nelle regioni meridionali e insulari, una considerevole esportazione, in particolare verso gli Stati Uniti.[3]

La *panifattura*, esercitata dappertutto in ragione dei bisogni del consumo locale,[4] non assume particolare importanza che per la fabbricazione di certe specialità analoghe al pane, quali il panettone di Milano e i biscotti di Novara,[5] che si spediscono in ogni parte d'Italia ed all'estero.

La *pilatura o brillatura del riso* è molto fiorente, per i risi nostrani, in Lombardia e in Piemonte, specie a Vercelli, dove sorge il primo stabilimento di questo genere che esista in Italia, e, per i risi importati dall'estero, nel Veneto (Venezia).[6]

Quantunque l'Italia sia uno degli ultimi paesi d'Europa nel consumo individuale dello *zucchero*, questo vi ascende in totale a 800,000 ql. all'anno. Un tempo tutta questa quantità veniva importata completamente dall'estero (Austria-Ungheria, Russia, Germania), per massima parte allo stato greggio, e in Italia non aveva grande importanza che la raffinazione, la quale è ancora quasi intieramente monopolizzata da una sola impresa potente, la Società Ligure-Lombarda, che possiede ed esercita i grandi stabilimenti di Sampierdarena e Rivarolo Ligure e quelli minori di Senigallia e San Martino Buonalbergo. Un'altra società esercita la raffineria di Ancona. Ma da quando fu risolto il problema della coltivazione utile della barbabietola da zucchero e fu adottata (nel 1883) una legislazione più favorevole allo sviluppo dell'industria relativa, sono sorte a titolo di esperimento alcune fabbriche le quali, avendo dati per parecchi anni di seguito eccellenti risultati, provocarono la creazione di molte altre e quel moltiplicarsi febbrile di progetti e di imprese a cui assistiamo da due anni e che avrà per risultato di portare fra breve la produzione indigena dello zucchero, fino a 10 anni fa pressochè insignificante, a oltre 350,000 ql. che è quanto dire a quasi metà del consumo nazionale. L'infaticabile e fortunato

[1] Tutte le provincie meridionali eccellono in questa industria, la quale fornisce a quelle popolazioni il loro principale alimento. Notevoli, oltre a quelle nominate, le città di Foggia, Molfetta, Bari, Lecce, Matera, Caserta, Formia, San Giovanni a Teduccio, Gesualdo, Cerreto Sannito, Palermo, altre città della Sicilia.

[2] Altri centri, San Pier d'Arena, Nervi, Savona, Spezia.

[3] Nel 1897: esportazione per 5,300,000 fr., di cui 3 milioni verso gli Stati Uniti, 700,000 in Inghilterra, 300,000 in Egitto, poi in Brasile, in Austria-Ungheria. Godono quasi tutte queste esportazioni del beneficio del « drawback ».

[4] Degni di particolare menzione sono i panifici militari di Alessandria, Verona, Piacenza, Firenze, Perugia, Foligno (gallette), Pescara, Napoli, Palermo. (*Annali di statistica industriale.*)

[5] Esistono importanti fabbriche di biscotti anche in Toscana (Firenze, Prato, Navacchio). Celebre il panforte di Siena. Notevole la grande fabbrica di cialde di Ferrara.

[6] Grande pilatura del riso a Fontanetto di Po, Tronzano Vercellese e Novara nel Novarese, poi a Casalmonferrato (in prov. d'Alessandria) e in molti luoghi delle provincie di Pavia, Mantova, Treviso. (*Annali di statistica industriale.*)

apostolo di questa nuova industria in Italia fu Emilio Maraini; ma non bisogna dimenticare i deputati Luzzatti e Canzi, i quali hanno fatto alla geniale iniziativa una intelligente e appassionata propaganda. La zuccherería più antica è quella di Rieti, che risale al 1883. Dopo di essa sono sorte quelle di Savigliano, di Legnago, di Senigallia, di Lendinara, di Bologna, di Bazzano presso Bologna, di Codigoro, di Pontelagoscuro (due), di Parma, di Cremona e di Segni e Monte Rotondo in provincia di Roma, e sono di prossima erezione (nel novembre '99) quelle di Dolo e di Vicenza, e di parecchi altri luoghi, specialmente del Veneto e dell'Emilia.

La produzione dello zucchero, da 11,500 ql. quale fu nel 1893-94, è salita, nel 1898-99, a 60,000.[1] Ha favorito questo rapido sviluppo la differenza notevole esistente fra il dazio di confine sugli zuccheri esteri e il dazio fiscale sulla fabbricazione dello zucchero nazionale, differenza la quale ascende, compreso l'aggio dell'oro, a oltre 30 fr. al ql.[2] Di conseguenza uno dei primi effetti dello estendersi dell'industria zuccherina sarà una diminuzione degli introiti doganali, laonde è già incominciata un'agitazione intesa a rendere quella protezione meno dannosa agli interessi dell'erario nazionale.[3] Non bisogna però dimenticare che il danno immediato che verrà sofferto da questo sarà in parte compensato dal miglioramento che ne conseguirà all'economia generale del paese ed al gettito delle altre imposte. Senza calcolare che collo sviluppo dell'industria nazionale è facile che ne derivi una diminuzione nel prezzo ora eccessivamente elevato dello zucchero, il quale è diventato anche per noi un elemento di prima necessità e di cui sarebbe desiderabile si aumentasse il consumo.

Lo zucchero entra come coefficiente notevole nell'industria dei *canditi*, che si esercita soprattutto in Liguria (Savona, Genova),[4] in quella del *cioccolatte*, che ha il suo centro principale a Torino, e nella confezione dei *confetti*, che formano la rinomanza di Bergamo, di Foligno, di Solmona.

Da ricordarsi, per analogia, i *torroni* e la *mostarda*, che hanno conferito tanta fama a Cremona,[5] il *succo di liquirizia*, che viene estratto nell'Italia meridionale[6] e in Sicilia, la *cicoria* e gli altri *surrogati del*

[1] Nel 1894-95: (2 fabb.) 20,900 ql., nel 1895-96: (2 fabb.) 26,500, nel 1896-97: (2 fabb.) 30,000, nel 1897-98: (4 fabb.) 38,800 (di cui Rieti 20,000, Savigliano 8,500, Senigallia 4,800, Legnago 3,500). (*Bollettino di legislazione e statistica doganale*, ottobre-dicembre 1898.)

[2] La tassa sullo zucchero estero (greggio) è di L. 88 al ql. in oro, il che, all'aggio odierno del 7 %, fa L. 94,15. La tassa di fabbricazione dello zucchero (greggio) è di L. 67,20 al ql. Sino alla fine del 1899 essa discendeva effettivamente a L. 50,60 in conseguenza del modo speciale di calcolazione della parte zuccherina per cui si aveva una differenza di 43,55 al ql.

[3] Venne infatti sullo scorcio del dicembre 1899 approvata dal parlamento una legge con cui fu innalzato da 1500 a 2000 gr. il coefficiente presunto di rendimento per ogni ettolitro di sugo defecato. Per conseguenza la protezione fornita dalla legge all'industria nazionale degli zuccheri non è più che di una trentina di lire.

[4] Si preparano frutti canditi su larga scala anche in Toscana (Livorno) e in Sicilia (Catania).

[5] Altri centri sono Venezia, Napoli, Firenze, Bologna, Seniga (Brescia), Bergantino (Rovigo), Caltanissetta.

[6] Centro principale di questa industria è la provincia di Cosenza, che è la prima del regno (Corigliano Calabro, Rossano).

caffè (come il caffè malto), la cui preparazione ha per centro principale Milano.[1]

In qualche luogo si è cominciato ad estrarre anche in Italia (Milano, Venezia) il *glucosio*[2] dalla fecula di patata, l'importazione della quale va, anche per questa ragione, continuamente crescendo.[3]

Dall'agro di limone, che un tempo si esportava tutto in Inghilterra allo stato naturale, ovvero, come si usa ora, ridotto a citrato di calce solubile,[4] si è cominciato finalmente anche da noi, benchè su piccola scala, ad estrarre l'*acido citrico*.

Una industria in continuo progresso e già abbastanza fiorente, quantunque possa esserlo ancora molto di più perchè assai consentanea all'indole della nostra produzione naturale, è la preparazione delle *conserve alimentari* in scatole, in barattoli, in botticelle e in mille altri recipienti diversi. Dai legumi freschi, agli erbaggi in aceto, alle frutta in conserva, alle sardelle salate, alle anguille marinate, al tonno sott'olio, è tutta una serie infinita di prodotti alimentari variamente conservati, i quali formano tutti, quali più quali meno, la gloria dell'Italia. Quanti di questi prodotti vengono fatti preparare in Italia da case inglesi, le quali poi li mettono in commercio sotto il proprio nome! Una delle principali imprese italiane per la preparazione e il commercio delle conserve è la ditta Cirio coi suoi stabilimenti principali di Torino e di Castellammare di Stabia. Degna di speciale menzione è la conserva di pomodoro, la quale forma oggetto di larga preparazione in alcune regioni d'Italia, specialmente nell'Emilia, ed è un importante articolo di esportazione. A Bologna sorge una grandiosa fabbrica di carne in scatola ed altre conserve alimentari per conto dell'esercito. Sono notevoli le acciughe, le sardelle salate e le sardine all'olio della Liguria e della Toscana, il tonno sott'olio e la bottarga della Sicilia, le anguille marinate di Comacchio.

La fiorente industria dei *salumi*, la quale oramai per la varietà, la squisitezza e la conservazione dei suoi prodotti non ha rivali nel mondo, si esercita in tutta Italia, ma ha il suo centro principale nell'Emilia d'onde si mettono in commercio la mortadella di Bologna, lo zampone di Modena e la coppa di Piacenza. Altri gran centri sono la Lombardia (Milano, Cremona) e il Veneto (prosciutti di San Daniele in prov. di Udine).

Dell'industria antichissima del CASEIFICIO,[5] perfezionatasi però e divenuta fiorente soltanto in quest'ultimo ventennio, i prodotti principali, in ordine decrescente, sono i formaggi, il burro e la ricotta.[6]

---

[1] Nel 1895-96: 50 fabbriche, 25,500 ql., nel 1896-97: 25,400 ql., nel 1897-98: 28,900. (*Bollettino di legislazione e statistica doganale*, ottobre-dicembre 1898.) La maggior fabbrica italiana è quella di Frank a Milano. Altri centri sono Vercelli e Pontedera.

[2] Nel 1897-98: 8 fabbriche, 31,000 ql., di cui 28,300 allo stato liquido. (*Bollettino* ec.)

[3] Nel 1897: per 4,300,000 fr. (Olanda, Germania, Belgio).

[4] Grandi fabbriche di sugo cotto di limone a Messina e a Catania. (Vedi *Statistica industriale* di queste due province.)

[5] Vedi BESANA, *L'industria del latte in Italia*. (Lodi, *Annuario della stazione sperimentale di caseificio*, 1890.)

[6] Nel 1895: kg. 107 milioni, di cui 74 di formaggi, 16 di burro e 12 di ricotta. (Direzione d'agricoltura. — Notizie approssimative sulla produzione dei latticini nel 1895 in Italia.)

Hanno molto contribuito ai progressi di questa industria la scuola di caseificio di Reggio Emilia, la stazione sperimentale di Lodi e la sezione pratica della Scuola agraria di Brescia.

Del *burro*, il quale viene fabbricato quasi esclusivamente nell'alta Italia, anzi, per oltre la metà in Lombardia, il centro principale è la provincia di Milano.[1] A Lodi ne sorge la fabbrica più grande.[2] La sua preparazione ha raggiunto, si può dire, la perfezione a merito, così dei grandi « casâri » della pianura lombarda, come delle numerose latterie sociali delle regioni prealpine, ed ora manda la esuberanza del suo burro a tutto il resto d'Italia e anche all'estero.[3]

Benchè più importante la produzione del *formaggio* non si è ancora altrettanto perfezionata ed intensificata. Ha fatto però essa pure grandi progressi non solo nella qualità ma anche nella quantità del prodotto, cosicchè l'Italia, che ne era in passato dipendente dall'estero, specialmente dalla Svizzera, ha cominciato nel 1894 a neutralizzare non solo ma a superare coll'esportazione dei formaggi proprî la introduzione persistente dei formaggi esteri.[4] Gli è che si è aggiunta nell'alta Italia la fabbricazione dei formaggi semi-grassi, tipi Emmenthal e Gruyère, a quella nostra più antica del Gorgonzola, che è conosciuto molto anche all'estero, e a quella classica e ancora più importante del formaggio di Grana, che si adopera di preferenza grattugiato ed è variamente conosciuto coi nomi di parmigiano, piacentino, reggiano e lodigiano.[5] Altri formaggi tipici ed antichi sono la fontina della Val d'Aosta, il quartirolo e lo stracchino della Lombardia. Da quando ne fu trionfalmente introdotta e diffusa la fabbricazione nell'alta Italia, ha acquistato grande importanza economica anche il cacio-cavallo che era un tempo esclusivo all'Italia meridionale.

Tutto il formaggio che si produce in Italia è ottenuto per un terzo in Lombardia, dove si fabbrica quasi interamente, come in Piemonte, nel Veneto e nell'Emilia, col latte di vacca. Nel Lazio e nelle regioni meridionali si produce quasi esclusivamente formaggio pecorino. Però la Campania è la prima regione d'Italia nella fabbricazione del formaggio di bufala, mentre la Sardegna occupa parimenti il primo posto nella preparazione del formaggio con latte di capra.

Milano e la sua provincia sono il principale centro italiano del commercio dei latticini.

L'estrazione dello *zucchero di latte*, divenuta oramai sufficiente ai

---

[1] Nel 1895: kg. 15,900,000 di burro, di cui 8,500,000 in Lombardia, 3,300,000 in Piemonte, 2,000,000 nel Veneto, 1,200,000 nell'Emilia, 200,000 in Liguria, 130,000 in Toscana. (Direzione d'agricoltura ec.)

[2] Grande caseificio Polenghi-Lombardi.

[3] Nel 1897: esportazione (netta) di burro 46,000 ql. per 10 milioni di fr. (Inghilterra Francia, Svizzera, Brasile), per $^3/_5$ burro fresco e per $^2/_5$ burro salato.

[4] Nel 1897: esportazione di formaggio 88,000 ql. per 12,500,000 fr. (Inghilterra, Stati Uniti, Austria-Ungheria).

Importazione di formaggio 53,000 ql. per 7,600,000 fr. (di cui 6 milioni dalla Svizzera).

[5] Veramente il nome classico di *parmigiano* non competerebbe che al formaggio di grana che si fabbrica e Guastalla, Luzzara ed altri paesi della provincia di Reggio che appartenevano un tempo al ducato di Parma.

bisogni del consumo, ha reso questo indipendente dalla Svizzera.[1] E non meno importante è divenuta la preparazione del *latte condensato*. Si esercitano l'una e l'altra esclusivamente in provincia di Milano.

Si va diffondendo anche da noi la fabbricazione del *ghiaccio artificiale*.

Ma l'industria alimentare più importante e più caratteristica dell'Italia è certamente quella del VINO, la quale le meritò, fino dall'epoca greca, il classico nome di « Enotria ».

Divenuta per qualche tempo, durante la crisi filosserica francese, il primo paese del mondo nella produzione quantitativa del vino, l'Italia è tornata da qualche anno al suo secondo posto ma con una produzione maggiore, e un poco anche migliore di quello che fosse in passato.[2] Certo che se qualcosa fu fatto, a merito soprattutto delle Scuole di enologia, delle stazioni enologiche e delle cantine sperimentali e sociali,[3] molto ancora rimane da fare nella nostra industria vinicola condotta ancora, in generale, coi più antiquati e fallaci sistemi ed esercitata quasi dappertutto come industria casalinga. Conviene perfezionare la produzione nei riguardi della durata, della squisitezza e, soprattutto, della stabilità del tipo.

I più rinomati vini italiani sono il barolo e il barbèra del Piemonte, l'inferno e il sassello della Valtellina, il valpolicella del Veneto, il lambrusco e il sangiovese dell'Emilia, il vermentino della Liguria, il chianti della Toscana, che va acquistando una diffusione sempre maggiore a merito anche del suo originale imballaggio (fiaschi), l'orvietano dell'Umbria, i vini « delli Castelli » nel Lazio, il tauraso della regione meridionale Adriatica, il capri e il falerno di romana celebrità nella meridionale Mediterranea, il moscato e la malvasia della Sicilia (Siracusa, Lipari) e la vernaccia della Sardegna.

Nel Piemonte e nel Veneto si fabbrica su larga scala un discreto « champagne ».[4]

Le principali regioni vinifere dell'Italia sono le due Meridionali e la Sicilia che forniscono da sole quasi la metà del prodotto totale. Seguono il Piemonte, la Toscana, le Marche coll'Umbria e l'Emilia.[5] Vengono infine le altre regioni, fra cui ultima la Liguria.

---

[1] Vedi *Sole*, 31 agosto 1898.

[2] Questa produzione oscilla intorno a 30 milioni di hl. Nel 1891 fu di 35, nel 1892 di 33 1/3, nel 1893 di 32, nel 1894 di 26, nel 1895 di 24,200,000, nel 1896 di 28,600,000, nel 1897 di 28,350,000, nel 1898 di 32,500,000, nel 1899 di 31,800,000 (telegramma agenzia Stefani, 23 dicembre 1899).

[3] Scuole enologiche di Conegliano, Alba, Avellino, Cagliari, Catania, Palermo; stazioni sperimentali di Asti; cantine sperimentali o sociali di Bologna, Roma, Barletta, Riposto, Dolo.

[4] Centri principali Asti e Conegliano.

[5]

	Nel 1896	Nel 1897	Nel 1898
Meridionale Adriatica	6,600,000	6,500,000	6,500,000
Sicilia	4,700,000	3,600,000	3,800,000
Meridionale Mediterranea	3,800,000	3,600,000	3,800,000
Piemonte	2,600,000	3,300,000	3,100,000

(Direzione generale di agricolt : notizie approssimative sul raccolto del vino nel 1898.)

Esuberante ai bisogni del consumo la nostra produzione vinicola alimenta una esportazione che un tempo era costituita esclusivamente dai vini da taglio delle Puglie e della Sicilia e si dirigeva per la massima parte verso la Francia, ove serviva di materia prima alla fabbricazione di quei vini di lusso; ed ora invece, dopo la chiusura di quel mercato, si dirige, sotto la forma, un po' più perfezionata e anche più rimuneratrice, di vini comuni da pasto, anzitutto verso l'Austria-Ungheria, che ne è divenuta la principale consumatrice, poi verso la Svizzera, la Germania e i paesi dell'America meridionale.[1] Il po' di vino che importiamo ci viene, se in botti, dalla Grecia, se in bottiglie, dalla Francia. All'aumento della nostra esportazione hanno molto contribuito i trattati di commercio coi paesi esteri e le stazioni enotecniche governative ivi istituite.[2]

Un prodotto secondario dell'industria vinicola è il *tartaro*, del quale si fa una forte esportazione.[3]

Tengono un posto di mezzo fra il vino e i liquori quei due tipi italianissimi di bevande spiritose che sono il *marsala* ed il *vermouth*, i quali vengono esportati in tutte le parti del mondo e sono prodotti principalmente il primo nella provincia di Trapani[4] e il secondo in quella di Torino.[5] Disgraziatamente la produzione e il commercio del marsala attraversano un periodo di decadenza cagionato dalla spietata concorrenza dei produttori e la quale, combattendosi unicamente coi prezzi, discesi a quasi la metà di quelli che erano un tempo, ha avuto per risultato il peggioramento della qualità e il conseguente discredito del prodotto.

L'industria dell'ALCOOL, da molti anni in decadenza in quanto si eserciti colle vinacce e col vino, si è affermata con discreti risultati in quanto adoperi come materia prima i cereali. Gli è a queste, dette le fabbriche di prima categoria, che si devono oramai i $^3/_4$ dell'intero prodotto italiano.[6] Il quale sarebbe senza dubbio maggiore quando non fosse colpito da un'enorme tassa equivalente a tre volte il suo prezzo di fabbrica.[7]

[1] Nel 1897: esportazione di vino in botti hl. 2,339,000 (per 58 milioni di fr.), di cui 1,300,000 in Austria-Ungheria, 339,000 in Svizzera, 185,000 all'Argentina; 156,000 in Germania, 96,000 a Malta, 86,000 in Brasile, 23,000 in Francia.
Esportazione in bottiglie N.° 4,700,000 (per 6,600,000 fr.)
Importazione in bottiglie » 250,000 (per 780,000 fr.) per $^3/_4$ dalla Francia.

[2] Dei trattati ci ha più giovato quello coll'Austria-Ungheria, colla famosa clausola dei vini; delle stazioni ci furono più vantaggiose quelle di Buenos Aires, New York, Berlino, Zurigo, Trieste e Fiume.

[3] Nel 1897: 162,000 ql. (per 14,500,000 fr.), di cui 56,000 in Inghilterra, 25,000 agli Stati Uniti, 18,000 in Austria-Ungheria, 14,000 in Olanda.

[4] Woodhouse, Ingham & Florio sono fabbriche di marsala di fama mondiale. (*Statistica industriale di Trapani.*)

[5] Altro centro notevole è la provincia di Cuneo (San Vittorio d'Alba).

[6] La produzione italiana oscilla intorno a 180,000 hl. di alcool anidro. Nel quinquennio dal 1893-94 al 1897-98 variò da 170 a 190 mila hl. Nel 1897-98 fu di 186,700 hl., di cui 126,300 dati dai cereali (22 fabbriche di prima categoria) e 60,400 ottenuti dalle graspe e dal vino (7000 fabbriche di seconda categoria). (*Bollettino di legislazione e statistica doganale*, ottobre-dicembre 1898.) Nel 1898-99 quest'ultima produzione non fu che di 59,500 hl. (Interpellanza Valli alla Camera dei Deputati, 4 dicembre 1899.) Nel 1899-1900 la produzione complessiva salì a 198,000 hl., di cui 70,400 ottenuti dalle graspe e dal vino.

[7] La tassa è di L. 240 al ql., il prezzo di costo dell'alcool di 80 circa.

Pertanto esso non soddisfa che alla metà, o poco più, dei bisogni del consumo. Il resto deve venire importato dall'estero, specie dall'Austria-Ungheria e dalla Germania.[1]

Le fabbriche principali, le quali sorgono a Milano (le maggiori), a Barletta, a Collalto (presso Conegliano), a Padova, a Napoli, appartengono per lo più alla Società italiana degli alcool (già Sessa-Branca), o sono con essa in stretti rapporti d'affari.

Gli è a questi medesimi luoghi che si deve la estrazione dell'*acquavite*, la quale non è che alcool allungato coll'acqua, eppure costituisce, col nome di grappa o di graspa, il prodotto principale e quasi esclusivo delle piccole distillerie che adoperano come materia prima le vinacce.

In quanto al *cognac*, che si ottiene direttamente dalla distillazione del vino, è un'industria introdotta da poco, ma divenuta in breve fiorente, specie nelle Puglie.

Notiamo finalmente la fabbricazione multiforme dei *liquori*, fra cui emergono il ratafià di Andorno, il fernet e il ferro-china di Milano, l'anesone-triduo di Brescia, l'acqua di cedro di Salò, lo spirito di melissa di Venezia, l'alchermes di Firenze, il centerbe e il corfinio degli Abruzzi, l'amaro siciliano di Caltanissetta.

Molto diffusa è dappertutto in Italia, per il consumo nazionale, la fabbricazione dell'*acqua di seltz* e delle *gazose*.[2]

Noi produciamo dovunque, e in quantità superiore ai nostri bisogni, l'ACETO.[3]

Anzi ultimamente venne impiantata anche una fabbrica di *acido acetico*.

Nel paese nostro, sacro a Bacco, non ha mai potuto fiorire l'industria propria di Gambrino, cioè la fabbricazione della BIRRA, cosicchè la nostra produzione, per quanto migliorata in qualità ed aumentata in quantità, ma pur sempre limitata alle non molte fabbriche scaglionate nell'alta Italia, di preferenza ai piedi delle Alpi, deve venire integrata con una notevole importazione dall'Austria-Ungheria e dalla Germania,[4] onde sopperire ai bisogni di un consumo sempre crescente il quale, dai paesi situati alla periferia continentale, va lentamente dilatandosi al resto della penisola. Le fabbriche principali sorgono a Torino, Biella, Alessandria, Chiavenna, Udine, Piovene.

Una grande importanza ha l'OLEIFICIO, soprattutto per quanto riguarda la produzione dell'olio d'oliva, nella quale, come fu detto parlando delle piante oleifere, l'Italia occupa il primo posto nel mondo. E questo primato, oltrecchè nella quantità, si può dire spetti ora all'Italia anche nella qualità, se non per la maggioranza dei suoi olî,

[1] Importazione media 150,000 hl.

[2] Produzione dell'acqua di seltz e delle gazose, in media da 600 a 800 fabbriche, nel 1897-98 hl. 123,000 (nel 1893-94 hl. 117,500). (*Bollettino* ec.)

[3] Centri più rinomati sono la Lombardia (in provincia di Mantova) e la Sicilia (in provincia di Messina). (*Statistica industriale di quelle due province.*)

[4] Produzione nel 1893-94: hl. 93,900, nel 1897-98: hl. 109,500 (in 104 fabbriche). (*Bollettino di statistica* ec.)
Importazione nel 1897: hl. 48,000, di cui 31,000 dall'Austria-Ungheria e 15,000 dalla Germania.

specie meridionali e insulari, i quali veramente lasciano ancora molto a desiderare, certo per gli olî celebrati della Toscana (Lucca) e della Liguria (detti di Nizza), i quali gareggiano in bontà cogli olî rinomatissimi di Provenza. I maggiori progressi nell'industria oleica si sono fatti recentemente nel Barese. L'olio d'oliva costituisce, in valore, il terzo articolo della nostra esportazione [1] e si dirige principalmente in Francia, in Russia, in America, in Austria-Ungheria, in Germania.

Pei bisogni della nostra industria oleifera noi introduciamo una certa quantità di olio di *cotone*, per lo più dagli Stati Uniti.[2]

Molti progressi ha fatto l'estrazione degli olî di *seme*, così dei semi nazionali, primo fra tutti quelli di lino, come dei semi importati dall'estero, specie il sesamo e l'arachide dell'India, il linseme dell'India e della Russia.[3]

Industrie tessili. — L'industria del COTONE, vissuta debolmente fino al 1867, è andata da quell'anno rapidamente progredendo, cosicchè ora, nonostante l'aumentato consumo nazionale, l'esportazione dei filati, generalmente ordinarî e mezzani, supera del doppio l'importazione, costituita quasi unicamente di articoli finissimi che l'industria nazionale non è ancora stata capace di produrre a prezzi di concorrenza; e in quanto ai tessuti l'importazione che ancora se ne fa viene dalla esportazione relativa quasi intieramente coperta.[4] Complessivamente, l'importazione delle cotonate, andata diminuendo in questi ultimi anni con una rapidità vertiginosa, venne ormai superata dalla esportazione complessiva, con altrettanta rapidità vertiginosamente cresciuta.[5] Questa dell'industria cotoniera è una delle conquiste più mirabili dell'Italia contemporanea, la quale, un tempo paese esclusivamente consumatore, ha saputo mettersi in gara onorevolmente e proficuamente coi grandi paesi cotonieri che si dedicano all'esportazione. Dei grandi progressi fatti dall'Italia in questa industria si ha un indice eloquente nell'importazione sempre maggiore del cotone greggio, e non soltanto di quello scadente dell'India, ma di quello finissimo eziandio degli Stati

---

[1] Nel 1897: 569,000 ql. (per 58 milioni di fr.), di cui 126 in Francia, 104 in varî paesi d'America, 97 in Russia, 43 in Austria-Ungheria, 35 in Germania.

[2] Nel 1897: 20.000 ql., di cui $^3/_4$ dagli Stati Uniti.

[3] Importazione di semi nel 1894: 498,000 ql., nel 1895: 507,000, nel 1896: 485,000, nel 1897: 417,000.

[4] Nel 1897: esportazione filati per oltre 6 milioni di fr. (Argentina, Turchia europea); importazione filati per circa 3 milioni di fr. (Inghilterra).

Esportazione tessuti greggi per oltre 7 milioni di fr. (Argentina, Turchia europea e asiatica, Egitto); importazione tessuti greggi per circa 8 milioni di fr. (Inghilterra, Germania, Svizzera).

[5] L'importazione dei filati, la quale era andata sempre crescendo fino al 1875 in cui giunse al suo massimo con 119,400 ql., andò poi di mano in mano calando. Nel 1896 era discesa a 9600; nel 1897 non fu che di 9100. Viceversa l'esportazione, la quale nel 1875 non era stata che di 280 ql., andò sempre crescendo e nel 1896 era salita a 15,400, nel 1897 a 36,000 ql. (*Bollettino di notizie commerciali*, n.° 10, marzo 1899.)

L'importazione dei tessuti, giunta al suo massimo nel 1885 con 127,200 ql., è andata anch'essa discendendo a 69,800 nel '90, a 36,000 nel '95, a 21,200 nel '96, a 18,300 nel '97.

In compenso l'esportazione, da 2700 ql. quanto era nel 1890, è salita a 5000 nell'80, a 9300 nel '90, a 46,700 nel '95, a 60,600 nel '96, e a 58,100 nel '97.

In complesso l'importazione dei filati e dei tessuti, la quale era ancora di 70 milioni di fr. nel 1885, è discesa a 8 nel '97, mentre l'esportazione da 1,400,000 è salita a 24 milioni.

Uniti e dell'Egitto.[1] Fattori principali di questi progressi sono state le mirabili iniziative individuali che sono ora aggruppate nell'Associazione cotoniera, uno dei migliori organismi di questo genere che vanti l'Italia,[2] e la duplice protezione, accordata all'industria dall'aggio persistente della moneta e dall'elevata tariffa doganale che i nostri trattati coi paesi cotonieri (Germania, Svizzera) hanno appena intaccato.

La *filatura*, completamente meccanica, si è nell'ultimo trentennio, quasi quintuplicata[3] ed è accentrata per $^7/_8$ nella Lombardia e nel Piemonte e diffusa per il resto nel Veneto, nella Campania, in Liguria, in Toscana.[4] Fino a pochi anni addietro il titolo medio prodotto dalle nostre filature si aggirava intorno al n. 16; poche ditte si spingevano fino al 24 e nessuna oltrepassava il 40. Oggi il titolo medio dei filati non si ritiene inferiore al 22 e numerose filature producono oltre il 40. La fabbricazione dei filati cucirini, ancora deficiente, ha il suo centro principale in provincia di Lucca. In parecchie filature si utilizzano i cascami del cotone per farne ovatte. Da qualche anno venne introdotta anche da noi la preparazione del cotone idrofilo.

Di pari passo colla filatura ha progredito la *tessitura*, specialmente meccanica, la quale si esercita press'a poco nei medesimi centri e nelle stesse proporzioni di quella.[5] La tessitura a mano si è conservata sotto forma di industria casalinga nelle province di Torino, specie il Canavese (come Port Canavese, Rivarolo Canavese), che è di tale industria uno dei maggiori centri italiani, di Bergamo (Chisone), di Ra-

---

[1] Importazione (netta) di cotone greggio nel 1870: 114,000 ql., nel '75: 167,000, nel '80: 292,000, nell'85: 594,000, nel '90: 836,000, nel '95: 1,031,000, nel '96: 1,078,000, nel '97: 1,160,000 (per 111 milioni di fr.), di cui 720,000 dagli Stati Uniti, 297,000 dall'India, 68,000 dall'Egitto. (Notizie sull'ind. del cotone raccolte dalla Direzione generale di statistica.)

[2] È ad essa che si devono gli accordi esistenti da tempo fra i filatori di cotone, i fabbricanti di tessuti greggi e quelli degli stampati di cotone. Nell'ottobre 1899 si stava ventilando un accordo anche fra i tessitori a colori.

[3] Nel 1868: 450,000 fusi, nel 1898: 2,093,000.

[4] Nel 1898: 897,000 fusi in Lombardia, 625,000 in Piemonte, 229,000 nel Veneto, 188,000 in Campania, 140,000 in Liguria, 23,000 in Toscana. (Calcoli dell'Associazione cotoniera pubblicati dal *Bollettino di notizie commerciali*, n.° 10, marzo 1899.)

Centri principali di *filatura del cotone:*

in *Piemonte:* Cuorgnè, San Germano Chisone, Novi Ligure, Intra, Ochieppo Inferiore, Biella;

in *Lombardia:* Castellanza, Carate Brianza, Monza, Legnano, Bellano, Canonica d'Adda, Casnigo Licino, Voghera;

nel *Veneto:* Pordenone, Martignacco, Venezia;

nella *Liguria:* Voltri, Savignone;

in *Toscana:* Ponte a Moriano;

nella regione *meridionale Mediterranea:* Salerno, Nocera Inferiore, Pellezzano, Angri.

(Dalla *Statistica industriale delle varie province italiane.*)

[5] Nel 1876: 26,800 telai, di cui 14,300 a mano e 12,500 meccanici.
» 1896: 54,000 » » 7,100 » 46,900 »

Telai meccanici: Lombardia 24,200, Piemonte 12,300, Liguria 4400, Veneto 2600.
Telai a mano: Toscana 2400, Piemonte 2100, Lombardia 1600.
Centri principali di *tessitura del cotone:*

in *Piemonte:* Chieri, Collegno, San Giorgio Canavese, Torino, Miagliano;

in *Lombardia:* Busto Arsizio, Monza, Legnano, Cene e Cazzaniga;

nel *Veneto:* Pordenone, Udine;

in *Liguria:* Varazze, Rivarolo Ligure, Cornigliano Ligure, Campo Morone;

in *Toscana:* Fucecchio;

nella regione *meridionale Mediterranea:* Agni, Nocera Inferiore.

venna (Faenza), di Pisa (Pisa e Pontedera), ma la sua importanza, da un ventennio, si è ridotta della metà.

I primi centri dell'industria, oramai così fiorenti, delle maglie, sono, anzitutto, Biella, poi Sant'Ambrogio di Torino, Casalmonferrato e Ferrara.

Le industrie della CANAPA e del LINO si trovano in decadenza; però, mentre la seconda è insufficiente ai bisogni del consumo nazionale cosicchè bisogna fare importazione di filati di lino[1] (generalmente finissimi e in gran parte dal Belgio), la prima alimenta una certa esportazione di cordami e di tele.[2] Centri principali di queste industrie, le quali sono alcune volte abbinate fra di loro come nel « Linificio e Canapificio nazionale » che coi suoi stabilimenti di Crema, Cassano e Fara d'Adda, può dirsi la prima impresa di questo genere esistente in Italia e una delle prime d'Europa,[3] sono: il Piemonte col grande linificio di Galliate; la Lombardia coi linifici di Melegnano, Busto Arsizio e Milano; il Veneto coi grandi canapifici di Vicenza e Cornuda; l'Emilia coi canapifici di Ferrara, Bologna e Lugo; la Liguria col linificio di San Pier d'Arena; e infine la regione meridionale Mediterranea coi canapifici e le corderie di Gaeta, Atripalda, Benevento, e la R. Fabbrica cordami di Castellammare.

Da pochi anni è sorta e si è rapidamente sviluppata l'industria della *juta*, di cui sono centri principali Terni nell'Umbria e Ponte a Moriano nel Lucchese.[4] La juta greggia viene interamente dall'India.[5] Da qualche anno si è cominciato a fare una leggera esportazione di tessuti.[6]

L'arte gentile e antica della PAGLIA non è, come si crede ordinariamente, monopolio esclusivo della provincia di Firenze, dove però è esercitata più intensamente che altrove;[7] ma è diffusa in molte altre regioni d'Italia, dal Veneto (distretto di Marostica in provincia di Vicenza e Gonars in provincia di Udine), al Casentino (in provincia di Arezzo), al Piceno (Montappone e Massa Fermana in provincia di Ascoli), agli Abruzzi (Corropoli in provincia di Teramo). Benchè siano sorte a farle concorrenza alcuni altri paesi dell'Europa e dell'Asia, pur tuttavia alimenta una discreta esportazione di trecce e di cappelli.[8] Ha attraversato di recente (1898) una crisi, che ebbe una ripercussione di

---

[1] Nel 1897 per 11,300,000 fr., di cui 9 milioni dal Belgio.

[2] Nel 1897 esportazione di cordami per 3,800,000 fr., di tele per quasi 1 milione.

[3] A Fara la Società occupa 1700 operai (filati di lino, canapa e juta).
A Cassano..... » 1200 » (filati di lino, cordami).
A Crema ..... » 750 » (tessuti).
Totale ..... 3650 operai. (Vedi *Sole*, 23 giugno 1900.)

[4] Altri centri sono: Grugliasco e Vinovo in provincia di Torino, Campomorone in provincia di Genova, e Venezia.

[5] Importazione (netta) di juta greggia 189,000 ql. (6,250,000 fr.)

[6] Nel 1897: esportazione tessuti per quasi 1 milione di franchi.

[7] Si calcolano a 21,000 le donne che attendono in provincia di Firenze alla preparazione delle trecce di paglia; centri principali: Carmignano con 4100, Vinci con 2300, Barberino di Mugello con 2100, Cantagallo con 1500, Cerreto Guidi con 1300, Firenzuola con 1200, Capraia e Limito con 1100. (*Statistica industriale della provincia di Firenze.*)

[8] Nel 1897: esportazione di trecce per 6 milioni di fr. (Inghilterra, Svizzera, Stati Uniti), di cappelli per 2 milioni e ½ di fr. (Stati Uniti, Inghilterra).

scioperi e di disordini, in conseguenza della condizione eccessivamente misera fatta alle trecciaiole, del deprezzamento del prodotto, e della cattiva organizzazione del commercio relativo.

Lungo il fiume Po, ma più specialmente nella provincia di Reggio (a Correggio, a Luzzara) si fabbricano i cappelli detti di « paglia di riso » ma che viceversa poi sono fatti con *truciolo* di salice.

In tutta l'Italia, si può dire, viene esercitata l'arte del panieraio o industria dei VIMINI, dal Piemonte (casa penale di Fossano) al Veneto (Barbisano in provincia di Vicenza), dall'Emilia (Sissa in provincia di Parma) alle Marche (Mogliano in provincia di Macerata, e Acquaviva Picena in provincia di Ascoli), dagli Abruzzi (Silvi in provincia di Teramo) alla Campania (Tora e Piscilli in provincia di Caserta), e finalmente alle Calabrie dove San Giorgio Morgeto in provincia di Reggio è di tale industria uno dei maggiori centri che si conoscano.

Notiamo ancora l'industria delle STUOIE e delle SPORTE che si esercita di preferenza nell'alta Italia (Dronero in provincia di Cuneo, Ostiglia in provincia di Mantova, Borretto in provincia di Parma), i lavori in CANNICCI per cui emergono Fusignano e Conselice in provincia di Ravenna, e il CRINE VEGETALE che si è incominciato da qualche anno a preparare a Noto in provincia di Siracusa (nella casa di Pena) e in qualche luogo della Sardegna.

Il LANIFICIO, già così fiorente in Italia nel medio evo, poscia decaduto e quasi scomparso, è risorto a nuova vita dopo il 1850 e va sempre progredendo. Oltre alle lane nazionali esso impiega una quantità sempre crescente di lane estere,[1] specie dell'Austria-Ungheria e della Plata. Però è ancora ben lungi dal poter soddisfare ai bisogni del consumo nazionale e i filati, ma soprattutto i tessuti di lana, figurano tutt'ora all'importazione (specie dalla Germania) con una somma cospicua.[2] Il che non impedisce che siasi da qualche anno iniziata e prosegua con successo la esportazione dei tessuti nostri di lana nelle repubbliche dell'America meridionale e nei paesi del Levante.

Mentre la filatura è diventata esclusivamente meccanica, la tessitura, pure essendosi incamminata sulla stessa via, continua ad esercitarsi in gran parte con telai a mano.

Centri principali dell'industria laniera sono: il Biellese in provincia di Novara;[3] Schio, Piovene, Valdagno e paesi contermini in provincia di Vicenza; Caselle in provincia di Torino; la Valseriana (Gandino) in provincia di Bergamo; il Casentino (San Sepolcro, Stia) in provincia di Arezzo; Pellezzano in provincia di Salerno.[4] Fra i maggiori stabili-

[1] Importazione di lana sucida e lavata, nel 1897, ql. 49,000 per 10,300,000 fr. (Austria-Ungheria, Argentina, Francia).

[2] Importazione di filati di lana, nel 1897, per 5,500,000 fr. (Germania, Francia, Inghilterra), di tessuti di lana per 23 milioni di fr. (Germania, Inghilterra, Francia).

[3] A Coggiola, Valle Inferiore, Mosso, Biella, Croce di Mosso sorgono i maggiori lanifici. Anche a Borgosesia c'è una grande filatura della lana.

[4] Notevoli anche Lodi in provincia di Milano, Sale Marasino in provincia di Brescia, Follina in provincia di Treviso, Voltri in provincia di Genova, Cipriano Picentino in provincia di Salerno, e infine la provincia di Cagliari dove si fabbricano gli orbacci o tessuti di pelo di pecora.

menti emergono il lanificio Rossi di Schio, il lanificio Marzotti di Valdagno e il lanificio Nazionale di Biella.

Fiorentissima è divenuta la fabbricazione dei *cappelli di feltro* di lana e d'altri generi, così da alimentare oramai una discreta esportazione.[1] I cappellifici di Monza e di Alessandria figurano tra i primi d'Europa.[2] Seguono Torino, Intra, e Sant'Abbondio (Como).

Ma la principale industria tessile italiana è quella della SETA.

Nella *trattura* dei bozzoli, la quale si esercita sopra tutto in Lombardia, nel Piemonte e nel Veneto ed ha assunto oramai quasi dovunque il carattere di grande industria, l'Italia occupa il primo posto in Europa.[3] Oltre ai bozzoli nazionali essa impiega anche una quantità abbastanza notevole di bozzoli esteri. I prodotti che se ne ottengono (seta greggia e cascami), i quali vengono reputati i migliori del mondo, costituiscono, rispetto al valore, il nostro secondo articolo d'esportazione[4] il primo essendo costituito dagli organzini e dalle trame,[5] che sono i prodotti delle industrie successive fiorentissime della *filatura* e della *torcitura,* le quali, oltre alla più parte delle sete gregge nazionali, ne adoperano anche di provenienti dall'Asia.[6] I maggiori filatoi e torcitoi sorgono in Lombardia.

Dei *cascami* di seta (struse ed altri residui dalla trattura), i quali costituiscono un nostro importante articolo di commercio, una parte rimane in Italia per alimentarvi, insieme ai cascami che vengono importati dalla Cina, l'industria della filatura relativa, quasi intieramente accentrata nei varî stabilimenti della « Società anonima per la filatura

---

[1] Nel 1897 per 5,700,000 fr. (in Austria-Ungheria, Svizzera, Stati Uniti, Rumania).

[2] Cappellifici grandiosi di Valera Ricci e Carrozzi di Monza e di Borsalino di Alessandria.

[3] Produz. di seta greggia nel 1889: 2,880,000 kg., nel '90: 3,443,000, nel '91: 3,170,000, nel '92: 2,918,000, nel '93: 3,986,000, nel '94: 3,509,000, nel '95: 3,200,000, nel '96: 3,080,000, nel '97: 2,916,000, nel '98: 2,902,000, nel '99: 3,363,000; media del decennio 1889-98: 3,210,000. (*Associazione serica, Sole*, aprile 1900.)

[4] Esportazione di seta greggia (nel 1897) 27,000 ql. per 119 milioni di fr. (in Germania, Svizzera, Francia, Stati Uniti).

[5] Esportazione di seta ritorta 32,200 ql. per 151 milioni di fr. (Svizzera, Germania, Stati Uniti); importazione 800 ql. per 3 milioni di fr. (Francia).

Centri principali della *trattura della seta* sono:
in *Piemonte:* Pinerolo, Novi Ligure, Racconigi, Caraglio, Cuneo, Oleggio;
in *Lombardia:* Monza, Besana Brianza, Legnano, Arluno, Corneredo, Castano Primo, Cuggiono (tutti in provincia di Milano), Alzano Maggiore, Treviglio, Bergamo, Ospitaletto (Brescia), Contra, Bellano, Lenno, Olgiate, Oggiono, Molteno, Valmadrera (tutti in provincia di Como), Cremona, Casalbuttano, Soresina e Chignolo Po (Pavia);
nel *Veneto:* Vittorio, Udine, Caneva, Martigliano, Vicenza, Arzignano;
nell'*Emilia:* Parma;
in *Toscana:* Pistoia, Modigliano, Montevarchi, Lucca, Pescia;
nelle *Marche e Umbria:* Osimo, Fossombrone, Pesaro, Perugia, Terni;
nella regione *meridionale Mediterranea:* San Leucio in provincia di Caserta;
in *Sicilia:* Messina.

Centri principali della *torcitura della seta:*
in *Piemonte:* Caselle Torinese, Verzuolo, Castelletto sopra Ticino;
in *Lombardia:* Monza, Abbiategrasso, Bergamo, Treviglio, Palazzolo sull'Oglio, Contra, Rivolta d'Adda, Vigevano;
nel *Veneto:* Udine, Vicenza;
nella provincia di *Caserta:* San Leucio.

(Dati tratti dalle varie monografie sulla *Statistica industriale.*)

[6] Nel 1897 importazione di seta greggia 19,700 ql. per 65 milioni di fr. (Francia, transito di provenienza asiatica, Cina).

dei cascami di seta » che ha la sua sede a Milano.[1] E cascami filati e pettinati, i quali non rimangono in Italia, vengono spediti in discreta quantità all' estero.[2]

Delle varie fasi dell' industria serica la meno sviluppata ancora in Italia è la *tessitura* quantunque anch' essa sia diventata superiore ai bisogni nazionali così da alimentare una considerevole esportazione.[3] Centro principale ne è la provincia di Como. Seguono quelle di Milano (Melzo, Seveso), Torino, Genova, e, infine, la provincia di Caserta coll'opificio serico di San Leucio. A Como sorge una fiorente scuola di setificio.

Milano è il primo centro d' Italia nel commercio delle seterie. Anzi in quello della seta greggia, degli organzini e delle trame può dirsi sia diventata, da alcuni anni, la prima città del mondo. Dal 1895 le sue « stagionature » hanno superato in importanza quelle di tutti gli altri centri serici,[4] Lione compresa.

Grandi progressi hanno fatto la TINTURA e, più ancora, la STAMPA dei tessuti, che hanno i loro centri principali a Milano, Como, Torino e Schio. La grande tintoria De Angeli di Milano gareggia colle prime d'Europa. Eppure noi dobbiamo mandare ancora una parte troppo cospicua dei nostri filati e dei nostri tessuti, specialmente di seta, all' estero (Lione ed Alsazia) per esservi tinti, generalmente in nero, l' unica tinta forse nella quale non abbiamo ancora saputo metterci a paro delle case francesi e tedesche che si sono in siffatta industria specializzate.[5]

Nelle province di Venezia (Burano, Pellestrina), Milano (Cantù e altri paesi della Brianza), Genova (Rapallo, Santa Margherita) e Campobasso (Isernia), si esercita l' arte geniale dei MERLETTI a mano (a fuselli e ad ago). Recentemente sono sorte a Milano alcune fabbriche di quei merletti a macchina, a buon mercato, che ci venivano un tempo completamente dall' estero.

Industria casalinga molto diffusa nei paesi pescherecci è la fabbricazione delle *reti da pesca;* centro notevole Otranto in provincia di Lecce.

A Milano sorge una grande fabbrica di TESSUTI ELASTICI; ad Oleggio, in provincia di Novara, una grande di BUSTI DA DONNA.

Le principali città dell' alta Italia, specie Milano, Torino, e Venezia, emergono nelle industrie multiformi dei *passamani*, dei *ricami*, e delle *stoffe* per *addobbi* e per *ammobigliamento*.

[1] Stabilimenti di Novara, Boltiere (Bergamo), Jesi.

[2] Nel 1897 esportazione di cascami filati e pettinati 6800 ql. per 12 milioni di fr. (India, Inghilterra, Germania, Svizzera); importazione per 3 milioni di fr. (dalla Cina).

[3] Esportazione di tessuti di seta nel 1897 per 30 milioni di fr.
Importazione » » » per circa 6 milioni di fr. (Francia).

[4] Movimento dei magazzini di stagionatura:

Nel 1895 a	Milano	69,160 ql., a	Lione	68,750 ql.
» 1896	»	62,640 »	»	60,870 »
» 1897	»	74,170 »	»	67,800 »
» 1898	»	75,380 »	»	64,420 »

[5] Esportazione temporanea di 200 ql. di filati e di 150 a 200 ql. di tessuti, in media ogni anno.

Nell'arte del *vestiario*, che conserva quasi dappertutto il suo carattere di piccola industria, si sono però affermati alcuni grandi stabilimenti a Milano (Bocconi, Unione Coperativa), a Torino (Savonelli), a Roma (Cooperativa Militare) nei quali siffatta industria ha assunto forti proporzioni.

Industrie minerali non metalliche. — La CERAMICA *ordinaria* (terraglie, stoviglie, maioliche) si esercita pressochè in tutta l'Italia, dal Piemonte (Castellamonte in provincia di Torino, Mondovì in provincia di Cuneo, Ronca Biellese per le bielline in provincia di Novara), alla Lombardia (Milano, Laveno e Cremona), al Veneto (Treviso, Pordenone), all'Emilia (Faenza), alla Liguria (Savona), alla Toscana (Livorno, Pisa, Montelupo, Firenze), alle Marche (Fabriano in provincia di Ancona), all'Umbria (Gualdo Tadino), alla regione meridionale Adriatica (stoviglie ordinarie bianche e turchine di Castelli in provincia di Teramo, e stoviglie a vernice bianca di Grottaglie in provincia di Lecce), alla Sicilia (le giarre).

Nè meno fiorente è la ceramica *artistica* per i progressi meravigliosi fatti da essa nell'ultimo ventennio, e la quale ha i suoi centri principali a Imola, Pesaro, Faenza e altri luoghi dell'Emilia, a Nove e Bassano nel Vicentino, a Napoli, Roma, Torino, e finalmente a Firenze e a Milano dove sorgono quelle due fabbriche colossali di Ginori (alla Doccia in comune di Sesto fiorentino) e di Richard (a San Cristoforo presso Milano), le quali, oltre al gareggiare colle precedenti nella produzione dei grandi vasi decorativi, sono le prime dell'Italia nell'industria della porcellana dura e tenera d'uso comune. Esse si sono fuse recentemente in una sola grande impresa che figura oramai tra le prime d'Europa.

A Milano venne da poco introdotta la fabbricazione dei fiori di porcellana per corone mortuarie.

Molto notevole è l'industria delle figurine di *gesso* che i lucchesi vanno a vendere personalmente in tutti, si può dire, i paesi del mondo.

Nè si devono dimenticare i lavori graziosi d'*alabastro* a cui deve la sua fama Volterra.

A Firenze, Roma, Napoli, si lavorano, a scopo d'ornamento, le *pietre dure*. A Firenze c'è anzi per queste una manifattura regia.

In provincia di Carrara si esercita su larga scala la sbozzatura e talvolta anche la finitura delle opere artistiche in *marmo statuario*.

Colla pietra ollare si fabbricano *laveggi* in parecchi luoghi delle regioni prealpine.

La VETRERIA *comune* è esercitata quasi dappertutto in Italia, ma più specialmente in Liguria (Altare e Sarzana in provincia di Genova), in Piemonte (Torino, e Garessio in provincia di Cuneo), in Lombardia (nelle grandi vetrerie di Milano e Sesto Calende), nel Veneto (Murano), in Toscana (Livorno, Pisa, poi Sinalunga e Colle Val d'Elsa in provincia di Siena), nelle Marche (Civitanova in provincia di Macerata), nell'Umbria (Piegaro e Poggio Mirteto) e nel Napoletano (Santa Maria di Capua).

La fabbricazione dei vetri *artistici* e dei prodotti analoghi (quali soffiati, lampadarî, avventurina, smalti, conterie, perle a lume) ha il suo centro classico ed esclusivo a Murano e a Venezia. Anzi, per la produzione, la infilatura in collane, e il commercio delle *conterie* (le quali servono da ornamento, se non più come un tempo da moneta in quasi tutti i paesi bagnati dall'Oceano Indiano e in altri dell'Africa e dell'Asia, ma vengono adoperati, a scopo industriale, in Francia, per farne corone, e in altri paesi d'Europa) Venezia e il suo estuario conservano ancora incontrastabilmente il primo posto nel mondo. Ed ivi si è costituito, nel 1898, sotto i migliori auspicî, un sindacato detto « Società veneziana per l'industria delle conterie », il quale, abbracciando quasi tutte le fabbriche preesistenti, ha avuto per risultato di togliere di mezzo la concorrenza spietata che le aveva prima pressochè rovinate.

A Venezia (Murano), a Firenze, a Roma, si esercita l'industria dei *mosaici*.

La fabbricazione dei LATERIZÎ e delle *terre cotte*, la quale ha ricevuto un forte impulso dall'attività edilizia di quest'ultimo ventennio, si esercita più intensamente che altrove nei dintorni delle maggiori città, di quelle soprattutto, quali Roma e Milano, che si vanno più rapidamente ingrandendo.[1]

Una delle maggiori fornaci sorge a Pasiano di Pordenone in provincia di Udine, appartiene alla Società veneta di costruzioni e manda in quantità i suoi prodotti perfino in Levante.

Le tegole scannellate e verniciate, prodotte nel Veneto, vengono esportate in Austria-Ungheria.

CALCE, *cemento* e *gesso* si producono pressochè dovunque in Italia.[2] Nella Sicilia specialmente e nell'Emilia si ottiene in quantità il gesso. Ma la principale impresa di fabbricazione della calce e soprattutto del cemento è la « Società italiana » di Bergamo, che possiede molte officine disseminate nell'Italia settentrionale ed esercita da qualche tempo l'esportazione dei suoi prodotti in Levante fino al Giappone. Dove siamo ancora deficienti è nella produzione del cemento a rapida presa.

In quasi tutte le fabbriche di cemento si producono le *pietre artificiali*, a scopi e di forme diverse, tra cui emergono le piastrelle policrome per pavimenti.

Lo ZOLFO greggio per servire agli usi cui è destinato deve, per lo più, essere *raffinato*, industria questa la quale si esercita principalmente in Romagna, in Sicilia e nel Veneto (Venezia, Murano).

---

[1] Altri centri notevoli dell'industria dei laterizî sono: Asti in provincia di Alessandria, Ronco Scrivia, Savona e Sarzana in provincia di Genova, Cremona, Casalmaggiore, Ravenna, Reggio, Aulla (Massa), Masse (Siena), Castellammare Adriatico (Teramo), Molfetta (Bari), Minturno (Caserta).

[2] Ricordiamo, a titolo d'esempio, molti paesi della regione prealpina, da Torino a Belluno, poi Borgotaro in provincia di Parma, Scandiano in provincia di Reggio, Pontremoli in provincia di Massa, Rignano sull'Arno in provincia di Firenze, Pietrastornina, Lacedonia, e Gesualdo in provincia d'Avellino, e infine le province di Messina e Siracusa. Uno dei centri maggiori dell'industria dei cementi e delle calci è Casale Monferrato.

Coll' AMIANTO nostro e con quello del Canadà, si esercita in parecchi luoghi dell'alta Italia (Nole in provincia di Torino e Milano) l'industria relativa.

Mentre ha ancora pochissima importanza la fabbricazione delle MATITE (centro principale Milano), ne ha una maggiore quella dei MATERIALI REFRATTARÌ (Piemonte, Liguria) che sono fatti egualmente di grafite.

Industrie metalliche. — Attesa la scarsità dei minerali e la mancanza del carbon fossile, è naturale che abbiano in Italia poca importanza le industrie METALLURGICHE. Infatti soli degni di ricordo sono gli alti forni di Follonica (Grosseto) e di Cecina e Piombino (Pisa), i quali fondono i minerali di ferro dell'isola d'Elba, i forni assai piccoli delle valli bresciane e bergamasche che trattano i minerali di ferro di quei luoghi col carbone di legna dei monti che li circondano, e gli stabilimenti d'Iglesias (Cagliari) e di Pertusola (Pisa) che lavorano i minerali di piombo argentifero della Sardegna.

Nel 1899 si è costituita una potente società per azioni, chiamata « Elba », allo scopo di assumere l'esercizio delle miniere di quell'isola ed impiantare in essa (Portoferraio) e altrove (probabilmente a Piombino) gli alti forni necessarî a fondere tutto il minerale da esse prodotto.[1] Si calcola che essi produrranno, a cominciare dal 1901, ben 100,000 tonn. di ghisa all'anno.[2]

Si rialzeranno così le condizioni dell'industria siderurgica, la cui produzione sempre piccola, ma divenuta negli ultimi anni ancora più esigua,[3] ci obbligava di ricorrere all'estero (specie all'Inghilterra) per una quantità cento volte più grande.[4]

Finora la produzione italiana della ghisa era fornita per $^{7}/_{10}$ dagli alti forni di Follonica e per gli altri 3 circa da quelli della bresciana Val Camonica e delle valli circostanti (Val di Scalve e Valseriana), tutti stabilimenti piccoli, vecchi e non corrispondenti alle moderne esigenze dell'industria. Nel 1899 è entrato in produzione un nuovo alto forno, quello cioè della società anonima degli alti forni e fonderia di Piombino situato in Portovecchio toscano, a circa 2 km. da Piombino, e comunicante col mare mediante un ponte proprio d'imbarco.[5]

Le ghise estere e nazionali ed i rottami di ferro servono di materia prima alle industrie successive un po' più fiorenti del ferro dolce e dell'acciaio.

---

[1] La società ha un capitale di 15 milioni di fr. divisi in 60,000 azioni da L. 250 l'una. L'iniziativa della sua costituzione fu presa dal Credito italiano, ma vi partecipano altre ditte dell'Italia e dell'estero, specie Schneider e la società del Creuzot (Francia). Si calcola che i suoi alti forni potranno produrre annualmente 1 milione di ql. di ghisa. (*Sole*, 25 luglio 1899.)

[2] *Monitore delle strade ferrate*, 12 settembre 1899.

[3] Nel 1870: 14,000 tonn., nell'80: 21,000, nel '90: 14,000, nel '95: 9000, nel '96: 7000, nel' 97: 8400. (KUPPELWEISER, *Moniteur des intérêts matériels*, 6 luglio 1899.) Di essi 7000 erano dati in media dagli alti forni di Follonica.

[4] Nel 1897: 1,500,000 tonn. per 12,500,000 fr. (per $^{3}/_{4}$ dall'Inghilterra, poi dagli Stati Uniti). (*Commercio italiano* nel 1897.)

[5] Nell'ottobre 1899 esso produceva da 20 a 25 tonn. giornaliere di ghisa bigia al carbone di legna. Gli si aggiungerà più tardi anche una fonderia. (*Sole*, 22 ottobre 1899.)

Una specialità della nostra industria ferrifera è costituita dalla rifusione che nelle grandi ferriere della Liguria (Prà e Voltri in provincia di Genova), della Lombardia (Dongo in provincia di Como, Castro in provincia di Bergamo e Carcina ma soprattutto Vobarno in provincia di Brescia) e della Toscana (San Giovanni Valdarno in provincia di Arezzo)[1] si opera del ferro vecchio proveniente da ogni parte del mondo[2] allo scopo di averne un ferro scadente ma a buon mercato per i più modesti bisogni del consumo nazionale.

Le acciaierie principali sorgono a Terni, Savona e Milano.[3]

Il ferro dolce e l'acciaio, quest'ultimo soprattutto, servono alla loro volta di materia prima alle diverse successive industrie metalliche che sono quelle in cui noi abbiamo fatto in questi ultimi tempi passi da giganti, cosicchè il loro rapido, insperato progresso, può dirsi la più meravigliosa conquista dell'Italia economica novellamente risorta. Non solo essa è riuscita ad emanciparsi, in buona parte, dalla dipendenza quasi assoluta in cui si trovava verso l'estero, cosicchè l'importazione degli articoli di ferro e d'acciaio si è ridotta, meno che per le macchine, a minime proporzioni,[4] ma di alcuni prodotti ha cominciato a fare esportazione.

La gloria maggiore dell'industria ferrifera italiana sono le *costruzioni navali* in ferro e in acciaio giunte in breve volgere di tempo a un tale grado di sviluppo che una ventina d'anni fa sarebbe stato follia lo sperare. Ricordiamo anzitutto i grandi arsenali governativi di Spezia, Venezia, Castellammare e Taranto, d'onde sono uscite e vanno uscendo continuamente le più formidabili navi da guerra. Ma più ammirabili sono i cantieri privati di Sestri Ponente (Odero e Ansaldo), di Livorno (Orlando), di Genova (Cravero, San Bartolomeo, società dei bacini di Riva Trigoso), di Pertusola (Hofer e Manaira di Muggiano), di Napoli (Hawthorn Guppy e Pattison) e di Castellammare (nuovo cantiere sorto nel 1899), i quali non solo soddisfano già in parte ai bisogni del naviglio nazionale, ma si sono slanciati perfino a costruire per l'estero e in concorrenza vittoriosa coi cantieri esteri, alcune grandi navi di commercio e da guerra.

Gli è vero però che a tali risultati, oltre l'ammirabile iniziativa individuale e la valentia tecnica dei costruttori, hanno contribuito il basso prezzo della mano d'opera e, soprattutto, i premi governativi i quali vennero istituiti nel 1885 per 10 anni e rinnovati poscia per un periodo eguale nel 1896.[5] Anzi in questo secondo periodo, essi sono saliti ad una cifra così grossa, per il vertiginoso moltiplicarsi delle co-

[1] Questo stabilimento è esercitato dalla società delle Ferriere italiane, la quale ne possiede un altro più piccolo a Terni.

[2] Importazione di rottami di ferro nel 1897: 1,300,000 tonn. per 9,800,000 fr. (Inghilterra, Stati Uniti, Germania).

[3] Produzione dell'acciaio nel 1897: 63,900 tonn. (*Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 24 agosto 1899.)

[4] Importazione, nel 1897, per circa 28 milioni di fr.

[5] Il premio è di L. 70 per tonn. di stazza lorda alle navi in ferro e in acciaio, di 12,50 per cavallo indicato alle macchine, di 9,50 al ql. per le caldaie e di 11 al ql. per gli apparati ausiliari di bordo.

struzioni, che il governo se ne è gravemente impensierito e sta ora deliberando di riformare la legge nel senso di consolidare in una cifra annua fissa (che sarà forse di 10 milioni) il premio complessivo da ripartirsi proporzionalmente fra i costruttori.[1]

Nel 1897 si sono costruite, nei 27 cantieri italiani, 161 navi con 11,450 tonn.[2]

Parimenti si sono molto sviluppate le varie industrie *meccaniche* come appare dalla vita prosperosa dei numerosi stabilimenti sparsi nella Liguria, nel Piemonte, nella Lombardia, nel Veneto, nel Napoletano, e fra cui citiamo a titolo di onore le grandi fabbriche di macchine a vapore di Legnano (Tosi) e di Venezia (Neville); quelle di locomotive, vagoni e materiale ferroviario di Milano (Officine meccaniche già Miani e Silvestri, Elvetica già Breda e C.°, Grondona), San Pier d'Arena (Ansaldo),[3] Saronno (Esslinger Maschinen Fabrik), Torino (officina ferroviaria della rete Mediterranea e quella che fu già dei fratelli Diatto), Savigliano (officine nazionali), Pietrarsa e Granili a San Giovanni a Teduccio presso Napoli (officine ferroviarie della rete Mediterranea), Castellammare (impresa industriale italiana di costruzioni metalliche) e la fonderia Oretea di Palermo, che è il maggior opificio meccanico della Sicilia. Ma la più grande impresa italiana per l'industria del ferro e dell'acciaio è la « Società anonima degli Alti forni, fonderie e acciaierie di Terni »[4] che esercita le grandiose officine di questa città, animate dalla cascata del Velino, le quali attendono in ispecial modo alla fabbricazione delle corazze per le navi e figurano tra le prime d'Europa, ma possiede altresì, in Terni, lo stabilimento meccanico della Valnerina, e, a Savona, la grande fonderia Tardy-Benech.

Dove l'industria nazionale lascia ancora molto a desiderare gli è nella fabbricazione delle *macchine industriali,* per le quali ci conviene tuttavia ricorrere moltissimo all'estero.

Del resto si è molto sviluppata la produzione dei *velocipedi* (Milano) tantochè l'esportazione che già ne facciamo rappresenta, in numero, la metà dell'importazione.[5]

In alcune grandi officine di Milano (Tecnomasio), di Torino (R. Laboratorio di precisione) e di Firenze (Officina Galileo) si fabbricano strumenti di precisione e apparati elettrici.

Si è molto sviluppata la produzione degli *attrezzi agricoli.*

I *fucili,* oltrechè nelle regie fabbriche di Brescia, Gardone, Torino, Terni e Torre Annunziata per conto diretto dello Stato, si fabbricano anche da imprese private a Brescia e in Valtrompia.

E così dicasi dei *cannoni,* i quali tanto vengono prodotti negli ar-

[1] Non essendosi potuta condurre in porto la legge relativa, venne pubblicato l'8 aprile 1900 un decreto che limita i vantaggi della legge attuale alle navi in costruzione fino dal 30 settembre 1899.

[2] *Economista di Firenze,* 27 novembre 1898.

[3] La ditta ligure Ansaldo, di proprietà dei fratelli Bombrini, possiede inoltre una altra officina a Cornigliano e il già ricordato cantiere navale di Sestri Ponente.

[4] Ha un capitale, interamente versato, di 16 milioni di fr.

[5] Nel 1897 esportazione 1036 velocipedi, importazione 2194 (Stati Uniti, Inghilterra, Francia, Germania).

senali regi di Torino e di Napoli, quanto nello stabilimento privato di Pozzuoli (Armstrong).

I *proiettili* si preparano negli stabilimenti militari di Genova, Capua, Bologna, e in officine private (di cartuccie) a Milano.

A Venezia una società tedesca fabbrica i *siluri*.

La *coltellineria* viene ancora esercitata come piccola industria nei centri antichi di Maniago (Udine), Scarperia (Firenze) e Campobasso.

Laorca, in provincia di Como, è il primo centro d'Italia nella fabbricazione del *filo di ferro* zincato, Bologna in quella dei *mobili di ferro*.

La difficile arte di foggiare *artisticamente* il ferro e di cui furono maestri insuperabili i fabbricatori d'armi italiani del medio evo, arte affatto trascurata dal principio del secolo fino ai nostri giorni perchè soffocata dalla invadente ornamentazione in ghisa contro la quale era impotente a lottare pel costo, ha incominciato da qualche tempo a risorgere, anzi a rifulgere tra noi, non già come semplice industria ma come vera arte decorativa che gareggia coi bronzi e non scade a paragone dei meglio riusciti oggetti di oreficeria. Essa fiorisce principalmente a Siena, Venezia, Firenze e Milano.

I minerali di RAME prodotti in Italia vengono quasi interamente trattati nelle officine nazionali di Dervio sul Lago di Como, di Pont St. Martin in Val d'Aosta, di Bargonasco presso Sestri Levante e soprattutto nel grande stabilimento della società metallurgica di Livorno, che è la prima d'Italia anche nell'industria successiva del rame per la fabbricazione di strumenti, utensili, ec.

Nè mancano, sparse qua e là, le fonderie del *bronzo* e dell'*ottone;* anzi sono degni di nota i prodotti artistici in bronzo di Venezia, Milano, Roma, ec.; e gli oggetti d'ottone d'uso ordinario che si producono in parecchi luoghi dell'alta Italia.[1]

Ma in complesso, del rame e delle sue leghe dobbiamo fare una considerevole importazione dall'estero.[2]

I minerali di PIOMBO ARGENTIFERO, fusi nel circondario di Iglesias in provincia di Cagliari, vengono portati a disargentare nell'officina di Pertusola situata nel golfo della Spezia. Comunque noi produciamo a sufficienza in Italia, così gli articoli di piombo (ad esempio i pallini da caccia a Pertusola) come le sue leghe (ad esempio i *caratteri da stampa* a Torino).

Poichè è fallito il tentativo di impiantare in Italia l'industria della LATTA, dopo l'insuccesso del grande stabilimento fondato a questo scopo dalla compagnia Bonara a Darfo in Val Camonica, noi importiamo in gran quantità il ferro stagnato (latta) dall'Inghilterra, il quale poi adoperiamo in molti luoghi per la confezione di latte (per l'olio e il petrolio) e di scatole (per le conserve).

Va diffondendosi la produzione delle *mercerie in metallo,* che ha il suo centro principale a Bologna, ma per le quali siamo ancora in gran parte dipendenti dall'estero (Germania).

---

[1] Donnaz in provincia di Torino, Lumezzane in provincia di Brescia.

[2] Nel 1897 per 14 milioni di fr. (Inghilterra, Francia, Germania, Stati Uniti).

Non si fabbrica in Italia, si può dire, che *orologi da torre*. Però, se ci manca l'industria dell'orologio da tasca possiamo vantare a buon diritto la recente creazione anche in Italia (Milano) di quella dello svegliarino « baby » a sistema tedesco o americano.

Fiorente è l'industria dell'*oreficeria*, specialmente artistica, di cui sono centri principali Torino, Vercelli (filigrana d'argento), Milano, Venezia (« manin » d'oro), Genova (filigrana), Firenze, Roma, Napoli.

Industrie diverse. — Fra le molteplici industrie del LEGNO emergono: la *segatura*, che si esercita specialmente nelle regioni alpine e apennine più ricche di foreste,[1] ma la cui produzione è di gran lunga inferiore ai bisogni del consumo; la fabbricazione dei *mobili* ordinarî ed artistici, la quale ha preso in questi ultimi anni uno slancio non mai prima raggiunto e si è messa ad alimentare, oltrechè la richiesta interna divenuta sempre più grande per l'aumento continuo della prosperità e per il diffondersi del buon gusto, anche una certa esportazione.[2] I centri principali sono Torino, Milano, Venezia e la Brianza, ma sono degni di nota anche Alessandria, Fossano, Saluzzo, Vicenza, Pescara, Palermo.[3] A Rolo in provincia di Ravenna si fabbricano tavole intarsiate ad uso mosaico. In parecchi luoghi dell'alta Italia si preparano su larga scala i *pavimenti* in legno o « parquets ». Sono molto rinomate le *sedie* che si fabbricano a Chiavari in Liguria, ma se ne fanno anche in quantità a Udine e a Casoria (Napoli) ricurve a uso Vienna.

La produzione delle *botti* e dei *barili*, benchè ancora insufficiente ai bisogni del consumo,[4] va moltiplicandosi dovunque, specie nell'Italia meridionale (Bari, Lecce, Gallipoli, Napoli, Avellino) e in Sicilia (Marsala, Palermo).

A Sutrio in provincia di Udine, a Claut in provincia di Belluno, e ad Asiago in provincia di Vicenza, si fabbricano su larga scala quegli innumerevoli *utensili di legno* che quegli abitanti, specie le donne, vanno poi a vendere in persona in quasi tutta l'Italia e anche in alcuni paesi contermini. Ad Empoli, in provincia di Firenze, esiste la prima fabbrica italiana di *stecchini* per fiammiferi.

Uno dei prodotti più caratteristici dell'Italia forestale, specie della Toscana, del Lazio e della Sardegna, è il *carbone di legna*, del quale si fa anche esportazione.[5]

Continuano ancora ad esercitarsi, benchè su scala più piccola di un tempo, le COSTRUZIONI NAVALI in legno, specie in Liguria, nella penisola Sorrentina e a Chioggia.[6]

[1] Grandi centri, ad esempio, sono Longarone e Perarolo in provincia di Belluno.

[2] Nel 1897 esportazione di mobili comuni e di lusso per 6,300,000 fr. (specie in Egitto e in Austria-Ungheria).

[3] L'esposizione nazionale di Torino del 1898 fu la glorificazione dell'industria italiana dei mobili.

[4] Nel 1897 importazione di botti per 2,900,000 fr. (Austria-Ungheria, Grecia).

[5] Nel 1897 esportazione per 1,900,000 fr. (Spagna), importazione per 1,200,000 (Austria-Ungheria).

[6] Con legge del 1885, rinnovata nel 1896, si accorda alle costruzioni navali in legno un premio di L. 17,50 per ogni tonn. di stazza.

Benchè non siano fatti interamente di legno vanno qui ricordati i *giocattoli*, la cui produzione, anch'essa inferiore e di gran lunga ai bisogni del consumo, specie per quanto si riferisce agli articoli fini, i quali vengono ancora in gran parte dall'estero, si accentra a Torino, Milano, Canneto sull'Oglio, Napoli.

Discretamente sviluppata è l'industria del SUGHERO, la quale ha per iscopo, soprattutto, la fabbricazione dei turaccioli.[1] Si è impiantata di recente (nel 1898) a Narni una gran fabbrica di *linoleum*.

Hanno molto progredito in questi ultimi tempi le industrie degli OMBRELLI (centri principali Torino e i paesi del Lago Maggiore, d'onde si sparpagliano per tutta Italia ed anche all'estero gli ombrellai), dei VENTAGLI (a Torino, Milano, Brescia), e dei FIORI ARTIFICIALI (a Torino, Milano, Venezia, ec.).

Un'industria schiettamente ed esclusivamente italiana è la lavorazione del CORALLO, la quale si esercita specialmente a Torre del Greco ed a Livorno, poi a Bavari e Genova. L'esportazione che essa alimenta viene fatta per lo più dai napoletani, i quali si recano personalmente a tale scopo nei più lontani paesi, quali l'India, la Galizia, l'Egitto, la Russia, che sono quelli che assorbono la maggior quantità di corallo lavorato.[2]

Molto fiorente a Napoli è la fabbricazione degli oggetti di TARTARUGA.

Altra industria eminentemente italiana è la fabbricazione dei BOTTONI di corno e di frutto, la quale è accentrata a Vercelli, a Palazzolo (Brescia), a Milano, a Passerera in provincia di Bergamo, a Ponte dell'Oglio, a Piacenza, a Resina (Napoli), ed alimenta una certa esportazione.[3] Da poco tempo è sorta a Taranto una fabbrica di bottoni di madreperla.

Il TABACCO, che anche in Italia è monopolio dello Stato, viene lavorato in 19 grandi manifatture governative. Da qualche tempo si è iniziata e va rapidamente estendendosi la esportazione dei nostri sigari verso gli Stati dell'America del sud ad uso e consumo dei nostri emigranti.[4]

A Milano è sorta la prima fabbrica italiana di CRINE ANIMALE.

E a Milano parimenti ha il suo centro più importante l'industria del CAUCCIÙ, la cui importanza crescente si deduce dall'aumento continuo d'importazione del caucciù greggio.[5] La grande fabbrica Pirelli, oltre ad una quantità di articoli di gomma, produce ed immette cordoni telegrafici sottomarini per conto dell'Italia e dell'estero (Spagna). Altro centro importante dell'industria del caucciù e della guttaperca è Narni (Perugia).

---

[1] Uno dei centri più cospicui è Cornigliano Ligure in provincia di Genova.

[2] Nel 1897 esportazione 169,000 ql. per 23,600,000 fr., di cui per 12 milioni in India, e per 4 ½ in Austria-Ungheria.

[3] Nel 1897 esportazione per 800,000 fr., di cui 400,000 in Isvizzera.

[4] Nel 1893 esportazione per 650,000 fr., nel 1898 per 1,560,000, (Comunicazioni ufficiali dell'agenzia Stefani 28 settembre 1899.)

[5] Importazione del caucciù greggio nel 1897 per 5 milioni di fr.

L'industria della CARTA, che ha il vantaggio di poter adoperare a un prezzo di favore gli abbondanti stracci nazionali,[1] costretti a rimanere pressochè tutti in paese da un dazio d'esportazione, ma che si serve anche, in larga misura, di altre materie prime, specie la pasta di legno, così la poca che si fabbrica in paese, come la molta che si importa dall'estero,[2] viene esercitata in quasi tutte le regioni d'Italia[3] ed è giunta a superare da qualche anno il fabbisogno nazionale.[4] Le cartiere principali sono quelle di Serravalle Sesia in provincia di Novara (Cartiera italiana), di Conca Fallata e Vaprio d'Adda in provincia di Milano (Binda), di Arsiero e Lugo in provincia di Vicenza, la cartiera del Maglio a Praduro e Sasso in provincia di Bologna, e le Cartiere Meridionali dell'Isola del Liri in provincia di Caserta. In quest'ultima città il grande stabilimento del Fibreno attende alla fabbricazione della carta da tappezzeria. A Fabriano, che è la culla della carta di lino, si fabbrica anche ora la nostra migliore carta a mano.

L'industria della *cartoleria* si esercita soprattutto a Milano.[5]

Le varie industrie POLIGRAFICHE hanno il loro centro principale a Milano, la quale può dirsi inoltre la prima città del mondo nella stampa della *musica*. Sorge a Bari la maggiore fabbrica italiana di *carte da giuoco*. A Roma, Firenze e Venezia fiorisce l'industria delle *fotografie* artistiche.

Notevole è l'industria nazionale degli STRUMENTI MUSICALI, specie dei pianoforti e degli organi (Torino, Milano), la quale è divenuta, almeno per questi ultimi, sufficiente alla richiesta nazionale; poi dei violini, per i quali non godiamo più la incontrastata prevalenza dell'epoca in cui visse Stradivario; poi dei mandolini e va dicendo. Nell'Italia meridionale si esercita da tempo antichissimo la fabbricazione di *corde musicali* con budella animali.

I prodotti della grande INDUSTRIA CHIMICA si riducono in Italia agli acidi e ai sali minerali, ai concimi artificiali, ai colori. Milano ne è il centro principale.

Da qualche anno si è introdotta ed ora va progredendo la fabbricazione del *solfato di rame* quantunque non dia ancora che $^1/_7$ di quanto è richiesto dalla viticoltura nazionale per combattere la peronospora.[6] Il resto è importato, specialmente dall'Inghilterra.

La *soda* non si produce quasi affatto da noi, ma sono imminenti

[1] Centro principale del commercio degli stracci è Livorno, dove vi sono addette da 700 a 800 persone. (*Statistica industriale.*)

[2] Nel 1897 per 4,300,000 fr. (Austria-Ungheria, Germania).

[3] Cartiere principali a Germagnano (Torino), Fossano e Mondovì (Cuneo), Crusinallo, Romagnano, Trobuso, Pella (Novara), Alzano Maggiore (Bergamo), Varese, Toscolano (Brescia), Carmignano di Brenta (Padova), Carbonara, Vittorio, Treviso, Mele (Genova, carta da sigarette), Piteglio e Pistoia (Firenze), Pescia e Villa Basilica (Lucca), Sarteano (Siena), Camerata Picena (Ancona), Pioraco (Macerata), Foligno (Perugia), Tramonti (Salerno).

[4] Nel 1897 esportazione di carta per 3 milioni di fr. in Argentina, Austria-Ungheria, Uruguay, Brasile, Turchia europea, ec.

[5] A Piacenza si fabbricano su larga scala le scatole e le bomboniere di cartone e di legno.

[6] Consumo nazionale 300,000 ql., produzione 50,000. (*Moniteur des intérêts matériels*, 20 aprile 1899.)

gli opportuni impianti grandiosi per estrarla dal sal marino. Invece si fabbrica la *potassa* in Toscana e in Romagna.

Vi è un progresso continuo nella produzione degli acidi minerali, specie dell'*acito solforico*,[1] la quale è annessa ordinariamente alle numerose fabbriche di superfosfati dell'Italia continentale.

Anzi questa dei *concimi chimici*, l'uso dei quali è andato rapidamente estendendosi nell'agricoltura dell'Italia superiore, è una delle industrie che si sono più trionfalmente sviluppate da noi, cosicchè ora soddisfa quasi completamente ai bisogni continuamente crescenti del consumo nazionale.[2] Le fabbriche principali sorgono a Torino, Milano, Lodi, vercelli, Venezia e in molti altri luoghi dell'Italia continentale. E si stanno ora costruendo altre 11 fabbriche nell'alta Italia, nell'Italia centrale e in Sicilia, d'onde si attende, calcolando anche gli ingrandimenti che si vanno eseguendo, nelle fabbriche esistenti, un aumento considerevole di produzione.[3] Qualche volta, insieme ai concimi chimici, si prepara anche la *colla*, della quale è centro principale Torino.

La fabbricazione nazionale dell'*amido* non teme più oramai la concorrenza delle marche estere, ma è ancora insufficiente ai bisogni del consumo.[4] Ne sono centri più importanti Milano e Torino.

Emergono invece, nell'industria ancora poco sviluppata dei *colori* e delle *vernici*, Milano (Colorificio italiano) e Palermo.

A Torino, Milano, Padova ed altri luoghi dell'alta Italia si fabbricano *inchiostro* e *ceralacca;* a Milano, Thiene, Cremona, *patina* ed altri grassi lucidi per calzature.

A Collestatte presso Terni e a St. Marcel in Val d'Aosta sono sorte di recente due fabbriche di *carburo di calce*.

Si producono in molte parti d'Italia (Milano, Torino, Genova, Sesto Fiorentino, Mira, Ponte Lagoscuro, Bari, Palermo, Termini Imerese, Serra di Falco, Caltanissetta), qualche volta insieme, qualche altra separatamente, i SAPONI e le CANDELE, i primi in gran parte ordinari, le seconde soprattutto di stearina. Negli uni e nelle altre l'Italia basta oramai a sè stessa non importando essa più che i prodotti più fini. Nella fabbricazione delle *candele di cera* conserva il suo secolare primato la città di Venezia.

---

[1] Le maggiori fabbriche di acidi minerali sorgono a Milano.

[2] Nel 1897 produzione 1,700,000 ql., esportazione 410,000, importazione 360,000 (Belgio, Francia). Nel 1898 produzione 2,300,000 ql. da 30 fabbriche. (*Sole*, 20 ottobre 1899.)

[3] Fabbriche progettate o in esecuzione:

nell'alta Italia	7 con una produzione prevista di	ql.	380,000
nell'Italia cent.	3 » » »	»	350,000
nella Sicilia	1 » » »	»	100,000
		ql.	830,000
Aumento di produzione nelle esistenti.....		»	170,000
	Totale	ql.	1,000,000

(*Sole*, 20 ottobre 1899.)

[4] Nel 1897 importazione 21,800 ql. per oltre 1 milione di fr., di cui 13,400 di amido fino (Germania, Austria-Ungheria, Olanda, Inghilterra).

Si eseguisce dovunque la *concia* e in molti luoghi la lavorazione successiva delle PELLI.[1] Noi facciamo a tale scopo una forte importazione di pelli gregge, specie di bovini, dall'Argentina.[2]

Nonostante quella singolare e cospicua esportazione nostra di pelli gregge di agnello e di capretto a cui abbiamo già accennato discorrendo dei prodotti animali, è fiorentissima da noi l'industria dei *guanti*, cosicchè possiamo farne esportazione.[3] Napoli ne è il centro principale,[4] così come Torino lo è nell'industria della *valigeria*.

Diffusissima dovunque è la fabbricazione delle *calzature*, di cui sono centri più importanti Milano, Napoli, Parma, Oneglia, Vigevano (calzature per donna). A Montegranaro in provincia di Ascoli si preparano in quantità quelle pantofole e quelle scarpe che i merciai ambulanti del Piceno vanno poi a vendere in tutta Italia.

Milano e Mantova sono i centri principali della *pellicceria*.

Quantunque ancora imperfetta e insufficiente ai bisogni del consumo nazionale, nonostante l'iniziata esportazione di alcune fabbriche, l'industria dei PROFUMI merita di essere ricordata per alcuni suoi prodotti caratteristici, quali l'ireos della Toscana, l'acqua di Felsina di Bologna, le essenze di arancio e di bergamotto dell'Italia meridionale e della Sicilia. Milano è il centro principale della « profumeria da toilette ».

Milano è altresì il maggior centro nazionale della fabbricazione dei MEDICINALI. La « Fabbrica lombarda dei prodotti chimici » potrebbe produrre tanto chinino da far fronte da sola all'intero consumo europeo. Altre fabbriche milanesi (Erba, Cooperativa, Bertelli) hanno conquistato per alcuni prodotti farmaceutici una importanza più che italiana.

Mentre produciamo in discreta quantità, colle vinacce, il *cremor di tartaro*, nell'Italia meridionale (Canosa di Puglia, Sant'Antino di Napoli), viceversa mandiamo all'estero quasi tutto il nostro tartaro greggio, per importarne poi l'*acido tartarico* di cui abbiamo bisogno. Da qualche anno però è sorta a Bari (per opera della Società Appula) una fabbrica di questo prodotto[5] di cui va diffondendosi l'uso nell'arte enologica.

Molto sviluppata è l'industria dei FIAMMIFERI, la quale, specie per quanto riguarda i cerini, ha raggiunto, si può dire, la perfezione. Si producono però assai più ancora fiammiferi di legno.[6] Le fabbriche le quali, benchè diminuite assai di numero negli ultimi anni, sono ancora superiori alle 300, si sono riunite nel 1898 in un grande consorzio dal titolo « Fabbriche riunite di fiammiferi ». Le principali e più rinomate

[1] Però i maggiori centri di conceria sono Torino (importantissimo), Biella, Udine, Bologna, Genova, Sestri Ponente (molto fiorente), Ventimiglia, Santa Croce sull'Arno e San Miniato in provincia di Firenze, Narni in provincia di Perugia, Napoli, Resina, Santa Maria Capua Vetere, Solofrano (Avellino), Catania.

[2] Nel 1897 per 42,200,000 fr.

[3] Nel 1897 per 1 milione di fr.

[4] Vi sono impiegati oltre 7000 operai. (*Statistica industriale.*)

[5] Nel 1897 essa ne ha prodotto 10,000 ql. (Da alcuni dati che figuravano all'esposizione nazionale di Torino del 1898.)

[6] Nel 1895-96, 503 fabb. 43,700 milioni di fiamm. (di cui 32 di legno) esportaz. 8,600 milioni
» 1896-97, 429 » 47,700 » » (» 35 ») » 10,200 »
» 1897-98, 347 » 47,500 » » (» 34 ») » 10,300 »

sorgono a Venezia, Milano, Torino, Moncalieri.[1] La produzione, essendo superiore al consumo, alimenta una forte esportazione.[2]

Alla fabbricazione della POLVERE PIRICA e degli altri esplodenti congeneri, attendono soprattutto i grandi opifici e laboratorî pirotecnici governativi di Capua, Bologna e Fossano (Cuneo), poi una quantità di stabilimenti privati disseminati nelle varie regioni e fra i quali emergono i polverifici di Terdobbiate (Novara) e Tirano (Sondrio) appartenenti alla Società Italiana per la fabbricazione delle polveri piriche, e quelli di Pontremoli nella Garfagnana, Serra San Quirico (Ancona) e Scafati (Salerno).[3]

Ad Avigliana (Torino) sorge l'unica fabbrica italiana di *dinamite* (Nobel).[4]

Esistono disseminate nella penisola, ma specialmente nelle regioni meridionali, da 500 a 600 fabbriche piccole di *fuochi artificiali* per i quali l'Italia gode il primato in Europa.

Una grande importanza ha conseguito anche da noi la preparazione dei COMBUSTIBILI AGGLOMERATI, la quale si esercita, con polverina di carbone, specialmente nei porti principali di importazione del carbon fossile (Genova, Savona, Venezia) e poi anche altrove, come, per esempio, a Novi Ligure in provincia di Alessandria.

L'industria del GAS LUCE si esercita in tutte le città italiane per opera specialmente di imprese estere, le quali ne hanno ricavato e ne ricavano ancora larghi profitti.[5] Ha incominciato però a farle una forte concorrenza quella della *luce elettrica*, che si è ormai diffusa anche ai più piccoli paesi, dovunque, specie nell'Italia continentale, fu possibile di utilizzare a tale scopo le cascate d'acqua naturali.[6]

Se anche non comprese ordinariamente nelle industrie, hanno carattere eminentemente economico anche alcune altre manifestazioni dell'operosità italiana.

Intendo parlare delle varie ARTI MUSICALI, poichè è noto che l'Italia fornisce mezzo mondo di cantanti, suonatori, direttori d'orchestra e compositori di musica.

Intendo parlare altresì delle pitture, delle scolture e degli altri OGGETTI D'ARTE, di cui noi facciamo grande produzione e considerevole esportazione.[7] Le città che esportano più pitture sono Napoli, Roma, Firenze, Venezia.[8]

---

[1] Le altre minori sorgono a Forlì, Verona, Empoli, Palermo, Caltanissetta, Sassari, Castrogiovanni.

[2] L'esportazione nel 1897 è stata di 3 milioni di fr., di cui 2,600,000 di cerini (Australia, Tunisia, America centrale). (*Bollettino di legislaz. e statist. dogan.*, ottobre-dicembre '98.)

[3] Nel 1897-98: 83 polverifici privati produssero 91,000 ql. di polvere, di cui 8600 da mina. (*Bollettino* ec.)

[4] Il grande dinamitificio Nobel sorge a 25 km. da Torino, fra Avigliana e Sant'Ambrogio, fabbrica anche balistite e lanite, ha un grandioso impianto per la fabbricazione dell'acido nitrico e impiega 500 operai (nel 1900).

[5] Nel 1897-98: 250 officine; produzione 115 milioni di m^3 di gas.

[6] Nel 1897-98: 2300 officine; produzione 80,650,000 etto-watt-ora di energia elettrica. (*Bollettino* ec.)

[7] Nel 1897 per 8 milioni di fr. (Stati Uniti, Inghilterra, Germania, Francia).

[8] *Economista di Firenze*, 12 novembre 1899. (Dal *Bollettino dell'Istruzione.*)

Intendo parlare infine di quell' INDUSTRIA DEL FORESTIERO la quale rende attualmente all' Italia nostra circa 500 milioni di fr. all' anno,[1] ma che potrebbe fruttargli di più quando sapessimo meglio far valere le inesauribili attrattive del « bel paese[2] », come avviene per la Svizzera.

Comunicazioni e Trasporti.

Hanno fatto considerevoli progressi, specialmente in quest' ultimo quarto di secolo e nell' intento di congiungere il settentrione col mezzogiorno d' Italia e questa coi paesi limitrofi e lontani.

Considerata anzi dal punto di vista delle sue comunicazioni esteriori, l' Italia appare come un grande molo gettato in mezzo al Mediterraneo dal cuore dell' Europa e perciò destinata a diventare, per la sua stessa posizione, la via naturale di collegamento fra questo e quella.

Il taglio dell' istmo di Suez l' ha messa sulla strada più diretta e più breve fra l' Europa di nord-ovest e l' India.

Poste, telegrafi, telefoni. — La POSTA è bene organizzata. Oltre ai numerosissimi uffici sparsi in tutte le sue regioni, l' Italia ne ha uno proprio a Tripoli di Barberia, l' unico che essa abbia conservato dei vari uffici postali che aveva un tempo disseminati per l' estero.[3] Ne vennero infine istituiti diversi nella colonia Eritrea.

Oltre alle compagnie nazionali di navigazione, quali la Navigazione generale italiana, la Puglia, la Siciliana e la Napoletana, vengono sovvenzionate dal governo per il servizio postale anche due società estere, la Peninsulare inglese e la Nederland olandese e ad altre due è concesso il diritto di portare il guidone postale, la Ligure Romana (per la linea Genova-America centrale-Brasile) e la Hamburg Amerikan (per la linea Mediterraneo-Plata).[4]

I TELEGRAFI di terra, diffusi per ogni dove in Italia, sono completati da cordoni sottomarini che ne congiungono la parte continentale alle isole che le fanno corona e ai principali paesi esteri bagnati dal Mediterraneo. Uno di questi cordoni appartiene al governo francese (fra Livorno e la Corsica); parecchi altri alla società inglese « Eastern Telegraph Co. » La ditta nazionale Pirelli ha posato molti cavi nelle acque territoriali dell' Italia e le due linee, parimenti italiane, di Massaua-Assab e Assab-Perim nel Mar Rosso.

Disseminati lungo il litorale marittimo sono numerosi uffici *semaforici*, i quali dipendono dal ministero della marina, ma fanno anche servizio di segnalazione ed altro per i privati.

Il TELEFONO è rimasto finora interamente all' industria privata. Le

---

[1] BODIO in *Giornale degli economisti*, luglio 1899, pag. 54.

[2] A questo scopo venne istituito a Roma, nel dicembre 1899, un Comitato nazionale per l' incremento del movimento dei forestieri.

[3] Di recente ne fu istituito un secondo alla Canea (Creta).

[4] Nel 1898 le sovvenzioni per il servizio postale ammontarono a 8,986,000 fr., di cui 8,000,000 per la Navigazione Generale, 500,000 per la Peninsulare, 236,000 per la Puglia, 120,000 per la Siciliana, 70,000 per la Nederland, 60,000 per la Napoletana.

reti principali appartengono alla Società dell'alta Italia ed alla Società Generale.

Però il governo, il quale vagheggia da qualche tempo l'avocazione a sè del servizio telefonico, ha decretato per ora l'impianto e l'esercizio per conto proprio di parecchie linee interurbane e internazionali.

Strade ordinarie. — Ne sono meglio forniti il Veneto, la Lombardia, il Piemonte, la Toscana e le Marche; lo sono meno la Calabrie e la Sardegna, dove, in molti luoghi, non si può andare che a piedi o a cavallo.[1]

Le nostre catene montuose sono valicate da numerose strade carreggiabili, residui, in piccola parte, della meravigliosa viabilità consolare romana, ma, pel resto, opere ancora più ammirabili dell'epoca moderna, specialmente della prima metà del secolo attuale. Le più rinomate sono le strade alpine di Tenda, dell'Argentiera, del Monginevra, del Moncenisio, del Piccolo San Bernardo, del Gran San Bernardo (da ultimarsi nel 1900), del Sempione, dello Spluga, dello Stelvio (la più alta strada carreggiabile delle Alpi), del Tonale, di Monte Croce e della Pontebba, e quelle apenniniche dei Giovi, dei Giardini, della Porretta, di Radicofani e di Arpaia.

Le TRANVIE, numerose e importantissime nell'Italia continentale, specialmente nella Lombardia, diminuiscono di numero e d'importanza di mano in mano che si discende verso l'Italia meridionale e insulare. Da 8 km. di sviluppo quale esse avevano nel 1878 le tranvie a trazione meccanica sono giunte ad averne 3000 nel 1898[2] e 3180 nel 1900.[3]

Ferrovie. — Incominciata nel 1839-40 colle due linee Napoli-Portici e Milano-Monza, la costruzione delle ferrovie procedette a sbalzi in Italia. Raggiunse la sua massima intensità dal 1870 al 1890; ma poi dovette rallentarsi per le angustiate condizioni finanziarie del paese. Ora le strade ferrate hanno uno sviluppo complessivo (al 1° gennaio 1898) di 15,610 km.

Dal 1885 esse vengono esercitate tutte quante da compagnie private, di cui tre sono le principali: la società delle Ferrovie meridionali esercente la rete Adriatica, la società della rete Mediterranea e la società delle Ferrovie Sicule.[4] In base alle *convenzioni* stipulate con queste compagnie dallo Stato, gli utili netti dell'esercizio vengono trattenuti, in ragione del 62 ½ %, dalle società esercenti, il 10 % è attribuito al fondo di riserva e il 27 ½ % viene dato allo Stato.

---

[1] Al 31 dicembre 1897 si avevano in Italia 99,800 km. di strade ordinarie, di cui 6870 nazionali, 39,000 provinciali, 54,000 comunali. Altre 30,500 erano da costruire (di cui 25,000 comunali e 5500 provinciali).

[2] MONZILLI, *Il bilancio d'una generazione.* (*Italia Coloniale*, aprile 1900.)

[3] Al 1° gennaio 1900, 3179 km., di cui 1978 sopra strade provinciali, 721 sopra strade comunali, 135 su strade nazionali e il resto sopra strada propria.

Di esse, 1052 km. sono in Lombardia, 904 in Piemonte, 446 nell'Emilia, 242 nel Veneto, 156 in Toscana, 101 in Sicilia, 65 in Puglia, 61 in Campania, 56 nel Lazio, 38 in Liguria, 11 in Sardegna e 4 nell'Umbria. (*Bollettino finanze*, 2 giugno 1900.)

[4] La prima, con un capitale (interamente versato) di 210 milioni di fr., esercita 5770 km.; la seconda, con un capitale di 180 milioni, ne esercita 5740; la terza, con un capitale di 20 milioni, ne esercita 1100

La rete *Adriatica* comprende tutte le ferrovie che prospettano il mare Adriatico sul versante orientale dell'Apennino e nella parte orientale del bacino veneto-padano, ma spinge però due tentacoli sul mare Mediterraneo, a Livorno e a Napoli.[1]

La rete *Mediterranea* percorre tutti i paesi che prospettano il Mediterraneo e l'Ionio e la parte occidentale della valle del Po, ma spinge un suo tentacolo sull'Adriatico a Brindisi.

Alla prima spettano in proprio le comunicazioni ferroviarie coll'Austria, cioè la linea Venezia-Cervignano-Trieste, il valico della Pontebba e la linea d'accesso a quello del Brennero; alla seconda la ferrovia litoranea della Cornice e il valico del Cenisio verso la Francia. Apparterrà ad essa parimenti il valico del Sempione che si sta ora costruendo coi sussidî del governo svizzero e dei cantoni e delle province interessate al di là e al di qua di quell'Alpe.[2]

Infine, delle due linee italiane d'accesso alla ferrovia svizzera del Gottardo, che fu costruita col concorso dell'Italia, della Germania e della Svizzera, l'una, la Novara-Pino, spetta esclusivamente alla Mediterranea, mentre l'altra, la Milano-Chiasso, viene esercitata in comune dalle due reti.

Alla rete *Sicula* appartengono tutte le strade ferrate di quell'isola, meno la Palermo-Trapani, che è detta ferrovia *Sicula-occidentale.*

Le ferrovie del continente sono messe in comunicazione con quelle della Sicilia per mezzo di un servizio di « ferryboats », per il trasporto degli interi treni di viaggiatori e di merci dall'una all'altra parte dello stretto, servizio forse più appariscente che utile, certo di spesa sproporzionata ai vantaggi.

Nella Sardegna esistono due reti, una principale esercitata dalla *Compagnia reale,* e una complementare detta delle *Ferrovie secondarie.*

Notevole, nel continente, è la Società delle ferrovie *Nord-Milano,* la quarta delle imprese ferroviarie del regno, la quale esercita una piccola rete intorno alla capitale lombarda.[3]

Notiamo infine le ferrovie della *Società Veneta,* le quali sono aggruppate appunto, per la più parte, nel Veneto.

Comunicazioni d'acqua interne. — Hanno poca importanza in Italia e si concentrano, si può dire, nella sua parte continentale e precisamente nei fiumi, nei laghi e nei canali navigabili che costituiscono il sistema veneto-padano. Ivi, al fiume *Po,* che è navigabile e navigato dalla confluenza del Ticino (presso Pavia), per oltre 260 km., fino a Cavanella di Po nel Polesine, e a taluna delle sue foci, si connettono: a destra, per l'ultimo e breve tratto del loro corso, il *Tanaro,*

[1] Per favorire lo sviluppo dei suoi traffici essa tiene da qualche anno a Venezia una propria Agenzia commerciale.

[2] Apparterrà ad essa parimenti la ferrovia del Colle di Tenda, fra Cuneo e Nizza, se, come pare, se ne farà la costruzione dopo che il governo francese ne ha tolto finalmente, nel settembre 1899, l'ostinato divieto.

[3] Capitale 20 milioni di fr. interamente versati; km. 227.

la *Secchia* e il *Panaro;* a sinistra anzitutto il *Ticino* e l'*Adda,* che a mezzo dei navigli di *Pavia, Grande* e della *Martesana,* che hanno per centro comune Milano, fanno comunicare il Po coi due laghi Maggiore e di Como, poi l'*Oglio* ed il *Mincio,* che sono navigabili soltanto nel loro corso inferiore. Ma indi, il bacino del Po, per mezzo dei canali di *Cavanella,* di *Loreo,* e di *Valle,* della *conca di Brondolo* e del canale *Lombardo,* è posto in comunicazione navigabile successivamente col *Tartaro* (detto anche *Canal bianco* o *Po di Levante*), coll'*Adige,* col *Gorzone,* col *Bacchiglione* e i canali che ne derivano, con la *Brenta* e i dipendenti canali, e infine colla *laguna di Venezia,* la quale serve come da intermediaria tra la valle del Po e le regioni venete orientali, fra la navigazione interna e la navigazione marittima. La laguna di Venezia, che è tutta quanta percorsa da canali, alcuni dei quali navigabili e navigati dalle maggiori navi marittime, comunica agevolmente anche coi corsi inferiori e navigabili del *Sile,* del *Piave,* della *Livenza* (col suo affluente Meduna-Noncello) e del *Lemene,* i quali ultimi due sboccano nella laguna di Caorle, che è l'estremo limite orientale a cui arrivi ora la navigazione diretta interna a Venezia. Al di là sono ancora navigabili e navigati nel loro corso inferiore gli altri fiumi veneti sino al confine austriaco, in laguna di Marano. Navigabile e navigato nel suo corso inferiore è anche il *Tevere* sino a Roma.

Vanno infine ricordati i grandi laghi prealpini (*Garda, Iseo, Como, Varese, Lugano, Maggiore*), i quali sono tutti forniti di propria navigazione a remo, a vela e a vapore.

Navigazione interna. — Dominano in essa l'alaggio, il remo e la vela, il vapore non essendosi ancora regolarmente applicato che nei canali lagunari, in alcuni canali e fiumi confinali, nei laghi prealpini e sul Tevere.

La principale impresa di navigazione interna a vapore è la *Società Veneta lagunare* residente a Venezia.

Non si è ancora potuto attuare il progetto da lungo tempo vagheggiato di ristabilire quel servizio regolare di navigazione a vapore fra Venezia, per il Po, fino a Milano e al Lago Maggiore, che venne esercitato dal Lloyd austriaco dal 1852 al 1859. Però nel 1899 venne istituito, a titolo di esperimento, da una coraggiosa ditta di Padova, un piccolo servizio di rimorchio a vapore.

Navigazione marittima. — Favorita dalla posizione geografica, dal grande sviluppo delle coste, dal numero considerevole dei porti e da una cospicua marina mercantile nazionale, la navigazione marittima ha raggiunto in Italia una grande importanza, giacchè oscilla annualmente dai 50 ai 60 milioni di tonn. di stazza,[1] e fa un trasporto di oltre 15 milioni di tonn. di merci e di quasi 2 milioni di viaggiatori.[2]

---

[1] Nel 1895, 55,700,000 tonn.; nel 1896, 53,473,000 (*Almanacco Gotha,* 1899); nel 1897, 57,100,000; nel 1898, 59,500,000; nel 1899, 60,500,000. (*Ministero delle finanze,* Roma, Elzeviriana - Movimento della navigazione nel 1897, nel 1898 e nel 1899.)

[2] Nel 1898, 15,100,000 tonn. di merci e 1,844,000 viaggiatori; nel 1899, 16,700,000 tonn. di merci e 1,046,000 viaggiatori. (Id.)

I $^{15}/_{16}$ del movimento complessivo sono fatti con navi a vapore e $^{1}/_{16}$ soltanto con navi a vela; i $^{2}/_{3}$ lo sono con navi italiane, gli altri $^{1}/_{3}$ con navi estere,[1] specie inglesi, austro-ungariche e tedesche.[2]

Essendo le coste sviluppatissime e molte città cospicue situate sul mare, avviene che una buona parte della navigazione e del commercio relativo (quasi $^{1}/_{3}$) sia assorbita dal *cabotaggio*, quantunque esso vada sempre più restringendosi per la concorrenza delle ferrovie. E in esso tiene naturalmente il primo posto, anzi un posto pressochè esclusivo, la bandiera italiana.[3]

Il movimento complessivo della navigazione, il quale è fatto per $^{1}/_{5}$ dalle linee puramente di cabotaggio, lo è per $^{2}/_{5}$ dalla navigazione libera (internazionale, di scalo e di cabotaggio) e per altri $^{2}/_{5}$ dalle così dette linee internazionali di navigazione.[4]

La navigazione pura di cabotaggio viene esercitata esclusivamente da navi italiane a vela e a vapore (Navigazione generale, Puglia, Società Napoletana e Società Siciliana).

La *navigazione libera*[5] lo è per oltre $^{1}/_{3}$ da navi italiane appartenenti alle varie imprese di navigazione a vela e a vapore, e per l'altra metà da navi estere, soprattutto inglesi (oltre $^{1}/_{3}$ dell'intera navigazione libera),[6] poi austro-ungariche, tedesche, greche e norvegesi.

Una parte alquanto maggiore spetta invece alla bandiera nazionale nel movimento delle *linee internazionali di navigazione*.[7] Sono i vapori della Navigazione generale italiana, della Veloce, della Puglia, della piccola impresa Forlì-Berlenghi che rappresentano, insieme a molti velieri, la bandiera italiana; mentre nelle bandiere estere primeggiano i vapori delle compagnie inglesi, austro-ungariche, tedesche, francesi, olandesi, belghe e spagnuole.[8]

Che se poi dal movimento della navigazione si passa a quello delle

---

[1] Nel 1899, 54,600,000 tonn. di navi a vapore e 5,900,000 di navi a vela; 38,300,000 tonn. di navi italiane e 22,200,000 di navi estere. (Movim. navigaz. 1898-1899.)

[2] Inglesi 10,600,000, austro-ungariche 4,300,000, tedesche 3,200,000, francesi 850,000, greche 750,000, olandesi 720,000, spagnuole 360,000, belghe 325,000. (Id.)

[3] Colle ultime statistiche, del resto assai più razionali delle precedenti, pubblicate dal ministero, non si fa più nella navigazione marittima la distinzione assoluta della navigazione di cabotaggio da quella di lungo corso, bensì si distingue il movimento delle linee internazionali da quelle di cabotaggio e dal movimento della navigazione libera internazionale, di scalo e di cabotaggio. Quella distinzione si fa invece nel movimento delle merci.

[4] Nel 1899, Navigazione pura di cabotaggio..... 11,600,000 tonn. di stazza
» » libera..... 17,300,000 » »
» » delle linee internazionali 25,600,000 » »

[5] Nel 1899, con bandiera italiana 6,100,000 tonn., con bandiera estera 11,200,000 (inglese 7,100,000, austro-ungarica 1,000,000, tedesca 770,000, greca 600,000, norvegese 500,000).

[6] Principali compagnie inglesi esercitanti la navigazione libera nei porti italiani: British India, Cunard, Atlantic and Eastern, General, Leyland, Orient, Peninsular, Prince, Wilson.

[7] Nel 1899, bandiera italiana, 13,040,000 tonn; bandiera estera, 10,100,000.

[8] Principali imprese *austro-ungariche:* Lloyd austriaco, Adria, Ragusa; *tedesche:* Nordeutscher Lloyd, Hamburg Amerikan, Deutsche Ost Afrika Linie, Sloman, De Freitas; *francesi:* Transatlantique, Fabre, Fraissinet, Transports maritimes; *olandesi:* Koninkljike Nederland, Nederland; *belghe:* Cockerill; *spagnuole:* Compagnia Valenciana. Le *inglesi* sono presso a poco le stesse della navigazione libera.

merci trasportate da essa, si trova che, nel commercio marittimo, complessivo,[1] la bandiera estera ha un'importanza di poco superiore a quella della bandiera italiana, e che fra le navi estere il primo posto è tenuto, senza confronto, dalle inglesi, le quali assorbono i due terzi in peso delle merci trasportate con bandiera estera.[2] Seguono poscia, una dopo l'altra, per importanza decrescente, le bandiere austro-ungarica, tedesca, greca, norvegese, spagnuola, francese, olandese.[3]

Parlando infine del movimento dei *viaggiatori*, troviamo che esso è fatto per $^5/_6$ dalla navigazione pura di cabotaggio e per il resto dalle linee internazionali, e spetta per oltre $^6/_7$ alla bandiera italiana,[4] la quale deve però questa sua superiorità, più che altro, al trasporto che essa fa su larga scala degli emigranti in America,[5] trasporto che colle leggi che si stanno ora preparando le verrà forse affidato in modo esclusivo.

I principali *porti* mercantili rispetto al movimento delle merci sbarcate e imbarcate sono, anzitutto, quello di Genova, che rappresenta da solo quasi $^1/_3$ del commercio marittimo italiano, poi quelli di Venezia, Savona, Livorno, Napoli, Palermo, Messina, Catania, Cagliari, Ancona.[6] Che se invece si considerasse soltanto l'arrivo e la partenza delle navi, i varî porti si succederebbero nell'ordine seguente: anzitutto Genova, che assorbe da sola quasi $^1/_4$ della navigazione marittima italiana, poi Napoli, Messina, Livorno, Palermo, Venezia, Catania, Brindisi, Bari, Ancona, Savona.[7]

Per la pulitura e la riparazione delle navi mercantili abbiamo *bacini di carenaggio* a Genova, Livorno e Messina. Ne esistono altri anche alla Spezia, a Napoli e a Venezia, nei rispettivi arsenali marittimi, ma sono troppo spesso occupati da navi da guerra perchè quelle da commercio vi possano fare serio affidamento.

Marina mercantile. — Dopo di aver sofferto una crisi gravissima dipendente dal trionfo incontrastato del vapore sulla vela e del ferro sul legno, la nostra marina mercantile, la quale era un tempo quasi tutta a vela ed in legno, cominciò a rialzarsi dopo il 1885 coll'aumento dell'emigrazione e dei traffici, coll'aiuto dei premi di costruzione e di navigazione, e colle sovvenzioni accordate dal governo, per quanto troppo scarsamente, ai vapori postali.

Naturalmente, non si deve guardare soltanto al numero e al ton-

---

[1] Ascese nel 1899 a 16,650,000 tonn. di merci, di cui 8,420,000 trasportate con bandiera estera e 8,230,000 con bandiera italiana. (Movimento della navigazione nel 1899.)

[2] Nel 1899, merci trasportate con navi inglesi 5,300,000 tonn. (Id.)

[3] Nel 1899, merci trasportate con navi austro-ungariche 780,000 tonn., tedesche 580,000, norvegesi 380,000, greche 330,000, spagnuole 200,000, francesi 150,000, olandesi 150,000. (Id.)

[4] Nel 1898, trasporto viaggiatori: dalla navigazione pura di cabotaggio 1,025,000, di cui 790,000 con bandiera italiana; dalle linee internazionali 819,000, di cui 618,000 con bandiera italiana. (Id.)

[5] Nel 1897, sopra 205,500 emigranti, 117,100 furono trasportati da navi italiane e 88,400 da navi estere. (Id.)

[6] Nel 1899: 1° Genova 5,133,000 tonn., 2° Venezia 1,455,700, 3° Savona 945,300, 4° Livorno 935,300, 5° Napoli 908,000, 6° Palermo 652,300, 7° Messina 613,200, 8° Catania 486,400, 9° Cagliari 328,200, 10° Ancona 319,700. (Id.)

[7] Nel 1899: 1° Genova 9,400,000 tonn., 2° Napoli 6,120,000, 3° Livorno 3,500,000, 4° Messina 3,600,000, 5° Palermo 3,280,000, 6° Venezia 2,700,000, 7° Catania 2,700,000, 8° Brindisi 2,600,000, 9° Bari 1,900,000, 10° Ancona 1,300,000. (Id.)

nellaggio ufficiale del naviglio mercantile. A questa stregua non il nostro soltanto, ma quello altresì di quasi tutti gli altri paesi apparirebbe diminuito. Bensì, calcolando nei vapori una potenzialità almeno triplice di quella dei velieri, troviamo che la marina mercantile italiana, in luogo di una diminuzione, come si è abituati di affermare troppo recisamente in troppi modi e da troppo tempo, presenta un leggero bensì ma continuo progresso.[1]

Attualmente la marina italiana, se è nominalmente di 785,000 tonn., ne ha potenzialmente 1,500,000, causa l'aumento continuo verificatosi nei piroscafi, colmante ad esuberanza il vuoto lasciato dai velieri che non vengono quasi più sostituiti. Certamente che la sostituzione dovrebbe essere più rapida e più intensa, in un paese come il nostro, che è situato tutto quanto nel Mediterraneo, donde la marina a vela è stata ormai quasi completamente espulsa dal vapore.

Tanto è vero che i nostri velieri, i quali costituiscono ancora i $^2/_3$ del tonnellaggio nominale, devono andare in gran parte nell'Atlantico e nel Pacifico a mendicare quel misero nolo che permetta loro di campare stentatamente la vita.

Nè è meno vero che di fronte a questa esuberanza malaugurata di velieri abbiamo ancora una deficienza notevole di piroscafi, e lo provano le linee di navigazione sovvenzionate pel servizio postale, le quali si dovettero affidare a compagnie estere (Peninsulare, Nederland).

A favore della marina mercantile, oltre ai premi di costruzione, di cui abbiamo già parlato, esistono premi di navigazione, anch'essi istituiti nel 1885 e rinnovati per un altro decennio nel 1896.[2]

La principale impresa di navigazione a vapore è la *Navigazione generale italiana*[3] risultata dalla fusione delle società Florio e Rubattino e residente a Genova e a Palermo, la quale esercita una quantità di linee regolari con tutti i paesi bagnati dal Mediterraneo e si spinge, fuori di questo, da una parte, per il canale di Suez, a Massaua, Aden, India, Singapur e Hon-Kong, e dall'altra, per lo stretto di Gibilterra, agli Stati Uniti e all'America del Sud.

Seguono la *Veloce* di Genova,[4] che attende di preferenza al tra-

			totale tonn.
[1] Nel 1870, navi a vela con	tonn.	980,000	1,076,000
» » navi a vapore con tonn. 32,000 pari a (32,000×3)	»	96,000	
» 1877, navi a vela	»	1,010,000	1,184,000
» » piroscafi (58,000×3)	»	174,000	
» 1887, navi a vela	»	801,000	1,233,000
» » piroscafi (144,000×3)	»	432,000	
» 1897, navi a vela	»	526,800	1,306,200
» » piroscafi (259,800×3)	»	779,400	

[2] Il premio è di L. 0,80 per ogni tonnellata di stazza netta e per ogni mille miglia di percorso alle navi nazionali a vela e a vapore le quali compiano viaggi di lungo corso o che, partendo da un porto del Mediterraneo, oltrepassino il mare di Suez o lo stretto di Gibilterra. Questo premio viene accordato integralmente soltanto nel primo triennio di vita delle navi, poi decresce, per ogni triennio successivo, di 10 centesimi se si tratta di piroscafi, e di 15 se di velieri. Per la navigazione limitata il premio è eguale ai $^2/_3$ di quelli indicati.

[3] Capitale 100 milioni di fr., di cui emessi e versati 55. Ha sedi minori anche a Napoli e a Venezia.

[4] Capitale emesso e versato 18 milioni di fr.

sporto degli emigranti nell'America del Sud, ma esercita anche la navigazione coll'America centrale; e la *Puglia* di Bari,[1] la quale fa soprattutto il servizio dell'Adriatico.

Notiamo ancora la *Ligure-Brasiliana*,[2] la *Ligure-Romana* e l'*Italia*, tutte di Genova, la *Forlì-Berlenghi* di Ravenna, la *Società napoletana* di Napoli e la *Siciliana* di Palermo. Queste ultime due sono sovvenzionate dal governo per alcuni servizi postali.

Commercio.

Per quanto non si possiedano dati positivi sul commercio INTERNO, si può affermare senza esitazione che esso, di già molto importante per la grande diversità dei prodotti naturali e di attività industriale fra le varie regioni, ma soprattutto fra il settentrione e il mezzogiorno e fra il continente e le isole, è molto aumentato in seguito allo sviluppo delle comunicazioni interne ferroviarie e marittime, delle risorse agricole e minerarie, dell'attività industriale e del benessere delle popolazioni.

In quanto al commercio ESTERIORE, anche a guardare soltanto le cifre dei valori, le quali, atteso il generale deprezzamento delle merci, avutosi in questo trentennio e più di vita nazionale, danno un'idea inferiore alla realtà, ha presentato nei primi dieci anni un continuo consolante aumento, laddove nell'ultimo decennio è rimasto pressochè stazionario intorno a una quantità variante da 2200 a 2600 milioni di fr. (compresi i metalli preziosi),[3] quantità molto piccola se la si confronta con quella degli altri paesi europei compresa la Spagna. Per cui noi abbiamo il magro conforto di essere superiori in attività commerciale, relativamente alla popolazione, unicamente ai paesi della Penisola Balcanica.

Gli è che noi non abbiamo saputo ancora spingere e organizzare vigorosamente il nostro commercio d'ESPORTAZIONE.[4] Studiando meglio di quanto non abbiamo fatto finora i prodotti che ci è dato di ottenere in quantità superiore ai bisogni del consumo nazionale, dovremmo cercare i paesi dove questi prodotti possono essere meglio accetti e tenere sempre rivolti gli occhi da quella parte allo scopo di approfittare di tutte le circostanze favorevoli per facilitare ivi lo sbocco di quelli, e tutto far convergere a una tale meta, anche l'orientamento politico, il quale, assai più che intendimenti politico-territoriali, ha assunto ora più che mai intendimenti economici.[5]

---

[1] Capitale emesso e versato 4 milioni di fr.

[2] Capitale emesso e versato 2,500,000 fr.

[3] Nel 1870, 1771 milioni; nell'80, 2475; nel '90, 2401; nel '95, 2324; nel '96, 2305; nel '97, 2396 (*Almanacco di Gotha*, 1899); nel '98, 2617; nel '99, 2938 (telegramma Stefani, 23 febbraio 1900).

[4] Durante il quinquennio 1894-98 l'esportazione salì: nel 1894 a 1027 milioni di fr., nel '95 a 1038, nel '96 a 1052, nel '97 a 1092, nel '98 a 1204, di cui 192 diretti alla Germania, 185 alla Svizzera, 146 alla Francia, 144 all'Austria-Ungheria, 117 all'Inghilterra, 109 agli Stati Uniti col Canadà, 88 all'Argentina, 34 alla Penisola Balcanica.

[5] Perciò, come abbiam commesso un errore a romperla nel 1888 colla Francia che è atta ad assorbire per sua natura tanta parte della nostra sopraproduzione, faremmo ora uno sproposito se non cercassimo in tutti i modi di aprire a questa l'importante mercato russo.

Così dovremmo saper meglio approfittare della presenza di nostri numerosi connazionali in tante parti del mondo per allargare ivi il consumo di quei prodotti nazionali a cui essi sono già abituati. Dovremmo inoltre modificare e perfezionare continuamente la nostra produzione secondo le esigenze mutabili del mercato, dare molto maggior cura all' imballaggio di quanta non le si è data finora, adottare la più meticolosa precisione e la più scrupolosa lealtà nei rapporti coi paesi lontani, e, smettendo la vieta e medioevale pretesa dei pronti contanti, aprire fiduciosamente le braccia al credito a seconda delle abitudini commerciali dei singoli paesi.

Allo scopo di mandare ovunque agenti operosi e intelligenti per far conoscere i prodotti nostri ove siano ignoti o mal noti e mantenere poscia la clientela faticosamente acquistata, si sono cominciati a costituire anche in Italia, a somiglianza dell' estero, alcuni consorzi industriali, come quelli di Milano e di Torino,[1] i quali hanno dato, finora, eccellenti risultati.

Inoltre è sorta nel dicembre '99 a Milano una potente « Società commissionaria d' esportazione » di cui il nostro paese aveva estremo bisogno.

In quella lotta ad oltranza che è diventato il commercio d' esportazione, i prodotti italiani devono combattere aspramente per farsi strada e ancora più rudemente per conservare le posizioni conquistate. Chi s' addormenta sugli allori di un primo successo arrischia di svegliarsi alla vigilia della bancarotta.[2]

I principali articoli nostri di esportazione sono la seta greggia, il vino, l' olio d' oliva, la canapa, gli agrumi, le uova, i tessuti di seta, il bestiame, i lavori in corallo, i frutti (specie gli agrumi e le mandorle), lo zolfo, il tartaro greggio, i marmi, il burro, il formaggio, il pollame, il riso.[3]

Gli articoli principali di IMPORTAZIONE sono: i cereali (quali il frumento che viene specialmente dalla Russia, il granone che si ritira dalla Rumania e il riso dall' estremo oriente asiatico); il cotone (India e Stati Uniti); il carbon fossile (Inghilterra — primi centri d' importazione Genova e Savona); le pelli (India, Levante); il ferro (Germania); le macchine (Germania, Svizzera); i tessuti di lana (Francia, Inghilterra, Germania); il legname (Austria-Ungheria); i pesci (Nor-

[1] Il *Consorzio industriale di Milano per il commercio coll' estremo oriente*, fondato nel 1894 dal capitano Camperio, contava, nel 1899, 135 ditte e aveva già creato agenzie a Tunisi, Tripoli, Alessandria d'Egitto, Massaua, Zanzibar, Bombay, Singapur, Bankok, Rangun, Hong-Kong, Yokohama, Sidney.

L'*Unione industriale torinese*, che comprendeva lo stesso anno 53 ditte, aveva proprie agenzie a Hong-Kong, Shanghai, Yokohama, Sydney, Melbourne, Messico, Buenos Aires.

[2] Occorrono perciò coraggio, ardimento e perseveranza e, imitando il buon esempio dei paesi che ci hanno preceduto, approfittare dei vantaggi che a noi sono consentiti dal privilegio del nostro suolo e del nostro sole e dalla mitezza di costo della mano d'opera.

[3] Nel 1896, seta fr. 289 milioni, vino 54.9, olio d'oliva 51.5, oggetti in legno e in paglia 47, canapa 37.4, agrumi 33.1, tessuti di seta 33.1, uova 29, lavori in corallo 27.6, zolfo 27.3, tessuti di cotone 25.4, pelli 21.1, bestiame 21, mandorle 20.7, marmi e alabastro 14.6, tartaro 14, colori 13.9, formaggio 12.4, pollame 12.1, riso 10.8, burro 10.6, zinco 9.5. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

vegia); il caffè (Brasile); la lana (Plata); i prodotti chimici (Germania); il tabacco (Stati Uniti); i tessuti di cotone (Inghilterra, Germania, Svizzera); id. di lana (Germania, Francia, Inghilterra); id. di seta (Francia, Germania, Svizzera); lo zucchero greggio (Russia, Austria-Ungheria, Germania); i gioielli e le pietre preziose (Francia); le sementi (Francia); la seta greggia (Cina, Giappone); le gomme e resine (Stati Uniti); il petrolio (Caucaso e Stati Uniti).[1]

Pel commercio di quest'ultimo sono sorti i grandi cisternoni di Venezia, Napoli, Livorno, Genova e Savona, appartenenti per lo più alla Società Italo-Americana.

Il commercio di TRANSITO, il quale, attesa la posizione geografica dell'Italia, dovrebbe aver raggiunto assai maggiore importanza di quella che ha,[2] si esercita specialmente per i porti di Genova e di Venezia, attraverso i valichi alpini, coi paesi situati al di là delle Alpi e fra essi e i paesi bagnati dal Mediterraneo orientale, dall'Oceano Indiano e dai mari della Cina, del Giappone e dell'Australia.

Esso ha per oggetto principalmente i cereali,[3] il cotone greggio, la seta, i coloniali, il tabacco, l'olio di cotone, il petrolio, l'olio d'oliva, il vino, il latte condensato, il pesce ammarinato, i filati, i tessuti di cotone, i tessuti ricamati, i tessuti di seta, la lana, le pelli, le calzature, il burro salato e i formaggi.[4]

I PAESI con cui l'Italia ha le sue maggiori relazioni commerciali sono l'Inghilterra, la Francia, la Germania e l'Austria-Ungheria, le quali assorbono da sole oltre la metà del commercio complessivo italiano. Seguono la Svizzera, gli Stati Uniti col Canadà, la Russia, i paesi della Penisola Balcanica, l'India inglese e la Repubblica Argentina.

ISTITUZIONI FAVOREVOLI AL COMMERCIO sono: le camere di commer-

[1] Nel 1896, cereali 137 milioni, cotone 112.9, seta greggia 91.5, carbon fossile 85.7, pelli 48.5, ferro 44.4, macchine 36.8, bestiame 35, legname 34.5, prodotti chimici 34.2, lana 31.9, tessuti di lana 29.7, pesci 29.3, caffè 27.7, colori 27.5, tabacco 22.5, tessuti di seta 21.8, zucchero 20.8, sementi 17.6, gioielli e pietre preziose 17.2, tessuti di cotone 16.6, petrolio 11.9, filati di lino 11. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

[2] Nel 1870, 89,300,000 fr.; nell'80, 116,900,000; nel '90, 60,800,000; nel '95, 80 milioni. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

[3] *Cereali*, cioè frumento e avena dalla Russia per la Germania e la Svizzera; segala e orzo dalla Rumania, dalla Turchia e dalla Russia per la Svizzera; riso dall'Indo-Cina per l'Austria-Ungheria, l'Argentina e la Svizzera. *Cotone* greggio dell'Egitto e dell'India per la Svizzera e la Germania. *Seta* greggia dalla Cina per la Svizzera. *Cascami* dalla Cina per la Germania. *Coloniali*, specie caffè, dal Brasile per la Turchia europea, la Rumania, la Grecia e la Svizzera. *Tabacco* dagli Stati Uniti e dalle Indie orientali olandesi per la Svizzera e la Germania. *Olio di cotone* dagli Stati Uniti per il Cile, l'Argentina, l'Uruguay e l'America centrale. *Petrolio* dalla Russia per la Svizzera. *Olio d'oliva* dalla Tunisia e la Grecia per l'Argentina, l'Uruguay, il Portogallo e l'Inghilterra. *Vini* dalla Spagna e la Grecia per la Svizzera. *Latte condensato* dalla Svizzera per l'India, l'Australia, il Brasile e la Cina. *Pesce marinato* dalla Spagna e il Portogallo per la Francia, l'Argentina, l'Egitto e il Brasile. *Filati e tessuti di cotone* dalla Svizzera per l'India e altri paesi dell'Asia. *Tessuti ricamati* dalla Svizzera per gli Stati Uniti. *Tessuti di seta* dalla Svizzera per l'India, l'Australia e l'Argentina. *Lana* dall'Argentina per la Germania. *Pelli* dall'Argentina per la Francia e l'Austria-Ungheria. *Calzature* dalla Svizzera per l'India e l'Argentina. *Burro* salato dalla Svizzera per l'India. *Formaggio* dalla Svizzera per l'Argentina e la Turchia europea.

[4] Nel 1898, Inghilterra 339 milioni di fr., Francia 288, Germania 305, Austria-Ungheria 262, Svizzera 215, Stati Uniti e Canadà 204, Paesi della Penisola Balcanica 100, India inglese 92, Argentina 85. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

ciò, comprese quelle stabilite a Massaua, Parigi, Londra, Costantinopoli, Smirne, Alessandria d'Egitto, Tunisi, Montevideo, Buenos Aires, Rosario, New York, San Francisco; le agenzie commerciali, e le stazioni enotecniche istituite per opera del governo in alcune città d'Europa e d'America; le scuole di commercio, specie le tre superiori di Venezia, Genova e Bari; i musei commerciali e merciologici di Milano e di Torino; l'ufficio di informazioni commerciali istituito presso il ministero del commercio dal 1895.

Il sistema DOGANALE nostro, il quale comprende, oltre a forti dazî di carattere protettivo, che colpiscono l'importazione dei prodotti esteri specialmente manifatturati, anche alcuni pochi dazî sull'esportazione, è appoggiato alla tariffa generale del 1887, e alla tariffa convenzionale annessa ai trattati del 6 dicembre 1891 coll'Austria-Ungheria e la Germania e del 19 aprile 1892 colla Svizzera, non meno che al decreto 4 agosto 1892 che ridusse il dazio sul vino.

Trattati di commercio, i quali comprendono riduzioni reciproche speciali di dazî, noi li abbiamo anzitutto colla Germania, coll'Austria-Ungheria, colla Svizzera che formano il capo saldo del nostro organamento doganale, poi colla Francia (recentemente stipulato) e infine colla Bulgaria, colla Cina e colla Corea.

PESI e MISURE sono quelle del sistema metrico decimale con a base il metro, il litro e il kilogramma.

Teoricamente abbiamo anche noi nella MONETA un sistema bimetallico. Viceversa, in pratica, siamo da molti anni sotto il regime del corso forzoso della carta moneta, così dei biglietti di Stato come dei biglietti delle Banche di emissione (la Banca d'Italia, e i Banchi di Napoli e di Sicilia). L'aggio della valuta oscilla da qualche anno intorno al 7 %. Nel 1899 vennero rimessi in circolazione gli spezzati d'argento che erano stati ritirati dal governo per impedirne il passaggio, ad opera della speculazione, negli altri paesi della lega latina. Al meccanismo della CIRCOLAZIONE si connettono *le stanze di compensazione,* che vennero istituite nelle città principali, a somiglianza di quelle antichissime di Livorno, e di cui la più importante è la stanza di Milano. Funzionano quasi tutte a mezzo della Banca d'Italia.

Fra i numerosissimi istituti di RISPARMIO emerge la Cassa delle province lombarde residente a Milano, che è una delle più potenti istituzioni di questo genere che vanti l'Europa meridionale; e fra i molti istituti di CREDITO le tre banche di emissione che abbiamo già ricordato, la Banca commerciale di Milano e il Credito italiano di Genova.[1]

Ricordiamo infine le ASSICURAZIONI, che vengono esercitate a gara in Italia da società straniere e italiane. Fra queste ultime emergono la Fondiaria Vita e la Fondiaria Incendî di Firenze, e l'Italia di Genova. Sono società austriache, ma operanti su larga scala in Italia

[1] Banca d'Italia, capitale 27 milioni di fr., di cui $^4/_5$ versati (21,600,000). I banchi di Napoli e di Sicilia sono enti morali e non hanno che una « massa di rispetto ». Banca commerciale 20 milioni di fr. Credito italiano 14.

dove hanno impiegato altresì molta parte del loro capitale, le Assicurazioni generali e la Riunione Adriatica, entrambe residenti a Trieste e a Venezia.[1]

Immigrazione, Emigrazione e Colonie.

Il paese nostro, che per le sue grandi bellezze naturali ed artistiche è uno dei più visitati del mondo ed accoglie perciò continuamente una colonia molto numerosa ma altrettanto mutabile di *forestieri*, non è affatto paese di IMMIGRAZIONE propriamente detta, o non lo è che in piccola parte. Infatti, di *stranieri* stabiliti in Italia non se ne contano che 60,000, di cui 16,000 della vicina Austria-Ungheria, quasi tutti austriaci, 12,000 svizzeri, 11,000 francesi, 7000 inglesi, e poi, via via, tedeschi, russi, greci, spagnuoli, ec.[2]

L'EMIGRAZIONE *temporanea* non è altro che il ripetersi e l'espandersi all'estero di quel movimento periodico interno che spinge gli abitanti delle regioni più povere, generalmente montuose, a recarsi a lavorare, in certi periodi dell'anno o per certi anni di seguito, nelle Maremme Toscane, nelle Paludi Pontine, nella Campagna Romana, nelle grandi città, sulle ferrovie, nei porti, nelle saline, ec., allo scopo di integrare, coi risparmi accumulati in un tale lavoro, i deficienti prodotti del loro alpestre terreno natio che essi nè vogliono nè possono abbandonare del tutto. Gli è così, ad esempio, che gli abruzzesi discendono a lavorare d'estate nei poderi dell'Agro Romano e delle Paludi Pontine, che i lucchesi vanno nella Maremma Toscana, che gli alpigiani discendono nel piano veneto-lombardo, che i romagnoli si spingono fino a Roma, e va dicendo.

Allo stesso modo, gli abitanti delle province di confine, come Udine, Belluno, Cuneo, Novara, usano di andare temporaneamente all'estero, nei paesi contermini, cioè in Austria-Ungheria, in Francia, in Svizzera, in Germania, e alcuni anche giù giù nella Penisola Balcanica e in Egitto, e i lucchesi si recano in Corsica, oppure si spingono a vendere le loro figurine di gesso in tutti i paesi del mondo, e gli anconitani si rivolgono di preferenza all'Asia Minore, e quelli delle due Sicilie preferiscono la Tunisia, l'Algeria e gli altri paesi dell'Africa del nord.

E sono questi che costituiscono la emigrazione temporanea italiana, la quale oscilla annualmente intorno a 140,000 persone.[3] Le province che ne forniscono il maggior contingente sono quelle di Udine e Belluno.[4]

Altra cosa invece è l'emigrazione *permanente*, che, dalle antiche primavere etrusche, alle colonie militari romane e all'espansione medioevale delle repubbliche marinare, ebbe sempre una tradizione ininterrotta in Italia fino all'evo moderno.

---

[1] Fondiaria Vita 12 milioni e $^1/_2$, Fondiaria Incendi 8, Italia 8, Assicurazioni generali 14.

[2] *Almanacco di Gotha*, 1894.

[3] Nel 1896, 123,900; nel '97, 134,400; nel '98, 155,900.

[4] Da Resia (Udine) sono emigrati nel 1897 più della metà degli abitanti; da Cencenighe (Belluno) e Comelico (Belluno) circa $^1/_3$.

Ma durante questo si rallentò, e, mentre spagnuoli, portoghesi, francesi, anglo-sassoni calavano a torme sul nuovo mondo che un italiano aveva a loro additato, l'Italia si limitava ad espandere la esuberanza della sua popolazione nei bacini del Mediterraneo.

Poi cominciarono anche gli italiani a spingersi timidamente al di là dell'Atlantico, specie agli Stati Uniti ed al Messico, dove però essi andavano come sperduti nel mare magno degli elementi anglo-sassone e spagnuolo. Più tardi, e precisamente nella prima metà del secolo attuale, gli italiani cominciarono a rivolgersi all'America meridionale, specie ai paesi del Plata, coi quali la Liguria aveva iniziato attive relazioni commerciali. Questa trasudazione di sangue italiano si mantenne, fino al 1878, nei limiti di 20,000 persone circa ogni anno. Ma da quell'epoca, avendo la densità media di popolazione sorpassato il limite di saturazione, l'emigrazione andò rapidamente crescendo fino a giungere, come è avvenuto nel 1888, a quasi 200,000 persone, vera fiumana di uomini che erompe poderosa e continua dai porti italiani e va sempre come onda su onda meravigliosamente ingrossando.[1]

E il fenomeno, salvo alcune diminuzioni verificatesi negli anni successivi, si è mantenuto poi quasi sempre costante, se non proprio in quelle proporzioni massime, certo in misura di poco minore.

E poichè contemporaneamente esso andava invece diminuendo negli altri paesi, l'Italia ha conquistato quel primato nell'emigrazione che essa conserva tutt'ora.

Non è qui il caso di vedere se questa fortissima emigrazione sia un bene o un male per il nostro paese. Forse, di per sè, non è nè l'uno nè l'altro, ma diventa un bene od un male a seconda delle cagioni che la promuovono, dei modi col quale si compie e degli effetti che produce.

Le ragioni sono pressochè dovunque la miseria, l'irrequietezza, il desiderio di novità.

Il modo non è stato finora dei più felici, specie nei periodi epici dell'emigrazione quando gli emigranti erano lasciati completamente in balía di ingordi agenti che li lusingavano con fallaci promesse, mentre laggiù al Brasile, che offriva loro il viaggio gratuito, li aspettava una condizione miseranda. Poi intervenne il governo colla legge del 1888 che impose fra altro agli agenti d'emigrazione una forte cauzione. Ma occorrerebbe ben altro. Sopprimere addirittura quelle agenzie, istituire ricoveri per gli emigrati nei porti d'imbarco (Genova, Napoli e Palermo), impiantare altrettanti uffici di informazioni e di protezione nei più importanti paesi di destino, come si è fatto da anni, con ottimi risultati, nel porto di New York, e infine promuovervi la istituzione di società di patronato come quella che funziona già da molti anni a Buenos Aires per opera di quella benemerita colonia italiana; — ecco i concetti principali a cui si inspirerà, sembra, la nuova legge sull'emigrazione che si sta ora elaborando dal parlamento italiano.[2]

[1] Nel 1895, 187,900; nel '96, 197,600; nel '97, 165,400; nel '98, 126,800 (*Economista*, 14 ottobre 1899), di cui 58,600 agli Stati Uniti, 39,100 nell'Argentina, 33,300 in Brasile.

[2] Vedi la Relazione Pantano (Roma, Tipografia della Camera dei Deputati, 1899).

In quanto agli effetti non è dato ancora di giudicarne con precisione. In Italia questo esodo di lavoratori ha avuto per risultato di rincarare alquanto la mano d'opera, specialmente nelle campagne, ma fu ad un tempo la spinta più efficace alla trasformazione di alcune colture ed all'intensificazione di altre. All'estero crebbe se non fama dovunque certo influenza al nome italiano ed è divenuta un coefficiente, per quanto ancora troppo meschino, della espansione dei nostri traffici. Inoltre ne è venuto un aiuto non dispregevole all'economia nazionale per le somme che i connazionali, stabiliti all'estero, usano di spedire ai loro parenti in patria.[1]

Le due regioni che forniscono il maggior contingente all'emigrazione permanente sono il Napoletano (Salerno, Potenza, Cosenza) ed il Veneto (Treviso, Padova).

I paesi verso cui maggiormente si dirige sono il Brasile, l'Argentina e gli Stati Uniti.[2]

E sono appunto gli italiani stabiliti all'estero e i quali si calcola ammontino a 2,000,000[3] che formano quelle nostre COLONIE NATURALI che furono tenute finora in poco conto, laddove se, convenientemente coltivate, potrebbero, anzi dovrebbero costituire una sorgente sicura di prosperità economica, e un elemento cospicuo di autorità morale nel mondo.[4] Le colonie più numerose di italiani sono in America e precisamente nell'Argentina, nel Brasile, negli Stati Uniti e nell'Uruguay.

Una istituzione abbiamo noi a favore dei nostri connazionali stabiliti all'estero e che gli stranieri ci invidiano, e sono le numerose *scuole* ivi istituite e mantenute dallo Stato, dalle colonie locali (scuole coloniali) e dagli ordini religiosi (scuole confessionali); ma esse esplicano la loro azione, per quanto benefica, soltanto nel bacino del Mediterraneo, dalla Tunisia all'Egitto, dall'Albania alla Siria.[5]

Una istituzione invece che dobbiamo noi invidiare all'estero è la *Banca coloniale* che non siamo ancora stati capaci di istituire e che dovrebbe avere l'ufficio di raccogliere, per trasmetterli in patria, i risparmi degli emigranti e dei coloni italiani e mettere a disposizione della loro attività i risparmi nazionali.

---

[1] Si valuta a 40 milioni di fr. la quantità di rimesse che soltanto gli italiani stabiliti in America usano fare annualmente in Italia. (MONZILLI, *Rivista politica e letteraria*, 1° settembre 1899.)

[2] Nel 1896, Brasile 96,300, Argentina 44,700, Stati Uniti 59,400; nel '97, Argentina 75,000, Stati Uniti 68,000.

[3] Da un discorso del ministro Visconti Venosta pronunziato alla Camera dei Deputati il 12 luglio 1897.

[4] « L'America, ecco il vero obbiettivo coloniale pieno di speranze legittime che l'Italia non dovrebbe mai perdere di vista un solo istante. Mentre una parte dell'Europa, con tradizioni, vincoli, interessi ben diversi dai nostri, si affanna a cercare in altre regioni, con altri metodi, un punto di appoggio alla leva del proprio avvenire commerciale, perchè mai l'Italia dovrebbe trascurare quello che l'impulso spontaneo e intuitivo dei suoi figli lontani le è andato e le va continuamente preparando in quelle promettenti regioni, a base di lavoro, di scambi, di pacifico e fraterno sviluppo? » (PANTANO, *Relazione sull'emigrazione*, Roma 1899.)

[5] In complesso esistevano nel 1899: 66 scuole *regie* italiane all'estero di cui 9 secondarie e 11 giardini d'infanzia, con un totale di 11,000 iscritti; 64 scuole *coloniali* sussidiate, con un numero press'a poco eguale di allievi; e 31 scuole *confessionali* o religiose con oltre 6000 iscritti. (*Bollettino del ministero degli affari esteri*, aprile-maggio 1899.)

Oltre alle colonie naturali l'Italia ha voluto possedere COLONIE POLITICHE e sono: l'Eritrea col porto e centro principale di Massaua e col protettorato dell'Aussa, e la Somalia costituita del protettorato di Oppia, dei Benadir in affitto dallo Zanzibar e della valle inferiore a sinistra del fiume Giuba. La Somalia venne concessa in esercizio a una società milanese detta del Benadir. In quanto al commercio dell'Eritrea esso verrà assunto ed esercitato da una impresa « ad hoc » costituitasi parimenti a Milano nel 1899 col titolo di « Società italiana pel commercio delle colonie. »

Centri principali di produzione, di industria e di commercio.

Italia settentrionale. — Nella LIGURIA, una delle regioni più manifatturiere e commerciali, e inoltre la più marinaresca dell'Italia, emerge *Genova*, che è il primo porto mercantile del regno e uno dei primi del Mediterraneo.[1] Città manifatturiera essa stessa, serve ad un tempo di sbocco alle industrie che si esercitano nei suoi dintorni da Nervi a Sestri Ponente. Sono le grandiose raffinerie di zucchero di Sampierdarena e di Rivarolo esercitate dalla potente Società Ligure lombarda; sono le fabbriche numerose di paste alimentari, scatole di sardine sott'olio, canditi e farine; sono i grandiosi cotonifici di Voltri, Campomorone, Ceranesi, Pontedecimo e Rivarolo, il lanificio di Sampierdarena, i velluti di Zoagli, le lanerie e le seterie di Genova, e i merletti di Santa Margherita; sono i grandi stabilimenti metallurgici di Genova (Cravero), Sampierdarena (Ansaldo), Sestri Ponente (Odero), Voltri, Prà, Rivarolo, Varazze, alcuni dei quali si sono dati con grande successo da alcuni anni alle costruzioni navali in ferro e in acciaio; sono infine molte altre industrie quali quelle della filigrana (Genova), del sapone e delle candele (Genova e Sampierdarena).

Quattro linee ferroviarie mettono capo a Genova: le due delle due Riviere, quella di Ovada, e la grande linea di Novi, la più importante di tutte come quella che serve al traffico col Piemonte, colla Lombardia e col Gottardo ed è servita, per la traversata dell'Apennino, da due tronchi paralleli, l'antico valico dei Giovi e la galleria succursale di Ronchi. Questa linea, che deve servire a una gran parte del movimento ascendente e discendente del commercio portuario e nello stesso tempo all'approvvigionamento del materiale giacchè i grandi parchi di vagoni sono per lo più dall'altra parte dell'Apennino, è ormai così satura di movimento da richiedere urgentemente o il raddoppiamento dei binarî ovvero qualche altra succursale. Le tre linee provenienti dal Piemonte e dalla Cornice si riuniscono a Sampierdarena, dove esiste un gran parco di vagoni e di locomotive, e di lì si dirigono, in parte alla

[1] Relativamente alla popolazione non è che la sesta città con 210000 abitanti (al 31 dicembre 1897).

stazione centrale elevata di Porta Principe, dove conviene altresì la ferrovia della Riviera di levante, in parte alla estremità orientale e occidentale del porto Nuovo, e in parte, infine, alla Stazione Marittima, donde procedono, lungo la perimetria della Darsena e del porto Vecchio, sino alla così detta Stazione di Caricamento che è situata nelle vicinanze del Deposito franco.

Genova è la prima città d'Italia per la sua marina mercantile così a vela come a vapore. Ivi infatti hanno sede le principali nostre imprese marittime, quali la Navigazione generale italiana (in parte), la Veloce, la Ligure-Romana, la Ligure-Brasiliana, la Lavarello, l'Italia e la Raggio. Sono inscritte a quel compartimento tante navi a vela e a vapore per circa 400,000 tonn. di stazza, che è quanto dire oltre la metà dell'intero naviglio mercantile italiano.

Il porto, a cui Genova deve gran parte della sua fortuna e della sua gloria, è situato all'estremità settentrionale del golfo, detto appunto di Genova, ed è costituito di tre parti; il porto Vecchio, il porto Nuovo e il porto Nuovissimo. Il primo consta del molo Vecchio, del bacino del Mandraccio, degli scali del Deposito franco, della stazione di Caricamento, del ponte dei Salumi e della Darsena. Il porto Nuovo consta degli scali Parodi, Transatlantico, Doria e del Passo Nuovo. Infine si può chiamare porto Nuovissimo quello spazio d'acqua o avamporto che si stende dal molo Occidentale o Lucedio a ponente, sino al molo Vecchio e al molo Orientale a levante, che serve qualche volta all'ancoraggio dei bastimenti a vela e che si tratta di utilizzare costruendovi tutto all'intorno moli e banchine. La profondità media del porto è di circa 9 m. Le calate commercialmente utilizzabili (esclusi perciò i moli Ovest o Est, i quali non servono che all'ormeggio) hanno uno sviluppo lineare di 8000 m., ma ne occorrerebbero per lo meno, col movimento attuale del porto, altri 3000. Il cammino delle navi è segnato la notte specialmente dal potente faro di primo ordine che sorge sulla torre di Faro, al capo di San Benigno.

Il carico e lo scarico delle navi è fatto coll'aiuto di un potente macchinario idraulico (gru, arganelli) e coll'opera di numerosi facchini, un gruppo dei quali, in numero di circa 300, e designati col nome di « carovana », godono del privilegio esclusivo di lavorare entro il recinto del punto franco.

Al ricovero e alla conservazione delle merci servono, oltre ai numerosi magazzini privati sparsi per la città, il celebre Deposito franco (detto erroneamente ancora Porto franco), che è il primo d'Italia, i magazzini e le tettoie delle ferrovie e della camera di Commercio, distribuiti intorno alle calate, e i Magazzini generali recentemente costruiti sul molo Vecchio e il cui esercizio venne assunto da un sindacato inglese.

Il raddobbo delle navi si eseguisce tanto nei piccoli scali dell'avamporto a ridosso del molo Vecchio, quanto nel bacino d'alaggio del Mandraccio, nel bacino Galleggiante in legno, nel bacino in muratura della Darsena e, più ancora, nei due grandi bacini, parimenti in mu-

ratura, che vennero recentemente costruiti nell'avamporto, a ridosso del molo Orientale.

La navigazione marittima di questo porto, in aumento continuo, quasi vertiginoso, è già salita (nel 1899) a 9,400,000 tonn., che è quanto dire si è quasi triplicata in 20 anni (nel 1878 non era infatti che di 3,600,000). Essa è costituita per $^4/_5$ di navigazione internazionale, $^1/_5$ soltanto spettando al cabotaggio e allo scalo; e per $^{17}/_{18}$ di bastimenti a vapore. Dopo la bandiera italiana, che rappresenta i $^2/_5$ della navigazione totale e i $^7/_8$ di quella in particolare di cabotaggio, vengono, anzitutto la bandiera inglese, poi la tedesca, l'olandese, l'austriaca, la francese, la spagnuola, la greca, la norvegese, la belga.

Genova deve il prodigioso sviluppo del suo porto, che gareggia oramai con quello di Marsiglia ed è destinato inevitabilmente a superarlo, ai grandiosi lavori che vi furono eseguiti col munifico concorso del duca di Galliera, allo sviluppo delle reti ferroviarie che vi mettono capo, all'apertura del valico del Gottardo e della succursale dei Giovi, al rimaneggiamento delle tariffe ferroviarie, alla stipulazione dei trattati di commercio, alla istituzione di nuove linee di navigazione, specie coll'estremo Oriente e coll'America, al progresso considerevole delle industrie liguri, piemontesi e lombarde, e alla grande corrente migratoria che ha fatto diventare Genova, quale porto d'imbarco, uno dei primi del mondo.

Insieme alla navigazione ha ricevuto un grande impulso anche il commercio, il quale rappresenta ora (secondo i dati del 1899) un movimento complessivo di 5,133,000 tonn. di merci, di cui 4,373,000 in arrivo e sole 760,000 in partenza. È questa una causa di inferiorità per il massimo porto italiano, i noli per il medesimo essendo, a condizioni pari di distanza, assai più gravosi che non per altri porti, dove, la sproporzione fra le partenze e gli arrivi non essendo così grave, è più facile di trovare il così detto nolo di ritorno. La merce che viene maggiormente introdotta è il carbon fossile, proveniente dall'Inghilterra, il quale rappresenta da solo, in peso, la metà degli arrivi. Per il commercio del petrolio, altro articolo grandemente importato, vennero eretti verso la Lanterna, in un recinto separato, 4 cisternoni grandi e 3 piccoli, della capacità complessiva di 11,000 tonn. Si sta ora provvedendo alla costruzione di grandi « silos » per i cereali che costituiscono altro dei maggiori articoli del commercio genovese. Carbone, petrolio, grani, si dirigono principalmente alla Lombardia, al Piemonte ed alla Svizzera. Altri importanti articoli di commercio sono il ferro, il cotone greggio, lo zucchero, il caffè, i semi oleiferi, il vino, i filati e i tessuti, le pelli, la lana, i prodotti chimici.

Il movimento del porto di Genova avendo superato di gran lunga le più rosee previsioni e non trovandosi il governo nella possibilità di soddisfare ai bisogni urgenti, molteplici e mutevoli di un organismo così potente e ad un tempo così complesso e così mobile, si è deliberato di costituire, coi rappresentanti del governo, del municipio, della camera di commercio, della cassa di risparmio di Genova e della cassa

di risparmio delle province lombarde, riunite in consorzio, un ente autonomo che verrà detto il « Magistrato dei governatori del porto di Genova » e assumerà non solo l'amministrazione di quello, ma ben anche la esecuzione di tutte le opere che furono ritenute necessarie alla sua sistemazione e le quali importeranno una spesa di circa 50 milioni di fr.

Fra gli altri porti numerosissimi scaglionati lungo le due riviere della Liguria, i più importanti sono Savona nella riviera di Ponente e Spezia in quella di Levante.

Savona, divenuta per il suo grandioso stabilimento metallurgico, già di Tardy-Benech ed ora appartenente alla società degli Alti Forni e delle Acciaierie di Ternì, e per altre importanti manifatture, il primo centro industriale della Liguria, ne è diventata altresì il secondo centro per movimento mercantile. Il suo porto, costituito dal Porto propriamente detto, dalla Darsena vecchia, dalla Darsena nuova Vittorio Emanuele, e dall'Avamporto, ha un movimento annuo di quasi un milione di tonn. di merci. I $^4/_5$ del traffico sono costituiti dall'importazione del carbon fossile, che viene tratto dall'Inghilterra, con cui naturalmente Savona ha le sue maggiori relazioni. Vi sorge anche un deposito del petrolio con 4 cisternoni (3 piccoli e 1 grande) capaci complessivamente di 11,000 tonn.,[1] i quali alimentano un forte commercio di transito colla Svizzera.

Sulla stessa riviera di Ponente sono degni di nota: a ovest di Savona, i paesi ridenti di *Oneglia*, *Porto Maurizio* e *San Remo;* a est i centri intensamente manifatturieri di *Voltri*, *Sestri Ponente* e *Sampierdarena*.

Sulla riviera di Levante, dopo *Camogli*, che è il paese relativamente più marinaresco di tutta la Liguria, dopo *Santa Margherita*, celebre coi paesi contermini per i suoi merletti, dopo *Chiavari*, rinomata per le sue sedie, si apre largo, profondo, comodo, sicuro, il magnifico golfo della *Spezia*, la cui entrata venne ostruita nella sua parte centrale da una diga, la quale lascia soltanto due aperture all'estremità per il passaggio delle navi. In fondo al golfo sorge il porto militare dello stesso nome, che è il massimo del regno, ed ha un grande arsenale con un bacino di carenaggio, il quale è il maggiore dell'Italia. Spezia è però anche porto mercantile e vi sono sorti recentemente attivissimi cantieri privati di costruzioni navali.

Nel Piemonte la città principale è *Torino*, la quarta per popolazione del regno (con 352,000 ab. al 31 dicembre '97) e la quale deve la sua prosperità alle industrie attivissime (armi, candele, saponi, fiammiferi, cioccolata, cotone, mobili, ferro, ec.), che ne hanno fatto uno dei loro centri principali, e all'essere l'emporio naturale dei commerci di terra colla Francia.

Seguono, nella stessa regione, *Chieri* (cotonifici), *Cuneo* (seta), *Alessandria* (centro ferroviario), *Biella* (lanerie e maglie), *Novara* (centro commerciale).

Nella Lombardia, la regione più ricca d'Italia, emerge anzitutto *Milano*, la quale, se non è che la terza città del regno per popola-

[1] Ebbero nel 1897 un movimento di 57,000 tonn. Appartengono alla società Walter.

zione (470,000 ab. al 31 dicembre '97), ne è per altro la prima per attività industriale, ferroviaria e commerciale, onde meritò di essere chiamata la « capitale morale ». A Milano, detta anche per ischerzo « Paneropoli », si concentrano tutte le classiche industrie alimentari della Lombardia, specie quella del formaggio, e, inoltre, quelle dei vagoni, delle locomotive, della carta, dei mobili, della ceramica, della vetraria, dei concimi chimici, dell' oreficeria, delle carrozze, e, soprattutto, le industrie tessili e poligrafiche. Per la seta greggia essa è divenuta il primo mercato d' Europa e per la stampa della musica il primo centro del mondo. La ferrovia del Gottardo ne ha fatto il grande emporio commerciale della Svizzera e della Germania nei loro rapporti coll' Italia.

Seguono, in Lombardia, *Como*, centro principale dell' industria serica; *Bergamo*, centro commerciale ed emporio dell' industriosissima Valseriana; *Brescia* colle industrie del ferro e delle armi che si esercitano nella città e nelle valli che ne dipendono, e *Cremona* colle sue classiche industrie alimentari (salumi, torrone, mostarda), Sondrio, Mantova

Nel Veneto, la città più importante è *Venezia*, la quale è per popolazione l' ottava del regno con 156,000 ab. (al 31 dicembre '97). Fra le varie industrie che essa esercita e le quali hanno molto progredito dopochè dal 1874 cessò di essere porto franco, emergono: il grande Arsenale governativo con un grande bacino di costruzioni navali e due bacini di carenaggio, la manifattura dei tabacchi, un cotonificio, una fabbrica di fiammiferi, un grandioso molino a vapore, parecchi stabilimenti meccanici, il silurificio, una grande fabbrica di combustibili agglomerati, un' altra ancora più importante di concimi chimici, una di olî, una di maglierie, e le numerose officine dei mobili artistici, dei bronzi, del ferro battuto, dei merletti, le quali vennero ultimamente riunite in un grande consorzio in cui si è investito in parte anche il capitale inglese.

Benchè congiunta alla terraferma da una sola linea ferroviaria, si può dire però che sono quattro le ferrovie che irradiano virtualmente da Venezia: la Venezia-Bologna, che prosegue poi verso l'Italia centrale e meridionale; la Venezia-Milano, che è la più importante di tutte e alla quale si collegano i tre valichi alpini del Gottardo, del Cenisio e del Brennero; la Venezia-Udine, che prosegue per il valico della Pontebba, e la Venezia-Portogruaro, che continua lungo il litorale adriatico fino a Trieste.

Il servizio ferroviario si fonde e si integra col servizio marittimo nella così detta Stazione Marittima, la quale è situata alla periferia della città, all' estremità del canale della Giudecca, e forma, col bacino da essa intercluso, la parte più viva del porto di Venezia, del cui movimento complessivo essa assorbe oramai più della metà. La Stazione Marittima, alle cui banchine accostano i bastimenti della maggiore portata e che è fornita di grandi magazzini per il deposito e la conservazione delle merci, venne fornita, nel 1892, di un potente macchinario idraulico per il carico e lo scarico di quelle dalle navi ai vagoni e viceversa. In attesa dei grandi « silos » in muratura che si stanno ora

eseguendo all'estremità del molo orientale il quale verrà in tale occasione completato coll'aggiunta di nuove banchine (ottobre 1899), si sono costruiti provvisoriamente alcuni grandi magazzini in legno per i grani. All'estremità del molo occidentale, che chiude a sera il bacino della Stazione Marittima, è sorto un grande Deposito del petrolio, esercitato dalla Società Italo-americana, con sei cisternoni capaci di 17,000 tonn.

Presso la medesima Stazione Marittima e congiunti alla stessa dai binari della ferrovia sorgono i Magazzini generali e il Deposito franco.

Venezia manca, si può dire, di marina mercantile, nè ha saputo ancora dar vita, nonostante tutte le sollecitazioni e gli incoraggiamenti governativi, a una propria compagnia di navigazione a vapore. Se ne è costituita a stento una molto modesta nel 1899, la quale ha incominciato però a lavorare con un solo vapore.

In compenso il movimento del suo porto ha guadagnato moltissimo dopo il 1866. Si può dire anzi che d'allora si sia quasi quadruplicato. Nel 1867 infatti la sua navigazione non era che di 665,000 tonn.; nel 1899 la vediamo salita a 2,700,000 con un movimento di 1,455,000 tonn. di merci.

Toccano Venezia regolarmente molte linee di navigazione a vapore delle due società italiane Navigazione generale e Puglia, della società ungherese Adria, del Lloyd austriaco, e di parecchie società inglesi. La Peninsulare ha esercitato, fino al principio del 1900, un servizio sovvenzionato regolare fra Venezia e Port Said. Infine, dall'aprile 1899, Venezia fu messa, per mezzo di una regolare linea mensile del Lloyd austriaco, in comunicazione diretta coi porti dell'India, della Cina e del Giappone.

E, proporzionatamente, è andato aumentando anche il commercio, il quale però ha quasi perduto il suo carattere antico di speculazione e di deposito per assumere spiccatamente quello di transito. Inoltre, poichè la quantità delle merci che arrivano a Venezia è, come avviene per Genova, superiore di molto a quella delle merci che ne partono, essa ha acquistato ed acquista sempre più il carattere di un porto di approvvigionamento anzichè di un porto di sbocco. Nel trasporto effettivo delle merci per via di mare Venezia occupa il secondo posto nel regno.

Nella laguna di Venezia sono degne di nota: *Murano* per le sue industrie fiorenti delle conterie, dei vetri ordinarî ed artistici e della raffinazione dello zolfo, *Burano* e *Pellestrina* per i loro merletti, *Chioggia* grande centro di pesca e piccolo porto mercantile, punto di collegamento fra il porto di Venezia e la navigazione interna del Po.

Notevoli ancora nel Veneto sono: *Udine* centro commerciale e industriale, *Pordenone* (cotonifici e terraglie), *Maniago* (coltelli), *Conegliano* (vini), *Treviso* (carta e farine), *Padova*, massimo centro commerciale dell'interno, *Vicenza*, *Schio*,[1] *Thiene*, *Piovene* importanti per l'industria della lana, e infine *Verona* e *Rovigo*.

[1] Per la sua industria fiorente della lana dovrebbe essere chiamata la *Leeds* dell'Italia mentre ne è detta la *Manchester*.

Nell'Emilia emerge *Bologna*, l'ottava città del regno per popolazione (159,000 ab. al 31 dicembre 1897), e una di quelle che hanno maggiormente guadagnato dall'unificazione italiana e dallo sviluppo delle grandi reti ferroviarie di cui è divenuta uno dei centri principali. Le sue industrie più caratteristiche sono quelle dei salumi (mortadella), delle paste alimentari (tortellini), delle conserve (numerosi stabilimenti, tra cui uno grandioso per conto dell'esercito), delle profumerie, delle farine, delle macchine. Nel 1899 vi furono aperti, a comodo del commercio, i Magazzini generali.

Sono degne di nota anche *Piacenza*, *Parma*, *Reggio*, *Modena*, *Ferrara* colle sue bonifiche, *Ravenna* col piccolo *porto Corsini* e Forlì col porto di *Rimini*.

Italia centrale. — Sul Mediterraneo nella Toscana la città più importante è *Livorno*, che ne è il porto principale e quasi esclusivo. Dall'abolizione del porto franco, avvenuta nel 1868, vi si sono sviluppate le industrie, primissime quelle delle costruzioni navali in ferro col grande cantiere Orlando, del vetro, del rame, del corallo, della ceramica, dei saponi, delle paste, ec. Il porto, che può dirsi interamente dovuto all'opera dell'uomo, è costituito da una darsena antichissima detta Mandraccio (che era il porto del primo nucleo della città), dalla Darsena vecchia scavata in prosecuzione della precedente, dalla Darsena nuova su cui si trova il cantiere Orlando, dal porto Vecchio o Mediceo riparato da un molo di 250 m. e finalmente dal porto Nuovo difeso da una grande muraglia curvilinea lunga poco più di un chilometro. L'approccio del porto non è dei più sicuri a motivo degli scogli a fior d'acqua, ma le navi, una volta amarrate nell'interno, si possono dire sicurissime e le loro operazioni sono favorite da una stazione marittima, dal deposito franco, dai Magazzini generali, e da un modesto deposito per il petrolio (due cisternoni). Livorno non ha compagnie proprie di navigazione a vapore, ma è toccata da molte compagnie estere e nazionali. Riguardo alla navigazione marittima essa è il terzo porto del regno; ne è il quarto rispetto al movimento effettivo delle merci. A differenza di quanto avviene a Genova e a Venezia, il commercio di Livorno è costituito per quasi $^2/_3$ dalle esportazioni (marmi di Carrarra, olio d'oliva, vini, saponi, frutti, alabastro, laterizî, mobili, ec.). Antichissima istituzione sono a Livorno le Stanze di compensazione.

Sono notevoli, lungo o presso il litorale, a nord, *Viareggio*, piccolo porto della provincia di *Lucca*; *Pisa*, che ha cessato da secoli di essere porto di mare; l'isola d'Elba con *Portoferraio*, e infine gli stabilimenti metallurgici di *Piombino* e *Follonica*.

Fra le città dell'interno tiene il primo posto *Firenze*, settima città d'Italia per popolazione, con 210,000 abitanti (al 31 dicembre 1897) e una delle più cospicue per le sue industrie (specie quelle artistiche dei mobili, dei mosaici, della fotografia, dell'oreficeria, delle pietre dure, dell'alabastro, dei marmi, poi delle profumerie, dei liquori, del ferro), e per quelle dei suoi dintorni (arte della paglia e industria ceramica).

Altri luoghi toscani degni di nota sono: *Siena*, centro ferroviario; *San Giovan Valdarno* (ferriere) e il *Casentino* (lanificio) in provincia di Arezzo.

Nel Lazio la città principale è *Roma*, dal 1870 capitale d'Italia. Essa ha guadagnato moltissimo dall'annessione. La sua popolazione si è da quell'anno quasi triplicata, salendo da 180 a 490 mila (al 31 dicembre 1897). Eppure, se si tolgano la fiorente industria dei laterizî dovuta alla grande espansione edilizia, la macinazione in grande dei cereali provocata dall'aumento del consumo, la tipografia intensamente favorita dal nuovo ordine di cose, e le antiche industrie un po' più rifiorite dei bronzi, dell'oreficeria, dei lavori in cammeo, delle pietre false, delle fotografie, dei mobili, dei mosaici, e non si conti il movimento prodotto dalle varie ferrovie che vi mettono capo, essa si è conservata sempre più che altro un grande centro religioso e politico. Comunque, è ben lungi ancora dall'avere l'importanza economica che la sua popolazione potrebbe far naturalmente presumere. Per ragioni politiche ha soltanto importanza la sua Borsa.[1]

Serve da porto a Roma quello antichissimo di *Civitavecchia*, costituito dalla Darsena e dal Porto propriamente detto compreso fra due moli e difeso da una diga antimurale contro il mare foraneo. Divenuto insufficiente ai bisogni dell'aumentato movimento, si è deciso nel 1899 di procedere al suo allargamento colla esecuzione di nuovi scali e di nuove banchine e colla erezione di magazzini di deposito.

I trabaccoli del cabotaggio tirreno risalgono però la foce del Tevere da *Fiumicino* sino a ponte San Bartolomeo nel cuore di Roma.

Si è progettato di scavare ad *Ostia* un gran porto che verrebbe poi congiunto a Roma con una ferrovia (di 14 km.).

Nell'Umbria, più che *Perugia* che ne è il capoluogo, è notevole *Terni*, la quale deve alla vicina magnifica cascata delle Marmore formata dal Velino di essere divenuta uno dei maggiori centri industriali italiani (Alti Forni e Acciaierie, fabbrica d'armi, industria della juta).

Nelle Marche la città principale è *Ancona*, che è il porto migliore della regione e di tutte le coste italiane sull'Adriatico da Venezia a Bari. Formato naturalmente da un gomito del monte Comero, esso è costituito dall'antico arsenale, in cui si è progettato nel 1899 di erigere un bacino di carenaggio, poi dal vero porto racchiuso dal molo Nord e dal Sud che si protendono l'uno verso l'altro in linea spezzata e cinto all'intorno da banchine percorse in parte notevole dai binarî della ferrovia e orlate dal Deposito franco e dai Magazzini generali. Non ha propria marina mercantile, ma è toccato da molte navi nazionali della Navigazione generale e della Puglia, e da navi estere, specie inglesi ed austriache. L'industria principale e più caratteristica è la raffinazione dello zucchero.

Altre città delle Marche sono *Pesaro*, *Fano*, *Senigallia*, a nord di Ancona, fornite tutte di piccoli porti; a sud *Macerata* e *Ascoli* nell'interno.

Italia meridionale. — Nella regione che prospetta il MEDITERRANEO la città principale è *Napoli*, la quale è ad un tempo la prima del regno per popolazione (566,000 ab. al 31 dicembre 1897) e una delle prime per importanza economica. Fra le sue industrie, grandemente sviluppatesi nell'ultimo ventennio, primeggiano le fonderie e gli stabilimenti meccanici, fra cui la grande officina Hauwthorn-Guppy, il cantiere navale Pattison, l'Arsenale di marina, che si è progettato da lungo tempo di sopprimere, e le numerose fabbriche di paste alimentari, di guanti, di calzature, di lavori in corallo ed in lava, di ceramiche artistiche, di cotonate. Centro ferroviario e tranviario importantissimo, vi mettono capo, oltre alle ferrovie della rete Mediterranea, anche una linea dell'Adriatica.

Ma la gloria di Napoli è il suo magnifico porto, difeso dal lungo molo di San Vincenzo, e diviso in porto militare e porto mercantile, quest'ultimo racchiuso dal grande molo San Gennaro, sul quale venne costruito nel 1886 un colossale Deposito franco. Negli importanti lavori progettati d'ingrandimento del porto mercantile da eseguirsi in direzione di Portici venne compresa una grandiosa Stazione Marittima la quale fu già ultimata (nel 1898). Ivi pure dovrà costituirsi nel 1900 un grandioso bacino di carenaggio. Il porto di Napoli ha guadagnato moltissimo dopo che venne scelto a base delle nostre operazioni commerciali e militari nell'Africa e cominciò ad essere toccato regolarmente da parecchie grandi linee estere di navigazione a vapore. Cosicchè, nella navigazione marittima è diventato il secondo porto del regno. Siccome però non si è d'altrettanto aumentato il movimento effettivo delle merci, avviene che, rispetto a questo, Napoli non occupi che il quinto posto. I suoi rapporti commerciali più frequenti esso li ha, in Italia, coi porti di Genova, Livorno, Cagliari, Palermo, Messina, e all'estero con Londra, Liverpool, Buenos Aires, Montevideo e New York, senza contare Massaua, Porto Said e Aden, le cui relazioni con Napoli sono rese attivissime dalle linee regolari di navigazione a vapore istituite con essi.

Il commercio, il quale è molto attivo, ha ricevuto vantaggio dalla costruzione, nell'interno della città, di grandi magazzini generali, e dalla instituzione, presso la Banca d'Italia, di una Stanza di compensazione.

Del resto, tutto il golfo meraviglioso su cui sorge Napoli, è un succedersi non interrotto di porti e di città industriali. Così, a ovest, sorge *Pozzuoli* col grande stabilimento Armstrong, dove si fondono i cannoni d'acciaio per la marina da guerra; a sud si succedono *Torre del Greco*, centro principale dei pescatori di corallo, le grandi officine ferroviarie di *Pietrasanta* e *Granili*, e infine *Castellammare di Stabia* con un grande arsenale marittimo e un porto mercantile, di cui si è deliberato nel 1899 l'allargamento e che è molto frequentato a cagione della locale fiorente marina mercantile a vela e della vicina *Gragnano*, che è forse il primo centro d'Italia nella fabbricazione delle paste alimentari.

Altri centri degni di nota, nella regione meridionale Mediterranea, sono: a nord di Napoli il porto di *Gaeta*, la città di *Caserta*, e *Isola del Liri* col grandioso stabilimento del Fibreno; a sud il piccolo porto

di *Amalfi*, la città più industriale che marittima di *Salerno*, e le città di *Avellino*, *Cosenza*, *Catanzaro* e *Reggio*, quest'ultima notevole per le sue frequenti relazioni colla Sicilia (Messina).

Nella regione meridionale ADRIATICA, la città principale è *Bari*, che può dirsi rispecchi in sè quadruplicato il risveglio economico delle Puglie, di cui è il capoluogo e l'emporio principale. Al vecchio porto, che era situato a sud della città, venne aggiunto un porto nuovo più comodo e più sicuro, difeso da un lungo molo artificiale. Il movimento di entrambi va continuamente crescendo. Bari è la sede della società di navigazione Puglia, che è la terza d'Italia.

Brindisi, situata a sud di Bari e ad essa inferiore di gran lunga per operosità manifatturiera e mercantile, è invece molto più importante per il movimento del suo porto dopo che questo venne scelto a scalo della valigia delle Indie ed è quindi regolarmente toccato dai grandi vapori della Peninsulare e dai vapori delle altre società di navigazione in coincidenza con quelli. Gli è perciò che Brindisi gareggia con Venezia e Catania e qualche volta perfino le supera nel movimento complessivo delle navi, quantunque rimanga ad esse di gran lunga inferiore per movimento effettivo di merci. Il porto, molto angusto all'entrata, si allarga poi in due magnifici seni che si chiamano l'uno di ponente e l'altro di levante. In seguito ad un accordo stipulato colla società Peninsulare inglese vi si costruiranno fra poco nuove banchine dalla parte della stazione ferroviaria per rendere possibile il passaggio delle merci e delle persone direttamente dai piroscafi ai vagoni e viceversa.

A non parlare delle città interne degli Abruzzi (*Aquila*, *Teramo*, *Chieti*), del Molise (*Campobasso*), e del grande centro ferroviario e granario di *Foggia* col piccolo porto di *Manfredonia* nella Capitanata, diremo che tutta la Puglia propriamente detta è costellata lungo il mare da piccoli porti che sono ad un tempo centri attivi d'industria o di commercio, quali *Barletta*, *Trani*, *Bisceglie*, *Molfetta* a nord di Bari, e *Monopoli* al sud.

In fondo al golfo di Taranto, al cui ingresso sorge il porto meridionale di *Gallipoli*, è notevole *Taranto*, colla sua rada esterna o Mar Grande, difesa dall'aperto per mezzo delle isole di San Pietro e San Paolo, e colla sua rada interna o Mar Piccolo, celebre per l'allevamento delle ostriche e dei mitili e nella quale venne recentemente costruito un arsenale militare.

Una società inglese ha chiesto di costruire un grande porto franco all'estremità meridionale del calcagno d'Italia, presso *Santa Maria di Leuca*.

Sicilia. — Quest'isola, che ha attraversato recentemente un periodo tristissimo di crisi economica e sociale, sta ora riavendosi. La produzione degli agrumi e dei sommacchi rimessa sulla buona strada, l'agricoltura presa a cuore dalle classi dirigenti nell'intendimento anche di migliorare i patti agrarî e di introdurre la mezzadria che avrà grandi effetti di pacificazione sociale, e infine la industria degli zolfi

da tre anni in piena e grande ripresa, tutto ciò dinota che la Sicilia, il cui nome era divenuto sinonimo di miseria e di rivolta, si incammina a grandi passi per ridiventare una delle più fiorenti regioni italiane.

Palermo, capitale dell' isola e quinta città del regno per popolazione (288,000 ab.), ha molto guadagnato dallo sviluppo delle ferrovie siciliane che l' hanno fatta ridiventare, quella che del resto fu quasi sempre, il porto principale di sbocco e di alimentazione di una gran parte dell' isola. Fra le sue industrie primeggia lo stabilimento meccanico Oretea, uno dei primi del regno. Il porto, eccellente, comodo e sicuro, e difeso verso il mare da due moli, il settentrionale e il meridionale, è fornito di potenti gru per il carico e lo scarico delle merci, ed è costeggiato da banchine, da magazzini, dalla Stazione Marittima. Non vi sono nè punto franco nè magazzini generali. I porti con cui esso ha le maggiori relazioni commerciali sono quelli del Mediterraneo, dell' Europa settentrionale, dell' America del Nord (Boston, Filadelfia, New York) e dell'America del Sud (Buenos Aires). Inferiore a Messina per movimento di navi, le è superiore per movimento di merci.

La superiorità di *Messina* nella navigazione marittima deriva dalla sua posizione sul passaggio di moltissime linee di navigazione a vapore. La città è molto scarsa di industrie, ma possiede per altro un grande bacino di carenaggio. Il porto è formato da una lingua di terra ripiegata e racchiudente un vasto bacino acqueo perfettamente riparato da quasi tutti i venti. Possiede nell' interno (antico Lazzaretto) un grande deposito di carbone per la rifornitura delle navi che passano per lo stretto di Messina, che è il cammino più breve dal Mediterraneo di nord-ovest al canale di Suez e viceversa.

Facendo il giro dell' isola si incontrano successivamente: il porto di *Catania,* divenuto ultimamente assai più importante di quanto fosse in passato dopo che al porto Vecchio, angusto e poco profondo, si è aggiunto un porto Nuovo che un lungo molo difende dalle traversie marittime; i due porti naturali magnifici di *Augusta* e di *Siracusa,* il primo forse quattro volte più grande del secondo ed atti entrambi a contenere le maggiori flotte, eppure completamente deserti di movimento mercantile; *Porto Empedocle,* il cui vasto porto, racchiuso da due lunghi moli di recente costruzione, e diviso in due dal molo Vecchio (il porto Vecchio e il porto Nuovo), è il primo della Sicilia nella esportazione dello zolfo; e infine *Trapani* con un porto naturale ampio e sicuro, il quale attende soprattutto alla esportazione del sale delle vicine saline.

Sardegna. — In questa, che è una delle più povere e meno popolate e più infelici regioni italiane, emerge il porto vasto e sicuro di *Cagliari,* che si stende in fondo al golfo degli Angeli ed è formato dalla Darsena, che è il porto antico sopra cui sorge il grande magazzino del sale, il prodotto caratteristico delle vicine saline, e poi dalle così dette stazioni di approdo e di ancoraggio, dove le navi accostano ai ponti o moli della Dogana e della Sanità.

Sulla costa orientale dell'isola, in fondo al golfo degli Aranci, in provincia di Sassari, sorge *Terranuova Pausania*, il secondo porto della Sardegna, poichè serve alle più frequenti e più rapide comunicazioni di questa col continente italiano.

Ora però comincia ad essere sostituito in questo ufficio da *Capo Figari*, detto anche *Golfo Aranci*, piccolo ancoraggio sorgente all'estremità della penisola che difende a nord l'apertura del golfo di questo nome e a cui arriva la ferrovia dall'interno, e dove approdano i rapidi vapori postali che provengono giornalmente da Civitavecchia.

Porto Torres serve da sbocco marittimo alla città interna di *Sassari*.

SAN MARINO.

Piccola **repubblica** indipendente, situata fra le provincie di Pesaro e di Forlì, a 13 km. da Rimini. **Superficie** 59 kmq. **Abitanti** 9000 (nel 1897).

Questo microscopico paese montuoso non ha proprio alcuna importanza dal punto di vista economico.

Dalle cave del monte Titano si cavano pietre da taglio, le quali formano, col vino e col bestiame, i soli articoli di esportazione.

MALTA (Arcipelago di).

Possedimento inglese. **Superficie** 323 kmq. **Abitanti** 176,000 (nel 1896), di razza mista e di lingua italiana. Nel 1896 si è mossa a questa un'aspra guerra dal governo inglese nell'intento di sostituirle la propria.

Questo gruppo insulare non ha soltanto importanza militare per la sua posizione strategica nel mezzo del Mediterraneo e per le sue formidabili fortificazioni, ma ha ben anche una grande importanza commerciale per essere un luogo di fermata e di approvvigionamento di tutte le linee inglesi e di alcune anche non inglesi di navigazione a vapore che fanno il servizio del Mediterraneo, oppure che lo attraversano dallo stretto di Gibilterra al canale di Suez e viceversa.

Vi sono perciò immensi depositi di carbon fossile.

Inoltre la ditta Agius vi possiede uno dei principali depositi di petrolio del Mediterraneo.

La coltura principale dell'arcipelago sono le patate, le quali vengono spedite, come primizia, specialmente in Germania. Altro prodotto commerciale sono le pietre da taglio dette « di Malta ».

A *La Valetta*, il centro principale che oltre ad essere fortezza di primo ordine è anche porto franco mercantile, sorgono i maggiori bacini di carenaggio del Mediterraneo, forniti di un potente elevatore idraulico.

Sussidiata dal governo inglese, la società ungherese Adria esercita il servizio postale fra Malta e Siracusa.

REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA ED IRLANDA.

Comprende le due isole maggiori di Gran Bretagna (Inghilterra, Galles, Scozia) e d'Irlanda, gli arcipelaghi settentrionali delle Ebridi, delle Orcadi e delle Shetland, e l'arcipelago meridionale delle isole Normanne, ed ha una **superficie** complessiva di 314,600 kmq. È una **monarchia** costituzionale in cui il potere legislativo spetta alla Regina unitamente alla Camera Alta o dei Lordi (in massima parte vitalizia ed ereditaria) ed alla Camera Bassa o dei Comuni (completamente elettiva). Amministrativamente si divide in contee. La **popolazione** ascende a 40 milioni di abitanti (1898), ed è per lo più di razza anglo-sassone-normanna fusasi coll'elemento celtico aborigeno, del quale ultimo però sono discendenti più o meno puri gli abitanti del paese di Galles, della Cornovaglia, di Scozia e di parte dell'Irlanda, i quali parlano infatti dialetti diversi dalla lingua inglese. Vi sono due religioni di stato: l'anglicana in Inghilterra, che è la principale, e la presbiteriana che è ristretta alla Scozia; ma il paese di Galles e l'Irlanda settentrionale (Ulster) sono protestanti, mentre il resto dell'Irlanda è abitata da cattolici. In Inghilterra, nel Galles e nella Scozia, nonostante l'emigrazione, la popolazione continua ad aumentare per l'eccedenza notevole e costante delle nascite sulle morti: in Irlanda invece si ha il fenomeno opposto. Da 8,200,000, quanti erano gli Irlandesi prima della grande carestia del 1847-49, essi sono ridotti attualmente a 4,700,000, e ciò a cagione della grande mortalità e della eccessiva emigrazione, prodotte entrambe in origine dai mancati raccolti consecutivi delle patate che costituivano quasi l'unica base di sostentamento, e mantenute poscia, specie l'emigrazione, dal malcontento degli Irlandesi, quasi tutti fittabili e contadini, contro gli Inglesi, che sono i grandi proprietari del suolo o « landlords » dell'isola. Dovunque nel Regno Unito, ma specialmente nell'Inghilterra propria, la popolazione tende a inurbarsi, donde quel rigonfiarsi eccessivo delle città e quello spopolarsi lento ma continuo delle campagne che costituisce uno dei più caratteristici fenomeni demografici del secolo attuale. La **configurazione fisica** della Gran Bretagna è quella d'una gran pianura che si stende a sud-est, sostenuta e interrotta dalla catena Pennina, la quale procede verso nord fino ai monti Cheviot che separano l'Inghilterra dalla Scozia. In quest'ultima, ai « lowlands » o « bassi piani » del sud, succedono gli « highlands » o « altipiani » del nord, aggruppati intorno ai monti Grampiani, fra cui emerge il Ben Nevis (1331 m.), che è la vetta culminante dell'arcipelago. Nell'Irlanda c'è una grande pianura centrale intersecata da laghi e da torbiere e circondata, tutto all'intorno, da gruppi separati di monti. I **fiumi** più considerevoli dell'Inghilterra sono: la Tyne, la Tees, l'Humber (formato dall'unione

dell'Ouse col Trent), il Tamigi, che è il principale di tutti, la Severn e la Mersey; della Scozia: la Clyde, la Forth e la Tay, quest'ultimo il più ricco d'acqua del Regno Unito; dell'Irlanda: la Shannon. Dei numerosissimi **laghi** o « loch » della Scozia, il più bello e il più grande è il Lomond, che si versa nella Clyde; di quelli non meno numerosi ma meno belli dell'Irlanda, dove sono detti « lough », il lago di Neagh. Le **coste** figurano fra le più frastagliate d'Europa. L'Inghilterra propria si protende a sud-ovest colla penisola di Cornovaglia che termina al capo Land's end, di fronte alle **isole** Scilly, ed è costeggiata a sud dall'isola Wight. La Scozia, specialmente verso ovest, è tutta un succedersi di sporgenze diramate all'infinito e di rientranze profondissime e dirupate, le quali ultime sono dette « firth ». Anche l'Irlanda, che pure si presenta tozza e massiccia verso levante, ha un aspetto frastagliatissimo a ponente. Il **suolo** è più fertile che altrove nella grande pianura dell'Inghilterra propria, nella piccola pianura scozzese fra la Clyde e la Forth, e nelle terre situate nel bacino della Shannon in Irlanda. Il **clima** è temperato ed equanime in tutto il Regno Unito, a cagione della posizione insulare di questo e della benefica influenza della corrente del Golfo e dei venti dominanti di sud-ovest. Le piogge sono più copiose che altrove sulla costa occidentale dell'Inghilterra propria, dove il Cumberland, ad esempio, figura tra le regioni più piovose d'Europa. L'umidità prevalente produce nebbie frequenti, fittissime, fastidiose.

Il Regno Unito gode di una grande prosperità, a cagione della sua prossimità ai paesi più ricchi e più civili del continente europeo e di fronte ai paesi più civili e più ricchi dell'America; della sua configurazione insulare che ne ha reso più comodi e più pronti i contatti pacifici col mondo esteriore, più facile e meno onerosa, in quest'epoca di soverchie spese militari, la difesa territoriale; della grande umidità che provoca una vegetazione erbacea lussureggiante e permette un intenso allevamento animale; della gran copia di pesci che pullulano nei mari circostanti; delle grandissime ricchezze minerali che sono racchiuse nelle sue viscere; del sistema monetario di primissimo ordine e della potente e seria organizzazione bancaria; e finalmente e soprattutto a merito dei suoi abitanti, operosissimi sempre e confidenti in sè e nella grandezza del proprio paese, i quali hanno saputo conciliare le forti iniziative individuali collo spirito d'associazione, e il senso della vita pratica con un alto grado di coltura scientifica, tecnica e letteraria.

Prodotti vegetali. — Ad eccezione delle regioni più fertili e meno piovose dell'Inghilterra propria e della Scozia, il Regno Unito è poco atto, a cagione della sua eccessiva umidità, alla coltura dei CEREALI; per cui, quando un malinteso interesse nazionale volle mantenerla anche nelle regioni meno adatte, si dovette proteggerla contro la concorrenza estera a mezzo di forti dazî doganali organizzati sul sistema della scala mobile. Questa protezione che, avendo per risultato di tenere sempre alti i prezzi dei grani, favoriva i proprietarî e i conduttori del suolo a scapito degli operai e degli industriali, fu causa e argomento di una lunga lotta la quale venne definita « l'epopea economica del nostro secolo » e che terminò nel 1848 colla promulgazione del cosidetto « Kornbill » che sanzionò il principio della libera importazione dei grani. Il prezzo allora ne ribassò e se ne ridusse un po' alla volta la coltura ai terreni

che le erano più adatti. Avviene così che ora, pur con una produzione media molto elevata, la produzione assoluta basta appena al consumo di 6 mesi all'anno nelle annate buonissime e di 4 nelle buone.[1]

I due cereali maggiormente coltivati sono l'avena e l'orzo, quelli maggiormente importati, anzitutto il frumento che viene terzo in coltura e il granoturco che non si coltiva affatto. L'*avena*, la cui produzione oscilla annualmente intorno ai 60 milioni di hl., è fornita, per metà dall'Irlanda. La coltura dell'*orzo* (da 20 a 30 milioni di hl.) tiene un posto importante nell'isola maggiore dell'arcipelago, specie in Inghilterra, dove anzi ha occupato in parte i terreni grassi, ma umidi, lasciati liberi dal *frumento*. Questo, che si è ristretto, si può dire, alle contee orientali, fornisce un prodotto annuo che varia dai 20 ai 30 milioni di hl., il quale deve venire integrato da una importazione di altri 60 milioni all'incirca (Stati Uniti, Canadà, India, Russia),[2] senza contare quella che ha luogo, specie dagli Stati Uniti, sotto forma di farina. La *segala*, una volta predominante nelle terre alte dell'Inghilterra e della Scozia, ha ceduto a mano a mano il posto ad altre colture più ricche e meglio confacenti alla condizione più agiata della popolazione.

Le PATATE, introdotte verso la fine del secolo XVI, hanno trovato in Irlanda un terreno così adatto e un ambiente così propizio da costituirvi, fino alla prima metà del secolo attuale, il prodotto principale e quasi l'unica alimentazione degli abitanti. Questi vivevano nella più completa noncuranza del futuro, rassicurati com'erano dalla grande quantità del raccolto immancabile, il quale non esigeva da loro che una leggera fatica. Ma quando, negli anni 1847-51, il raccolto delle patate, colpito a morte dalla « fitoptora infestans », completamente fallì, sopravvenne in Irlanda una terribile carestia cui non valsero a lenire i soccorsi mandati da ogni parte del mondo e per la quale più di mezzo milione di uomini perì di inedia. A malattia vinta la coltura venne, benchè in minori proporzioni, ripresa; e anche ora l'Irlanda ottiene da sola più della metà delle patate che si producono nel Regno Unito, mantenendosi così, relativamente alla popolazione, il primo paese del mondo tanto nella produzione quanto nel consumo di quel tubero feculento.

Favorita dal tepido ed umido clima fiorisce dovunque la coltura dei LEGUMI e degli ORTAGGI. Intorno ai centri industriali rigurgitanti di popolazione, e, soprattutto, per una vasta estensione dei dintorni di Londra, è tutto un succedersi di ortaglie, le quali sono coltivate coi procedimenti più intensi. Attendono quasi esclusivamente all'orticoltura così le isole Scilly come, e più ancora, le isole del Canale. Allo scopo di avere prodotti primaticci, i quali si vendono più cari e sono quindi più rimuneratori, se ne va estendendo la coltura forzata nelle serre.

---

[1] Tutti i dati di cui non venga specificata la fonte s'intendono attinti al libro dello SCHERZER, *La vita economica dei popoli*, Torino, Unione tipografico-editrice, 1896. Per alcuni fenomeni non si citano i dati perchè questi furono già esposti nella parte generale del presente Manuale.

[2] Il frumento e gli altri cereali occupano il primo posto all'importazione per un valore (nel 1899) di 57 milioni di sterline, che è quanto dire di 1425 milioni di fr. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

In cantine umide ed oscure, appositamente costruite, si è cominciato a provocare artificialmente la produzione dei FUNGHI.

A causa dell'umidità prevalente e dell'insufficiente insolazione non riesce, o riesce imperfettamente, la FRUTTICOLTURA. Vengono però in copia e di buona qualità, le *mele*, le *pere*, le *ciliege*, le *fragole* ed altre bacche. Ma tutti gli altri frutti, compresa l'*uva* da tavola, i quali vengono prodotti nelle grandi serre delle isole Normanne, dell'isola di Wight e delle contee inglesi del sud-ovest, non sono che capricci di gente ricca, resi meno dispendiosi che altrove dal buon mercato del carbon fossile. Gli è perciò che i frutti, specie l'uva passa, il zibibbo, gli agrumi, costituiscono un notevole articolo di importazione.[1]

La coltura delle piante TESSILI, che occupava una volta una grande estensione, si è andata lentamente restringendo per la concorrenza della Russia, cosicchè ora si riduce a quella discreta quantità di *lino* che si raccoglie quasi interamente nella regione settentrionale dell'Irlanda (Ulster) e a quella poca *canapa* che si coltiva ancora nell'Inghilterra meridionale e nell'Irlanda.

Di altre piante INDUSTRIALI non dobbiamo notare che il *luppolo*, il quale è coltivato con grande intensità nell'Inghilterra meridionale, specie nella contea di Kent. Nella sua produzione assoluta il Regno Unito è il secondo paese del mondo.

Nelle isole Scilly e Normanne si coltivano su larga scala i *fiori;* altrove, qua e là, specie nel Surrey, un po' di *menta piperita*, di *lavanda* e di *camomilla*.

Il clima umido e mite si presta moltissimo alla produzione delle ERBE; la quale inoltre ricevette un forte impulso nella seconda metà del secolo attuale dallo estendersi delle praterie, da una parte nelle contee umide dell'Inghilterra occidentale dove fu abbandonata per esse la coltura dei cereali, e dall'altra in Irlanda in seguito alla crisi della patata. Gli è così che le erbe occupano ora i $^2/_3$ dell'Inghilterra propria (la cui parte occidentale è detta appunto per ciò la « grazing country »), altrettanto della Scozia, e la metà circa dell'Irlanda, la quale perciò merita ora più che mai di venir designata col suo classico nome di « isola verde. » In complesso le erbe e i foraggi costituiscono la principale ricchezza vegetale del paese. Le varietà di erbe maggiormente diffuse sono la medica e il trifoglio.

Il primo effetto della coltura intensiva a cui si applicano da tempo gli Inglesi, fu la riduzione e la distruzione delle FORESTE. Nel medio evo e al principio dell'evo moderno esistevano ancora molte superficie boscose, cosicchè, ad esempio, nell'Inghilterra meridionale si faceva la ghisa col carbone di legna; ma poi, un po' alla volta, i boschi scomparvero, di guisa che ora non ricoprono più che il 4 % del suolo. Questo disboscamento non ha prodotto gli effetti disastrosi che si lamentano altrove, il clima essendovisi conservato egualmente umido e uniforme, e non essendovi divenute maggiori nè più pericolose le piene dei fiumi.

[1] Nel 1899 per 9,290,000 sterline, pari a 232 milioni di fr. (*Almanacco di Gotha* 1901.)

D'altra parte, l'abbondanza del carbon fossile ha fatto sì che non si sentisse affatto la deficienza della legna da ardere. È aumentata invece, naturalmente, la importazione del legname da costruzione. Da 300,000 m.[3] quanto era al principio del secolo, essa è salita ora a 8 milioni, tantochè il legname è diventato uno dei primi articoli di importazione.[1] Viene soprattutto dalla Norvegia e dal Canadà. I principali residui degli antichi boschi sono situati nell'Inghilterra propria e precisamente lungo il corso inferiore della Severn, nella contea di Hants (a sud-ovest di Londra), e sul versante meridionale della catena Pennina, dove si estendono gli avanzi della celebre foresta di Sherwood che fu teatro delle gesta di Robin Hood. Da qualche tempo si sono cominciate a rimboschire le lande incolte dei latifondi, specie della Scozia, dove sono sorte di già alcune giovani foreste con milioni di piante.

Agricoltura. — I processi di coltura, diversi nelle diverse regioni a seconda che vi predomini la piccola proprietà, come in Iscozia, o la grande, come in Irlanda e in Inghilterra, il sistema dell'affittanza come in Irlanda o quello della coltura diretta come nella Gran Bretagna, sono però quasi dovunque caratterizzati dalla intensità, non disgiunta dai processi meccanici della grande coltura metodica e sapiente, dall'adattamento alle diverse condizioni naturali e alle mutabili contingenze politiche ed economiche,[2] e infine dall'uso di procedimenti scientifici, il quale si estrinseca soprattutto negli accorti emendamenti e nelle ricche e svariate concimazioni.[3] Certamente i latifondi costituiscono un inconveniente per la economia nazionale a motivo delle grandi estensioni di terreno che vi si mantengono appositamente incolte ad uso di « sport ». D'altra parte bisogna riconoscere i vantaggi che quei ricchi signori arrecano alle loro aziende agricole della Gran Bretagna dove essi usano di passare, dirigendole in persona, una buona parte dell'anno. Viceversa poi è all'assentismo sistematico dei « landlords » inglesi dai loro grandi dominî dell'Irlanda che si deve in buona parte la triste condizione di quell'isola. Gli è certo che i fittabili dell'Irlanda sono in condizioni meno agiate di quelli dell'isola maggiore.

Allo sviluppo dell'agricoltura hanno contribuito parecchie utili *istituzioni*, utilissima fra tutte la grande « Royal Agricultar Society » che comprende numerosissimi agricoltori di tutto il Regno Unito.

Prodotti animali. — Favorito dall'abbondanza dei foraggi e dall'iniziativa intelligente e operosa degli abitanti, si è molto sviluppato l'allevamento animale. Gli Inglesi, sempre in cerca di nuovi progressi, si sforzano incessantemente di dare ad ogni regione la razza di animali che più le conviene e di sviluppare nelle varie razze le attitudini che

---

[1] Nel 1899 fu il quinto articolo d'importazione per un valore di 650 milioni di fr. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] In seguito allo spopolarsi dell'Irlanda i « landlords » o proprietari del suolo, provvidero subito alla nuova condizione creata all'agricoltura dalla deficienza della mano d'opera sostituendo alla piccola coltura della patata la grande coltura intensiva dei foraggi.

[3] Si calcola che l'agricoltura inglese spenda per oltre 500 milioni di fr. all'anno in concimi animali e minerali.

meglio si confanno allo scopo a cui sono destinate. Gli è così che essi sono riusciti a creare o a perfezionare, in tutti i generi di animali domestici, quelle celebri varietà che si sono poi diffuse dovunque.

Questo per quanto ha riguardo alla qualità, poichè per ciò che si riferisce alla quantità, l'allevamento del Regno Unito è sempre inferiore e di gran lunga ai bisogni del consumo nazionale, gli Inglesi essendo tra i più forti consumatori di carne del mondo. Così avviene che la carne figuri tra i principali articoli di importazione e siano egualmente importati su larga scala gli animali vivi.[1]

Nei BOVINI (circa 10 milioni di capi, fra cui 4 milioni di vacche lattiere), emergono la « durham », razza precocissima da carne, e la « ayr », razza pregevole da latte. L'Irlanda ne è, relativamente, il paese più ricco d'Europa.

I CAVALLI (oltre 2 milioni di capi) vengono allevati più specialmente nell'Inghilterra propria, in modo particolare nell'Yorkshire e nelle altre contee di nord-est. Ivi si ottengono i velocissimi corridori, dagli arti sottili e snelli, che sono conosciuti in tutto il mondo col nome di « puro sangue », mentre i cavalli da tiro dalle membra ampie e compatte sono il vanto della Scozia (nella valle della Clyde) e i piccoli « poneys » costituiscono la caratteristica delle isole Shetland.

L'allevamento delle PECORE si è molto ridotto di numero (da 35 a 30 milioni) per la concorrenza delle lane e delle carni dei paesi d'oltre mare, e si esercita più intensamente nella Scozia montuosa, nel paese di Galles e nell'Inghilterra cretosa e collinosa del sud e dell'est. Di fianco alle buone razze laniere, quali la « south devon » e la « cheviot », è sorta e si è sviluppata la « dishley », razza precoce ormai celebre da carne. Gli è a merito di questa e delle congeneri varietà che si è di molto aumentato il peso medio delle pecore. Si ha così, nonostante la diminuzione numerica degli ovini, una produzione maggiore di carne, la quale però, essendo ancora inferiore e di molto ai bisogni del consumo, deve venir integrata con una grande importazione dall'estero, nella quale prendono da qualche tempo una parte sempre più grande i montoni dell'Australia, trasportati in Inghilterra con appositi bastimenti frigoriferi.

Anche nei SUINI, per quanto non occupi che un posto secondario in Europa (con circa 4 milioni di capi), l'Inghilterra ha saputo creare due razze rinomatissime, la « yorkshire » (bianca o rossa) e la « berkshire » (nera o scura), che si sono diffuse dovunque.

Molto cospicuo è l'allevamento dei *cani*, di cui l'Inghilterra possiede e diffonde le razze migliori.

Nell'allevamento e nel consumo dei *conigli* essa viene seconda in Europa, dopo la Francia, ma è a questa superiore nel numero delle *lepri* e dei conigli selvatici che vi si fanno moltiplicare espressamente, insieme ad altra *selvaggina*, a scopo di « sport ».

[1] Importazione nel 1899 di 845 milioni di fr. in carne e di oltre 265 in animali vivi. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

A cagione forse della scarsa produzione granifera è poco sviluppato l'allevamento del POLLAME, d'onde una importazione grande di questo (dal Belgio e dalla Francia) e una ancora più grande di *uova*,[1] le quali però non vi servono esclusivamente a scopo alimentare. Anche dei polli gli Inglesi hanno saputo creare una varietà precocissima da carne conosciuta ed apprezzata in tutta Europa col nome di « dorking ».

Ad Aylesbury, in contea di Buckingham, si fa un grande allevamento di *oche*. Numerosissimi sono poi dappertutto i *fagiani*.

L'APICOLTURA non ha qualche importanza che in Iscozia.

Importantissima è la PESCA, tanto nei fiumi e nei laghi dell'interno, soprattutto della Scozia e dell'Inghilterra (Spey, Tweed, Tay, Severn) dove sovrabbondano i *salmoni*, quanto e più specialmente nel mare.

La ricchezza della pesca interna è dovuta in gran parte alla piscicoltura artificiale che ha ripopolato le acque dolci, specialmente di salmoni.

Le tepide acque che bagnano le coste marine sono ricchissime di pesci d'ogni sorta, ai quali apporta alimento continuo la calda corrente del Golfo. Nè i pescatori inglesi si limitano a quelle, giacchè scorrazzano, in concorrenza cogli olandesi, in tutto il mare del Nord, e specialmente intorno al pescosissimo « dogger bank » che gli sorge nel mezzo. A Hull, che costituisce con Great Grimsby e con Yarmouth uno dei tre maggiori centri di pesca dell'Europa, si importano ogni anno, per le spedizioni del pesce, 30,000 tonn. di ghiaccio dalla Norvegia. Da quei luoghi, così come da ogni altra parte del mare del Nord, il pesce si accentra a Londra che possiede (a Billinsgate) il maggior mercato di pesce che si conosca.

La pesca principale è quella delle *aringhe*, la quale comincia in aprile a Stornoway nelle Ebridi, gira intorno alla Scozia occidentale, risale e scende le Shetland, e, avanzando colla stagione, per Wick, Faserburgh e Aberdeen, sulla costa orientale di quella e dell'Inghilterra, termina in novembre a Yarmouth che è delle aringhe l'emporio principale. I tre quarti delle aringhe vengono chiuse in barili, dei quali gli ufficiali governativi indicano e garantiscono con una marca il peso e la qualità, di guisa che vengono accettati nei porti esteri senza essere aperti.[2] Nell'Inghilterra meridionale (Cornovaglia e Devon), si pescano le *salacche* o « pilchards », specie di aringhe, le quali vengono ordinariamente conservate sott'olio.[2] Plymouth sulla Manica è il centro principale della pesca degli *sgombri* o « mackerels », la quale si pratica anche a sud-ovest dell'Irlanda. St. Ives, in Cornovaglia, lo è per quella delle *sardine*. I *merluzzi* (delle quattro varietà haddock, cod, hake e ling) vengono presi in quantità alle isole Shetland e al banco di Rockall (a nord-ovest delle Ebridi), ma più ancora sulle coste d'Ir-

[1] Nel 1898, importazione per 110 milioni di fr. di uova, per $^1/_4$ dalla Russia e per il resto da Francia, Germania, Belgio, Danimarca, Canadà. (*Sole*, 21 giugno 1899.)

[2] Pesca delle aringhe: nel 1897, 5 milioni di cwts, pari a 2,500,000 ql.; nel 1898, 6,750,000 cwts, pari a 2,375,000 ql.

landa e sul lontano banco di Terranova.[1] Le *ostriche* vengono allevate su larga scala anzitutto alle foci del Tamigi (Whitstable), poi sulle coste della Manica (da Portsmouth a Southampton) e dell'isola di Wight.[2] Altri frutti di mare si prendono in copia sulle coste delle Orcadi e delle Shetland. Nel « firth of Forth » della Scozia esistono estesi vivai di *mitili* per fornire d'esca i pescatori. Parimenti, sulle coste scozzesi abbondano gli *astici*. Parecchi porti della Scozia (Dundee, Peterhead) armano molti battelli, anche a vapore, per la caccia delle *balene* e delle *foche* nei mari polari.

Prodotti minerali. — Nessun altro paese in Europa può vantare tanta copia di minerali utili e facilmente sfruttabili quanta ne ha il Regno Unito, di quelli soprattutto che costituiscono la ricchezza e la forza delle moderne società.

Per il CARBON FOSSILE anzitutto la produzione inglese, la quale, nel suo continuo crescendo, è già arrivata a oltre 200 milioni di tonn. all'anno,[3] se pur non occupa più il primo posto nel mondo tiene però sempre incontrastabilmente il primato in Europa. Gli è per ciò che tali miniere vennero dette le « Black Indies » o Indie nere, poichè hanno una importanza molto maggiore delle più decantate miniere aurifere e diamantifere. Oltre a soddisfare ai molteplici bisogni nazionali del riscaldamento, della illuminazione, delle industrie, delle ferrovie e della navigazione a vapore, il « diamante nero » alimenta una esportazione di circa 30 milioni di tonn. ogni anno e costituisce una grande risorsa per la navigazione marittima, la quale trova sempre in esso una immancabile materia di carico. La principale regione carbonifera è il Galles meridionale, che produce forse il migliore litantrace che si conosca e dove Cardiff esporta da sola più carbone di qualunque altro porto del mondo. Gareggia con quella in importanza l'Inghilterra di nord-est (Durham e Northumberland) col gran porto esportatore di Newcastle-on-Tyne. Vengono poi l'Yorkshire col porto di Hull, il Lancashire col porto di Liverpool, la Scozia col porto di Glasgow e infine il bacino centrale dello Staffordshire e del Warwickshire, la cui produzione viene interamente assorbita dal consumo locale.

Distribuito in tutto il sottosuolo della Gran Bretagna propriamente detta, il carbon fossile manca affatto in Irlanda, la quale però in compenso (magro compenso) è ricca di *torba*, che vi viene estratta da innumerevoli « bogs » o torbiere e fornisce di combustibile le industrie e il riscaldamento domestico.

Si scavano in molti luoghi e in discreta quantità, nella Gran Bretagna, gli *schisti bituminosi*.

---

[1] Pesca dei merluzzi: nel 1897, 5,300,000 cwts (2,650,000 ql.); nel '98, 5,100,000 cwts (2,500,000 ql.), di cui 3,375,000 di haddocks e 1,150,000 di cods. (*The board of Trade journal*, January 1899, nel *Bollettino di legislazione e statistica doganale*, gennaio-marzo 1899.)

[2] ZEHDEN, *Commercial Geography translated by Findlay* (London-Blackie, 1889), pag. 85.

[3] Nel 1891, 184 milioni; nel '92, 185; nel '93, 167; nel '94, 191; nel '95, 193; nel '96, 199; nel '97, 202; nel '98, 205; nel '99, 221 (dal rapporto annuale della *Verein für die bergbautichen Interessen in Obergamts bezirk Dortmund*, nel *Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 9 luglio 1899 e 22 marzo 1900). Le tonnellate inglesi sono un po' più grandi delle tonnellate metriche poichè valgono 1016 kg.

Abbondano le pietre e gli altri MATERIALI DA COSTRUZIONE, quali i *graniti* della Scozia,[1] l'*arenaria*[2] e la *diorite*[3] di varie regioni dell'Inghilterra propria, la pietra di *portland* dell'Inghilterra meridionale, e, soprattutto, l'*ardesia*, nella cui produzione il Regno Unito è il primo paese del mondo, centri principali anzitutto il paese di Galles (Penrhyn, Festiniog, Bangor), poi il Cumberland, il Westmoreland, l'Irlanda e l'isola di Man.

Ed al Regno Unito egualmente spetta il primato nella produzione del SALE,[4] fornito per $^3/_4$ dalle miniere di Chester (Nortwich), e in quella, per quanto assai meno importante, dei minerali di *arsenico*.[5]

Mentre sono scarse le *sorgenti minerali e termali* (Harrogate nell'Yorkshire, Tunbridge Wells nel Kent, Epsom nel Surrey e Bath nel Somerset), abbondano i *bagni marini*, fra cui emergono quelli di Brighton sulla Manica.

Ricordiamo ancora le *argille plastiche* dello Staffordshire, il *caolino* della Cornovaglia e la *grafite* del Cumberland (celebri cave di Barrowdale, ora un po' esaurite, le quali furono per lungo tempo le prime del mondo).

Importantissimi sono i MINERALI METALLICI, primi fra tutti quelli del *ferro*, nella cui produzione il Regno Unito, se continua ad essere, per quanto a fatica, il primo paese d'Europa, la Germania essendole omai giunta vicinissima, ha cessato viceversa di essere il primo del mondo dopo che l'hanno superato, e di buona pezza, gli Stati Uniti. Centri principali di produzione sono: il bacino della Tees, a nord-est dell'Inghilterra (Middlesborough) che ne fornisce da solo circa $^1/_3$, il Galles meridionale presso Merthyr Tydfil, il bacino inferiore della Severn e il bacino scozzese della Clyde.

Il Regno Unito è, si può dire, l'unico paese stagnifero d'Europa. Certo esso possiede le più antiche e più celebri miniere di *stagno* del mondo, quantunque nella produzione di questo metallo, sia poi stato superato e di gran lunga dalla penisola di Malacca, dall'Arcipelago Indiano, e, ultimamente, anche dall'Australasia.

Quelle miniere, situate nella Cornovaglia e nel Devon, sono qualche volta, ad un tempo, miniere di *rame*, questo metallo avendovi però una importanza molto inferiore a quella dello stagno.

Comunque, dopo i minerali di ferro, seguono, per importanza assoluta, i minerali di *piombo*, qualche volta *argentiferi*, che si scavano specialmente nei monti Cheviot, ai confini dell'Inghilterra colla Scozia, e per i quali il Regno Unito è il terzo paese d'Europa.

---

[1] Nel 1896, 1,800,000 tonn. per 500,000 sterline } *Economista*, 12 nov. 1898, *Bollett. leg.*
» 1897, 1,800,000 » » 550,000 » } *stat. dog.le*, ottobre-dicembre 1898.

[2] Nel 1896, 4,500,000 tonn. per 1,400,000 sterline; nel '97, 5 milioni di tonn. per 1,500,000 sterline. (*Bollettino leg. stat. doganale*, ottobre-dicembre 1898.)

[3] Nel 1896, 2,300,000 tonn. per 430,000 sterline; nel '97, 2,400,000 tonn. per 440,000 sterline. (*Bollettino leg. stat. doganale*, ottobre-dicembre 1898.)

[4] Nel 1892, 2,500,000 tonn. inglesi eguali a 26 milioni di ql., di cui 6,000,000 vennero esportati. (SCHERZER, 572.)

[5] Nel 1892, 58,000 ql.; nel '94, 30,000, per 1,300,000 fr. (*Economista*, 21 marzo 1895.)

Vengono in terzo luogo le miniere di *zinco* della Cornovaglia, del Galles e dell'isola di Man.[1]

Da qualche tempo si è cominciato ad estrarre l'*alluminio*.

Industrie. — Allo sviluppo intenso e grandioso della vita manifatturiera inglese, hanno contribuito e contribuiscono: la grande abbondanza del carbon fossile divenuto, dopo la generalizzazione delle macchine a vapore, il vero pane dell'industria; la configurazione marittima, la fiorente marina mercantile e l'attivissima navigazione che permettono di fare a buon mercato così la provvista delle materie prime, come lo spaccio dei prodotti manifatturati; un'aristocrazia e una borghesia ricchissime ed amanti del « comfortable » e del lusso; le innumerevoli colonie sparse dovunque sulla faccia del globo, le quali costituiscono altrettanti centri di sicura clientela e focolari di propaganda dei prodotti britannici; l'abbondanza, il conseguente buon mercato e il coraggio illuminato dei capitali; i progressi scientifici, soprattutto della meccanica, che ivi più che altrove si applicano con uno schietto sentimento della vita pratica allo sviluppo delle industrie; l'uso sempre più intenso ed esteso delle macchine e il moltiplicarsi all'infinito della divisione del lavoro; le lunghe tradizioni di operosità manifatturiera che hanno fatto sorgere ed educare una maestranza abilissima, nella quale vanno diffondendo coltura e buon gusto le innumerevoli scuole d'arte, primissima quel « Birmingham and Midland institute » che può dirsi una vera università operaia; finalmente quello spirito industriale molto diffuso nella popolazione, cui oramai nessuna innovazione spaventa e nessun insuccesso scoraggia, ma che mira diritto alla sua meta « the great and better result with the least effort ».

In alcune regioni la vita industriale è così intensa che il cielo è sempre annerito dal fumo del carbone e la fuligine cade costantemente come neve nera sugli edifici, sulle foglie degli alberi e sopra le erbe.

Il Regno Unito, come ha alcune tra le più grandi imprese industriali, così possiede la più potente organizzazione operaia del mondo (le « Trades Unions »).

A somiglianza di quanto avviene anche altrove, vi si vanno moltiplicando i « trusts » che ivi vengono designati, per lo più, col nome di « combine ».

Industrie alimentari. — Hanno relativamente poca importanza a cagione della scarsità relativa delle materie prime.

Così la *macinazione* va sempre decadendo collo svolgersi dell'industria molitoria agli Stati Uniti che sono i maggiori provveditori di grano dell'Inghilterra.

Altrettanto dicasi della *pilatura del riso* (che ha il suo centro principale a Liverpool) per quanto riguarda il riso greggio proveniente dall'Indo-Cina.

[1] Nel 1895, 29,500 tonn.; nel '96, 24,900; nel '97, 23,400; nel '98, 27,200; nel '99, 31,700. (*Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 5 marzo 1899 e *Bollettino di legisl. e stat. doganale*, gennaio-marzo 1900.)

Fiorentissima invece è la fabbricazione dei *biscotti*, da quelli fragili e leggeri come un'ostia a quelli duri come una crosta, che si consumano, si può dire, in tutto il mondo (celebri fabbriche colossali di Londra: Peek Frean Co., Humtley and Palmers).

Il Regno Unito che non produce affatto *zucchero*, ma soltanto raffina (specialmente nelle grandi raffinerie di Londra e di Greenok) lo zucchero greggio proveniente dai paesi europei e dalle colonie, è il paese del mondo che ne consuma, in via relativa, la maggior quantità e anche assolutamente viene secondo dopo gli Stati Uniti. A cagione dei premi accordati dai paesi produttori europei alla esportazione dello zucchero, avviene che lo si paghi meno in Inghilterra del costo di produzione. Però vi è stata messa in condizioni così disagiate l'industria della raffinazione che essa va continuamente decadendo e minaccia quandochessia di sparire.

Fiorentissima vi è la preparazione delle *conserve alimentari* (in scatole, in barattoli e in bottiglie), la quale adopera materie provenienti, si può dire, da tutti i paesi del mondo, dai frutti tropicali, ai legumi ed ortaggi delle zone temperate, ai pesci dei mari polari. C'è a Londra una fabbrica colossale (Cross and Blackwell) che ha una importanza mondiale.

Benchè insufficiente e di molto ai bisogni del consumo, è però molto fiorente il *caseificio*, sia per la produzione del burro, la quale si accentra in Irlanda e di cui Cork è l'emporio; come per la fabbricazione dei formaggi, di cui sono più rinomati il « chester » e lo « stilton ». Gli Inglesi essendo i più formidabili mangiatori di burro del mondo, avviene che essi ne importino quasi quanto ne producono.

Altrettanto dicasi dell'industria dei *salumi*, fra cui emergono i prosciutti celebri dell'Yorkshire, e i lardi affumicati dell'Wiltshire (Calne).

L'Inghilterra non produce affatto *vino*, benchè ne beva moltissimo, specialmente di provenienza francese e portoghese;[1] ma, in compenso, produce e consuma in gran quantità la *birra:* anzi è a tale riguardo il secondo paese del mondo subito dopo la Germania. I centri principali di produzione sono: Londra (colle grandi fabbriche Barklay, e Bass and Alsopp, le prime forse del mondo), Dublino (colla colossale fabbrica Guiness) e Burton-upon-Trent, che produce la birra migliore. Le principali varietà di birra inglese sono l'« ale », il « porter » e lo « stout ». Tale industria, benchè sia forse la prima delle industrie alimentari, non alimenta che una scarsa esportazione, giacchè gli Inglesi sono tra i primi bevitori di birra del mondo.

Nè meno importante, per quanto di proporzioni minori, è la fabbricazione degli *spiriti*, specie di quell' « whisky » o acquavite di granaglie che si fabbrica di preferenza in Iscozia ed è conosciuto dovunque.

Hull è il centro più importante dell'estrazione degli *olî* di cotone, di ravizzone, di sesamo, ec.

Industrie tessili. — Costituiscono, per il loro enorme sviluppo, una delle principali caratteristiche economiche del Regno Unito. Basti dire

[1] Importazione di vino nel 1899 per 140 milioni di fr. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

che esse impiegano complessivamente quasi un milione di persone[1] e che i loro prodotti rappresentano, in valore, quasi la metà della esportazione inglese.[2]

Principalissima fra tutte è l'industria del *cotone*, nella quale l'Inghilterra occupa incontrastabilmente il primato nel mondo. La sua produzione complessiva si calcola ascenda a 2200 milioni di franchi, mentre la sola esportazione, costituita per $^7/_8$ di tessuti, ammonta a 1500.[3] Il centro principale è il Lancashire, specie Manchester che può dirsi la metropoli mondiale dell'industria cotoniera. Ivi sorgono cotonifici maestosi, come quelli della « Dacca Twist Co. »,[4] i quali impiegano 10,000 operai. E nei dintorni, per una periferia di 70 km., è tutto un succedersi di altre città cotoniere da Oldham, che è il principale centro della filatura, a Blackburn, a Bolton, a Preston, a Rochdale, a Rualey e a Stockport. A Manchester e dintorni può dirsi veramente che il cotone è re (« king is cotton »). Per facilitare e per rendere più intenso lo smercio delle sue cotonate, reso sempre più difficile dai progressi e dalla concorrenza degli altri paesi, Manchester ha cominciato nel 1899 a inviare propri commessi viaggiatori in tutti i mercati principali. Altri centri dell'industria cotoniera sono, anzitutto, il Lanarkshire nella Scozia (Glasgow), poi Belfast in Irlanda e Nottingham nell'Inghilterra centrale. Il cotone greggio costituisce per l'Inghilterra il secondo o il terzo articolo di importazione[5] e proviene per la massima parte dagli Stati Uniti, poi dall'India e dall'Egitto. Nel 1899 si sono riuniti in un grandioso sindacato i maggiori produttori di « calicot ».

La seconda industria tessile è la *laniera*, nella quale il Regno Unito occupa parimenti il primo posto nel mondo. Nonostante il grande consumo che si fa in paese di lanerie, esse rappresentano all'esportazione una cifra di oltre mezzo miliardo di franchi.[6] Benchè esercitata in molte parti, come ad esempio a Glasgow e a Paisley in Iscozia, dove si fabbricano specialmente gli scialli, e a Rochdale nel Lancashire, celebre per le sue flanelle, l'industria laniera ha però il suo centro più classico nel distretto occidentale, o « west riding », della contea di York. Ivi sorgono: Leeds, che è la prima città del mondo nell'industria dei panni e della lana cardata; Bradford, che è parimenti la prima in quella della lana pettinata, e Halifax, che gode il primato nella fabbricazione dei tappeti e nella lavorazione della lana meccanica. Oltre a quella che è prodotta in paese, l'Inghilterra importa una gran quantità di lana greggia dall'Australasia, dai paesi della Plata e dall'Africa australe.[7]

Il Regno Unito è il primo paese del mondo anche nelle industrie

---

[1] Mill, *Elementary commercial geography*, pag. 69.

[2] Nel 1899 ascesero infatti a oltre 2900 milioni di fr. sopra i 6600 milioni dell'intera esportazione dei prodotti inglesi. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[3] Nel 1899 esportazione di tessuti per 59,500,000 sterline, e di filati per 8,100,000, pari, complessivamente, a 1690 milioni di fr. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[4] Ganeval, *Dictionnaire de géographie commerciale* (Lyon-Vitte), pag. 214.

[5] Nel 1897, importazione per 805 milioni di fr. (*Almanacco di Gotha*, 1899); nel 1898, 4,393,000 balle; nel '99, 3,282,000 balle (*Sole*, aprile 1900), per 692 milioni di fr. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[6] Nel 1899, 538 milioni di fr. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[7] Nel 1899, importazione netta per 538 milioni di fr. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

del *lino*, della *canapa* e della *juta*. Per le prime due trae quasi tutta la materia prima dalla Russia a integrazione dello scarso prodotto nazionale, per la terza interamente dall'India. L'industria liniera è antico monopolio dell'Irlanda (Belfast), ma sono sorti di recente a rivaleggiare con essa, Leeds e Manchester in Inghilterra e Dumferline in Iscozia (biancheria da tavola). L'industria della canapa, limitata, si può dire, alla Scozia e in lenta ma continua decadenza, venne in gran parte sostituita dall'industria della juta in cui Dundee (Scozia) ha conquistato il primo posto in Europa e il secondo del mondo (dopo Calcutta).

Il Regno Unito è altresì il primo paese nella fabbricazione del *filo cucirino*.

Nell'Inghilterra centrale e nella Scozia si fabbricano *merletti*, mentre a nord-ovest di Londra (Luton) si accentra l'arte della *paglia* (candeggio delle trecce e fabbrica di cappelli).

Per la sua analogia colle altre industrie tessili si è introdotta e diffusa anche l'industria *serica*, la quale però, quantunque alimenti per alcuni prodotti una certa esportazione, non basta in complesso ai bisogni del consumo nazionale. Essa trae bozzoli, cascami e seta greggia dalla Cina, dal Giappone, dall'Italia, ed ha i suoi centri principali nel Chester (Macclesfield, Congleton), nel Lancashire (Manchester) e nell'Inghilterra centrale (Coventry, celebre per i suoi nastri).

Industrie minerali. — Fiorentissima è la *ceramica*, salita a un alto grado di perfezione fino dal secolo scorso per opera del celebre Wedgwood e la quale ha la sua sede principale nella contea di Stafford, dove si estende, intorno a Stoke-upon-Trent, il così detto « district of poteries ». La ceramica inglese è conosciuta ed apprezzata in tutto il mondo. A Worcester e a Wolwerhampton si fabbrica la porcellana.

L'industria *vetraria*, assai meno importante della precedente, ha i suoi centri maggiori a Newcastle, Birmingham (Stourbridge) e Liverpool (St. Helens).

Molto diffusa è la fabbricazione dei *laterizî* in tutta l'Inghilterra propria, ma specialmente nelle contee dell'est e del sud-est.

Vi è inoltre fiorentissima quella del *cemento*, specie di quello celeberrimo di Portland.[1] I mattoni od altri materiali *refrattarî* vengono spediti dovunque.

In Iscozia va sviluppandosi la estrazione degli *olî minerali* dagli schisti bituminosi.

Il Regno Unito, che fu per secoli il primo paese del mondo nell'industria molteplice del *ferro* e che ha fatto e fa in essa continui grandi progressi,[2] pure si è visto portar via il primato in questi ultimi anni, nella produzione della ghisa dagli Stati Uniti e in quella del-

[1] Nel 1900 i maggiori fabbricatori di Portland si sono riuniti in un « trust » dal titolo « Associated Portland Cement Manufacturers Co. ».

[2] I progressi della produzione siderurgica inglese appaiono manifesti dalle cifre seguenti: nel 1870, 6,058,000 tonn. di ghisa; nell'80, 7,873,000; nel '90, 8,031,000; nel '95, 7,827,000; nel '96, 8,798,000; nel '97, 8,937,000 (Kuppelweiser nel *Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 6 luglio 1899); nel '98, 8,631,000; nel '99, 9,305,000 (*Moniteur* ec., 24 agosto 1899 e 29 marzo 1900).

l'acciaio, dagli Stati Uniti e dalla Germania. Inoltre, mentre gli Stati Uniti adoperano soltanto minerali propri, il Regno Unito deve importarne per quasi $^1/_3$ dall'estero,[1] specie dalla Spagna. Gli alti forni sorgono principalmente nelle regioni caratterizzate dalla contemporanea presenza delle miniere di ferro e delle cave di carbon fossile, e cioè, soprattutto nel bacino della Tees, fra le colline del Cleveland (Yorkshire) e quelle del Durham, intorno a Middlesborough che può dirsi la metropoli della ghisa. Il Cleveland e il Durham formano il grande gruppo della costa di nord-est che rappresenta da solo i $^3/_4$ dell'intera produzione.[2] Vengono poi la Scozia (Glasgow), il Galles meridionale, il Cumberland, il Lancashire.[3] A Middlesborough e a Glasgow sorgono quei grandi magazzini di deposito (principali quelli della ditta Connal, di importanza mondiale), i cui « warrants », da 500 tonn. ciascuno, formano il titolo ordinario di compravendita della ghisa.

Le industrie successive del ferro, a cominciare da quella dell'acciaio[4] divenuta gigante prima che altrove in Inghilterra per opera di uno dei suoi figli più illustri, il Bessemer, si esercitano nelle stesse regioni dove sorgono gli alti forni, ma soprattutto in quella zona dell'Inghilterra centrale che si stende fra Birmingham e Wolwerhampton e la quale è detta la « black country » a cagione delle numerose officine che vi si addensano e le quali anneriscono il cielo di giorno col loro fumo e lo illuminano la notte coi loro fuochi e riempiono l'aria collo strepito dei loro magli, mentre il terreno, ricoperto per ogni dove di ceneri e di scorie, è solcato in ogni senso da canali neri animatissimi ed è percorso in ogni direzione da vie ferrate a triplice e a quadruplice binario. A Birmingham, che può dirsi la metropoli del ferro, si hanno tutte le forme di produzione, dalle colossali macchine marine, ai fucili, alla chincaglieria artistica ed alle piccole penne d'acciaio di rinomanza mondiale (Mitchell, Perry, Gillot). A Sheffield, che era detta un tempo la metropoli dell'acciaio quando era ivi accentrata la produzione allora molto scarsa e costosa di tale forma del ferro, sorgono alcune grandi acciaierie (Cammel and Brown), ma soprattutto si esercita ancora quell'industria della coltellineria che gode da secoli una rinomanza mondiale. A Merthyr Tydfil, nel paese di Galles, sorge la ferriera principale (Dowlais). A Glasgow, a Newcastle, a Oldham si fabbricano locomotive ed altre macchine a vapore; a Coventry, Wolverhampton, Glasgow velocipedi e macchine da cucire (celebre fabbrica Singer a Kilbodie presso Glasgow); a Wolverhampton serrature; a Redditch aghi di fama mondiale.

---

[1] Sopra 20 milioni di tonn. di minerale annualmente fuse negli alti forni inglesi, 6 vengono dall'estero.

[2] Nel 1898, sopra 8,630,000 tonn. di ghisa, 2 milioni furono prodotte nel Cleveland e 1,100,000 nel Durham (*Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 9 marzo 1899). Nel 1899, sopra 9,305,000 tonn., 2,110,000 vennero date dal Cleveland e 1,041,000 dal Durham. (*Moniteur* ec., 29 marzo 1900.)

[3] Nel 1899, Scozia 1,167,000 tonn., Galles meridionale 943,000, Cumberland 918,000, Lancashire 730,000. (*Moniteur* ec., 29 marzo 1900.)

[4] Produzione dell'acciaio nel 1890, 3,679,000 tonn.; nel '97, 4,486,000; nel '98, 4,666,000; nel '99, 4,855,000. (Id.)

Una industria nella quale gli Inglesi hanno da tempo conquistato e mantengono ancora il primato, è quella delle costruzioni navali in ferro e in acciaio, a vapore ed a vela, la quale si esercita anzitutto nei grandi cantieri della Scozia scaglionati sulla Clyde, da Greenok a Glasgow,[1] e poi in quelli della Tyne (principalissimo il grande stabilimento Armstrong che sorge a Elswick, presso Newcastle),[2] della Wear (a Sunderland), e della Tees (a Hartlepool). Ricordiamo infine i grandi cantieri di Belfast in Irlanda, in uno dei quali[3] vennero recentemente costruiti alcuni fra i più grandi piroscafi del mondo. Devonsi infine ricordare i grandi arsenali governativi di Portsmouth, Woolwich ed Enfield presso Londra, e Chatham nel Kent.

Nel Regno Unito ha grande importanza l'industria del *rame*, soprattutto per quanto si riferisce alla produzione del metallo che ivi si ottiene su larghissima scala, anche dai minerali di provenienza estera, nei grandi forni di Swansea (Galles meridionale). E a Swansea è parimenti accentrata l'industria fiorentissima dello *stagno*. Ed ivi pure si esercita quell'industria del ferro stagnato o *latta* che era un tempo un monopolio degli Inglesi, ma che ora si esercita, in proporzioni ancora più cospicue, agli Stati Uniti dell'America del Nord. Notinsi infine le industrie del *piombo* (Newcastle), dello *zinco*, delle leghe di rame (*bronzo, ottone*) (Birmingham, Londra), delle *monete* e *medaglie* (Soho, presso Birmingham), dell'*oreficeria* e *gioielleria* (Londra), dell'*orologeria* e degli *strumenti di precisione* (cronometri di Greenwich).

Industrie diverse. — Una delle principali è quella della *carta* che adopera materie prime provenienti da varie parti del mondo (pasta di legno della Scandinavia, sparto di Barberia, paglia di Russia) ed ha i suoi centri maggiori a Londra, Manchester, Bristol (Bath) e nel Kent (Maidstone). La sua produzione però deve venir integrata da una notevole importazione per soddisfare ai bisogni delle varie e ancora più fiorenti industrie *poligrafiche*, prima fra tutte la tipografia.

Nonostante i continui progressi dell'impiego del ferro e dell'acciaio nella marineria, l'Inghilterra si conserva ancora il primo paese del mondo nelle *costruzioni navali in legno* in quasi tutti i suoi porti marittimi.

Straordinaria importanza hanno le industrie varie dei *prodotti chimici*. Uno dei loro centri principali è Glasgow, dove sorge il grandioso stabilimento della « St. Rollox Chemical Works Co. », con quei due suoi fumaiuoli, l'uno da 132 e l'altro da 140 m., che sono i due edifici più alti della Scozia. Altro grande centro è Newcastle-on-Tyne. Prodotti principali sono la soda, di cui esiste a Londra una fabbrica d'importanza mondiale, il solfato di rame, l'acido carbonico, l'acido cloridrico,

[1] I cantieri principali sono quelli di Russel a Port Glasgow, Fairfeld a Govan, Scott a Greenok, Denney a Dumbarton.

[2] Lo stabilimento Armstrong, dopo di aver assorbito nel 1897 la ditta Witwort e aver portato così il suo capitale a oltre 100 milioni di fr. (4,210,000 sterline), è divenuto uno dei primi del mondo. Esso attende anche alla fusione dei cannoni d'acciaio. (*Rassegna nazionale*, 16 aprile 1899.)

[3] Harland and Wolff.

tutti prodotti in cui il Regno Unito occupa il primo posto nel mondo; poi l'acido solforico, i superfosfati, i colori, i medicinali, il borace.

L'Inghilterra, che fu sempre il primo, non è ora più che il secondo paese al mondo nella estrazione, dal carbon fossile, del *coke*. Il migliore è quello di Durham.

Hanno molta importanza la estrazione dell'*amido* (Colman di Londra) e dei *profumi* (Londra), la fabbricazione dei *saponi* (Pear di Londra, Sunlight presso Liverpool) e delle *candele* (Price di Londra e Liverpool).

Così parimenti è fiorentissima, benchè insufficiente,[1] la concia delle *pelli* (a Londra, Bristol, Leeds, per le pelli verniciate e marocchinate; a Newmarket, nel Suffolk, per il cuoio da suola) e la lavorazione successiva delle medesime, specie la fabbricazione delle calzature (Londra e Northampton), dei guanti (Worcester) e dei cuoi di fantasia (Londra).

Londra è il primo centro mondiale nell'industria e nel commercio delle *pelliccerie*.

Fiorentissima è l'industria multiforme del *caucciù*,[2] specie la fabbricazione dei cordoni telegrafici sottomarini, in cui l'Inghilterra occupa il primo posto nel mondo.

A Sheffield è accentrata la lavorazione dell'*avorio* (manichi di coltello).

Nella lavorazione del *tabacco*, che è ancora un'industria libera al Regno Unito, il centro principale è Liverpool (immensa fabbrica di sigarette Ogden).

Comunicazioni. — Non vi è altro paese in cui le vie di comunicazione e i mezzi di trasporto siano così sviluppati come nel Regno Unito. Però, mentre altrove, quasi dovunque, alle vie terrestri, che sono le principali, servono di complemento le vie d'acqua, in Inghilterra, a cagione della sua natura insulare, del grande frastagliamento delle coste e delle abitudini eminentemente marinaresche degli abitanti, avviene il fenomeno opposto.

Sviluppatissimo è il servizio della *posta*, l'Inghilterra essendo il primo paese del mondo per numero assoluto e relativo di lettere spedite e ricevute.[3] A vantaggio di questo servizio il governo sovvenziona una quantità di linee marittime e ferroviarie.

E ancora più importanti sono i *telegrafi*, non soltanto per le linee terrestri ed acquatiche che congiungono fra di loro le varie parti dell'arcipelago britannico, ma ben anche e soprattutto per gli innumerevoli cavi sottomarini che riuniscono questo a tutti, si può dire, i paesi del mondo. Inglesi sono le compagnie che hanno immesso i maggiori cordoni telegrafici per conto proprio o dei governi sotto la maggior

[1] Di fianco a una importazione di pelli gregge per 215 milioni di fr. (1899) se ne ha un'altra di pelli conciate per 190. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] Importazione di caucciù greggio nel 1899 per 150 milioni di fr., specie dal Brasile e dall'Africa occidentale. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[3] Nel 1899-900, lettere e cartoline 2500 milioni. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

parte dei mari, e inglese e residente a Londra è la più potente di esse, la « Eastern Telegraph Co. ». Il Regno Unito tiene il primo posto per numero di telegrammi ricevuti e spediti.[1]

Diffusi dovunque sono i *telefoni*, esercitati per lo più da privati, non essendo di esercizio governativo che le linee interurbane.

Strade ordinarie numerosissime e ben tenute. Molte di esse sono percorse da TRANVIE.

Ferrovie. — Terzo in Europa per quantità assoluta di strade ferrate il Regno Unito ne è il secondo per sviluppo relativo alla superficie. Le ferrovie vi furono tutte costruite da compagnie private (150, di cui 30 principali) e sono dalle medesime esercitate. Si aggruppano intorno ai grandi centri carboniferi, industriali e marittimi, ed ogni gruppo, per la fittezza della rete che irradia dal centro principale, rassomiglia quasi a una stazione gigantesca aperta largamente al di fuori. Di questi gruppi il più importante è quello che si accentra intorno alla città di Londra.

Unica grande corrente ferroviaria avente importanza internazionale è quella che, partendo dai porti di Londra, Dover, Folkestone e Newhaven, i quali attendono in modo particolare al servizio diretto col continente europeo, si irradia per tutta la Gran Bretagna, nel senso della lunghezza, fino all'estremità settentrionale della Scozia (Thurso).[2]

La rete principale è quella esercitata dalla « London and North-Western R. R. Co. », la più potente società anonima forse che esista, poichè ha un capitale di circa 3 miliardi di franchi. Londra-Liverpool è la sua linea più importante e le appartengono il « tunnel » che congiunge sotto la Mersey la città di Liverpool al suo sobborgo di Birkenhead, e la linea che spingendosi per la « Britannia tube » (il celebre ponte tubolare gettato dallo Stephenson sullo stretto di Menai) fino ad Holyhead, all'estremità occidentale dell'isola di Anglesey, serve, completato da un regolare celerissimo servizio di piroscafi, alle più rapide comunicazioni della Gran Bretagna coll'Irlanda, ed è percorsa quotidianamente dal treno direttissimo della « Irish Mail ».

Le altre reti per lo più traggono nome, al pari della prima, dalla loro posizione geografica rispetto a Londra, dalle cui varie stazioni irradiano tutte. Sono: la « Great Western », a cui appartiene un grande tunnel sotto la Severn, sulla via da Bristol al Galles meridionale; la « North-Eastern », la « Great-Eastern », la « London and South-Western », la « Great-Northern » e la « Great-Southern and Western ». La « Midland », che esercita, fra altre, la grande linea Londra-Manchester, serve più specialmente alle contee di mezzo dell'Inghilterra. Nel 1899 si è costituita una nuova rete, detta « Gran Central », che ha parimenti per centro Londra. Infine altre reti importanti sono la « North-British », la « Lancashire-Yorkshire » e, in Scozia, la « Ca-

[1] Nel 1899-900, 90 milioni. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] E a una delle linee di questa grande via ferroviaria che appartiene quel colossale ponte in acciaio che valica il « firth of Forth » in Iscozia e che è reputato una delle opere più grandiose della moderna ingegneria.

ledonian », la « Glasgow and South-Western », la « Great-Northern of Scotland ». Fra Inghilterra e Irlanda si è progettata la costruzione di un tunnel.

In Irlanda vennero costruite le prime strade ferrate a rotaia unica sopra-elevata e ivi parimenti sorsero le prime ferrovie elettriche che si sono andate poi moltiplicando in tutto il Regno Unito.

Fra l'isola di Wight e la vicina costa inglese presso Portsmouth, attraverso quello stretto di mare di 17 km., funziona un « ferry-boat » che è il principale del Regno Unito, per il trasporto dei convogli ferroviarî. Tre piccole compagnie, la « South-Eastern », la « London-Chatham and Dover », e la « London-Brighton and South Coast », esercitano le linee che mettono capo ai porti di Dover, Folkestone e Newhaven sulla Manica.

Per congiungere ferroviariamente l'arcipelago britannico al continente europeo, fra Dover e Calais, vennero successivamente presentati tre progetti, e cioè di un tunnel sottomarino, di un ponte sopra la Manica e di un tubo di ferro adagiato nel letto della medesima; ma vennero tutti respinti dalla sospettosa politica inglese d'isolamento.

Vie d'acqua interne. — I FIUMI, anche più piccoli, sono tutti navigabili, almeno nel loro corso inferiore, a cagione delle alte maree che fortemente li risalgono, e, alzandone ed abbassandone alternativamente le acque, ne tengono sgombre dai sedimenti le foci. Questo spiega perchè semplici ruscelli, appena visibili sulla carta, abbiano dato origine a porti giganteschi. Mersey e Clyde hanno un percorso piccolissimo e ciononostante Liverpool e Glasgow figurano tra i primi porti del mondo. I fiumi più attivamente navigati sono: in Inghilterra il *Tamigi*, l'*Humber* (*Trent* e *Ouse*), la *Mersey* e la *Severn;* in Scozia la *Clyde;* in Irlanda la *Shannon.*

Questa rete fluviale è completata e perfezionata da una fitta rete di CANALI, principali quelli che nell'Inghilterra propria uniscono l'uno all'altro il Tamigi col Trent (*Grand-Jonction*), il Trent colla Mersey (*Grand-Trunk*), l'Ouse colla Mersey (*Leeds-Liverpool*), e la Severn col Tamigi (*Avon-Kennett*). A sud della Scozia un canale congiunge l'uno a l'altro il bacino della *Clyde* con quello della *Forth,* mentre la Scozia settentrionale è attraversata, dall'uno all'altro mare, dal canale *Caledoniano,* che unisce varî bacini d'acqua successivi attraverso una naturale e profonda depressione del suolo. Nell'Irlanda il *Grand Canal* e il *Royal Canal,* che sono i più lunghi del Regno Unito, adducono da Dublino al corso medio navigabile della Shannon.

La NAVIGAZIONE INTERNA si mantiene attivissima nonostante lo sviluppo delle ferrovie, perchè, a complemento di queste, anzichè in concorrenza con loro, attende al trasporto del carbon fossile, dei minerali di ferro, dei materiali da costruzione e di altre merci molto pesanti e di poco valore che le ferrovie ordinariamente disdegnano, perchè troppo ingombranti e poco rimuneratrici. Anzi, per lo più, sono le stesse compagnie ferroviarie che esercitano i canali situati nell'orbita delle loro linee.

Nel 1894 venne aperto alla navigazione il « *shipcanal* » di Manchester, lungo 57 km. e largo e profondo come il canale di Suez, il quale va da quella città al fiume Mersey e permette alle maggiori navi di penetrare fino ai vasti bacini interni di quel nuovo porto marittimo.

Navigazione marittima. — Non vi è altro paese al mondo in cui essa abbia tanta importanza come in Inghilterra. Infatti, il movimento complessivo dei suoi porti oscilla annualmente intorno a 200 milioni di tonn. Il *cabotaggio* soprattutto vi ha uno sviluppo enorme giacchè vi supera da solo i 100 milioni di tonn.[1] ed è in continuo aumento. Naturalmente esso è eseguito quasi esclusivamente da navi inglesi. Esso è per ciò superiore alla stessa navigazione *di lungo corso*, la quale oscilla da 85 a 95 milioni di tonn.[2] ed è costituita per $^2/_3$ da navi inglesi e per $^1/_3$ da navi estere, specie norvegesi e tedesche.

I paesi d'onde arrivano più bastimenti (in tonnellaggio) nei porti inglesi sono gli Stati Uniti, la Francia, l'Olanda e la Germania, con questo però di diverso, che mentre dal primo di essi arrivano sempre carichi, giungono dagli altri per circa la metà in zavorra. I paesi verso cui più specialmente si dirigono le navi che partono dai porti inglesi sono anzitutto gli Stati Uniti (verso di questi $^1/_3$ parte circa in zavorra), poi la Francia, la Germania, l'Italia e l'Olanda (e questi sono tutti, o quasi tutti, bastimenti carichi).[3] In complesso sono gli Stati Uniti il paese con cui l'Inghilterra ha le sue maggiori relazioni marittime.

I porti più importanti sono, in ordine decrescente, Londra, Liverpool, Cardiff, Newcastle (cogli altri porti della Tyne), Glasgow, Belfast, e Dublino.

Marina mercantile. — Costituisce lo strumento più formidabile della potenza economica del Regno Unito. Superiore e di gran lunga alla marina di qualsiasi altro paese, anzi, se si comprendono i navigli delle colonie inglesi, superiore o almeno eguale a tutte le altre marine mercantili prese assieme, essa fa sventolare la sua bandiera contemporaneamente in tutti i porti del mondo e dovunque, o quasi, essa tiene il primato e lucra i noli più vantaggiosi. A non considerare che il Regno Unito, si trova che esso possiede oltre 10,000 navi, con quasi 9 milioni di tonn. di stazza.[4] Di esse $^2/_3$ soltanto sono a vapore, ma rappresentano i $^3/_4$ del tonnellaggio complessivo.

Mentre la marina *a vela*, nonostante la costruzione di nuovi grandi velieri in acciaio a 4 alberi, lentamente diminuisce, va di conserva aumentando continuamente la marina a *vapore*, che costituisce la gloria più pura e più indiscussa del Regno Unito. Vi sono alcune imprese che hanno veramente una importanza mondiale, quali: la « Peninsular and Oriental S. N. Co. » di Londra, detta comunemente la « P. and O. », che esercita specialmente le linee del Mediterraneo e dell'Asia meri-

[1] Nel 1897 fu di 106 milioni di tonn., nel '98 di 110, nel '99 di 111. (*Almanacco di Gotha*, 1899-901.)

[2] Nel 1897 fu di 90 milioni di tonn., nel '98 di 91, nel '99 di 98. (Id.)

[3] *Annual Statement of the Navigation and Shipping of the United Kingdom*, Londra, 1899.

[4] Nel 1899, 19,900 navi con 9,100,000 tonn., di cui 6,900,000 tonn. a vapore e 2,200,000 tonn. a vela. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

dionale e orientale; la « British India », parimenti di Londra, la quale attende al servizio dell'India, dell'Indo-Cina, dell'Australia e dell'Africa orientale; la « Cunard » di Liverpool, che esercita più specialmente la navigazione rapida coll'America del Nord, ma tocca anche altri porti della Francia, del Mediterraneo e del Levante; la « Castle Line » di Londra, che attende ad una quantità di servizî coll'Africa occidentale e orientale, coll' India, colla Cina e col Giappone; l' « Orient Line » di Southampton, nota per i suoi magnifici piroscafi, i più grandi che traversino il canale di Suez e che fa un regolare servizio coll'Australia; la « Royal Mail » di Londra, che esercita le linee dell'America centrale e meridionale; la « White Star Line », pure di Londra, che attende alla navigazione coll'America del Nord e possiede i più grandi piroscafi del mondo; la « Wilson Line » di Hull, che esercita parecchie linee del Mar del Nord, del Baltico, del Mar Nero, e si spinge da una parte fino all' India e dall' altra fino agli Stati Uniti; la « Hollando-Américaine », che esercita un servizio regolare fra i porti della Manica e New York; la « International S. N. Co. », società ibrida fatta di capitali inglesi, belgi, americani, e che batte a un tempo, a seconda delle navi, questa o quella bandiera, ed esercita le due linee « Red Star Line », fra Anversa e New York, e « American Line », fra New York e Londra.

Ma vi sono poi molte altre imprese di minore importanza, le quali attendono al servizio coll'Asia meridionale e orientale, coll'Africa orientale e coll'Australia,[1] oppure a quelli coll'Africa occidentale ed australe;[2] ovvero ai servizî coll'America centrale e meridionale,[3] spingentisi talvolta sino al Pacifico;[4] ossia a quelli coll'America del Nord;[5] o anche al servizio speciale del Mediterraneo;[6] del Mar del Nord e contermini[7] e dell' Irlanda.[8]

Parecchie compagnie ferroviarie inglesi sono diventate ad un tempo compagnie di navigazione per il trasporto dei passeggeri e delle merci da e per i porti a cui mettono capo le loro linee terrestri. Tali sono

[1] « Bibby line » di Liverpool per India e Birmania; « Anchor line » di Glasgow e « Mac Iver » di Liverpool per India; « Glen » di Londra per Cina e Giappone; « Hall » di Londra per India e Cina; « Henderson » di Liverpool per Birmania; « Ocean » di Liverpool e « Shire line » di Londra per Giappone; « Victoria » di Liverpool e « Loch line » di Glasgow per Australia.

[2] « Union » di Southampton; « Colonial Mail », « Natal line », e « British and Colonial » di Londra; « British and African », « Both and Red Cross line » e « African » di Liverpool; « Aberdeen line » di Aberdeen per il Natal; « Forwood line » di Londra per il Marocco, Madera e le Canarie.

[3] « Lamport and Holt line » di Londra (New York-Brazil-Plata); « Liverpool and Northern Brazil », e « West India and Pacific » di Liverpool (Messico-Antille); « Scrutton » di Londra (Antille e Guiane); « Liverpool-Brazil and River Plate » di Liverpool.

[4] « Pacific » di Liverpool che va fino al Callao (Perù).

[5] « Allan line » e « Donaldson » di Glasgow (Canadà); « Dominion line » di Liverpool (Canadà); « Prince-line » di Londra fra Napoli e New York.

[6] « Papayanni » di Londra; « Clan » di Glasgow (con Port Said); « Moss line » di Liverpool (Costantinopoli-Egitto); » Atlantic and Eastern » di Londra; la « Leyland », la « Prince », la « Wilson », le quali toccano tutte porti italiani.

[7] « Red Cross and Both line » di Liverpool; « City of Cork » di Cork; « West Hartlepool », « Leith-Hull and Hamburg » e « Gibson and Co. » di Leith; « Tyne » di Newcastle; « Humber-Shipping » di Hull; « General » di Londra che si spinge anche a Bordeaux e in Ispagna; « Bailey and Leetham line » di Hull che si protende fino ai porti russi e finlandesi del Baltico.

[8] « Clyde » di Glasgow e « British and Irish » di Dublino.

la « London and North-Western Railvay Co. », la « London and South-Western », la « London-Chatham and Dover », la « South-Eastern », la « Great-Western », la « Great-Eastern », e la « Manchester-Sheffield and Lincolnshire », le quali fanno quasi tutte il servizio fra l'uno o l'altro dei porti inglesi e i porti più vicini del continente europeo.

La « New Zealand Shipping » e la « Shaw Savile and Albion », con 5 piroscafi ciascuna, fanno periodicamente il giro del mondo in 80 giorni percorrendo da Plymouth a Teneriffa, Capo di Buona Speranza, Hobart (Tasmania), Wellington (Nuova Zelanda), Rio Janeiro, Teneriffa e Plymouth, 25,150 miglia.[1]

Le linee Castle, Glen e Hall attendono specialmente al trasporto del the dalla Cina in Inghilterra. Ogni anno, alla fine di maggio, una nave di ognuna di quelle tre compagnie parte da Hankau sull'Yangtse Kiang e lotta di velocità per guadagnare il premio di 10,000 sterline che riceve quella che arriva prima ai docks di Londra.

Commercio. — Non si hanno dati ufficiali intorno al commercio INTERNO, ma si capisce facilmente che deve essere intensissimo quando si pensi all'attività febbrile delle ferrovie e dei canali ed alla grande intensità del cabotaggio.

Quanto al commercio ESTERIORE, si può affermare senz'altro che esso è il primo del mondo. Attraverso ad esso passano in gran parte tutti i prodotti naturali o manifatturieri che si scambiano sulla faccia della terra. Esso ammonta complessivamente da 750 a 850 milioni di sterline, che è quanto dire da 19 a 22 miliardi di franchi.[2]

L'Inghilterra è giunta ad avere questo colossale movimento commerciale, oltrechè per le sue qualità economiche intrinseche, anche per l'aiuto diretto e indiretto del suo immenso impero coloniale. Chiamati od attesi dai loro compatrioti sparsi in tutte le parti del mondo, i mercanti inglesi dovevano necessariamente accettare o richiedere nuovi scambi in tutti i paesi scaglionati lungo le grandi strade del loro commercio coloniale, e, poscia, per la superiorità dei loro procedimenti mercantili continuamente perfezionati, giungere gradatamente a una specie di commercio universale. Il libero scambio, propagato trionfalmente da un inglese, Riccardo Cobden, sostenuto efficacemente da una lega internazionale avente sede in Inghilterra (Manchester), e divenuto norma pressochè generale verso la metà del secolo attuale, ridondò interamente a vantaggio del Regno Unito, che era già più solidamente preparato di tutti gli altri paesi alla pacifica lotta internazionale. A poco a poco, però, anche gli altri paesi, agguerriti dall'esperienza, cominciarono a dare un impulso sempre più vigoroso ai loro commerci, emancipandosi dalla dipendenza in cui si erano venuti a trovare verso l'Inghilterra e mettendosi anzi in lotta aperta e talvolta vittoriosa con

[1] VECCHI, *La marina mercantile* (Milano, F. Vallardi, 1896), pag. 53. — Il prezzo del biglietto per l'intero viaggio di circumnavigazione mondiale è di fr. 3250 in oro.

[2] Nel 1893 (non compresi i metalli preziosi), 751 milioni di sterline; nel '94, 748; nel '95, 780; nel '96, 822; nel '97, 845; nel '98, 764; nel '99, 815, pari a 20,375 milioni di franchi. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

essa, come hanno fatto la Francia, la Germania il Belgio, la Svizzera, gli Stati Uniti, in molte parti del vecchio e del nuovo mondo. E intanto, dietro l'esempio venuto trionfalmente dagli Stati Uniti, andavano diffondendosi le teoriche protezioniste che negli Stati più deboli innalzavano barriere pressochè insuperabili al commercio britannico. Il quale riceveva un altro colpo ancora più forte dall'applicazione recente e successiva delle elevate tariffe doganali in quegli Stati Uniti che erano sempre stati e si mantengono ancora, benchè in proporzioni minori di un tempo, i suoi clienti più ricchi. Nè va dimenticato che a scapito del commercio inglese è andata specialmente la fiorente espansione del Giappone nei traffici dell'Asia centrale e meridionale.

Queste sono le cause principali [1] per cui, dopo di essere salito vertiginosamente a proporzioni colossali, il commercio esteriore del Regno Unito cominciò dopo il 1881 ad arrestarsi e poscia, di mano in mano, a discendere.

Un'inchiesta parlamentare, ordinata allo scopo di studiare le cause di quella depressione, ha suggerito parecchi rimedî quali, una ricerca più ostinata e sistematica di nuovi mercati, una maggiore semplificazione della compravendita, e un adattamento più razionale ai bisogni dei mercati esteri. Ultimamente (nel 1899), per opera del ministero del commercio, agli addetti commerciali già esistenti presso le ambasciate inglesi di Francia, Germania, Spagna e Turchia, ne vennero aggiunti altri presso quelli di Russia, Svizzera, Cina e Stati Uniti, e inoltre si sono cominciati a mandare agenti commerciali nei principali centri di traffico sparsi nei paesi esteri. E a Londra si è decretata la instituzione di una Scuola superiore di commercio.

E intanto, col favore di un generale risveglio economico, i traffici inglesi poterono riprendere, dopo il 1889, e meglio ancora, dopo il 1893, il loro baldanzoso movimento ascensionale.

Una caratteristica del commercio britannico coll'estero è la eccedenza sempre crescente delle importazioni sulle esportazioni, eccedenza la quale oscilla da 150 a 170 milioni di sterline, che è quanto dire da 3700 a 4250 milioni di franchi ogni anno.[2] Essa però non costituisce debito alcuno dell'Inghilterra verso l'estero giacchè viene largamente compensata dagli interessi che riscuotono i capitali inglesi dovunque impiegati in titoli del debito pubblico e in imprese economiche diverse, dal nolo che le innumerevoli navi lucrano in tutti i porti del mondo, e dalla vendita all'estero di navi nuove od usate.[3]

---

[1] Cause secondarie, ma non meno efficaci, sono: la repulsione del negoziante inglese a fornire prodotti a buon mercato, a contentarsi in principio di piccole ordinazioni, a studiare il gusto dei clienti, ad accordare facilità di credito, e a impiegare il sistema metrico-decimale; poi il numero limitato dei commessi viaggiatori, l'ignoranza delle lingue dei paesi esteri, i cataloghi stampati solamente in inglese e la deficienza di istruzione tecnica nei giovani che si dedicano al commercio.

[2] Eccedenza nel 1893 di 128 milioni di sterline, nel '94 di 134, nel '95 di 131, nel '96 di 146, nel '97 di 157, nel '98 di 177, nel '99 di 156. (*Economist*, Londra, febbraio 1899, *Almanacco di Gotha*, 1901.)

[3] Interesse dei capitali inglesi collocati all'estero (2 miliardi di sterline) 90 milioni di sterline, ricavo dei noli 90, vendita navi 7, totale 187 milioni di sterline. (*Economist*, Londra, febbraio 1899.)

I principali articoli d' *importazione* sono i cereali, la carne, il cotone, la lana, il legname, il burro e formaggio, lo zucchero, gli animali, la seta greggia, il the, i frutti, le pelli ed il vino,[1] che è quanto dire tutti generi alimentari e materie prime.

L' *esportazione* comprende invece i tessuti di cotone e di lana, il carbon fossile, il ferro e gli articoli di ferro, le macchine, i filati di cotone e di lana, i prodotti chimici, e i tessuti di lino e di juta,[2] che è quanto dire tutti, meno il carbone, prodotti manufatturati.

I *paesi* con cui l'Inghilterra ha le sue maggiori relazioni commerciali sono: anzitutto le sue colonie (specie l'India e l'Australia) e gli Stati Uniti, che assorbono quasi la metà del commercio complessivo inglese; poi la Francia, la Germania, l'Olanda la Russia, il Belgio, la Svezia e Norvegia, la Spagna, il Brasile, l'Egitto, la Danimarca, l'Argentina, l'Italia.[3] In molti di questi paesi e in altri ancora che qui non sono nominati, è l'Inghilterra che assorbe la maggior parte del loro commercio esteriore.

Allo sviluppo del commercio inglese hanno contribuito parecchie *istituzioni* ad esso favorevoli, quali, ad esempio, l'« Imperial Institute »,[4] il Museo commerciale di Londra, e le Camere di commercio che vennero istituite in quella metropoli da alcuni paesi esteri (Austria-Ungheria, Francia, Italia).

Fedele sempre alla teoria del libero scambio che fu tanta parte della sua potenza economica, l'Inghilterra resiste pressochè sola alla tendenza protezionista che ha trascinato, si può dire, tutti i paesi civili, e la sua tariffa *doganale*, unicamente inspirata a criterî fiscali, colpisce pochissimi generi all'importazione (the, caffè, cacao, tabacco, spiriti, birra, vino, carte da giuoco) e nessuno all'esportazione. Unica fra le potenze coloniali, l'Inghilterra non solo non ha imposto mai alle colonie una posizione privilegiata al suo commercio, ma ha rifiutato sempre le proposte che si facevano in questo senso da quelle. Ultimamente però (nel 1899) essa ha accettato che nel Canadà e nella Rhodesia si istituissero tariffe di favore per le merci di provenienza in-

---

[1] Nel 1899, cereali 57 milioni di sterline, carne 33,400,000, cotone 27,700,000, lana 25,900,000, legname 25,700,000, burro e formaggio 25,300,000, seterie 16,100,000, zucchero 19,100,000, animali vivi 10,700,000, the 10,600,000, frutti 9,300,000, pelli 8,600,000, vino 5,600,000. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] Nel 1899, tessuti di cotone 59 milioni di sterline, carbon fossile 23,100,000, articoli in ferro 19,700,000, macchine 19,600,000, tessuti di lana 14,500,000, filati di cotone 8,100,000, ferro 10,500,000, prodotti chimici 9,700,000, filati di lana 6,700,000, vestiti 4,600,000, tessuti di lino 5,100,000. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[3] Nel 1899, Colonie 194 milioni di sterline, Stati Uniti 138,300,000, Francia 68,300,000, Germania 56,100,000, Olanda 39,900,000, Russia 29,800,000, Belgio 30,400,000, Svezia e Norvegia 23,400,000, Spagna 19,200,000, Egitto 16,000,000, Danimarca 16,400,000, Brasile 9,300,000, Italia 10,600,000. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[4] « L'Imperial Institute », ha detto Guillain ministro delle colonie francesi in un suo recente rapporto (16 marzo 1898) al presidente della Repubblica, ha contribuito per una larga parte al prodigioso sviluppo economico della Gran Bretagna. In questo palazzo, dove vennero collocati parecchi musei di campioni e uffici d'informazione, si tengono a certe ore i funzionarî coloniali in congedo per informare i negozianti e i coloni. Un bollettino regolare fa conoscere i dati di fatto più recenti. Infine una ricca biblioteca mette gratuitamente a disposizione dei lettori i libri speciali e le notizie commerciali più complete ». (*Bollettino di notizie commerciali*, 1898, n. 16.)

glese. E altrettanto ha promesso di accordare alle colonie dell'Australasia. In ricambio la metropoli dovrà dare corrispondenti concessioni, cioè accordare dazî di favore alle merci provenienti dalle sue colonie. Frattanto, per impedire che vengano di questi favori a godere gli estranei, essa ha denunciato (nel 1899) i trattati di commercio colla Germania e col Belgio i quali contenevano la clausola della nazione più favorita.

Gelosamente, anzi ostinatamente fedele alle sue tradizioni, il Regno Unito conserva ancora l'antico sistema di *pesi* e *misure* fondato sulla yarda,[1] sulla libbra,[2] e sul gallone.[3] Paese monometallico aureo per eccellenza, l'Inghilterra ha come *moneta* tipo la lira sterlina (d'oro)[4] che si divide in 20 scellini (d'argento) e ognuno di questi in 12 pence (di bronzo).

Biglietti di banca vengono emessi solamente dalla « Bank of England » di Londra, una delle più antiche del genere, poichè risale al 1694. Altri istituti potenti di credito sono la Banca di Scozia, la Banca commerciale di Scozia, la Banca d'Irlanda e le 3000 banche inglesi minori, fra cui emergono la « National and provincial » e la « London and Westminster », le quali si sono riunite insieme in una specie di sindacato detto le « Joint-stocks banks ».

Le banche inglesi sono le intermediarie di una gran parte del commercio mondiale, giacchè anche negli altri paesi i pagamenti coll'estero si fanno molte volte con tratte su Londra.

La « Stock Exchange » della metropoli inglese è la prima *borsa* del mondo, così come è la prima del genere la sua « Clearing-house ». Quella di Manchester è la terza e quella di Liverpool è la quarta.[5]

Anche il Regno Unito possiede potenti compagnie d'*Assicurazione*, quali la Gresham e il Lloyd, le quali hanno per lo più la loro sede a Londra.

Relazioni coll'Italia. — Notevoli fino dai secoli scorsi, le relazioni commerciali italo-britanniche aumentarono grandemente nel secolo attuale, per il consumo sempre maggiore in Italia del carbon fossile e del ferro, per l'estendersi nell'uso nostro delle cotonate inglesi, per il diffondersi in Inghilterra delle nostre derrate alimentari, per l'aumento in entrambi i paesi della navigazione a vapore che rese più facili e più frequenti i rapporti reciproci, per l'apertura del canale di Suez che pose l'Italia sulla via inglese più breve e più diretta verso le Indie orientali, e infine per l'impiego cospicuo di capitali inglesi in tutte le manifestazioni della nostra vita finanziaria ed economica.

---

[1] La yarda, che è lunga m. 0,914, corrisponde alla lunghezza del pendolo che, alla latitudine di Londra, al livello del mare, faccia 60 oscillazioni al minuto nel vuoto. Essa si divide in 30 piedi (feet), pari a m. 0,304. Il miglio è lungo 1609 m.; l'acre ha una superficie di 40,467 are.

[2] La libbra comune o « avoir du pois » corrisponde a kg. 0,453 e sono suoi multipli il « centweight » (cwt.), eguale a kg. 50,8, e la tonnellata, pari a kg. 1016. Però per i metalli preziosi si adopera la libbra *troy*, la quale vale kg. 0,373 e si divide in 12 once da 31 grammi.

[3] Il gallone equivale a litri 4,54, e sono suoi multipli il bushel (da 8 galloni), eguale a l. 35,32, e il quarter (da 8 bushels), pari a l. 290,8.

[4] La sterlina vale, alla pari, lire 25,25 in moneta italiana.

[5] Operazioni eseguite nel 1898 dalla Clearing-house di Londra per 8100 milioni di sterline, di Manchester per 203 e di Liverpool per 129. (*Bollettino finanze*, 16 marzo 1899.)

Si sa che alcuni prestiti del nostro paese e degli Stati in cui esso era diviso prima del 1860 vennero assunti interamente o in gran parte da case inglesi, e in Inghilterra è collocata una parte notevole della nostra rendita, e inglesi sono i correntisti principali del nostro governo per i suoi rapporti coll'estero. Ai molti capitali inglesi già investiti da noi in imprese minerarie, industriali e tranviarie, se ne sono aggiunti recentemente alcuni altri i quali hanno trovato utile impiego, ad esempio, nell'industria e nel commercio dello zolfo di Sicilia e di Romagna e dei marmi di Carrara, nell'esercizio delle industrie artistiche e degli « hôtels » di Venezia e nei docks e magazzini generali di Genova.

Ma ciò che contribuì a dare l'impulso più vigoroso allo sviluppo dei rapporti italo-inglesi, è stata la rottura del nostro trattato di commercio colla Francia, la quale ebbe per risultato di mettere in luogo di questa l'Inghilterra in prima linea fra i paesi con cui noi abbiamo le nostre maggiori relazioni mercantili.

Fra Italia e Inghilterra esiste il trattato di commercio (che non ha però tariffa speciale), del 1° luglio 1883, scaduto il 1° febbraio 1892, e tacitamente prorogato d'anno in anno senza che alcuno dei contraenti abbia finora manifestato la velleità di denunciarlo.

Intanto il commercio fra i due paesi è rappresentato da una cifra che oscilla annualmente dai 300 ai 400 milioni di franchi.[1]

I principali articoli inglesi che vengono *esportati* verso l'Italia sono: il carbon fossile (la quasi totalità dell'importazione italiana), i tessuti di cotone e di lana, le macchine, la ghisa (i $^3/_4$ dell'importazione nostra), il ferro e gli articoli di ferro, la latta (quasi tutta) e il pesce.[2]

Le merci più notevoli che l'Inghilterra *importa* dall'Italia sono: l'olio d'oliva, i latticini (burro e formaggio), le uova, gli agrumi, i tessuti di seta e la seta greggia, la canapa, i marmi, lo zolfo, il tartaro, il sommacco, i frutti secchi, le pelli, il vino, l'acido tartarico.[3]

Toccano regolarmente i porti italiani molte compagnie inglesi di navigazione a vapore, quali la Wilson, l'Orient, l'Atlantic and Eastern, la Cunard, la General Steam Navigation, la Prince, la British India, la Anchor (Henderson Bros), la Leyland, e soprattutto la P. and O. per il servizio della Valigia delle Indie a Brindisi. Il porto che le navi nostre maggiormente frequentano in Inghilterra è quello di Cardiff.

Gli Italiani residenti al Regno Unito ammontano a circa 11,000 e sono occupati in gran parte in alberghi, caffè, ristoranti e case di commercio.

---

[1] Nel 1899 fu di 447 secondo la statistica italiana e di 265 secondo la statistica inglese (vedi *Almanacco di Gotha*, 1901). Questa grande differenza di cifre si spiega coll'aggio della valuta in Italia, colla minor precisione e fiscalità della dogana in Inghilterra, e, soprattutto, coll'essere nella statistica italiana incluso il movimento dei metalli preziosi, che è invece escluso dall'inglese.

[2] Nel 1898, carbon fossile per 128 milioni di fr., tessuti di cotone e di lana 14, macchine 13, ghisa 10, ferro e articoli di ferro 7, pesce 7,400,000 (4,900,000 in merluzzi e 1,600,000 in aringhe). (*Movimento commerciale* del Regno d'Italia del 1898.)

[3] Nel 1898, uova per 11,900,000 fr., tessuti di seta per 10,600,000, canapa per 9,200,000, burro e formaggio per 7,200,000, frutti per 11,200,000 (agrumi per 5,000,000 e mandorle per 1,600,000), pelli per 5,600,000, marmi per 5,000,000, tartaro greggio per 5,000,000, olio d'oliva per 3,600,000, zolfo per 2,700,000, sommacco per 2,600,000, seta greggia e cascami di seta per 2,000,000, vino per 1,500,000, acido tartarico per 1,200,000. (*Movimento* ec.)

Oltre a una camera di commercio in Londra, venne istituita un'agenzia commerciale privata con sussidio governativo a Liverpool.

Emigrazione e Colonie. — Più antico che in altri paesi d'Europa, il fenomeno dell'EMIGRAZIONE si mantiene ancora importante al Regno Unito. Però è diminuito molto in questi ultimi anni, cosicchè quel paese è disceso al secondo posto fra gli Stati migratorî. Da 300,000 quanti erano in media annualmente prima del 1890, gli emigrati sono discesi a meno di 150,000.[1] Gli è che per le migliorate condizioni economiche e politiche, l'Irlanda ha cessato di dare all'emigrazione il suo contributo fortissimo.

Il maggior numero degli emigranti si è rivolto in passato e si rivolge ancora adesso agli Stati Uniti, dove sono andati a stabilirsi ben 10 dei 16 milioni di persone partiti dal Regno Unito dal principio del secolo. Altri paesi molto importanti per l'emigrazione inglese sono il Canadà e l'Australia. In aiuto degli emigranti funzionano alcune utili istituzioni, quali l'« Emigrants informations office » istituito presso il ministero delle Colonie, le comunicazioni ufficiali riguardanti i paesi colonizzabili o in via di colonizzazione che vengono affisse trimestralmente in tutti gli uffici postali, e la pubblicazione intorno a quei paesi di piccoli manuali a buon mercato ricchi di informazioni pratiche per gli emigranti.

L'emigrazione inglese, regolata così com'è con prudenza e sostenuta dalla condizione economica generalmente buona e dalla coltura quasi sempre discreta degli emigranti, non è un fenomeno doloroso come in Italia ed in Russia, ma imponente e dignitoso nel suo complesso ed efficacissimo nei suoi risultati.

Primo fra questi è lo estendersi dell'impero COLONIALE, al quale l'Inghilterra deve tanta parte della sua prosperità e della sua potenza, e che è, senza confronti, il primo del mondo. Infatti esso ha una superficie di 27,800,000 kmq. ed una popolazione di 347 milioni di abitanti.[2] E poichè si distende sopra tutta la faccia del globo, può dirsi veramente che sopra di esso non tramonta mai il sole.

La colonia più ricca è l'Impero Anglo-Indiano che, oltre all'India propria, comprende Aden, la Birmania e gli stabilimenti dello Stretto. In Asia sono pure possedimenti inglesi Ceylan, Hong-Kong e le recenti concessioni cinesi di Weihaiwei e di Kaulong (Mirs bay di faccia a Hong-Kong).

Un altra grande colonia è l'Australasia cui fanno corona una parte notevole di Borneo e della Nuova Guinea e parecchi arcipelaghi dell'Oceania, compreso quello di Tonga, acquistato, in seguito ad una convenzione colla Germania, il 7 novembre 1899.

Importantissima è anche la federazione coloniale che porta il nome di « Dominio del Canadà », dopo il quale seguono per importanza in America la colonia di Terranuova, le Antille inglesi specie Giammaica, la Guiana e le Bermude.

[1] Nel 1895, 185,200; nel '96, 161,400; nel '97, 144,500; nel '98, 140,600 (*Illustration française*, 23 settembre 1899); nel '99, 150,000. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] *Almanacco di Gotha*, 1901.

In Africa l'Inghilterra possiede le due colonie del Capo e di Natal con tutti i recenti ingrandimenti nell'interno (Rhodesia, Africa centrale ed eventualmente anche i due Stati Boeri), la colonia del Niger e altri possedimenti dell'Africa occidentale, il protettorato dello Zanzibar, una gran parte dell'Africa orientale dall'Oceano Indiano sino ai laghi sorgentiferi del Nilo (Uganda), e, finalmente, l'Egitto, il quale, colla sua dipendenza del Sudan orientale recentemente riconquistato sui Dérvisci, figura autonomo sotto l'alta sovranità della Turchia, ma è divenuto in sostanza un protettorato britannico.

Infine, nel Mediterraneo, l'Inghilterra possiede Cipro, Malta e Gibilterra, che sono altrettanti scali suoi sulla via delle Indie.

Caratteristica della genesi coloniale inglese sono le compagnie privilegiate munite di carta di sovranità (« Chartered Companies »), di cui fu sino al 1858 il tipo più classico la compagnia delle Indie orientali, in quell'anno disciolta. Anche le altre successivamente formatesi sono destinate ad essere assorbite dal governo quando per opera loro siasi convenientemente assodata l'autorità inglese nei paesi che esse hanno incominciato a sfruttare. Sono scomparse così recentemente la « Imperial British East Africa » più conosciuta col nome di « Ibea » e la « Royal Niger Co. » che hanno preparato il terreno al dominio diretto dell'Inghilterra su tanta parte dell'Africa orientale ed occidentale. Rimangono la « British South Africa » (Rhodesia), la « British Central Africa » (Nyassa) e la « British North Borneo ».

A non parlare dei possedimenti d'importanza strategica, ovvero popolati in maggioranza da indigeni, le vere e proprie colonie inglesi sono congiunte alla madre patria da legami più o meno forti ma che si riducono il più spesso a quel filo sottilissimo che è la nomina del governatore. Manca ancora all'impero coloniale una vera unità politica, doganale, monetaria, poichè ciascuna delle parti che lo compongono si regola in siffatta materia colla più completa autonomia e in modi molto diversi.

Eppure se si pensa che queste soltanto degli Inglesi sono vere e proprie colonie utili alla madre patria, viene voglia di ripetere con loro: « Non v'è chè un uomo che sappia creare delle colonie e farle valere. *His name is John Bull and Sons.* »

Principali centri industriali e mercantili. — **Inghilterra e Galles.** — Nelle contee orientali:

Newcastle-on-Tyne, grande centro manifatturiero, specialmente per le costruzioni navali in ferro, per le armi e per i prodotti chimici e grandissimo emporio commerciale soprattutto per la esportazione del carbon fossile e per il traffico colla Scandinavia. Al suo porto, che sorge sul corso inferiore della Tyne ed è il quarto del Regno Unito, servono di complemento quelli di *North Shields* e di *South Shields* situati alla foce di quel fiume. Hanno complessivamente un movimento annuo di oltre 15 milioni di tonnellate.

Sunderland, porto attivissimo alla foce della Wear, ha grandi cantieri di costruzioni in ferro. Altri cantieri sorgono nel porto successivo di *Hartlepool.*

Middlesborough, sul corso inferiore della Tees, è uno dei centri principali dell'industria del ferro.

Leeds, *Bradford*, *Halifax*, centri dell'industria laniera, *Sheffield* che fu già la metropoli dell'acciaio e *Hull* grande porto marittimo, il quinto del regno, sull'estuario dell'Humber, grande emporio del carbone e del commercio inglese colla Scandinavia e col Baltico, sono tutte città situate nella contea di York, la più vasta dell'Inghilterra.

Seguono, lungo la costa, *Yarmouth*, grande stazione da pesca sul Mar del Nord, e *Harwich*, stazione di piroscafi per il continente europeo.

Londra, immensa metropoli, la prima città del mondo per popolazione (4,463,000 al 30 giugno 1897)[1] e massimo centro manifatturiero, ferroviario, marittimo, mercantile e finanziario. Tutte le industrie del Regno Unito si può dire che vi siano rappresentate. Oltre alle ferrovie che vi accorrono da ogni parte e di cui essa è il centro principale (stazioni di Charring Cross, Victoria and London bridge, Paddington, St. Pancras, King's Cross, Liverpool Street), la città possiede una propria ferrovia metropolitana, in gran parte sotterranea e a energia elettrica. Ad essa appartiene uno dei tunnel che passa sotto il Tamigi. L'altro, il più antico, è riservato esclusivamente ai pedoni. Il suo porto, il primo del mondo, giacchè ha un movimento marittimo di 25 milioni di tonnellate (nel 1897), è costituito dal Tamigi e dai giganteschi bacini o « docks » che si distaccano e si succedono alla riva sinistra di quel fiume.[2] I principali di essi sono i docks Victoria, East India, West India, che si incontrano risalendo la corrente del fiume. Vengono dopo di essi, Millwall e London. Di lì partono, dirette a tutti i porti del mondo, le navi delle numerose compagnie inglesi residenti a Londra che avvolgono il globo colle loro linee di navigazione a vapore. E ivi arrivano e si accumulano le merci provenienti da ogni parte della terra per essere poi distribuite dovunque. Si direbbe che Londra sia una grande pompa aspirante e premente per tutto ciò che il mondo intero produce di scambiabile. Il commercio di Londra è veramente colossale. Da solo è quasi doppio di quello dell'Italia. Per molte merci, come la lana, il the, lo zucchero, la carne, le pelli, i metalli preziosi, i diamanti greggi, il burro, la corteccia di china, la grafite, il mercurio, le spugne, quella città è il primo mercato mondiale, come ne è uno dei primi per i caffè, le gomme, i vini, gli spi-

[1] Comprendendovi West Ham, Croydon e Tottenham, che fanno parte del distretto di polizia di Londra, la metropoli inglese verrebbe ad avere una popolazione di 4,960,000 abitanti. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] « Risalendo il Tamigi dalla foce si vede crescere mano mano la folla delle navi isolate, o riunite in lunghi convogli, che fanno ressa agli approdi stabiliti lungo le rive. Ogni gettata che si avanza in mezzo alle acque è circondata da numerosi bastimenti. Più avanti le sponde del fiume non sono che una continuata banchina dove girano lentamente i bracci delle macchine che mettono in comunicazione le cale delle navi coll'interno dei magazzini o coi vagoni delle ferrovie. In breve, le case lungo le rive scompaiono o se ne vedono appena alcuni lembi attraverso il sartiame dei bastimenti serrati gli uni contro gli altri in molteplici file. Qua e là si scorge come una strada di bastimenti che penetra entro terra e si perde lontano fra il vapore ed il fumo. Sono i *docks* ». (RECLUS, *Géographie universelle.*)

riti, il petrolio. Londra è la città più rapidamente e più sicuramente informata di quanto avviene nel mondo economico ed è il più grande centro bancario e monetario. Per le sue banche di Lombard Street e la sua Borsa, passano, si può dire, tutti gli affari della terra, dalla lavorazione delle miniere, alle costruzioni ferroviarie, dall'impianto di telegrafi sottomarini, alla sottoscrizione di prestiti governativi e via dicendo. Nè Babilonia, nè Menfi, nè Roma, nè Hangceu (la celebre Quinsay di Marco Polo, la immensa metropoli della Cina), non ebbero mai, anche nei loro tempi più floridi, un'altrettale importanza.

Queensborough, situata alla foce e alla destra del Tamigi, è l'avamporto di Londra nelle comunicazioni sue rapidissime e dirette col Belgio e coll'Olanda.

Nelle contee meridionali:

Dover, porto principale per le relazioni della Gran Bretagna col continente europeo e più specialmente col porto francese di Calais;

Folkestone e *New-Haven,* che servono al medesimo ufficio rispetto ai porti di Boulogne e di Dieppe;

Portsmouth, primo porto da guerra, il quale possiede il più grande arsenale del mondo;

Southampton, porto commerciale attivissimo per cui si sfoga l'esuberanza del commercio marittimo di Londra, e punto di partenza di numerose linee regolari di piroscafi per il trasporto dei passeggieri;

Plymouth, porto militare e commerciale ad un tempo.

Nelle contee occidentali e nel paese di Galles:

Newport, grande porto commerciale nel golfo di Bristol;

Cardiff, terzo porto del Regno Unito, con un movimento di 17,800,000 tonn. (nel 1897); deve il suo recente rapidissimo sviluppo alle vicine ricchissime miniere di carbon fossile;

Swansea, primo centro delle industrie del rame, dello stagno e della latta;

Merthyr Tydfil, situato nell'interno, grande centro dell'industria ferriera;

Liverpool, terza città per popolazione (633,000 abitanti al 30 giugno 1897) e seconda per commercio marittimo dopo Londra. Il suo porto, che ha un movimento annuo di quasi 20 milioni di tonnellate (19,900,000 nel 1898), è costituito dal corso inferiore della Mersey e dai numerosi docks allineati lungo la riva destra del fiume e fra cui emergono, risalendone il corso, quelli che sono designati coi nomi di Alexandria (il più grande del mondo), Canadà, Princes e Georges. Possiede inoltre numerosi bacini di carenaggio. Aiutato da una propria potente marina mercantile esso è in comunicazione con tutti i paesi della terra, ma attende più specialmente al traffico coll'America del Nord e del Centro e coll'Africa occidentale e australe. È il porto principale dell'emigrazione britannica. È infine il primo del mondo per l'importazione del cotone greggio, dei cereali, e del bestiame provenienti dall'America del Nord, e per l'esportazione delle cotonate dirette ad ogni parte della terra.

Queste ultime vengono prodotte in gran parte nella vicina città interna di *Manchester*, quarta città per popolazione (534,000 abitanti al 30 giugno 1897) e primo centro mondiale dell'industria cotoniera. Manchester, divenuta, recentemente, anche porto marittimo, è la sede principale della « Cooperative wholesale society » società cooperativa per gli acquisti all'ingrosso, la quale opera per conto di un migliaio di società di consumo che rivendono al dettaglio, ed è probabilmente il più vasto organismo cooperativo del mondo.[1]

Nelle contee dell'interno:

Birmingham, quinta città del regno per popolazione (506,000 abitanti al 30 giugno 1897) e prima di tutte per le molteplici industrie del ferro.

Scozia. — La capitale, *Edimburgo*, ha poca importanza commerciale. Le serve da porto *Leith*, situata sul « firth of Forth » e in attiva regolare comunicazione coi porti della Scandinavia e della Russia.

Assai importante è *Glasgow*, la vera metropoli industriale e commerciale della Scozia, di cui è ad un tempo la città più popolosa, la seconda del Regno Unito, con 658,000 abitanti (nel 1896). Il suo porto, diretto da uno speciale magistrato detto « Clyde Navigation Trust », è costituito appunto dal fiume Clyde e dai numerosi bacini che ne dipendono. Centro industriale di primissimo ordine, Glasgow emerge soprattutto nella fabbricazione dei prodotti chimici e nelle costruzioni navali in ferro e in acciaio. Una fiorente marina mercantile mantiene il suo porto in relazione costante e regolare col Canadà, cogli Stati Uniti, coll'India e coi paesi del Mediterraneo.

Alla foce della Clyde sorge il porto complementare di *Greenok*.

Sulla costa orientale sono notevoli i porti di: *Dundee*, centro principale dell'industria della juta; *Aberdeen*, porto principale per l'armamento della pesca della balena; *Peterhead*, che serve di rifugio alle navi che frequentano quei mari settentrionali.

Irlanda. — *Dublino*, città capitale e porto abbastanza attivo sulla costa orientale;

Belfast, metropoli vera dell'Isola Verde, così per popolazione (256,000 abitanti nel 1896) come per industria (lino, cantieri navali), per navigazione marittima e per commercio;

Cork, gran mercato di burro e porto principale della costa occidentale. Dalla vicina *Queenstown* partono molti transatlantici postali diretti all'America del Nord.

---

[1] Ha un capitale (fra azioni e depositi) di 51 milioni di lire, e ha venduto nel 1898 per 314 milioni. Possiede in proprio 5 vapori, i quali viaggiano di continuo fra l'Inghilterra e il continente, e impiega nei suoi stabilimenti 6300 persone. Mentre la sede di Londra attende più specialmente ai coloniali e quella di Newcastle alle carni conservate, al burro e simili, la sede di Manchester attende alla produzione di una quantità di prodotti manifatturati, i quali vengono poi accentrati, insieme agli alimentari, nella sua immensa « Wholesale ». (*Sole*, 8 novembre 1899.)

FRANCIA.

Superficie 536,000 kmq. **Repubblica** rappresentativa con Senato e Camera dei Deputati, che insieme riuniti formano l'Assemblea nazionale, la quale elegge il Presidente della Repubblica, che dura in carica sette anni ed è capo irresponsabile del potere esecutivo. Divisione amministrativa in dipartimenti. **Abitanti** 38 milioni, cifra che rimane da qualche tempo pressochè stazionaria. Di essi però oltre un milione non sono francesi, ma belgi, italiani, tedeschi, inglesi, ec., stabilmente o temporaneamente immigrativi. Religione dominante la cattolica. **Configurazione fisica** molto varia: per $^1/_2$ pianure, per $^1/_4$ monti e per $^1/_4$ altipiani. **Fiumi** principali: a sud il Rodano; a ovest la Gironda (Garonna con Dordogna) e la Loira; a nord la Senna, la Somma e la Mosa; a est la Mosella (affluente del Reno). Di **laghi** non ha che una parte di quello di Ginevra e i laghetti di Bourget e Annecy in Savoia. **Coste**, basse a nord-est sul Mare del Nord, diventano poi subito alte e frastagliate sulla Manica, dove sono caratterizzate dalle « falaises », e frastagliatissime lungo la penisola di Bretagna che spinge a ovest il capo San Matteo, la punta più occidentale della Francia. Seguono sull'Atlantico coste in gran parte basse e paludose e orlate da lagune (Arcachon). Sul Mediterraneo esse presentano una doppia curva che ad ovest della foce del Rodano è concava, bassa e paludosa, ad est di quella foce, convessa, alta e portuosa sino al confine italiano. Di **isole**, oltre la Corsica, non vi sono che le piccolette scaglionate sulla costa occidentale. Il **suolo** venne ridotto ad essere produttivo per quasi $^4/_5$. Il **clima** è mitissimo e quasi costante in Provenza e, in genere, sulle coste del Mediterraneo; continentale ed asciutto nell'interno, specie verso il confine orientale; temperato ma umido verso l'Atlantico e la Manica. Nantes è il luogo dove piove di più nella Francia. Verso il Mediterraneo soffia violento il « mistral ».

La Francia gode meritatamente la fama di essere la più ricca nazione d'Europa dopo l'Inghilterra.

Fra le cause molteplici della sua prosperità economica sono degne di nota: la fertilità naturale del suolo ovunque intensamente coltivato: la prevalenza della piccola proprietà, temperata e soccorsa dallo spirito di associazione; la ricchezza considerevole del sottosuolo; la prodigiosa attività industriale che ha origini antiche, ma ricevette un impulso vigoroso nel secolo attuale dall'applicazione illuminata e coraggiosa del vapore e della meccanica, non iscompagnata mai da quel gusto artistico che ne ha sempre formata la principale e più fortunata caratte-

ristica; il rapido sviluppo delle comunicazioni tanto per via di terra quanto per via d'acqua; i commerci estesissimi spinti ed alimentati in tutte le parti del mondo; le imprese fortunate e lucrose di miniere, gas, acquedotti, tranvie, vapori, canali, che capitali francesi hanno impiantato dovunque, — prima fra tutte quell'opera gigantesca del canale di Suez, che ha portato alla Francia immensi vantaggi pecuniarî, a mala pena decimati dalle perdite subite nella impresa malaugurata del canale di Panama e in quella più modesta e assai meno disastrosa del canale di Corinto.

Aggiungasi a tutto ciò la svegliatezza e la coltura pressochè generali degli abitanti, e quel patriottismo talvolta eccessivo che li caratterizza e il quale anima e sostiene sempre e non attraversa mai le loro imprese economiche, e si avrà la spiegazione di quel benessere pressochè generale che si è un po' alla volta infiltrato e diffuso in quasi tutte le classi della popolazione ed ha fatto cumulativamente della Francia un paese ricco e potente.

Prodotti vegetali. — La coltura principale, perchè più generalmente diffusa, si conserva ancora quella dei CEREALI.[1]

Di essi anzi il *frumento*, che ne è senza confronti il principale, anzichè diminuire come altrove in Europa si è più che raddoppiato sotto l'impulso contemporaneo e parallelo dell'aumento numerico e del miglioramento economico della popolazione. A frumento si coltivano ora molti campi che lo erano prima a segale o a « méteil »[2] e soprattutto si coltivano assai più intensamente. Così la produzione ne è salita ai 120 e perfino ai 130 milioni di hl. all'anno e la Francia, in gara colla Russia, sta per diventare il secondo paese granifero del mondo. Ciononostante vi si è talmente aumentato il consumo nazionale del pane bianco che essa deve importare in media ogni anno altri 10 milioni di hl. di frumento dagli Stati Uniti, dalla Russia e dall'India. La maggior quantità di frumento è prodotta nei dipartimenti del nord e dell'ovest.

Gli altri cereali, in ordine decrescente di importanza, sono: l'*avena*, la quale viene di preferenza nei terreni magri, ad esempio delle Ardenne e della Lorena e che è essa pure inferiore, benchè di poco al consumo;

la *segale*, assai diminuita in confronto di un tempo ma pur sempre sufficiente ai bisogni del diminuito consumo nazionale;

l'*orzo*, il quale si coltiva di preferenza nella regione orientale, ma la cui produzione, allo scopo di averne la birra, deve venir integrata da una certa importazione;

il *granturco*, che si usa in Francia di preferenza nell'alimentazione del pollame e non entra di regola in quella degli abitanti che nella regione di sud-ovest verso i Pirenei dove ne è più estesa la coltura;

---

[1] Laddove non riporto dati speciali si intende che mi riferisco per questo come per tutti gli altri paesi di questa parte speciale ai dati esposti nella parte generale.

[2] Coltivazione mista di frumento e di segale propria della Francia e che persiste ancora benchè in misura molto minore di un tempo.

il *saraceno*, la cui produzione, limitata, si può dire, alle regioni montuose, è di poco inferiore a quella del mais;

e infine il *miglio* ed il *riso*, quest'ultimo però in quantità pressochè insignificante di fronte all'aumentato consumo.[1]

La coltura delle PATATE, esercitata, si può dire, in tutta la Francia, fornisce un prodotto che supera di parecchio i bisogni del consumo nazionale.

E altrettanto dicasi dei *funghi*, specie dei tartufi di cui sono celebri quelli di Mont Ventoux e del Périgord, e nella cui produzione la Francia è il primo paese del mondo.

Si va sempre più estendendo la coltura dei LEGUMI e degli ORTAGGI, soprattutto allo scopo di fornire quei prodotti freschi e primaticci a cui attende con crescente intensità la cosidetta « culture maraîchère », la quale si esercita di preferenza nei dintorni delle città, specialmente nei dintorni di Parigi di dove hanno fra altri conquistato una rinomanza mondiale gli *asparagi* di Argenteuil. Altra terra classica di ortaglie è la Bretagna. La esportazione, sempre crescente, dei legumi e degli ortaggi allo stato fresco si dirige per $^2/_3$ in Inghilterra, ma è neutralizzata nei suoi effetti economici da una importazione pressochè equivalente di legumi secchi dal Belgio e dalla Germania e di fresche primizie dall'Algeria e dall'Italia.

La FRUTTICOLTURA razionale può dirsi una delle più splendide conquiste dell'agricoltura intensiva della Francia, tantochè quasi tutte le nuove varietà precoci, o altrimenti notevoli, o per la copia, o per la grossezza o per la squisitezza dei loro frutti, portano ovunque nomi francesi.

Coltivati su larghissima scala sono i *meli* e i *peri*, soprattutto in Normandia e nella Bretagna; poi le *castagne* nel Limosino (fra la Dordogna e la Loira) e nella Corsica; le *fragole* nella Bretagna, d'onde se ne caricano bastimenti per l'Inghilterra, e nei dipartimenti del sud-est (Carpentras), d'onde se ne spediscono interi vagoni a Parigi ed all'estero; gli *aranci* e i *limoni* della Provenza, il cui meschino prodotto deve però venire integrato da una importazione sempre crescente dalla Spagna e dagli altri paesi del Mediterraneo.

Ma la principale pianta fruttifera è la *vite*, per la quale la Francia occupa, in concorrenza coll'Italia, il primo posto nel mondo. Crudelmente provata dalla filossera che devastò i vigneti dimezzandone il prodotto dal 1878 al 1889, la viticoltura, coll'adozione coraggiosa di dispendiosi mezzi profilattici e soprattutto coll'impianto pressochè generale delle viti americane innestate coi celebri vitigni nazionali, si è rimessa ora completamente « in pristino ». Fuorchè a nord del meridiano che passa per Parigi, la vite è coltivata in tutta la Francia, ma più intensamente nella regione di sud-ovest, fra il Mediterraneo e l'Atlantico, specie nel dipartimento dell'Herault che fornisce da solo pressochè $^1/_3$ del prodotto totale. Sono quasi tutte uve da vino. « Pinot,

[1] Il consumo del riso, il quale era di 340,000 ql. nel 1875, è salito a 680,000 nel '95.

gamay, sauvageon et cabernet » ne sono le varietà più diffuse. L'uva da tavola più rinomata è il « chasselas ».

Le principali PIANTE OLEIFERE sono gli *olivi* della regione mediterranea, specie nei dintorni di Nizza; e il *ravizzone* e la *colza*, che si coltivano, benchè su piccola scala, dovunque.

Hanno acquistato un'importanza capitale nell'economia agraria della Francia le BARBABIETOLE DA ZUCCHERO, le quali vengono coltivate di preferenza nella regione fresca e feracissima che si stende a nord-est di Parigi, verso il Belgio e il Mare del Nord. Giunta in breve tempo a sopperire ai bisogni del consumo nazionale, tale coltura potè andare al di là di esso ed alimentare, coll'aiuto di premi governativi, una forte esportazione.

Qua e là si coltivano la *cicoria* e lo *zafferano* (Avignone).

Nei dipartimenti orientali si produce il *luppolo*, particolarmente in Borgogna.

Una volta era fiorente anche la coltura delle PIANTE TESSILI, quali la *canapa* e il *lino*. Ma da quando il loro prezzo andò gradatamente diminuendo ogni anno, se ne cominciò a coltivare sempre meno, e forse a quest'ora tale coltura sarebbe affatto scomparsa quando non fosse venuta a salvarla, nel 1892, un premio governativo che fu per qualche anno di 4 fr. al ql. per la canapa e di 1 fr. per il lino, ma che ora viene fissato in una cifra annua da distribuirsi fra gli agricoltori in ragione della superficie coltivata.[1] In questo modo se la produzione del lino è rimasta insufficiente e di molto ai bisogni dell'industria, quella della canapa è ai bisogni stessi di poco inferiore.

Di altre PIANTE INDUSTRIALI sono degne di nota: la *robbia*, la cui coltura, fiorentissima un tempo,[2] va ora sempre più restringendosi battuta in breccia dall'alizarina artificiale ed ha per centro principale la valle del Rodano; il *tabacco*, che non si coltiva forse come si potrebbe a cagione delle fiscalità inerenti al monopolio; il *sughero* basso e di qualità scadente, che si ottiene nella Provenza; il *varech*, che si raccoglie sulle coste della Bretagna e serve non solo da combustibile e da concime, ma anche per estrarne la soda.

In Provenza, ma più specialmente intorno a Grasse e a Nizza, si esercita su larga scala la *fioricoltura*.

Due sono le principali regioni a FORAGGIO, una l'altopiano centrale, l'altra la striscia di territorio che si stende dalla foce della Senna a quella della Gironda. Gli è in questa soprattutto che vanno estendendosi le praterie irrigate. Ma ovunque del resto, alle altre colture, si alterna quella delle erbe, principalissime l'erba medica o « luzerne » e il « trêfle » o trifoglio. Si fa inoltre grande produzione ed esportazione di *sementi da prato*.

[1] Nel 1899 il governo ha distribuito complessivamente 2,500,000 fr. di premi. (Telegramma Stefani del 4 gennaio 1900.)

[2] Dicesi che per favorire questo prodotto eminentemente francese siansi introdotti i pantaloni rossi nell'esercito. La sua produzione, che nel 1872 saliva a 250,000 ql., nel 1881 era già discesa a soli 5000. (DASTRE, *Industrie chimique des matières colorantes - Revue des Deux Mondes*, 1° giugno 1900.)

Le FORESTE, troppo ridotte da un eccessivo e sregolato disboscamento, si vanno ora ricostituendo. Occupano $^1/_6$ dell'area totale e sono sparse dovunque, ma le più estese e più rinomate sono quelle delle Ardenne, ai confini del Belgio, quella di Orléans nel centro, le diverse foreste intorno a Parigi (Boulogne, Fontainebleau) e soprattutto quella magnifica e immensa foresta di pini marittimi e di querce che venne fatta sorgere recentemente fra le sabbie delle Lande.

È a quest'ultima soprattutto che si deve quella grande produzione di *resina* o *trementina*, per cui la Francia è il primo paese di Europa.

Altri prodotti forestali sono le *cortecce da concia* e il *legname*, questo e quelle in quantità di gran lunga inferiore ai bisogni nazionali.

Agricoltura. — La proprietà rurale è molto frazionata, soprattutto nella parte settentrionale e nella regione di nord-est, fenomeno questo che spiega l'amore così diffuso e così intenso verso la terra che è la caratteristica della popolazione agricola francese.

Fecondata e sospinta dall'intelligente e amorosa attività dei piccoli proprietarî del suolo, favorita e sostenuta dalla istituzione di numerosissimi consorzî, l'agricoltura è ridiventata, come ai tempi di Sully, la figlia primogenita della Francia.

È al principio d'*associazione* applicato all'agricoltura che si deve quella potente organizzazione politica la quale è riuscita a far trionfare negli ultimi anni in parlamento tutto un sistema doganale di protezione per i prodotti agricoli nazionali. Nell'ottobre del 1899 si è costituita, con un capitale di 40 milioni di fr., una nuova, potente associazione, il « Sindacato agricolo nazionale », allo scopo di favorire l'agricoltura col mezzo delle mutualità, del risparmio e del credito.

Delle terre coltivabili ben $^2/_3$ vennero ridotte ad essere arative e ogni anno che passa significa una nuova conquista sui terreni incolti. Gli è così che vennero ultimamente ridotti a « polder » colle *bonifiche* i terreni paludosi della Vandea, e che si vanno conquistando il delta del Rodano (la Camargue) e la Corsica.[1]

L'*irrigazione*, già abbastanza, diffusa nei bacini del Rodano, della Loira, della Senna, e dei piccoli fiumi costieri della Manica e dell'Atlantico, va sempre più estendendosi nelle regioni meridionali.

All'uso dei *concimi* naturali, diligentemente raccolti dovunque, si va aggiungendo, in misura ogni anno sempre maggiore, quello dei concimi chimici.

Sono divenuti pressochè di pratica generale quegli accorti *emendamenti* che trasformano lentamente la natura dei terreni, aumentandone e moltiplicandone il valore.

Ai progressi veramente notevoli dell'agricoltura ha molto contribuito l'*istruzione agraria* largamente diffusa.

Prodotti animali. — L'allevamento animale non ha certamente quella perfezione scientifica che ha raggiunto in Inghilterra, ma, essendo fatto

[1] Nella bonifica di quest'ultima, ripresa con grande vigore alla fine del 1899, vengono impiegati molti italiani.

generalmente da persone agiate e con ricchi mezzi, fornisce di conseguenza prodotti copiosi, e, di continuo, maggiori, quantunque ancora insufficienti ai bisogni del consumo continuamente cresciuto.

Più intenso che altrove in quella zona dei grassi pascoli che si estende lungo il litorale dell'Atlantico e della Manica dalla foce della Loira alla frontiera belga e da questa verso la Senna e in tutta la regione di nord-est dove fu largamente favorito dalla coltura della barbabietola, l'allevamento animale è invece scarso nella zona arida che si stende lungo il Mediterraneo.

In tutti gli animali si è riscontrato un aumento, fuorchè nelle pecore, nelle capre e nei bachi da seta, che presentano invece il fenomeno di una forte, continuata diminuzione.

Per numero assoluto di BOVINI la Francia è il quarto paese d'Europa. Le *vacche* lattiere sono più numerose in Normandia e in Bretagna. Dei bovini da *carne* è celebre la razza « charolaise ».

Degli EQUINI sono specialmente numerosi i *cavalli*, per i quali parimenti la Francia occupa il quarto posto in Europa. La regione classica del loro allevamento è quella che si estende a nord e a nord-ovest. Sono di lì le due migliori razze nazionali, la « normanna » e la « percheronne ». Invece i *muli*, che sono molto apprezzati anche all'estero, si allevano di preferenza nelle regioni delle Alpi e dei Pirenei e della costa occidentale lungo l'Atlantico. Gli *asini* sono più numerosi ad ovest, nel centro e a sud-ovest.

Come dappertutto in Europa, anche in Francia sono in diminuzione le PECORE (da 30 milioni a 22), le quali però, anzichè in greggi nomadi come in passato, si allevano, in proporzioni di anno in anno sempre più grandi, in recinti chiusi. Inoltre, alle razze dalla lana finissima (*merinos, rambouillet*) che avevano un tempo il primato, si vanno sostituendo le razze da carne. La produzione della *lana* è di gran lunga inferiore ai bisogni della fiorente industria nazionale; ma oltre che di lana si fa importazione anche di carne.

Sono in diminuzione parimenti le CAPRE (da un milione e $^1/_4$ a meno di uno). Pecore e capre formano oggetto cospicuo di importazione.

Molto notevole è l'allevamento dei SUINI, il quale si esercita più intensamente nel bacino inferiore della Garonna, lungo il golfo di Guascogna (Lande) e verso la Svizzera (Bresse), e nel quale si sono verificati ad un tempo un miglioramento nelle razze e un aumento nel reddito.

La Francia è il primo paese d'Europa nell'allevamento e nel consumo dei *conigli*[1] e vi è molto diffuso e perfezionato quello dei *cani* da « sport » e di lusso.

Non vi è altro paese al mondo in cui l'AVICOLTURA si sia così estesamente diffusa e così razionalmente sviluppata come in Francia. Ne è centro principale quella regione che si estende a est di Parigi, dalla Piccardia (Amiens) alla Borgogna (Bresse). Houdan è la metropoli della

[1] Vi si valuta il consumo annuo dei conigli a 7 milioni di capi. (DE SCHERZER.)

incubazione artificiale e del commercio dei pulcini e del pollame. Sono rinomate le oche di Tolosa che si ingrassano col mais.

Nonostante il grande consumo che si fa in paese delle *uova*,[1] anche pei bisogni dell' industria vinicola, ne è così grande la produzione da poterne fare una esportazione la quale va sempre crescendo ed è diretta per lo più verso l' Inghilterra. Le migliori vengono dalla Piccardia.

La BACHICOLTURA, che aveva raggiunto l'apogeo verso la metà del secolo attuale, è andata poi rapidamente decadendo in seguito al concorso di due circostanze successive, prima l' atrofia del filugello che devastò le bigattiere, e poscia il deprezzamento dei bozzoli che iscoraggiò dal sostituirle gli allevatori che le avevano distrutte, deprezzamento che fu reso ancora più sensibile dalla libera importazione dei bozzoli esteri. Ad impedire che l' allevamento dei bachi scomparisse intervenne il governo colla istituzione a favore di quello di premi speciali nel 1892. Comunque, nella produzione dei bozzoli,[2] la Francia è sempre il secondo paese d' Europa dopo l' Italia. Ne è poi il primo nella preparazione e nel commercio del seme che viene mandato in Italia e in Levante. Centro principale e pressochè esclusivo di allevamento dei bachi è la valle del Rodano.[3]

Il grande frazionamento della proprietà terriera spiega perchè la Francia sia il primo paese d' Europa, come nell' allevamento del pollame, così anche nella *apicoltura*. Il miele migliore si ottiene in Normandia.

I PESCI abbondano, tanto nei fiumi dell' interno, dacchè però si è cominciato a ripopolarli colle semine, quanto e più ancora nei mari contermini.

Mentre è poco pescoso il Mediterraneo, lo è assai più l'Atlantico colla Manica (*sardine, sgombri, aringhe, pilcardi, ostriche, merluzzi*). Boulogne è un grande porto di pesca.

Di speciale importanza è la pesca delle sardine, la quale si esercita tanto sulle coste di Provenza quanto e più specialmente su quelle della Bretagna e della Vandea (Douarnenez, Concarneau, Audierne). Si calcola che siano addetti alla medesima 40,000 pescatori e altre 40,000 persone siano impiegate nella preparazione dei pesci in barili ed in scatole.[4]

Ma pescatori francesi, specialmente della Bretagna che è la regione più peschereccia, si spingono periodicamente a pescare il merluzzo nel mare d' Islanda e presso il banco di Terranuova.

Si valuta a 40 milioni di fr. il prodotto annuo della pesca marittima lungo le coste,[5] per cui la Francia è, a tale riguardo, il secondo paese d' Europa dopo l' Inghilterra. Negli stagni salmastri di Provenza

---

[1] La sola Parigi ne consuma annualmente oltre 700 milioni.

[2] Raccolto medio del quinquennio 1893-97, 9,390,000 kg.; nel 1897, 7,760,000; nel '98, 6,893,000 (Camera di commercio italiana di Parigi); nel '99, 6,993,000. (*Journal Officiel*, in *Bollettino economico*, 10 ottobre 1900.)

[3] Specie i quattro dipartimenti di Gard, Ardèche, Drôme e Valchiusa, i quali ne produssero, rispettivamente nel 1898, kg. 1,600,000 – 1,600,000 – 1,200,000 – 800,000. (Id.)

[4] *Illustration française*, 5 agosto 1899.

[5] JACK LA BOLINA, *L'acquicoltura in Italia e all'estero*. (*Rivista d'Italia*, settembre 1899.)

e nelle lagune e nelle baie disseminate sulla costa dell'Atlantico, si esercita l'allevamento artificiale dei pesci (anguille), dei molluschi (ostriche e mitili) e dei crostacei (riguste e astici). I maggiori e più celebri parchi per l'allevamento, la riproduzione e l'ingrasso delle *ostriche* sono quelli di Arcachon (a sud della Gironda), di Marennes (ostriche verdi)[1] e di Morbihan. La baia di Aiguillon, a 20 km. dalla Rochelle, è il centro principale di allevamento dei *mitili*. *Riguste* ed *astici* (homards) si allevano di preferenza sulle coste di Bretagna e di Normandia (da Croisic a Fecamp).[2]

Prodotti minerali. — Benchè inferiore e di molto all'Inghilterra nei prodotti del sottosuolo, la Francia ne possiede quanto basta perchè costituiscano per essa una considerevole sorgente di ricchezza e sieno pressochè sufficienti ai bisogni sempre crescenti della multiforme sua operosità.

La produzione del CARBON FOSSILE, in cui la Francia occupa il terzo posto in Europa, va crescendo ogni anno,[3] ma siccome ne va di pari passo crescendo il consumo,[4] avviene che l'importazione (netta) oscilli annualmente dai 7 agli 8 milioni di tonn.[5] Il principale bacino carbonifero è quello di Valenciennes (ai confini del Belgio) colla celebre miniera di Anzin, la maggiore della Francia e una delle prime del mondo,[6] e con quelle di Lens, di Courrières, di Aniche, nei due dipartimenti di Calais e del Nord. Esso fornisce da solo i $^3/_5$ del prodotto totale. Segue per importanza il bacino del Centro, intorno alla Loira (Staint-Étienne, Rive de Ger) e nella Borgogna (Creuzot). Vengono infine i bacini di Alais, dell'Aveyron, e altri minori.

Altri combustibili fossili sono la *lignite*, l'*antracite*, la *torba* (nella valle inferiore del Rodano) e il *petrolio*, del quale ultimo si è cominciata l'estrazione (nel 1899) nella valle della Drôme.

Abbondano i MATERIALI DA COSTRUZIONE sparsi dovunque, e fra cui sono notevoli: l'*ardesia* soprattutto nel Maine e Loire (Angers), poi nell'Artois e nelle Ardenne, e nella produzione della quale la Francia è il secondo paese del mondo; la *pietra da taglio* del Rodano (Arles), della Senna e della Yonne; i *marmi* dei Pirenei che somigliano molto a quelli di Carrara; i *graniti*, di cui si lavorano molte cave in Normandia (Vire) e in Bretagna (Ilegrande); la pietra da *gesso* di Parigi; e la pietra da *cemento* di Grenoble.

Ha una grande importanza economica il SALE, nella cui produzione

---

[1] Acquistano siffatto colore e insieme un sapore squisito giacendo nei bassi fondi d'argilla fangosa dei così detti « claires » o compartimenti lagunari dove le ostriche vengono portate ad ingrassare. (*Revue des deux Mondes*, 25 gennaio 1900.)

[2] JACK LA BOLINA. (Id.)

[3] Nel 1891, 23,500,000 tonn.; nel '92, 25,700,000; nel '93, 25,200,000; nel '94, 27 milioni; nel '95, 27,800,000; nel '96, 29,200,000; nel '97, 30,300,000; nel '98, 31,900,000; nel '99, 32,100,000. (*Moniteur des intérêts matériels*, 16 aprile 1899 e 19 aprile 1900.)

[4] Questo fu di 39,900,000 tonn. (comprese 1,900,000 di coke) nel 1897, e di 40 milioni nel '98. (Id.)

[5] Nel 1897, 7,800,000; nel '98, 7,900,000. (Id.)

[6] Nel 1897 l'intero bacino produsse 18,942,000 tonn., di cui 13,060,000 nel dipartimento di Calais. Anzin ne produsse da sola 3,133,000 nel '97; 3,169,000 nel '98 e 3,154,000 nel '99. (*Moniteur* ec., 18 giugno 1899 e 4 febbraio 1900.)

la Francia è il terzo paese d'Europa. Esso è fornito per oltre la metà dalle saline del Mediterraneo (Hyères, Berre [alle bocche del Rodano], Peccais e Aigues-Mortes [presso Cette]) e per il resto dalle miniere della Lorena (Varangeville presso Nancy) e dalle sorgenti saline del Giura (Salins e Lons le Saunier), ed alimenta una forte esportazione.

Costituiscono una cospicua fonte di ricchezza le *acque minerali e termali* che vennero fatte abilmente conoscere colla « réclame » e rese accette e ricercate coi lenocinî del « comfort ». Così hanno una rinomanza mondiale le acque di Vichy, nel bacino della Loira, che si spediscono dappertutto in bottiglie; ma sono degne di essere ricordate anche quelle di Bagnères, di Bigorre e di Luçon nei Pirenei, di Contrexeville, Plombières, Salins e Bourbonne-les-Bains nel Giura.

Nè meno importanti e frequentati sono i *bagni di mare*, quali ad esempio, quelli di Biarritz e di Arcachon sull'Atlantico, di Trouville e di Dieppe sulla Manica.

Notiamo finalmente: la *sabbia silicea* di Fontainebleau molto ricercata dall'industria vetraria; il *caolino* di St.-Yrieix nel Limosino; le *mole da molino* di La Ferté-sous-Jouarre (Seine et Marne); la *pirite di ferro* della valle del Rodano; lo *zolfo* di Biabaux, nelle Basse Alpi, e i *fosfati minerali* del dipartimento della Somma.

Benchè non occupi che il quarto posto in Europa e il quinto nel mondo nella produzione dei minerali di *ferro*, questi vi hanno però sempre una grande importanza economica[1] e sono in continuo aumento. Le maggiori miniere sono situate nella Lorena (Meurthe et Moselle) intorno a Longwy e a Nancy,[2] ma ne esistono poi molte altre disseminate nel vicino dipartimento dell'Alta Marna (Vassy), nella Linguadoca (Rancié) e altrove. Il prodotto nazionale bastando appena per $^2/_3$ ai bisogni dell'industria relativa, l'altro terzo viene importato dall'estero, specie dal Belgio, dalla Germania e dalla Spagna.

Altri minerali notevoli sono: quelli di *piombo*, generalmente argentifero, che si scavano in piccola quantità in Bretagna (Pontpean) e nell'Alvergna (Pontgibaud); e infine quelli ancora meno importanti di *rame, nichel, zinco* (Drôme), *manganese* e *antimonio*.

Industrie. — Hanno costituito e costituiscono ancora il segreto della potenza economica della Francia. Sono desse che le fecero raggiungere la grande prosperità di cui andava superbo il secondo impero. Sono desse che la fecero risorgere dal disastro del 1870-71 rapidamente così da farla ridiventare in pochi anni più prospera, più forte, più ricca di prima.

Fiorenti fino dall'epoca di Colbert, le industrie francesi, le quali avevano conquistato il primato in Europa coll'eleganza e il buon gu-

[1] Nel 1876-85, 2,952,000 tonn. all'anno; nel 1886-95, 3,250,000; nel '96, 4,062,000; nel '97, 4,131,000; nel '98, 4,582,000. (*Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 22 ottobre 1899.)

[2] Nel 1876-85, 1,616,000; nel 1886-95, 2,600,000; nel '96, 3,441,000; nel '97, 3,804,000; nel '98, 3,884,000 (*Moniteur* ec., 22 ottobre 1899). Forniscono minerali in gran parte inquinati di fosforo.

sto della loro produzione, seppero mantener loro questo e quella anche nel secolo attuale, pure applicando ad esse su larga scala il vapore e le macchine.

Essendo la Francia molto ricca, è dessa medesima che costituisce lo sbocco principale delle sue industrie, le quali ne dominano completamente e senza contrasto il mercato. Ma uno sbocco notevole lo offrono anche i paesi esteri verso cui viene spedita la esuberanza della produzione. Quando perciò venne iniziata nel 1888 e largamente applicata dal 1892 una politica doganale protezionista, ne ha sofferto l'esportazione in quei paesi i quali per rappresaglia, o ispirandosi allo stesso criterio, hanno imposto forti dazi sulle provenienze francesi.

Si è costituita in Francia recentemente una forte Società per favorirvi lo sviluppo dell'industria e del commercio.

Numerose scuole d'arti e mestieri alimentano e diffondono dovunque quello spirito artistico che anima e vivifica tutta la produzione manifatturiera.

Se si tira una linea da Cherbourg alle foci del Rodano, si viene a dividere la Francia in due regioni press'a poco eguali. Quella situata ad oriente della linea divisoria racchiude più di $^3/_4$ delle industrie francesi. Ivi sorgono i maggiori centri manifatturieri: Parigi, Lilla, Rouen, Lione, St.-Etienne.

Industrie alimentari. — La più importante è l'industria *vinicola*, in cui la Francia, uscita vittoriosa dalla crisi filosserica, ha rioccupato il primo posto nel mondo così per la quantità come per la qualità dei suoi prodotti. Oramai essa non adopera quasi più le uve secche di Grecia[1] e adopera in quantità minore le uve fresche di Spagna benchè importi in quantità press'a poco eguale quei vini da taglio della Spagna e dell'Italia[2] (a cui ora si sono aggiunti quelli dell'Algeria e della Tunisia), che le hanno permesso non solo di integrare, proporzionatamente al cresciuto consumo nazionale, la produzione paesana soverchiamente sminuita dalle devastazioni filosseriche, ma di mantenere pressochè costante intorno a quasi 2 milioni di hl. all'anno quella esportazione di vini fini che è sempre stata una delle glorie più pure della Francia economica.[3] Il segreto di questa superiorità consiste nella stabilità, e nella squisitezza meravigliosa dei suoi tipi, soprattutto di quegli eccellenti vini da pasto, tutto forza (sève) e profumo (bouquet), quali delicati (corsés) e pastosi (moelleux), e quali secchi, che appartengono al tipo « Bordeaux » che gli inglesi chiamano « claret ». Altro tipo rinomatissimo è quel brillante vino da dessert detto « Champagne ». La principale regione vinicola è quella che si stende fra Cette e Bordeaux, due

[1] Alla produzione nazionale del vero vino fatto con uva fresca, si può aggiungere ancora un milione e $^1/_2$ di hl. fatti con uva secca e con vinacce e coll'aggiunta di zucchero e altri 3 $^1/_2$ di « piquettes » o vinelli di famiglia. (*Bulletin de statistique et législation comparée*, décembre 1898.)

[2] Importazione nel '95 di hl. 6 milioni; nel '96, 8,400,000; nel '97, 7 milioni, e nel '98, 8,200,000, di cui 4,700,000 dalla Spagna, 3,300,000 dall'Algeria, 80,000 dalla Tunisia. (Id.)

[3] Nel 1895, 1,700,000; nel '96, 1,800,000; nel '97, 1,800,000; nel '98, 1,600,000. (*Bollettino di legislazione e statistica doganale*, gennaio-marzo 1899.)

porti che ne sono i due emporî principali. Ma il più importante centro del commercio vinicolo è Parigi colle sue grandi cantine di Bercy.

I tipi più celebri di vini, o, come dicono i francesi, i « crus » più famosi, sono il Château Margaux, il Château Laffitte, il Château Yquem, il Château Larose, il Château Latour, il St.-Estèphe, il St.-Julien e il bianco Sauterne, che si producono nella regione della Gironda (Medoc); il Macon, il Pommard, il Chambertin, il Beaujolais e il bianco Chablis, che si ottengono nella Borgogna (Costa d'oro), e infine lo Champagne, che si produce quasi esclusivamente nel dipartimento della Marna e soprattutto nel circondario di Reims, a Épernay, dove sorgono alcuni stabilimenti (Moët et Chandon, Veuve Cliquot, Röderer) di fama mondiale. Infine, tra i vini liquorosi del sud, emergono i moscati di Frontignan e di Lunel.

La Francia è meritatamente celebre anche nella fabbricazione di altre bevande spiritose, quali il *cognac,* che si estrae di preferenza dal vino della Charente (a nord della Gironda), specie di quella regione intorno a Cognac che è detta la Champagne bordolese (antico Armagnac), dove si produce quel « Cognac fine Champagne » che ha una fama mondiale; l'*acquavite,* che si estrae dalle vinacce dovunque e di cui è celebre quella che si ottiene, nel Gers, a sud-est di Bordeaux; il *vermouth,* che si produce specialmente a Cette; i *liquori,* di cui alcuni, come l'« anisette » di Bordeaux, la « bénédictine » di Fecamp, la « chartreuse » di Grenoble, hanno una rinomanza universale.

Un fenomeno grave presenta da qualche tempo la Francia ed è l'aumento continuo non solo nella produzione ma ben anche nel consumo dello *spirito.* Da 1 milione di hl., quanto era quella nel 1858, essa è salita ora a quasi 2 milioni e $^1/_2$ [1] ed è tutta assorbita dal consumo nazionale. Inoltre, mentre prima lo spirito veniva estratto completamente dalle vinacce e dal vino, ora lo è da queste materie in quantità sempre minore e per lo più ad opera dei cosiddetti « bouilleurs de crus », come sono chiamati in Francia gli agricoltori che distillano i vini, le vinacce, i sidri, le ciliege e le prugne, provenienti dal loro fondo e che sono esenti da dazio finchè non mettano lo spirito in vendita. Invece i $^7/_{10}$ della produzione sono ora ottenuti dalle barbabietole e dal loro melazzo e $^3/_{10}$ dai cereali, specie il mais e la segale.[2] I maggiori centri di fabbricazione dello spirito sono ora i dipartimenti del nord e del passo di Calais, all'estremo nord-est.

La Francia è il primo paese del mondo nella fabbricazione del *sidro,*

---

[1] Nel 1898, produzione 2,336,000 hl., importazione 134,000, esportazione 26,000, consumo 2,470,000 (*Sole,* 8 settembre 1899). Nel 1899, produzione 2,047,000.

[2] Nel 1896, produzione 2,022,000 hl., di cui 134,000 ottenuti dai « bouilleurs de crus » (67,000 dalle graspe e dal vino e 52 mila dal sidro) e 1,888,000 dalle fabbriche (863,000 dal melazzo, 544,000 dalle barbabietole, 481,000 dai cereali). (*Bulletin de statistique et législation comparée,* juin 1898. — Dal *Bollettino di legisl. e stat. doganale,* luglio-settembre 1898.)

Nel 1897, produzione 2,208,000 hl., di cui 107,000 ottenuti dai « bouilleurs de crus » (56,000 dalle graspe e dal vino e 25,000 dal sidro) e 2,101,000 dalle fabbriche (782,000 dalle barbabietole, 735,000 dal melazzo, 480,000 dai cereali); importazione 132,000, esportazione 304,000. (*Bulletin de statistique et législation comparée,* juin 1898. — Dal *Bollettino di legislazione e statistica doganale,* luglio-settembre 1898.)

la quale vi è concentrata per la massima parte in Normandia e in Bretagna. Rennes e Rouen sono le due città che ne fanno il maggiore consumo.

Dalla regione di nord-est, che ne è stata e se ne conserva ancora la regione principale, l'industria e il consumo della *birra* vanno di mano in mano estendendosi nel resto della Francia.[1] Roubaix è la città che ne consuma di più.

La Francia gode la fama, del resto meritata, di produrre il miglior *aceto* che si conosca (Orléans, Montpellier, Nîmes, Bordeaux).

E anche i suoi *oli d'oliva* di Provenza, quelli soprattutto che si ottengono intorno a Nizza, godono di una rinomanza mondiale. Marsiglia e Dunkerque sono i primi centri nella produzione dell'olio di arachide, di sesamo, di cotone, di papavero, di cocco, di palma, ec., con semi e frutti oleosi importativi da ogni parte del mondo. Notevole è l'aumento rapidissimo verificatosi nella importazione dell'*olio di cotone*, il quale serve, fra altro, insieme a una terza parte di sego, alla fabbricazione dello strutto artificiale e della margarina.[2]

La *macinazione dei cereali*, la quale si pratica pressochè dovunque con sistemi meccanici perfezionati ed è favorita da premi all'esportazione delle farine, ha i suoi centri principali a Marsiglia e a Corbeil a sud di Parigi (Grands Moulins). A Parigi, Bordeaux e in Provenza si fabbricano *paste alimentari* all'uso italiano, e *biscotti* di lusso.

La Francia è il quarto paese d'Europa nell'industria dello *zucchero di barbabietola*, ivi più che altrove tenacemente sostenuta dai premi governativi all'esportazione. Ne sono centri principali i paesi situati a nord-est verso i confini del Belgio (Lilla). Nonostante il consumo nazionale veramente cospicuo, la metà del prodotto complessivo (compreso in esso lo zucchero di canna introdotto dalle colonie per essere raffinato)[3] viene esportata.

Parigi è il centro principale dell'industria fiorente del *cioccolatte*. A Noisiel sorge la fabbrica Menier, una delle più grandi che si conoscano.

Nè meno fiorente è la preparazione delle *conserve alimentari*, dalle sardine sott'olio di Nantes, alla « moutarde »[4] ed agli altri prodotti analoghi che hanno formato la rinomanza di Bordeaux, ai « pâtés de foie gras » che si fabbricano e si consumano dovunque.

Nell'industria ancora più diffusa dei *salumi* (« charcuterie ») hanno acquistato una voga meritata i prosciutti delle Lande, e i salumi di Lione e di Arles.

Una grande importanza ha raggiunto il *caseificio*, così per la produzione del *burro* che ha il suo centro principale in Normandia[5] e in

[1] Produzione della birra nel 1876, 7,600,000 hl.; nel '98, 9,600,000. (*Illustration française*, 20 maggio 1900.)

[2] Importazione di olio di cotone, nel 1895, 132,000 ql.; nel '96, 280,000; nel '97, 576,000; nel '98, 665,000. (*Bollettino di legisl. e stat. doganale*, ottobre-dicembre 1898.)

[3] Le maggiori raffinerie sorgono a Marsiglia (St. Louis).

[4] La Francia è uno dei paesi che fa il maggior consumo di senape.

[5] A Isigny, nel dipartimento del Calvados, sorge una delle maggiori fabbriche francesi, la quale ne produce 40,000 kg. al giorno. (Notizia raccolta all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

Bretagna, le quali approvvigionano Parigi e Londra, come per la fabbricazione di *formaggi*, di cui sono rinomati anzitutto quel pecorino di fama mondiale detto « Roquefort » che si produce specialmente nell'Aveyron,[1] poi i formaggi normanni (Camembert, Pont l'Évêque, La Brie, le Marolles, Livarot), lionesi (Mont d'or), e lorenesi (Geromè o Gerardmer).

Industrie tessili. — Sono tra le più fiorenti della Francia, la quale, se è inferiore all'Inghilterra nelle industrie del cotone, della lana, della juta, gareggia con essa in quella del lino e le è superiore nelle industrie della biancheria, del vestiario, delle mode e soprattutto della seta, in cui è il primo paese del mondo.

Il *cotonificio*, che è per importanza il terzo d'Europa, ha i suoi centri principali nel bacino inferiore della Senna (Rouen, Havre, Yvetot, Dieppe), all'estremo nord-est verso i confini del Belgio (Lilla, Tourcoing, Roubaix, St.-Quentin), e nei Vosgi (Belfort, Épinal), frammento, quest'ultimo, di quel grande centro cotoniero che faceva capo a Mulhouse e che venne ceduto alla Germania nel 1871. Rouen può ben dirsi la « Manchester » della Francia. Le sue cotonate sono conosciute in commercio col nome di « rouanneries ». La maggior parte del cotone greggio viene dagli Stati Uniti ed arriva per il porto di Havre, che ne è il mercato maggiore. I tessuti di cotone costituiscono un notevole articolo di esportazione (il settimo).[2]

Benchè siasi fortemente ridotta la produzione nazionale del lino, conservasi molto fiorente l'industria *liniera*, la quale deve naturalmente integrare la deficienza di quella con una grande importazione di lino greggio soprattutto dalla Russia.[3] Il centro principale e quasi esclusivo è il dipartimento del Nord (Lilla, Valenciennes).

Meno importante e in continua decadenza è l'industria della *canapa* che si esercita soprattutto a Parigi, nel bacino inferiore della Senna (Havre) e in quello della Loira (Angers e Le Mans).

Si è introdotta da qualche tempo e va diffondendosi, per ragione di analogia, nelle regioni del lino e della canapa, l'industria della *juta*.

L'arte gentile dei *merletti*, in cui la Francia occupa il primo posto nel mondo, viene esercitata soprattutto in Normandia (Alençon, Caen, Bayeux) e nella regione che si stende dal nord-est di Parigi fino ai confini del Belgio (Chantilly, Valenciennes). Un tempo esclusivamente a mano, quest'arte va ora diventando prevalentemente meccanica. Calais e St.-Pierre-les-Calais sono i principali centri di produzione dei merletti a macchina. Nella regione centrale dell'Alvergna si fabbricano merletti comuni a buon mercato, e a Courseulles-sur-Mer i ricercati merletti policromici.

A Grenoble e in altri luoghi del mezzogiorno si esercita l'arte della *paglia*.

---

[1] I produttori di questo formaggio si sono riuniti recentemente in un grande sindacato.

[2] Importazione di cotone greggio nel 1898 per 167 milioni di fr., esportazione di tessuti per 129. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[3] Nel 1898, importazione di lino greggio per 52 milioni di fr. (*Almanacco* ec., 1901.)

Il *lanificio* è una delle più splendide gemme dell'industria francese. Inferiore all'Inghilterra nella quantità assoluta della produzione, specialmente dei filati, è ad essa superiore nella esportazione dei tessuti, la quale occupa in Francia il secondo posto, così come la lana greggia tiene spesso il primo posto all'importazione.[1] Dunkerque ne è il porto più cospicuo. Centro principale dell'industria laniera è quella regione eminentemente manifatturiera che si stende a nord-est e a est di Parigi, verso i confini del Belgio e della Germania, da Roubaix, a Tourcoing, a Fourmies, ad Amiens, a St.-Quentin, a Sedan, a Reims. È lì che si fabbricano, fra altri, i panni più belli e più fini del mondo. Roubaix è detta la « Bradford » della Francia. Ma è importante anche il bacino inferiore della Senna coi centri rinomati di Elbœuf e di Louviers.

Nella fiorente industria aristocratica dei tappeti e degli arazzi, che si fanno per la massima parte di lana, va ricordato il celebre stabilimento nazionale dei Gobelins che sorge a Parigi ed è il più bello d'Europa e forse del mondo. Altro centro è Aubusson (dipartimento della Creuse).

Si è già detto che il *setificio* è la prima industria tessile della Francia, dove venne introdotta nel secolo XVI da fuorusciti milanesi e fiorentini. Lungi dall'esaurirsi, essa sembra conquistare ogni anno una gioventù nuova, più radiosa e più feconda. Concentrata, si può dire, a Lione e nel Lionese, di cui costituisce la principale caratteristica economica, essa ha conferito a quella regione una rinomanza mondiale. Non parliamo della trattura in cui la Francia non occupa che il secondo posto in Europa;[2] ragione per cui anche Lione, col suo grande stabilimento di stagionatura, è discesa al secondo posto dopo Milano, fra i massimi mercati europei delle sete gregge. Anzi la produzione nazionale di queste non rappresenta che $^1/_{10}$ o poco più della quantità enorme che vi accorre da ogni parte del mondo ad alimentare le industrie successive fiorentissime della tessitura e della tintura. Ai tessuti di pura seta finissimi che costituivano un tempo il prodotto esclusivo dell'industria lionese (armures, surah, failles, foulards, moirres, gros, satins, velluti), si vanno aggiungendo, a motivo delle esigenze soverchiamente mutevoli della moda, anche i tessuti leggeri e i tessuti misti. A St.-Étienne si fabbricano di preferenza i nastri e i velluti. Le seterie costituiscono in valore il primo articolo d'esportazione della Francia.

Parigi continua ad essere, benchè un po' meno di quanto lo fosse in passato, la metropoli mondiale della *moda* e quindi il centro delle industrie che ad essa si connettono, prima fra tutte quella del *vestiario* e dei *cappellini da signora*.

[1] Nel 1899, sopra 130 milioni di kg. di lana lavata adoperati in Francia, ben 114 provenivano dall'estero (*Moniteur des intérêts matériels*, 19 luglio 1900). L'esportazione di tessuti di lana è salita, nel 1898, a 223 milioni (*Almanacco di Gotha*, 1901). A Parigi sorge un ufficio pubblico di condizionatura della lana.

[2] La Francia, per sostenere questa industria, spende annualmente dai 3 ai 5 milioni di fr. di premio alle filande, le quali sono per circa la metà nel dipartimento del Gard. I premi alla filatura ammontarono nel 1892 a 3,670,000 fr., nel '93 a 3,970,000, nel '94 a 4,100,000, nel '95 a 4,320,000, nel '96 a 4,595,000, nel '97 a 4,720,000, nel '98 a 4,480,000. (*Sole*, 19 dicembre 1899.)

Industrie minerali. — Dei molteplici prodotti dell'industria *ceramica*, la quale è esercitata, si può dire, in tutta la Francia, sono degne di nota le porcellane del Limosino (St.-Yrieix) e di Parigi. Gli è presso quest'ultima, che sorge a Sèvres una fabbrica nazionale che ha una rinomanza mondiale.

Il combustibile essendo ciò che costa di più nell'arte *vetraria*, avviene che questa abbia il suo centro principale nella regione carbonifera del nord-est. A Quinquengrogne nell'Aisne, dove sono situate le fabbriche più antiche, si producono di preferenza le bottiglie nere da vetro, le quali però sono fabbricate, sopra scala ancora più larga, a St.-Étienne nel Lionese. È in quel medesimo dipartimento dell'Aisne che sorge la grande fabbrica di specchi di St.-Gobain che, colle sue numerose figliali (di Chauny nell'Aisne, di Cirey in Lorena, di Stolberg in Germania e di Pisa in Italia), è la prima impresa mondiale di questo genere. Della cristalleria invece sono metropoli Baccarat e Nancy nella Lorena, Clichy e Pantin nei dintorni di Parigi. Nel 1899 vennero impiantate a Lione due fabbriche di conterie ad uso Venezia, le quali occupano 500 operai.

Parigi è uno dei primi centri del mondo nella lavorazione delle *pietre preziose* e *ornamentali*, dell'*ambra*, della *schiuma di mare*, dell'*amianto*.

Molto fiorente è la fabbricazione dei laterizî e degli altri *materiali da costruzione*, quali la calce del Theil (nel bacino del Rodano), i cementi di Boulogne (Portland),[1] e di Grenoble (Ponte de France), le piastrelle policrome da pavimento e da parete di Marsiglia, il gesso di Marsiglia e di Parigi.

Nelle industrie molteplici del *ferro* la Francia occupa il quarto posto nel mondo. Coi minerali nazionali ed esteri si alimentano gli alti forni della Lorena (Longwy)[2] e del Nord (Valenciennes),[3] la cui produzione in ghisa va continuamente crescendo.[4] Questa poi viene tramutata per oltre la metà in acciaio[5] ed articoli d'acciaio. Il ferro, la ghisa e l'acciaio vengono lavorati successivamente nei grandi stabilimenti di Longwy (colla vicina Micheville), e di Nancy (Pompey, Pont-à-Mousson, Jeuf) nella Lorena, e in quelli numerosi del Nord (Fives-Lilla, Valenciennes), di Parigi (Batignolles, Cail) e del doppio bacino della Loira e del Rodano (St.-Chaumond, Alais, St.-Étienne, Firminy, Commentry, le Creuzot).

---

[1] La produzione del cemento Portland è salita da 10,000 tonn. nel 1860, a 500,000 nel 1900. Ne sono centri principali: Boulogne, Passo di Calais, Desvres. (Notizie raccolte all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

[2] Gli alti forni più importanti e più numerosi appartengono alle « Aciériés de Longwy » (20 milioni di fr.), e a quelle di « Micheville » che producono esclusivamente la ghisa per l'acciaio Thomas (*Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 12 ottobre 1899). Nel 1878, 440,000 tonn.; nell'88, 911,000; nel '98, 1,534,000, il 60 % della produzione totale (*Moniteur* ec., 22 ottobre 1899). La metallurgia di Meurthe e Mosella impiega per $^2/_3$ coke tedesco e $^1/_3$ francese. (Id., 26 ottobre 1899.)

[3] Gli alti forni principali sorgono a Joeuf e appartengono alla ditta Wendel, anch'essi per acciaio Thomas. (Id.)

[4] Nel 1870, 1,178,000 tonn.; nell'80, 1,725,000; nel '90, 1,962,000; nel '95, 2,004,000; nel '96, 2,334,000; nel '97, 2,472,000; nel '98, 2,534,000. (*Moniteur* ec., 6 luglio 1899 e 24 agosto 1899.)

[5] Nel 1898, 1,473,000 tonn. (Id.)

Lo stabilimento del Creuzot, fondato alla fine del secolo scorso, caduto poi in trascuranza, ma risorto a nuova vita dal 1870-71 sotto la direzione prima di Eugenio e poscia di Enrico Schneider, attende alla fabbricazione dei cannoni, delle corazze, delle rotaie e delle macchine, ed occupa oltre 10,000 operai (nel 1899), i quali formano, colle loro famiglie, quasi tutta la popolazione del Creuzot, diventata da misero villaggio una cittadina di oltre 32,000 ab. (nel 1896).

Hanno una grande importanza le costruzioni navali in ferro e in acciaio che si fanno negli arsenali governativi di Tolone, Rochefort, Lorient, Brest e Cherbourg e nei grandi cantieri privati dell'Havre e della Seyne (presso Tolone), che appartengono alla « Société des forges et chantiers de la Méditerranée » e sono degni di rivaleggiare con quelli celebri inglesi della Clyde. Esistono dal 1881 dei premi governativi alle costruzioni navali.[1] Le due massime compagnie di navigazione hanno proprî cantieri: le « Messageries » a La Ciotat, presso Marsiglia, e la « Transatlantique » a Penhöet, presso St.-Nazaire.

La Francia è diventata il primo paese del mondo nella industria recente delle automobili.[2]

Meritano infine di essere ricordate la grande officina delle ferrovie Decauville a Petit Bourg, presso Parigi, le fabbriche d'armi governative di St.-Étienne, Tulle (Corrèze) e Châtellerault (Vienna), i fucili da caccia di St.-Étienne, la coltellineria di Thiers (Puy-de-Dôme) e Châtellerault, gli aghi e le penne di Laigle (Orne) e gli spilli di Rugles (Eure).

A non parlare delle industrie del *rame*, del *piombo*, dello *zinco*, del *nichelio*, dell'*alluminio*, che sono esercitate qua e là con diversa importanza, ricorderemo che Parigi non ha rivali al mondo nelle industrie artistiche del *bronzo*, dell'*oreficeria* e degli articoli di metallo argentato e dorato.

L'*orologeria*, oltre che a Parigi, si esercita su più larga scala a Besançon, verso la Svizzera.

Industrie diverse. — I *mobili di legno*, specie quelli artistici, e tutti i *lavori di ebanisteria* (*tabletterie*) che si fabbricano a Parigi (specie nel « faubourg St.-Antoine »), hanno conquistato il primato nel mondo per la eleganza del disegno e la finezza della fattura.

Non v'è altro paese che fabbrichi tante *botti* come la Francia, la quale importa a questo scopo, specialmente a Cette, una gran quantità di doghe dalla Croazia.

In molti luoghi si esercita la industria fiorente della *carta*. Basti ricordare le fabbriche di Essonne (Seine et Oise), di Angoulême (Charente) e di Annonay (Ardèche), che sono le più importanti e le più antiche nella produzione della carta da lusso. A Parigi, più che altrove, si fabbrica la carta da tappezzeria, a Perpignano la carta da sigarette.

---

[1] Premi alle costruzioni pagati nel 1893, 2,100,000 fr.; nel '94, 2,100,000; nel '95, 2,800,000; nel '96, 4,100,000; nel '97, 5,100,000. (*Bollettino di legislazione e statistica doganale*, gennaio-marzo 1899.)

[2] Nel 1898 sopra 888 fabbriche esistenti in tutto il mondo, 620 erano in Francia. (*Annuario generale dell'automobilismo*, 1899.)

A Parigi, parimenti, hanno il loro centro naturale e più cospicuo le varie industrie *poligrafiche*, dalla stampa alla fotografia. Epinal, nei Vosgi, è la metropoli delle oleografie.

La Francia è il terzo paese d'Europa nelle *industrie chimiche*, fra cui emergono la raffinazione dei petroli russi ed americani, e la fabbricazione della soda, degli acidi minerali, dei medicinali (specie il chinino), dei superfosfati ed altri concimi chimici (St.-Gobain), del solfato di rame, del carburo di calcio, del clorato di potassa, dell'acido tartarico, dell'amido, dei borati (Laffitte e Lione).

Nella regione carbonifera del nord-est si produce una grande quantità di *coke* e di *agglomerati*.

A Parigi e a Grasse si fabbricano in copia le *profumerie* e le essenze di fiori.[1] La Francia è il primo paese del mondo nella produzione e nel commercio dell'olio di garofano e di lavanda.

Marsiglia è l'emporio massimo dei *saponi* ordinarî, i quali vengono smerciati di là in tutto il mondo;[2] Parigi di quelli « da toilette ».

E a Parigi e a Marsiglia, parimenti, sorge la fabbrica maggiore di *candele steariche*.[3]

La Francia occupa il primato nel mondo così nella concia delle *pelli* (mégisserie) (centro principale l'Hérault), come nella lavorazione delle medesime. Immense fabbriche di calzature sono sorte nei centri principali (Parigi, Lione, Marsiglia, Bordeaux), mentre a Grenoble si concentra la fabbricazione non meno fiorente dei guanti e a Parigi la preparazione delle pelliccerie. Per cui non vi è altro paese il quale faccia tanta esportazione di guanti, di calzature e di pelli conciate (marocchini).[4]

L'industria del *caucciù* va sempre progredendo, come lo si può dedurre dall'aumento verificatosi nell'importazione della materia prima.[5]

Specialità antica di Dieppe è la lavorazione dell'*avorio*, che ora però si esercita anche a Parigi.

Ivi parimenti si concentra la produzione così dei *giocattoli*[6] come dei *ventagli*[7] e di tutti quegli infiniti ninnoli graziosi che esprimono tutta la raffinata mollezza della vita signorile e sono conosciuti dovunque col nome di *articoli di Parigi*.

Sono monopolio governativo l'industria del *tabacco* e la fabbricazione dei *fiammiferi*.[8]

---

[1] Nel solo dipartimento delle Alpi marittime si producono per 15 milioni di franchi all'anno di profumi (rosa, arancio, gelsomino, violetta, tuberosa). (Cervelli, *Natura e Arte* dell'agosto 1898.)

[2] Dei 2 milioni di ql. a cui si valuta la produzione annua dei saponi in Francia, 1,400,000 sono prodotti a Marsiglia. (Notizie attinte all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

[3] La celebre fabbrica dell'*Étoile* (Fourmier) produce da sola circa i $^{5}/_{8}$ delle candele steariche che vengono consumate in Francia (36 sopra 56 milioni di pacchi). (Notizia raccolta all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

[4] Nel 1898 per quasi 200 milioni di fr. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[5] Nel 1889, 2 milioni di kg.; nel '96, 4,600,000. (*Boll. delle finanze*, Roma, 7 maggio 1899.)

[6] Esportazione di *jeux et jouets*, nel 1895, per 33,500,000 fr.; nel '98 per 21,488,000. (*Illustration française*, 28 aprile 1900.)

[7] I più fini sono veri inimitabili capi d'opera del buon gusto parigino.

[8] Nel 1897, 33,349 milioni di fiammiferi di legno e di cera (1029 milioni di cera) (*Bollettino di legisl. e stat. doganale*, gennaio-marzo 1899). Delle varie manifatture sparse per la Francia le principali sono a Pantin Aubervillers (700 operai) e a Marsiglia (500).

Comunicazioni. — Il grande, continuo progresso delle vie di comunicazione e dei mezzi di trasporto, ha costituito uno dei più validi coefficienti della prosperità economica della Francia.

Le *poste*, i *telegrafi*, i *telefoni*, sono esercitati con diligenza dallo Stato. A Parigi funziona da tempo la posta pneumatica. Partono dalle coste francesi molti cordoni telegrafici sottomarini diretti ai paesi contermini bagnati dal Mediterraneo, dalla Manica e dal Mar del Nord, e i due transatlantici che vanno l'uno da Brest a St.-Pierre e al capo Cod (Stati Uniti) e l'altro direttamente da Brest al capo Cod ed appartengono alla « Compagnie française des câbles télégraphiques ». La Francia ha uffici postali proprî a Canea, a Costantinopoli, a Smirne e in altri scali del Levante.

Strade ordinarie. — Già fino dal secolo XVIII la Francia possedeva, insieme alla Repubblica Veneta, le due più belle reti di strade ordinarie che vantasse allora l'Europa. Il primo e il secondo impero hanno contribuito assai a renderle migliori, quello per iscopi militari, questo con intenti economici; ed ora la Francia possiede tale un complesso di vie carreggiabili, ammirabilmente tenute, quale non ha forse alcun altro paese del mondo.

Sopra molte di queste vie vennero costruite le TRANVIE. Però alcune di queste hanno, in tutto od in parte, sede propria. L'impresa principale è la « Société générale des chemins de fer économiques », la quale ne esercita diverse reti per parecchie centinaia di kilometri.[1] Alla fine del 1896, le tranvie avevano uno sviluppo complessivo di 3565 km.[2]

Ferrovie. — La prima strada ferrata venne aperta nel 1837 fra Parigi e St.-Germain senza che le si attribuisse una importanza maggiore di quella che risultava dalla comodità per i parigini di recarsi in campagna la domenica. È noto che Thiers aveva definito le ferrovie un giocattolo da fanciulli. Invece il loro sviluppo divenne così rapido e importante che già nel 1859 il governo credette opportuno di intervenire, stipulando colle compagnie costruttrici ed esercenti delle convenzioni le quali furono, come dice il De Foville,[3] « il contratto di matrimonio fra esse e lo Stato ». Dopo varî « tentativi di divorzio » i rapporti fra le due parti vennero regolati a nuovo, sopra nuove basi, colle convenzioni del 1889.

Per lo sviluppo complessivo della sua rete ferroviaria, la Francia viene seconda in via assoluta in Europa.

Le ferrovie appartengono per la massima parte a sei grandi compagnie, le cui reti prendono nome dalla posizione geografica della regione che percorrono. Mettono tutte quante capo a Parigi. Sono, in ordine decrescente di importanza: la *Paris-Lyon-Méditerranée*, che serve il gran porto di Marsiglia e possiede le linee di penetrazione

[1] Nel 1898 essa aveva un capitale di 25 milioni di fr. ed esercitava 1288 km. di tranvie, di cui 300 nel dipartimento della Senna, 300 in quello della Gironda, 180 nell'Allier e 200 in affitto dalla compagnia dell'Ovest.

[2] Di cui 2893 dette di stato, 658 dipartimentali e 14 comunali. (SCHELLE, *La statistique des tramways – Journal de la Société de statistique de Paris*, 1898, pag. 79.)

[3] DE FOVILLE, *La France économique*, Paris-Colin, 1887, pag. 256.

nella Svizzera e in Italia; la rete d'*Orléans*, che mette capo ai porti di Bordeaux e di Nantes; la rete dell'*Ouest*, che trae grande importanza dai porti di Dieppe, Havre, Cherbourg, St.-Malo e Brest, a cui essa conduce; la rete dell'*Est*, che attende alle comunicazioni colla Germania; la rete del *Nord*, una delle più piccole per sviluppo chilometrico, ma la prima di tutte per l'imponenza del suo movimento di merci e di persone, mettente capo alle città del Belgio, e ai porti di Dunkerque, di Calais e di Boulogne; e infine la rete del *Sud*, la minore di tutte, la quale va dall'Atlantico al Mediterraneo ed esercita, fra altre, le due linee di comunicazione colla Spagna.

In seguito al riscatto per conto del governo di alcune ferrovie fallite ed alla costruzione da parte sua di alcune altre a scopo strategico, si è costituito un piccolo *réseau de l'État*, le cui linee principali mettono capo ai porti di La Rochelle e di Rochefort.

Vie d'acqua interne. — Tutti i FIUMI principali sono navigabili, ma più specialmente quelli che si gettano nell'Atlantico o nella Manica, dove le alte maree ne tengono più facilmente sgombre e profonde le foci.

Tiene il primo posto la *Senna*, la quale costituisce coi suoi affluenti (Yonne, Marna, Oise) la rete più intensamente navigata di tutta la Francia. I numerosissimi piroscafi che percorrono la Senna attraverso, sopra e sotto Parigi, appartengono alla potente « Compagnie des bateaux parisiens ».

Seguono la *Somme*, l'*Aa* e, per il loro corso in territorio francese, la *Schelda* (cogli affluenti Lys e Scarpa) e la *Sambra* (affluente della Mosa), i quali sono congiunti fra di loro e colla Senna da una rete fittissima di canali attivamente navigati. Emergono fra essi quei canali della Deûle, della Aire e della Sensée (fra la Lys, la Scarpa e la Schelda), e quel canale di St.-Quentin (fra la Schelda e la Somma), che figurano per il loro movimento commerciale (il quale si valuta a milioni di tonn.), fra i primi d'Europa.

Altri canali congiungono alla Senna e fra di loro i sistemi della *Loira*, della *Mosella* (affluente del Reno) e del *Rodano*, quest'ultimo per mezzo del suo principale affluente la Saona. I più noti sono quelli di Briaire, del Nivernais, di Borgogna, del Centro, e i canali della Marna al Reno, e dal Reno al Rodano (o canale dell'Est), ma hanno tutti assai più rinomanza che operosità commerciale. Il più attivo è quello che conduce dalla Marna, affluente della Senna, alla Mosella, affluente del Reno.

E importanza parimenti minore alla sua fama ha il celebre « canal du Midi » che congiunge il fiume Garonna ai porti di La Nouvelle e di Cette sul Mediterraneo.

Cette è congiunta, per mezzo del canale di Beaucaire, anche al corso inferiore navigabile del Rodano. Questo fiume veniva un tempo risalito direttamente dal mare attraverso la più profonda delle sue foci, sino ad Arles, al principio del delta. Ora invece che si usano navi molto maggiori, si è scavato per esse il canale di St.-Louis che congiunge un seno del Mediterraneo al punto più prossimo del Rodano grande che è il ramo maggiore del delta, donde può dirsi incominci

effettivamente la navigazione del fiume, per mezzo di barche che lo risalgono fino a Lione. Si è progettata recentemente la esecuzione d'un canale che andrebbe dal Rodano al porto di Marsiglia.

Trascurate un po' verso la metà del secolo attuale quando vennero in gran voga le ferrovie, le vie d'acqua interne tornarono poco dopo in onore e vengono ora tenute in gran conto e si vanno costantemente aumentando e migliorando, come quelle le quali sole possono fornire quei trasporti a buon mercato che sono ora più che mai necessarî alla vita delle industrie.[1] Al sistema dell'alzaia, che un tempo era prevalente e pressochè esclusivo, si vanno sostituendo le funi metalliche a moto continuo e il vapore. Così sono forniti di navigazione a vapore e il lago di Annecy, che appartiene interamente alla Francia, e quello di Ginevra, che essa ha in comune colla Svizzera.

Parigi, che è il primo porto fluviale, ha un movimento superiore al porto di Bordeaux.[2] Da lungo tempo si è progettato o di approfondire sufficientemente la Senna o di scavare un canale laterale alla medesima, in modo da permettere alle navi maggiori di giungere fino a Parigi, che diventerebbe così porto di mare.

Navigazione marittima. — Distinguendo il *cabotaggio* dalla navigazione internazionale, si trova che il primo ha una importanza molto limitata e viene esercitato esclusivamente da navi francesi.

Invece nella *navigazione internazionale,* che ha un movimento tredici volte maggiore,[3] le navi nazionali non entrano che per un terzo.

Generalmente le navi arrivano cariche nei porti, ma poscia molte di esse ne partono vuote. Gli è che in arrivo prevalgono le materie prime e i prodotti alimentari, mentre non partono per lo più che prodotti manifatturati, i quali hanno naturalmente meno peso e minore volume. Ne viene che i noli per la Francia sono più cari, a condizioni pari, che per l'Inghilterra.

Limitando l'esame al solo movimento dei bastimenti carichi, si trova che $^1/_{13}$ del loro tonnellaggio è costituito da velieri e $^{11}/_{13}$ da vapori; che quelli in arrivo sono anzitutto inglesi e francesi, quelli in partenza francesi ed inglesi; che i primi vengono specialmente dall'Inghilterra, dagli Stati Uniti, dalla Spagna, dall'Algeria, e i secondi si dirigono all'Inghilterra, alla Spagna, all'Algeria, agli Stati Uniti.

I principali *porti* commerciali sono Marsiglia e Havre, che rappresentano da soli i $^2/_5$ dell'intera navigazione marittima; poi, in ordine decrescente, Bordeaux, Dunkerque, Cette, Rouen, Boulogne, St.-Nazaire, Calais e La Rochelle col suo porto complementare della Pallice.[4]

---

[1] Navigazione interna (soli imbarchi) nel 1896, 29,534,000 tonn.; nel '97, 30,609,000. (*Journal de la Société de statistique de Paris,* 1898, pag. 251).

[2] Di soli arrivi 2,750,000 tonn. nel 1897.

[3] Nel 1895, 27,900,000; nel '96, 30 milioni, di cui 9,100,000 con navi francesi; nel '97, 31,500,000, di cui 9,500,000 francesi; nel '98, 33,600,000, di cui 9,500,000 francesi. (*Almanacco di Gotha,* 1899-1900-1901.)

[4] Nel 1897: Marsiglia 10,867,000 (nel '98, 11,993,000), Havre 5,964,000 (nel '98, 6,298,000), Bordeaux 3,646,000 (nel '98, 3,783,000), Dunkerque 3,104,000 (nel '98, 3,093,000), Cette 2,344,000, Rouen 2,112,000, Boulogne 1,733,000, St.-Nazaire 1,645,000, Calais 1,561,000, La Rochelle con La Pallice 1,450,000.

Marina mercantile. — Il fenomeno della trasformazione lenta ma continua della navigazione a vela nella navigazione a vapore, si è prodotto molto recisamente, di guisa che i velieri si sono ridotti, dalla seconda metà del secolo, a metà della loro portata complessiva.

Da notarsi che, mentre scompaiono senza venire sostituite le navi minori in legno, sorgono in loro vece i grandi velieri in ferro e in acciaio a quattro e a cinque alberi. Così la casa Bourde ne possiede ben 33 di questo genere, della portata complessiva di 43,000 tonn., e di cui la « France », che ha 5 alberi, è capace di portare 6100 tonn. di merci.[1]

Nello stesso periodo di tempo i piroscafi si sono triplicati in numero e più che sestuplicati in portata, costruendosene sempre di anno in anno di dimensioni maggiori.

Complessivamente la marina mercantile conta (al 1° gennaio 1899) 15,600 navi, con 900,000 tonn. di stazza,[2] delle quali quasi 500,000 (circa i $^4/_5$) appartenenti a navi a vapore. Che se poi si calcola per queste, come è giusto, un valore triplo del nominale, si ha che la potenzialità complessiva del naviglio francese oscilla intorno a 1,500,000 tonn. Si vede allora di quanto è aumentato di fatto, in luogo di essere diminuito, rispetto al 1857, in cui esso appariva con un tonnellaggio complessivo di circa 1 milione di tonn., delle quali soltanto alcune migliaia spettavano a poche navi a vapore!

A favore della marina mercantile il governo ha istituito premi di costruzione e di navigazione fino dal 1881.[3]

Le principali imprese di navigazione a vapore sono:

le *Messageries maritimes*,[4] che hanno sede a Marsiglia e fanno una quantità di servigi, molti dei quali sovvenzionati dal governo a scopo postale, per tutto il Mediterraneo, il Mar Rosso e l'Oceano Indiano fino all'estremo oriente asiatico e all'Australia, poi lungo la costa occidentale dell'Africa (fino al Senegal) e nell'America meridionale;

la *Compagnie générale Transatlantique*,[5] che risiede all'Havre e attende soprattutto alle comunicazioni coll'America del nord e del centro, ma esercita altresì alcuni servizî nel Mediterraneo;

la *Compagnie des Chargeurs réunis*,[6] pure dell'Havre, che manda i suoi vapori sulle coste dell'Africa occidentale e meridionale, agli Stati Uniti, al Brasile ed agli Stati della Plata;

e la *Compagnie générale des Transports maritimes*,[7] che risiede a Marsiglia ed all'Havre ed esercita le linee dell'Algeria e degli Stati Uniti.

---

[1] Vecchi, *La marina mercantile* (Milano, F. Vallardi).

[2] *Almanacco di Gotha*, 1901.

[3] Premi pagati dal governo alla navigazione: nel '93, 6,100,000 fr.; nel '94, 7,900,000; nel '95, 8,600,000; nel '96, 9,600,000; nel '97, 11,200,000. (*Bollettino di legisl. e stat. doganale*, gennaio-marzo 1899.)

[4] Capitale 60 milioni di fr.

[5] Capitale 40 milioni di fr.

[6] Capitale 12,500,000 fr.

[7] Capitale 9 milioni di fr.

Vengono infine le imprese *Fabre, Fraissinet, Paquet, Valery* e *Compagnie insulaire* di Marsiglia; la *Compagnie de navigation mixte* (*Touache*) di Cette; le compagnie *Bordelaise* e *Tandonnet* di Bordeaux, la *Compagnie des vapeurs du Nord* di Brest, le compagnie *Havraise-péninsulaire* e *maritime Boissière* di Havre, e la *Compagnie générale des bateaux a vapeur à hélice du Nord* di Dunkerque.

Commercio. — Collocata nella parte occidentale dell'Europa centrale, bagnata da una parte dal Mare del Nord e dall'Atlantico che le aprono la via a tutti i paesi dell'Europa occidentale e dell'America, e toccata dall'altra dal Mediterraneo che la mette in comunicazione coi ricchi paesi che fanno ad esso corona e, inoltre, per mezzo del canale di Suez, idea ed impresa soprattutto francesi, gli apre la via all'estremo oriente asiatico ed oceanico, la Francia, aiutata dalla meravigliosa iniziativa dei suoi figli, ha potuto estendere i tentacoli del suo multiforme commercio esteriore in tutti i paesi del mondo.

Duplicatosi dal decennio 1847-56, al decennio 1857-66 a merito anche del sistema doganale inspirato ai principî liberali della scuola di Manchester e inaugurato col trattato di commercio del 1860 coll'Inghilterra, e seguito poi da altri trattati consimili colla maggior parte dei paesi amici, il commercio francese coll'estero andò sempre aumentando, con progressione aritmetica, nei decennî successivi, fino al 1891 in cui raggiunse l'apogeo con una cifra di oltre 10 miliardi e $^1/_2$ di franchi.[1]

Ma dall'anno 1892, nel quale, essendosi lasciati scadere senza rinnovazione tutti i trattati che legavano la Francia coll'estero (e i cui vantaggi erano goduti dalla Germania in seguito al famoso articolo 11 del trattato di Francoforte che quel paese vittorioso aveva imposto alla Francia vinta nella guerra del 1870-71), venne in questa inaugurata una nuova êra doganale inspirata a criterî protezionisti, la espansione dei traffici francesi si è per qualche anno arrestata.[2] Però nel 1895, essa ha di nuovo ripreso vigore cosicchè, in seguito anche agli accordi commerciali stipulati di nuovo con alcuni fra i paesi con cui la Francia ha le sue maggiori relazioni (Svizzera, Stati Uniti, Russia, Italia, ec.), il suo commercio esteriore ha già raggiunto la memorabile prosperità del triennio 1889-90-91.

Nella cifra attuale è compreso per altro il commercio di *transito*, il quale oscilla intorno a 600 milioni, ma è escluso il traffico dei metalli preziosi, il quale ascende in media ad altrettanto.

Così la Francia occupa in via assoluta il terzo posto nel commercio mondiale, dopo l'Inghilterra e la Germania.

Dalle statistiche ufficiali risulta che le importazioni superano le esportazioni di una cifra che varia da 300 a 800 milioni di fr. ogni

[1] Media del decennio 1847-56 (commercio generale), 3175 milioni di fr.; del 1857-66, 6279; del 1867-76, 8463; del 1877-86, 9832. Nel 1887, 9180; nell'88, 9485; nell'89, 10,124; nel '90, 10,293; nel '91, 10,668. (*Almanacco di Gotha*, 1892.)

[2] Nel 1892, 9687 milioni di fr.; nel '93, 9278; nel '94, 8920; nel '95, 9509; nel '96, 9522; nel '97, 9941; nel '98, 10,236. (*Almanacco di Gotha*, 1900.)

anno, ma è una eccedenza appena apparente, poichè la si ritiene compensata ad usura dalla esportazione occulta delle seterie, dei gioielli, degli oggetti di moda che si esercita continuamente dai forestieri che vanno a visitare la Francia, e comunque non apporterà mai disagio monetario ad un paese come quello dove arrivano continuamente quattrini da tutti i paesi del mondo sotto forma di interessi e di dividendi del capitale impiegato in azioni, in obbligazioni, in titoli di debito.

I principali articoli che vengono ordinariamente *importati* sono: la lana e la seta greggia, i vini da taglio, i cereali e le farine, il cotone greggio, il carbon fossile, il caffè e gli altri coloniali, il legname, le pelli gregge, i grani oleiferi, gli animali, il lino e la juta, il nitrato di soda, il petrolio.

Le merci che vengono più particolarmente *esportate* sono, parimenti in ordine decrescente: i tessuti di seta e di lana, i vini, le pelli conciate e i lavori di pelle, i tessuti di cotone, le merci confezionate, gli articoli di Parigi, le novità, le terraglie e le vetrerie, i prodotti chimici e i liquori.

La posizione reciproca di questi articoli varia naturalmente a seconda degli anni.

I *paesi* con cui la Francia ha le sue maggiori relazioni commerciali sono: l'Inghilterra, la quale assorbe da sola oltre $^1/_5$ del commercio totale; poi il Belgio, la Germania, gli Stati Uniti, l'Algeria, la Spagna, l'Italia, la Svizzera, la Russia e l'Argentina.[1]

Istituzioni favorevoli al commercio sono i musei commerciali sorti da tempo nelle città più importanti, le scuole superiori di commercio (Parigi due, Marsiglia, Lione, Havre, Bordeaux, ec.), le camere di commercio all'interno ed all'estero (Londra, Barcellona, Messico, Milano, Roma, Atene, Pireo, Costantinopoli, Alessandria d'Egitto, Guatemala, Buenos Aires, Avana), e l'ufficio governativo di informazione per gli esportatori, istituito nel 1898.

La legge *doganale* del 1892 ha stabilito due tariffe, una massima da applicarsi in generale a tutte le provenienze estere, e una minima, applicabile solamente alle merci provenienti da paesi che accordino, in seguito a convenzioni, vantaggi equipollenti alle provenienze francesi.[2] Oramai la Francia applica la sua tariffa minima in proporzione più o meno grande a tutti i paesi d'Europa, meno il Portogallo.

È interessante la tendenza, che si è incominciata a manifestare in Francia, di ristabilirvi i porti franchi.

Pesi e *misure* sono del sistema metrico decimale.

Il sistema *monetario* è identico al nostro, la Francia essendo anzi il pernio della Lega monetaria latina da essa fondata. Essa è il paese

[1] Nel 1898, sopra 7983 milioni di commercio speciale, 1530 spettavano all'Inghilterra, dopo cui venivano Belgio con 864, Germania con 728, Stati Uniti con 832, Algeria con 450, Spagna con 488, Italia con 281, Svizzera con 283, Russia con 321, Argentina con 300. (*Almanacco di Gotha*, 1900.)

[2] Di veri e propri trattati a tariffa, al 1° gennaio 1900, la Francia non aveva che quello colla Russia e il modus vivendi colla Svizzera. Esistono però molte convenzioni speciali con quasi tutti gli Stati europei e modificanti con criteri di reciprocanza le rispettive tariffe doganali.

che ha messo in circolazione la maggior quantità d'oro e d'argento monetato e quello altresì che ne possiede la maggiore riserva, la quale si accumula specialmente nei sotterranei della Banca di Francia. È questa l'unico istituto di emissione dei biglietti di banca.[1]

Gli altri istituti di *credito* più potenti sono: il Crédit Lyonnais, il Crédit foncier, il Comptoir d'escompte e il Crédit industriel et commercial.[2]

La Francia è, dopo l'Inghilterra, il maggior mercato *finanziario* del mondo. La Borsa di Parigi detta leggi al pari dello Stock-Exchange di Londra.

Principali imprese di *assicurazione* sono: la Foncière, la Union, la France, la Nationale, la Confiance,[3] la Compagnie d'assurances générales sur la vie.

Del commercio INTERNO non è possibile farsi un'idea esatta, perchè mancano i dati relativi. Qualche statista francese lo ha valutato da 35 a 37 miliardi di fr.[4] Certo, deve essere attivissimo, quantunque abbia assunto un altro aspetto dopo che sono andate decadendo le antiche fiere, primissima quella che tenevasi annualmente a Beaucaire sul Rodano, e alla quale accorrevano merci e mercanti da ogni lido del Mediterraneo.

Relazioni coll' Italia. — Cordialissime un tempo ed intense, le relazioni commerciali fra l'Italia e la Francia cominciarono a diminuire col tendersi dei rapporti politici fra i due paesi in seguito all'occupazione che i francesi fecero di Tunisi nel 1882, finchè ricevettero il tracollo dalla non avvenuta rinnovazione dei trattati di navigazione (1887) e di commercio (1888), e dall'applicazione reciproca, per parecchi anni, di tariffe differenziali.

Dai 500 milioni di franchi intorno a cui prima oscillavano, i traffici italo-francesi discesero per tal modo a circa la metà.

L'Italia che, più debole e più povera, era dei due paesi quello che aveva sofferto di più da questa guerra economica, fu la prima a togliere i dazi differenziali sulle provenienze francesi. Altrettanto fece più tardi la Francia rispetto alle provenienze italiane. Ma i due paesi continuarono ad applicarsi reciprocamente, quella la sua tariffa massima, questa la propria tariffa generale, fino a che, auspicato e preparato di lunga mano da una cordialità sempre maggiore di rapporti politici e dalla rinnovazione del trattato di commercio colla Tunisia, non si venne, dopo una laboriosa discussione, e per l'opera personale di Luigi Luzzatti, alla stipulazione di un nuovo trattato, il quale è entrato in vigore il 12 febbraio 1899 ed è senza limite di durata potendosi denunciare quandochessia, da un anno per l'altro, da ciascuno dei due Stati contraenti.

Per questo accordo commerciale furono vincolati alla tariffa minima

[1] Venne fondata nel 1800 ed ha un capitale di 182 milioni di fr. Le sue azioni da 1000 lire ciascuna valgono ora (nel settembre 1899) 3700.

[2] Il Crédit Lyonnais ha succursali ed agenzie in tutte le parti del mondo; capitale 200 milioni di fr.; Crédit foncier 170, Comptoir d'escompte 100, Crédit industriel 60.

[3] La prima ha un capitale di 40 milioni di fr., le altre di 10 milioni ciascuna.

[4] LOCKROY EDOARDO, *Discorso pronunciato alla Camera francese il 27 aprile 1891.*

francese i prodotti italiani che entrano in Francia e alla nostra tariffa convenzionale i prodotti francesi che entrano in Italia. Inoltre fu accordata a parecchi di questi una tariffa di favore, e venne inscritta, a vantaggio dei due paesi, la clausola della nazione più favorita.

Essendo rimaste escluse, dall'accordo da una parte e dall'altra, le seterie, e applicandosi ai vini italiani un dazio molto più grande di quello di cui godevano prima del 1888 quando essi costituivano il nostro principale articolo di importazione nella Francia, ed essendo radicalmente mutati i sistemi doganali dei due paesi, non è probabile che in seguito alla convenzione i rapporti commerciali italo-francesi riacquistino l'importanza di undici anni fa, ma essi ne rimarranno senza alcun dubbio fortemente avvantaggiati.[1]

Già da quando è cessata completamente la guerra di tariffe tra i due paesi, vale a dire dal 1892, si ebbe subito un notevole miglioramento sul periodo precedente, e il miglioramento si è mantenuto ed avvantaggiato negli anni successivi, cosicchè nell'ultimo triennio i traffici italo-francesi oscillano dai 280 ai 300 milioni di franchi.[2] La Francia occupa rispetto all'Italia il secondo posto nel commercio esteriore di questa, così come l'Italia occupa il settimo posto nel commercio esteriore francese.

---

[1] Alcune delle merci italiane che si esportano in Francia erano già prima esenti da dazio, quali la canapa, lo zolfo, i minerali di zinco, le pelli, il sommacco, i bozzoli, il crine, i peli e i marmi greggi. Alcune altre merci, come il pollame, i muli, gli asini, non essendo contemplate nella tariffa minima, continueranno a pagare, anche dopo la convenzione, la tariffa generale.

Il primo a trarre beneficio dall'accordo sarà il vino quantunque esista una grande diversità a nostro danno fra il trattamento che gli farà la Francia e quello che faremo noi ai vini francesi. E invero noi dovremo applicare a questi (s'intende ai vini ordinari in botti) la tariffa di L. 5,77 all'hl. che abbiamo accordato ai vini turchi e spagnuoli. Viceversa la Francia, applicando ai vini italiani la tariffa minima accordata alla Spagna, che è di 70 centesimi all'hl. per ogni grado di alcool, più un'aggiunta corrispondente all'accisa francese dell'alcool, a base di un minimo di 12 lire all'hl., i nostri vini meridionali e siciliani, i soli che possano con probabilità riprendere la via della Francia, pagheranno dalle 12 alle 14 lire. Gli è vero però che, mentre in seguito all'accordo è assai probabile aumenti l'esportazione del vino nostro ordinario verso la Francia, è altrettanto poco probabile che si incominci e prosperi la introduzione in Italia di vini ordinari francesi.

Rimarranno inoltre avvantaggiate: la selvaggina, di cui viene diminuito il dazio da 25 a 20 fr. il ql.; le terraglie e vetrerie, le quali, tassate in tariffa massima con cifre diverse che variano da 60 centesimi a 40 fr., hanno avuto la diminuzione di $\frac{1}{4}$ all'incirca; il burro, che da 13 è sceso a 6 lire, l'olio d'oliva da 15 a 10, la canapa pettinata da 15 a 10, lo zolfo raffinato da 3 a 2,25, le conterie veneziane da 30 a 10. Le frutta, variamente tassate in tariffa generale, sono scese di circa la metà, le mandorle da 6 a 3 fr. al ql., gli aranci e i limoni da 8 a 5, i mandarini da 15 a 10, le carrube da 2 a 1,50, l'uva da tavola da 12 a 8, i fichi secchi da 25 a 15, le noci da 6 a zero.

Delle merci francesi che più vengono introdotte in Italia, le lanerie discendono da 73 a 45 fr. in media se filate, e se tessute da cifre diverse varianti dai 200 ai 110 ad altre che vanno dai 185 ai 100. E così rimangono avvantaggiati in misura diversa: i prodotti chimici, le pelli conciate da 120 a 100, i lavori di pelle da 100 a 85 e da 200 a 100, il rame da 24 a 18, gli oli fissi, gli articoli di Parigi, gli utensili e i lavori di cristallo da 13,50 a 13, gli animali da soma e i cavalli da 20 a zero, la vetreria da 12 a 8,50, la terraglia da 18 a 16, le macchine da 10 a 8, l'oreficeria da 14 a 2.

(Da un mio studio pubblicato sopra un giornale politico in occasione della stipulazione del trattato.)

[2] Nel 1895, 298 milioni; nel '96, 287; nel '97, 288. Queste cifre fornite dalle dogane italiane sono alquanto superiori di quelle offerte per i medesimi anni dalle dogane francesi, ma la differenza però, specialmente negli ultimi anni, è pressochè trascurabile.

Nel 1898, 281 milioni secondo le dogane francesi e 262 secondo le italiane; nel 1899, 322 milioni secondo le italiane. (Telegramma Stefani, 27 gennaio 1900.)

Dall'accordo commerciale del 1899 si prevede risentiranno nocumento le industrie italiane (lanerie, cotonate, carta, cemento) che coll'aiuto della protezione doganale si erano date con successo alla produzione di quegli articoli a cui il nuovo trattato schiude ora un po' meglio la entrata dalla parte della Francia, ma non bisogna dimenticare che esse avranno ancora con sè, forse per lungo tempo ancora, la protezione derivante dall'aggio della moneta, e che, comunque, dobbiamo sperare che questi danni, del resto inevitabili, verranno compensati da vantaggi molto probabilmente cospicui che ne risentirà soprattutto l'agricoltura nazionale.

Le merci più notevoli che vengono dalla Francia importate in Italia, sono, in ordine decrescente di valore, anzitutto le seterie che ne rappresentano $^1/_3$ da sole quantunque in buona parte costituite da filati e tessuti che noi mandiamo in Francia per esservi tinti, poi la lana e le lanerie, i prodotti chimici, le pelli conciate e i lavori di pelle, gli articoli di Parigi, i pesci freschi e salati, specie il merluzzo e le sardine, il seme bachi, i lavori in metallo, le macchine, le terraglie e vetrerie, la ghisa, il ferro, l'acciaio, il vino.[1]

Gli articoli principali che dall'Italia si spediscono in Francia sono: la seta greggia e la borra di seta, che rappresentano da sole quasi $^1/_4$ dell'intera esportazione nostra nel paese vicino; poi la canapa pettinata, lo zolfo, i minerali di zinco, le pelli gregge (specie di agnello e di capretto per guanti), il burro, le conterie, i lampadari e gli specchi di Venezia, l'olio d'oliva, le frutta, le uova, il sommacco, le piume, i formaggi, la selvaggina e il pollame.[2]

Allo scopo di facilitare i rapporti commerciali fra i due paesi venne

[1]

Seterie	nel 1897,	46,600,000,	nel 1898,	46,600,000
Lana, lanerie	»	9,200,000	»	8,800,000
Prodotti chimici	»	5,200,000	»	3,500,000
Pelli conciate	»	3,100,000	»	2,800,000
Articoli di Parigi	»	2,500,000	»	2,600,000
Pesci	»	3,600,000	»	2,000,000
Seme bachi	»	2,000,000	»	1,900,000
Lavori in metallo	»	1,500,000	»	1,700,000
Macchine	»	1,700,000	»	1,600,000
Terraglie, vetrerie	»	1,200,000	»	1,200,000
Ghisa, ferro, acciaio	»	800,000	»	1,200,000
Vino	»	900,000	»	1,000,000

(*Relazione della Camera di commercio italiana di Parigi.*)

[2]

Sete gregge e lavorate	nel 1897,	29,000,000,	nel 1898,	29,600,000
Borra di seta	»	5,100,000	»	6,700,000
Canapa	»	11,100,000	»	9,100,000
Zolfo	»	9,900,000	»	9,500,000
Zinco	»	5,200,000	»	5,100,000
Pelli	»	2,800,000	»	3,500,000
Burro	»	3,800,000	»	3,600,000
Vetri e terraglie	»	3,300,000	»	3,000,000
Olio d'oliva	»	4,500,000	»	2,700,000
Frutta	»	2,300,000	»	2,900,000
Uova	»	2,200,000	»	2,400,000
Sommacco	»	2,400,000	»	2,300,000
Piume	»	2,200,000	»	2,300,000
Selvaggina e pollame	»	2,500,000	»	2,200,000
Formaggi	»	1,100,000	»	1,300,000

(*Relazione della Camera di commercio italiana di Parigi.*)

istituita a Parigi una camera di commercio italiana con un comitato consultivo a Bordeaux, e un'agenzia all'Havre.

In Francia vivono attualmente 280,000 italiani, in maggioranza operai e diffusi specialmente nei dipartimenti meridionali e in quello di Parigi. I francesi sparsi in Italia sono circa 11,000.

In moltissime imprese economiche italiane, quali acquedotti, gas, miniere, industrie, è interessato il capitale francese.

La navigazione marittima fra i due paesi, la quale era andata gradatamente crescendo collo sviluppo marinaresco di entrambi, ricevette un forte colpo dalla non avvenuta rinnovazione del trattato di navigazione, e dalla diminuzione dei traffici prodotta dalla rottura dei rapporti commerciali, e dal trattamento differenziale fatto nei porti francesi a carico delle navi italiane, e il quale non venne a cessare che il 1° dicembre 1896. Il movimento delle navi cariche italiane nei porti francesi si è così ridotto alla metà.[1] È probabile che vada ora rialzandosi.

Toccano regolarmente porti italiani le Messageries e le imprese Fraissinet e Fabre; tocca porti francesi sul Mediterraneo e sull'Atlantico la Navigazione generale italiana.

Alla Francia ci unisce un patto monetario e, sia esso mantenuto o no, noi dovremo forzatamente liquidare colà lo stock dei nostri scudi d'argento. A Parigi, infine, si pagano gli interessi di buona parte della nostra rendita di cui quella borsa è ancora il principale mercato estero.

Immigrazione, emigrazione e colonie. — Non vi è altro paese d'Europa in cui la *immigrazione* sia così importante come in Francia, la quale ora conta oltre 1,100,000 forestieri,[2] di cui quasi la metà belgi, oltre un quarto italiani, e il resto svizzeri, tedeschi, spagnuoli, inglesi, ec. Negli ultimi 40 anni i forestieri si sono triplicati, il loro numero essendosi aumentato di 750,000, il che corrisponde a $^1/_3$ dell'aumento verificatosi nello stesso periodo in tutta la popolazione francese.

La stazionarietà di quest'ultima, la quale è causa principale della grande immigrazione, spiega ad un tempo la scarsità dell'*emigrazione*. Nell'ultimo ventennio essa non ha mai superato, neppure negli anni eccezionali, le 30,000 persone. Ora poi si aggira da 5 a 6 mila all'anno [3] ed è costituita in parte da emigrazione temporanea.[4]

I francesi che vivono all'estero e nelle colonie ammontano a 700,000.

Benchè inferiore e di gran lunga per attitudini colonizzatrici all'Inghilterra, la Francia, che fu quasi sempre e quasi dovunque in gara con essa anche in questi ultimi tempi nella occupazione di paesi nuovi

---

[1] Nel 1883, anno del massimo movimento, questo fu di 1,377,000 tonn.; nel 1888, anno della rottura, esso era già disceso a 688,000. Negli ultimi anni fu di 540,000 nel '93, 543,000 nel '94, 514,000 nel '95, 528,000 nel '96 e 591,000 nel '97.

Contemporaneamente, il movimento delle navi cariche francesi nei porti italiani, il quale era stato ancora di 1,127,000 tonn. nel 1888, non era più che di 630,000 nel '93, di 584,000 nel '94, di 525,000 nel '95, di 627,000 nel '96, per salire tutto ad un tratto a 827,000 nel '97. (*Bollettino di legislazione e statistica doganale*, gennaio-marzo 1899.)

[2] Nel 1898, 1,130,000. (*Mouvement géographique*, Bruxelles, 15 gennaio 1899.)

[3] Nel 1895, 6200; nel '96, 5500; nel '97, 5600. (*Sole*, 25 luglio 1899.)

[4] Così sono emigranti temporanei i Barcellonettes che si recano al Messico e vi possiedono fiorenti magazzini di vendita di articoli manifatturati europei.

in terre lontane, possiede, così per superficie come per popolazione, il secondo impero COLONIALE del mondo.

Anche su di esso può dirsi che non tramonta mai il sole giacchè si estende in tutte le parti della terra; dall'*Asia* dove agli antichi possedimenti dell'India che hanno per capoluogo Pondichery e ai nuovi vasti dominî dell'Indo-Cina, la Francia ha aggiunto i possedimenti di Quangciunan e di Simdau tolti nel 1898 e nel 1899 alla Cina;

all'*Oceania*, dove possiede la Nuova Caledonia, le isole Tahiti, Marchesi, Tuamotu, Tubuai e altri arcipelaghi minori;

all'*America*, dove va dalla Guiana francese nel continente meridionale, alla Guadalupa, alla Martinica ed alle altre Antille nell'America centrale, a Saint Pierre e a Miquelon nell'America del Nord;

e finalmente all'*Africa*, di cui la Francia ha saputo tagliarsi la parte maggiore e migliore, dalle isole di Madagascar, Mayotte, Comore e Riunione nell'Oceano Indiano, alla costa Somala intorno al golfo di Gibuti, e soprattutto a quell'immenso dominio del quale non si conoscono ancora nè la superficie nè la popolazione ma che colle annessioni e coi trattati recenti va dal lago Tshad da una parte fino al Mediterraneo e dall'altra fino all'Atlantico e comprende il protettorato della Tunisia, la colonia dell'Algeria e quella del Senegal, tutto il Sudan occidentale e le regioni intercluse fra questo e i vari possedimenti francesi della costa di Guinea (Costa d'avorio, Dahomey) e in fine il Congo francese.

Si calcola che tutti questi possedimenti abbiano una superficie complessiva di 5 milioni di km.^{2} e una popolazione di circa 50 milioni di abitanti.

Le colonie che hanno maggiore importanza dal punto di vista commerciale sono: anzitutto l'Algeria, che rappresenta da sola un movimento commerciale superiore a quello di tutte le altre prese insieme; poi la Tunisia, l'Indo-Cina, l'Africa occidentale, Saint Pierre e Miquelon, Martinica, Riunione, Guadalupa.

Complessivamente le colonie francesi ebbero nel 1895 un movimento commerciale di circa 450 milioni di franchi.[1]

Principali centri manifatturieri e commerciali. — *Verso il* MEDITERRANEO. — Delle due ferrovie che dall'Italia penetrano in Francia, quella più settentrionale o del Cenisio passa il confine a *Modane* e attraversa poscia la Savoia, mentre quella più a sud che lambisce il Mediterraneo, giunge al di là del confine, a *Nizza*.

Questa città, la quale gode d'un cielo purissimo e d'un clima beato, è più importante come stazione invernale che come centro industriale e mercantile, nonostante che il suo porto sia stato recentemente ingrandito e vi siano salite a grande prosperità la fioricoltura e la estrazione delle essenze.

Segue *Tolone*, che possiede il più grande arsenale marittimo e il primo porto militare della Francia.

---

[1] *Bollettino di legislazione e statistica doganale*, gennaio-marzo 1899. Notizie tratte dai « Documents statistiques sur le commerce de la France. »

Ma il primo porto commerciale di questa è *Marsiglia*, che è altresì il primo porto del Mediterraneo e uno dei primi del mondo. La città, la quale conta 442,000 abitanti (nel 1896) ed è per popolazione la terza della Francia, sorge in fondo ad una magnifica rada ed è un grande centro industriale, soprattutto per la estrazione degli olî di seme e la fabbricazione dei saponi. Vi hanno sede molte imprese di navigazioni a vapore, principalissima quella delle Messageries maritimes.

Il vecchio porto da cui Marsiglia trasse la ragione della sua esistenza e la prima fortuna del suo commercio, non rappresenta più oramai, per quanto più esteso e più frequentato d'una volta, che una parte molto modesta dell'intero porto, il cui aumento in estensione e in attività è stato prodigioso nella seconda metà del secolo attuale.[1] Il porto nuovo infatti, il quale venne cominciato a costruire nel 1844 e fu terminato nel 1890, e che si estende nella baia a nord del precedente, ha attratto nei suoi vasti, profondi e comodi bacini quasi tutto il grande commercio marittimo, non lasciando al porto vecchio che il piccolo commercio di cabotaggio. Il porto nuovo è costituito dai bacini della Joliette, del Lazzeretto, di Arenc, della Stazione marittima, e dal grande Bacino Nazionale, che si succedono l'uno all'altro e sono difesi verso la rada da una grande diga spezzata parallela alla riva. All'estremità sorgono vasti bacini di carenaggio e un bacino separato per il petrolio.

Il commercio di Marsiglia è il più fiorente e il più vasto che vanti la Francia, specie nell'importazione dei cereali (dalla Russia e dall'India), della seta greggia (dalla Cina e dal Giappone), dei semi oleosi (dall'India e dal Senegal), e poi delle pelli, del bestiame, del caffè, dello zucchero, dei frutti e va dicendo, e nell'esportazione dei tessuti di lana e di seta, dei lavori di pelle, dei saponi, ec.[2]

Prima della foce del Rodano si incontra *Port Louis*, lo scalo fluviale di Lione e terzo porto francese del Mediterraneo.

Cette, il cui porto è andato crescendo rapidamente d'importanza così da diventare negli ultimi anni il quinto della Francia ed il secondo di questa nel Mediterraneo, attende soprattutto al commercio dei vini.

Nell'interno emerge *Lione*, la seconda città della Francia per popolazione con 466,000 abitanti, il grande emporio mondiale dell'industria e del commercio della seta. Sorge in ammirabile posizione, alla confluenza della Saona col Rodano, ed è chiamata la « regina della Francia orientale ».

Le sorge ad ovest *Saint-Étienne*, una delle città più manifatturiere della Francia, di cui è diventata rapidamente, nella seconda metà del secolo attuale, la settima per popolazione, e a nord la cittadina eminentemente ferriera del *Creuzot*.

---

[1] Nel 1867-76, 2,978,000 tonn. (arrivi); nel 1877-86, 4,069,000; nel 1887-96, 4,995,000. (*Relazione della Camera di commercio di Marsiglia*, 1899.)

[2] La Camera di commercio di Marsiglia nel suo annuale rapporto pubblicato ai primi di novembre del 1899, constatando che il porto, il quale era fino al 1881 il primo del continente, è disceso ora al terzo posto dopo Amburgo ed Anversa e minaccia fra poco di essere sopraffatto anche da Genova, domanda un perfezionamento di tutto il materiale del porto, la costruzione del canale del Rodano e quella delle ferrovie africane.

Altra città notevole prospettante il Mediterraneo ma situata fra questo e l'Atlantico, è *Tolosa*, la sesta città per popolazione, con 150,000 abitanti ed uno degli emporî del commercio terrestre colla Spagna.

*Verso l'*Atlantico. — In fondo all'estuario della Gironda e sul corso inferiore della Garonna sorge *Bordeaux*, che è la quarta città della Francia per popolazione (257,000 abitanti nel 1896), così come il suo porto ne è il terzo per importanza, quantunque presenti ancora tali difficoltà all'entrata ed all'uscita che i grandi piroscafi devono qualche volta fermarsi al piccolo porto complementare di *Pauillac* situato a metà e sulla riva meridionale della Gironda. Bordeaux attende specialmente al commercio dei vini, dei liquori e delle conserve alimentari di cui è l'emporio principale, ed alle comunicazioni marittime coll'America meridionale e centrale e colla Spagna.

Seguono i due porti militari di *Rochefort* e della *Rochelle*, quest'ultimo col suo vasto bacino e porto complementare della *Pallice*.

Sul corso inferiore della Loira sorgono i due porti di *Saint-Nazaire* e di *Nantes*. Quello, più vicino al mare, ha superato in importanza questo, che è assai più antico, ma più remoto e non acccessibile alle navi di maggiore portata.

Verso la Manica. — Nell'estuario della Senna sorgono: a sinistra il porto animato di *Honfleur* e a destra quello assai più importante dell'*Havre*, che è il secondo della Francia. Vasto, comodo, sicuro, esso possiede una quantità di bacini interni, primi fra tutti quelli dell'Eure e di Bellot. All'estremità di quest'ultimo sorge un vasto deposito di petrolio. Vi sono inoltre grandi bacini di carenaggio e parecchi stabilimenti industriali. Le Havre, sede della Compagnia Transatlantica e di altre imprese di navigazione a vapore, è un grande porto d'emigrazione per una buona parte dell'Europa continentale, e attende soprattutto alle comunicazioni coll'America del Nord. Essa è l'emporio principale del cotone greggio, del caffè, del caucciù, del frumento e del petrolio.

Sul corso inferiore della Senna, a oltre 100 km. dalla sua foce, sorge *Rouen*, che è ad un tempo porto fluviale e marittimo e trae importanza, oltrechè dalle industrie fiorentissime (cotonate, lanerie), anche dall'essere l'emporio di approvvigionamento e di sbocco della ricca regione interna in mezzo a cui sorge Parigi. Rouen è il sesto porto della Francia.

Anche *Parigi* è porto fluviale animatissimo,[1] ma essa è soprattutto importante per la sua popolazione di 2,537,000 abitanti (nel 1896), che ne fa la seconda città d'Europa, e per la sua prodigiosa attività industriale, mercantile e finanziaria, che ne fa una delle prime del mondo. Tutte le industrie della Francia vi sono rappresentate, ma vi tengono un posto prevalente quelle dello ammobigliamento, del vestiario e dei così detti « articoli di Parigi ». Le ferrovie, che ivi convergono da ogni parte della Francia, sono congiunte fra di loro tutte all'intorno da una duplice ferrovia di cintura. Ora però vi si sta costruendo anche una grande ferrovia metropolitana, la quale, integrando le attuali deficienti comuni-

[1] Nell'ottobre 1899 venne inaugurato il nuovo porto di Ivry alla sinistra della Senna.

cazioni, dovrà congiungere le varie parti di Parigi fra di loro. Si stenderà per la più parte sotto terra e verrà percorsa da treni elettrici. La prima parte della rete, circa 14 km., venne aperta nel 1900. Il commercio vi è attivissimo. I grandi magazzini del vino o « entrepôts » di Bercy, i vasti parchi di bestiame della Villette, le immense « Halles » per tutti i prodotti alimentarî, ricevono merci continuamente da ogni parte dell' Europa e dall' estero. Parigi è, dopo Londra, il più grande mercato mondiale dei capitali.

Il porto di *Dieppe,* situato sulla linea più diretta fra Parigi e l' Inghilterra (New-Haven), sta per diventare uno dei primi della Francia, specie per movimento di passeggeri, dopo i lavori colossali che vi furono ultimamente eseguiti.

Boulogne e *Calais,* quest' ultimo soprattutto (gran bacino Carnot accessibile con qualunque marea ai maggiori bastimenti), attendono alle comunicazioni, che ivi sono vivissime, tra la Francia e la Gran Bretagna. Se Calais ha un movimento maggiore di passeggeri, Boulogne (grande diga Carnot recentemente costruita a difesa del porto) ne ha uno di merci di molto superiore (importa soprattutto carboni inglesi e legnami scandinavi, ed esporta cemento).

Assai più importante è *Dunkerque,* divenuto un po' alla volta il quarto porto mercantile della Francia, a merito di quel grande centro carbonifero e industriale che è il dipartimento del Nord, di cui Dunkerque è il principale emporio di approvvigionamento e di sbocco. Esso è il primo mercato laniero del continente europeo.

Fra le città manifatturiere che si affollano fittissime in quel massimo centro di popolazione, di operosità e di ricchezza che è la regione di nord-est, verso i confini del Belgio, emerge *Lilla,* che è divenuta per popolazione (216,000 abitanti) la quinta città della Francia, e può dirsi ne sia la metropoli del carbone e del ferro.

Seguono *Roubaix* e *Sedan,* massimi centri dell' industria laniera; poi *Reims, Amiens, Saint Quentin.*

Verso EST, la città principale è *Nancy,* altra metropoli del ferro, e capoluogo della Lorena francese.

PRINCIPATO DI MONACO.

Superficie 21 kmq. e $^1/_2$. **Abitanti** 15,200.

Questo piccolo paese che, per le sue bellezze naturali ed artificiali e per la dolcezza del suo clima specialmente invernale, si potrebbe dire un pezzo di Paradiso in terra, ha importanza economica per il celebre Casino da giuoco di *Montecarlo,* che vi attira forestieri da ogni parte del mondo.

Ma oltre a ciò produce ed esporta olio d'oliva finissimo, agrumi, profumi, liquori e ceramica artistica.

Ne è capitale la cittadina di *Monaco* con 3200 abitanti.

GERMANIA.

Superficie kmq. 540,670. **Impero** federale costituito dall'unione di 25 Stati sotto l'egemonia della Prussia, il cui re è, per tale suo titolo, imperatore di Germania. Autonomia dei singoli Stati nell'amministrazione interiore. Potere centrale legislativo esercitato dall'imperatore insieme al Reichstag o Camera dei Deputati e al Bundesrath o consiglio degli Stati confederati. **Abitanti** 52 milioni (nel 1895), cifra in continuo aumento, nonostante la emigrazione, divenuta però in questi ultimi anni sempre più debole. Protestanti $^{6}/_{10}$, cattolici $^{3}/_{10}$. **Configurazione fisica**: la parte settentrionale, piana, è detta bassa Germania, la parte meridionale, montuosa, alta Germania (Vosgi, Foresta nera, Alpi sveve, Giura, Böhmerwald, Fichtelgebirge; più a nord il nodo isolato dell'Harz). **Fiumi** principali: il Reno coi suoi numerosi affluenti (Mosella a sinistra, Neckar, Meno, Lahn, Sieg e Ruhr a destra); poscia, versantisi parimenti nel Mare del Nord, il Weser e l'Elba (affluente Havel con Sprea); nel Baltico, l'Oder (Wartha con Netze) e la Vistola; a sud il Danubio, al quale si collega il **lago** bavarese di Chiem, il maggiore della Germania. Le **coste** del Mare del Nord sono basse e difese da dune e da dighe, quelle del Baltico paludose e orlate da lagune o « haffs » (Stettiner-Frische-Kurische-Haff). Le **isole** più numerose sono nel Baltico, principale quella di Rügen. Nel Mar del Nord l'isolotto di Heligoland. Il **suolo**, in generale, è poco fertile. Il **clima** è pressochè uniforme, la latitudine più favorevole delle terre meridionali essendo neutralizzata dalla maggiore altitudine. Così Ratisbona e Amburgo hanno la stessa temperatura media annuale. Questa diminuisce invece da occidente ad oriente; infatti cresce in questo senso il periodo di gelata dei fiumi in inverno.

La Germania, così grande e così prospera per i prodotti naturali, per l'industria, per le comunicazioni e per il commercio, è l'ultima venuta fra le grandi potenze che si disputano i più ricchi mercati del mondo e deve in gran parte la sua importanza economica alla sua unificazione politica. Non già che gli artigiani e i mercanti della Germania non abbiano, come quelli dell'Inghilterra e della Francia, un glorioso passato da rivendicare nella storia dello sviluppo economico dell'Europa. Basti ricordare le fiorenti città della Hansa. Ma è soltanto da quando sorse e si cementò, prima la unità doganale e poscia la unità politica, che la Germania, divenuta matura con una lunga e sapiente preparazione filosofica e scientifica, circondata dal prestigio delle vittorie militari, potè esplicare tutta la sua meravigliosa potenzialità, e, appli-

cando alle numerose risorse naturali la mirabile tenace operosità del suo popolo, dar vita e sviluppo rapidissimo ed intenso a tutte le manifestazioni della vita economica. Gli è così che nelle industrie, nella navigazione e nei traffici, i tedeschi, in seguito a campagne non meno trionfali di quelle combattute nel 1866 e nel 1870, sono diventati in pochi anni i più formidabili competitori dei francesi e degl' inglesi in tutte le parti del mondo. Ed è coi guadagni fatti in questo modo dovunque che essi hanno accumulato in pochi anni una colossale fortuna immobiliare che lo Schmoller[1] valutava per il 1892 a 175 miliardi di marchi, di cui 10 impiegati in valori esteri, cifra che ora dovrebbe essere salita a 180.

Prodotti vegetali. — Benchè diminuita e di molto negli ultimi anni, pure si mantiene ancora prevalente la coltura dei *cereali*,[2] primo fra tutti la segale, che serve di base all' alimentazione degli abitanti, poi l' avena, il frumento e l' orzo. Sono però così inferiori ai bisogni del consumo nazionale da costituire il primo articolo d' importazione[3] (dalla Russia, dagli Stati Uniti, dall' Austria-Ungheria).

La scarsezza relativa dei cereali è compensata dalla grande abbondanza delle *patate*, le quali non solo formano la risorsa dei terreni magri e sabbiosi così diffusi in Germania, ma vengono coltivate intensamente anche nei terreni più fertili e forniscono un prodotto,[4] che è superiore di $^1/_3$ a quello dei cereali. Per esso la Germania occupa il primo posto nel mondo. Gli è vero però che, oltre all' alimentazione degli abitanti, i quali ne fanno un consumo maggiore che in qualunque altro paese, le patate danno vita a una certa esportazione[5] e servono inoltre di materia prima alle industrie fiorenti della fecola, del glucosio e dello spirito.

Nella produzione delle *leguminose* la Germania occupa uno dei primi posti in Europa, specialmente per i fagiuoli, le vecce e i lupini.

Sviluppatissima è l' *orticoltura*, la quale fornisce dovunque gli ortaggi richiesti dal consumo nazionale,[6] principalissimi i cavoli con cui si preparano i crauti.

La *frutticoltura* è sempre stata in onore presso i tedeschi, i quali ne hanno ottenuto quanto potevasi sperare da un suolo mediocre e da

---

[1] Lévy R. C., *Le commerce allemand.* (*Revue des Deux Mondes*, 15 aprile 1898, pag. 884.)

[2] Nel 1880 erano coltivati a cereali 14,740,000 ettari, di cui 5,896,000 a segale, 3,742,000 ad avena e 1,810,000 a frumento. Nel 1895 la superficie coltivata a cereali era salita a 15,370,000 ettari, di cui 6,046,000 a segale, 3,917,000 ad avena e 1,980,000 a frumento (*Journal de la Société statistique*, Paris, 1898, pag. 79). Nel 1897 era discesa a 14,365,000 ettari, di cui 5,967,000 a segale, 3,999,000 ad avena e 1,920,000 a frumento. (*Bollettino di legisl. e stat. doganale*, ottobre-dicembre 1898.)

[3] Nel 1899 se ne importarono per 550 milioni di marchi (685 milioni di lire). (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[4] Media del decennio 1887-96, ql. 270 milioni; nel 1897,298 milioni. (*Bollettino di legisl. e stat. doganale*, ottobre-dicembre 1898.)

Superficie coltivata a patate nel 1880, 2,760,000 ettari; nel 1895, 3,025,000; nel 1897, 3,068,000. (*Journal de la Société de statistique*, Paris, 1898, pag. 112, e *Bollettino di legisl. e stat. doganale*, ottobre-dicembre 1898.)

[5] Nel 1896-97, ql. 608,000; nel 1897-98, 1,936,000. (*Bollettino* ec., ottobre-dicembre 1898.)

[6] Sono famosi gli asparagi di Brunswick che si mandano a Berlino e il cren della Spreewald che viene smerciato a Dresda.

un clima poco benigno. Naturalmente essa dà i migliori risultati sui colli aprichi e soleggiati del Baden, del Wurtemberg, della Baviera, della Provincia Renana, e della penisola di Werder sulla Havel, che è tutta un frutteto. Inferiore com'è ai bisogni sempre crescenti del consumo, essa viene integrata da una forte importazione di frutta fresche e secche,[1] soprattutto dall'Austria-Ungheria, dalla Svizzera, e, ultimamente, anche dall'Italia. La vite è coltivata, non solo nelle regioni più calde del mezzogiorno, ma ben anche lungo la valle del Reno, su su, fino ad una latitudine (oltre il 51° parallelo) alla quale altrove è pressochè sconosciuta.[2] Ed è anzi in quella parte estrema della viticoltura europea, sulle colline pittoresche del Rheingau, fra Bingen e Magonza, che si raccolgono le uve più squisite. Però la prima regione vitifera tedesca è l'Alsazia-Lorena.

La Germania è il paese che coltiva più razionalmente e produce più intensamente la *barbabietola da zucchero* in tutto il mondo.

Coltiva pure, su larga scala, la *colza* e la *cicoria*, quest'ultima, specialmente nel Baden.

Altre piante industriali di primo ordine sono il *luppolo* e il *tabacco*, che si coltivano entrambe di preferenza nelle province meridionali. La coltura del luppolo, per la quale la Germania occupa il primo posto nel mondo, ha il suo centro principale nella Baviera (di cui è celebre la varietà che si produce a Norimberga), ed è esuberante ai bisogni dell'industria nazionale della birra. Invece la coltura del tabacco, in cui la Germania occupa il terzo posto in Europa e il quinto nel mondo, e che ha il suo centro principale nel Baden, non copre neppure la metà dei bisogni del consumo.[3]

Delle piante tessili la più coltivata è il *lino*, soprattutto verso la Russia. Lo è assai meno la *canapa*. Si fa di entrambe importazione.[4] Benchè di poca importanza conviene ricordare il *crine vegetale marino*, nella raccolta ed esportazione del quale la Germania è il primo paese del mondo.

I *prati* e i *pascoli* appaiono specialmente diffusi nei bassi-piani della Germania del Nord. Molto coltivate sono le barbabietole da foraggio.[5]

Le *foreste*, se non più come in passato, certo abbondano ancora in Germania, specialmente nelle regioni montuose del mezzogiorno. Si calcola che esse coprano un quarto della superficie totale.[6] La Germania è

---

[1] Nel 1896 per 41 milioni di marchi, nel '97 per 62 milioni, nel '98 per quasi 77 milioni. In quest'ultimo anno l'Austria-Ungheria ne ha mandato 788,000 ql., e la Svizzera 715,000. L'importazione di uva fresche è fatta per la maggior parte dall'Italia (67,700 ql.). (*Bollettino di notizie commerciali*, n. 26, luglio 1899.)

[2] Superficie coltivata a viti, nel 1897, 117,000 ettari. (*Bollettino di legisl. e stat. doganale*, ottobre-dicembre 1898.)

[3] Di 442,770 ql. raccolti nel 1897-98, 202,000 lo furono nel Baden, 97,000 in Prussia, 70,000 in Baviera, 48,000 in Alsazia-Lorena, 11,000 nell'Assia. (*Vierteljahrshefte zur Statistik des deutschen Reichs*, 1° quaderno del '99, nel *Bollettino di legisl. e stat. doganale*, gennaio-marzo 1899). Importazione netta nel 1897-98, 620,000 ql. (Id.)

[4] Nel 1899 per 60 milioni di marchi. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[5] Nel 1897, ettari 466,000, ql. 106,400,000. (*Bollettino di legisl. e stat. doganale*, ottobre-dicembre 1898.)

[6] Vedi De Scherzer, pag. 284.

perciò il quarto paese forestale d'Europa. La produzione del legname essendo già divenuta inferiore e di gran lunga ai bisogni continuamente crescenti del consumo, avviene che esso costituisca uno dei principali articoli di importazione (dalla Russia, dalla Finlandia, dalla Scandinavia).[1]

Agricoltura. — A cagione del suolo poco fertile e del clima poco propizio, gli abitanti hanno dovuto molto ingegnarsi per aumentare le facoltà produttive del paese. Questa necessità, congiunta all'indole molto speculativa degli abitanti ed ai grandi progressi da loro fatti nella chimica, ha contribuito, coll'aiuto dei capitali accumulati nelle industrie e nei traffici, a trasformare l'agricoltura, quasi dovunque, in una vera scienza. Ne è risultato un grande aumento nei prodotti, nonostante che la popolazione agricola, attratta all'estero o ai centri industriali dell'interno, sia diminuita forse di un terzo.[2]

Allo sviluppo dell'agricoltura hanno molto giovato i grandi depositi di sali minerali che sono, in Europa, un monopolio naturale della Germania. Ma un coefficiente cospicuo è stata anche l'istruzione agraria, praticamente e largamente diffusa.

Prodotti animali. — L'allevamento animale, considerevole sempre in Germania per l'abbondanza dei foraggi, venne molto più esteso nella seconda metà del secolo attuale sotto il duplice impulso dei progressi dell'agricoltura e dell'aumento del consumo, conseguenza quest'ultimo dell'aumentato benessere della popolazione. Il consumo anzi è diventato così forte da provocare una forte introduzione di bestiame.[3] Relativamente al numero[4] tengono i primi posti, successivamente, i bovini, i suini, gli ovini, i cavalli e le capre.

I *bovini* e i *cavalli* sono allevati dappertutto, ma specialmente nelle regioni piane del nord (Schleswig-Holstein) dove sono molto aumentati nella seconda metà del secolo attuale.[5] La maggiore stazione di allevamento equino è Trakehen nella Prussia orientale.

Diminuito è invece moltissimo il numero delle *pecore*,[6] le quali ora appartengono per tre quarti alle province prussiane. Le lane della Sassonia e della Slesia, ottenute dai « merinos » introdotti in quei paesi fin dal secolo scorso, passano per essere le più fine del mondo.

Le *capre* presentano un leggero aumento, soprattutto nella Germania meridionale.

---

[1] Nel 1899 ascese a 295 milioni di marchi (369 milioni di fr.). (*Almanacco di Gotha*, 1901).

[2] Nel solo periodo dal 1882 al 1895, cioè fra i due grandi « Berufszählungen » effettuati nell'impero, la popolazione agricola è diminuita da 19,225,000 a 18,501,000 persone. (Blondel George, *Essor industriel et commercial du peuple allemand*, Paris, Laroze, 1898. Vedi *Journal de la Société de statistique de Paris*, 1898, pag. 128.)

[3] Nel 1899 fu di 152 milioni di marchi (190 milioni di fr.). (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[4] Secondo il censimento del 1° dicembre 1897, esistevano allora in Germania 18,500,000 bovini, 14,300,000 maiali, 11,800,000 pecore e 4 milioni di cavalli. (*Bollettino di legisl. e stat. doganale*, luglio-settembre 1898, dal *Vierteljahrshefte zur Statistik des deutschen Reichs*, n. 2, 1898.)

[5] Dal 1873 al 1898 i bovini crebbero di 2,700,000 e i cavalli di 700,000. (*Bollettino di legisl. e stat. doganale*, luglio-settembre 1893.)

[6] Dal 1873 al 1898 sono diminuite di circa 14 milioni. (*Bollettino di legisl. e stat. doganale*, luglio-settembre 1898, dal *Vierteljahrshefte zur Statistik des deutschen Reichs*, n. 2, 1898.)

I *suini* poi si sono duplicati;[1] eppure sono ancora lontani dal soddisfare ai bisogni di un paese come la Germania, che è in tutto il mondo quello infatti che fa maggiore importazione di maiali, di lardo e di salumi. Centro principale di allevamento è la Vestfalia.

A Zahna, nella Sassonia prussiana, sorge la più grande stazione mondiale per l'allevamento dei *cani*.

Anche l'*avicoltura*, benchè in continuo aumento, deve venir integrata con una importazione annua cospicua, soprattutto di uova.[2] Queste ultime provengono per $^9/_{10}$ dalla Russia e dall'Austria-Ungheria. Degne di ricordo sono le oche di Pomeriana e di Meklemburgo, di fama mondiale.

Sviluppatissima è l'*apicoltura*, per opera specialmente dei piccoli proprietarî, dei maestri elementari, dei ministri del culto. Per numero di alveari, così come per produzione di miele e di cera, la Germania è il secondo paese d'Europa dopo la Francia. Deve però fare una considerevole importazione di miele.[3]

La grande quantità di *lumache* di cui è ricca le Svevia alimenta una forte esportazione verso l'Austria per la via del Danubio.

I fiumi e i laghi abbondano di *pesci*. Sono celebri, fra gli altri, i salmoni del Reno. Nell'Elba si prendono anche gli storioni. A Hüningen, sulla riva alsaziana del Reno, sorge un grande stabilimento per la riproduzione artificiale del pesce. Le semine copiose e ripetute degli avannotti hanno avuto per risultato di aumentare il prodotto della pesca fluviale.

La pesca marittima è specialmente attiva sulle rive del Mar del Nord. Una società di Emden vi esercita in grande la pesca delle aringhe, di cui ha, si può dire, il monopolio. È esercitata invece a guisa di regía la pesca delle ostriche sulle coste occidentali dello Schleswig-Holstein. La baia di Kiel è il centro principale dell'allevamento dei mitili.[4]

A Lubecca si arma ancora per la caccia, nei mari polari, delle balene e delle foche.

Prodotti minerali. — Fra i COMBUSTIBILI FOSSILI, che sono così abbondanti in Germania e ai quali questo paese deve tanta parte della sua attività industriale, tiene il primo posto il *litantrace*, la cui produzione è andata sempre crescendo nell'ultimo ventennio ed ora ha superato i 100 milioni di tonnellate.[5] La Germania era e si conserva ancora meglio a tale riguardo il secondo paese d'Europa e il terzo del mondo. Dopo aver sopperito ai propri molteplici bisogni, può fare una

[1] Infatti, mentre ora sono 14,300,000, nel 1873 non erano che 7,100,000. (*Bollettino di legisl. e stat. doganale*, ottobre-dicembre 1898.)

[2] Se ne importarono nel 1899 per 96 milioni di marchi (120 milioni di fr.). (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[3] Circa 20,000 ql. all'anno. (Vedi DE SCHERZER, 411.)

[4] JACK LA BOLINA, *L'acquicoltura in Italia e all'estero* (*Rivista d'Italia*, settembre 1899). Il prodotto totale della pesca nei mari territoriali della Germania è salito, nel 1895, a 7,500,000 fr.

[5] Mentre nel 1870 la produzione del carbon fossile non era che di 20 milioni di tonn (*Journal de la Société statistique*, Paris, 1898), nel 1880 fu di 65 milioni, nel '96 di 85,700,000, nel '97 di 91,054,000, nel '98 di 96,300,000, nel '99 di 101,600,000. (*Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 13 aprile 1899 e 10 giugno 1900.)

esportazione che oscilla annualmente (detratta l'importazione) dai 6 agli 8 milioni di tonnellate.[1] Il primo bacino carbonifero, così per quantità come per qualità, è quello della Ruhr (affluente di destra del Reno), in Vestfalia. Quelle miniere (principali fra esse Harpen, Gelsenkirchen, Hibernia, Dannenbaum) hanno per centro Dortmund e si sono riunite quasi tutte in un potente sindacato, il quale rappresenta da solo circa la metà dell'intera produzione germanica.[2] Suoi centri principali d'imbarco sono i porti di Ruhrort e Duisburg, situati l'uno a destra e l'altro a sinistra della foce della Ruhr nel Reno. In questo bacino carbonifero sono impiegati circa 190,000 operai.[3] Seguono, per importanza, il doppio bacino della Slesia (Breslavia), quello della Saar (sub-affluente di sinistra del Reno per la Mosella) che ha per centro Saarbrücken e le cui miniere appartengono per la maggior parte allo Stato, quello della Sassonia (Zwickau), e infine quello dell'Alsazia-Lorena.[4]

La Germania è il primo paese d'Europa, anzi del mondo, nella produzione della *lignite*, la quale ha i suoi centri principali nella Turingia, nell'Assia, nella Sassonia prussiana e nel regno di Sassonia. La qualità però ne è così mediocre che serve soltanto ai paesi di produzione. Comunque, la Germania importa dalla vicina Austria oltre 6 milioni di tonnellate di lignite.

Nè manca la *torba*, la quale è scavata in gran quantità nella regione palustre che si stende a est e a nord-est di Berlino. Anzi, del combustibile consumato in questa città, $^1/_{11}$ circa è costituito di torba.[5] Anche rispetto a questa la Germania può dirsi il primo paese d'Europa.

La piccola quantità di *petrolio* che si raccoglie nell'Annover è un'inezia in confronto della quantità veramente enorme che se ne consuma in paese e che viene importata quasi interamente dagli Stati Uniti.[6]

Fra i MINERALI NON METALLICI emerge il *sale*, nella cui produzione la Germania è il secondo paese d'Europa, dopo l'Inghilterra. Bisogna però distinguere il sal di cucina dai sali impuri. Il primo è dato per metà, sotto forma di salgemma, dalle miniere della Sassonia prussiana, della Pomerania (Greifswald), del Lüneburg e del Wurtemberg (Hall), e per metà sotto quella di sal di sorgente dalle sorgenti dell'Alsazia-Lorena.[7] Invece i sali impuri (cloruro di sodio misto a cloruro di potassio e a solfato di magnesia), i quali rappresentano una produzione

[1] Nel 1892 questa eccedenza fu di 5,200,000 tonn., nel '95 di 240,000, nel '96 di 6,020,000, nel '97 di 6,315,000, nel '98 di 8,170,000, nel '99 di 7,720,000. (*Moniteur* ec., 4 ottobre 1900.)

[2] Nel 1898 la produzione dell'intero bacino della Ruhr fu di 51 milioni di tonn., di cui 44,900,000 spettanti al sindacato. Nel 1899, quella salì a 54,500,000, e la parte di questo a 48,025,000. (*Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 13 luglio 1899 e 4 ottobre 1900.)

[3] *Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 3 agosto 1899.

[4] Nel bacino della Slesia, nel 1898, 22,500,000 tonn. e 78,000 operai; nel '99, 23,500,000 tonn.; in quello della Saar, nel 1898, 8,770,000 tonn. e 36,000 operai; nel '99, 9,025,000 tonn.; in quello della Sassonia, nel 1898, 4,400,000 tonn.; in quello dell'Alsazia-Lorena, nel 1898, 1,100,000 tonn. (*Moniteur des intérêts matériels*, 3 agosto 1899 e 10 ottobre 1900.)

[5] Combustibile consumato da Berlino e sobborghi nel 1897, 3,394,000 tonn.; nel '98, 3,415,000. (*Moniteur* ec., Bruxelles, 7 settembre 1899.)

[6] Nel 1899 per 97,300,000 marchi. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[7] Nel 1892, 11,300,000 ql., di cui 6,200,000 di salgemma e 5,100,000 di sal di sorgente (DE SCHERZER, 573); nel 1897, 13,100,000, di cui 7,600,000 del primo e 5,500,000 del secondo. (Notizie raccolte all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

quasi doppia del sal di cucina[1] e sono conosciuti in commercio col nome di carnallite, sylvinite, kieserite, kainite, vengono ottenuti interamente nella Sassonia prussiana (Stassfurth). Questi sali alimentano, insieme al sale da cucina, una forte esportazione.[2]

Esistono, disseminate in molte parti della Germania, ma più specialmente nella valle del Reno, numerose *sorgenti minerali e termali*, alcune delle quali godono gran fama e sono frequentatissime (Wiesbaden, 80,000 persone all'anno, Ems, Aquisgrana, Homburg, Selz, Baden).

Un prodotto classico è l'*ambra*, che si raccoglie dai tempi più antichi sulle rive del Baltico ed ora si scava anche nel letto di quel mare e perfino nell'interno della penisola del Samland, che si protende tra la Frische e la Kurische-Haff. Però la sua produzione va continuamente diminuendo.[3]

Degni di nota sono infine i vari *materiali da costruzione* sparsi per ogni dove (marmi, graniti, asfalto, ec.), il *caolino* della Sassonia (Meissen), la *grafite* scadente della Baviera (Passau), le buonissime *pietre litografiche* parimenti della Baviera (Pappenheim) e le *piriti di ferro* della Vestfalia (Arnsberg) e della Prussia renana (Bonn).

Ricchissimi sono i MINERALI METALLICI, primi fra tutti quelli di *ferro*, per i quali la Germania occupa il secondo posto in Europa e il terzo nel mondo. Essa ne importa, è vero, una gran quantità, soprattutto dalla Spagna, ma questo prova soltanto la enorme importanza che hanno raggiunto gli alti forni della Vestfalia, dove quel minerale si dirige, e, d'altronde, tale importazione è superata, e di molto, dalla esportazione di minerale che si fa verso la Francia orientale dalle miniere limitrofe tedesche dell'Alsazia-Lorena. Le principali miniere sono situate nel bacino Siegen-Nassau, tra i corsi inferiori della Sieg e della Lahn, affluenti di destra del Reno. Seguono le miniere situate parimenti sulla riva del Reno, ma un po' più a valle, in Vestfalia, nel bacino della Ruhr, quelle poste alla sinistra del Reno, e, finalmente, le miniere governative dell'Oberharz nell'Annover.[4]

La Germania occupa il primo posto nel mondo riguardo alla produzione dei minerali di *zinco*,[5] la quale ha i suoi centri principali nella Slesia superiore (Beuthen) e nella Prussia renana (Stolberg).

Occupa il secondo posto in Europa, dopo la Spagna, e il quinto nel mondo, rispetto ai minerali di *rame*, i quali vengono scavati special-

[1] Nel 1892, 27,300,000 ql., di cui 12,800,000 sali di potassio (6 milioni di carnallite e 3,600,000 di kainite) ottenuti dalle miniere, e 3,200,000 parimenti sali di potassio (principalmente cloruri) ottenuti da soluzioni (DE SCHERZER, 576). Nel 1897, 22,900,000 ql., di cui 9,900,000 kainite, 9,500,000 altri sali di potassa, 1,700,000 cloruro potassico, e 1,800,000 fra sale di Glauber, solfati diversi e cloruro di magnesio. (*Bollettino di legisl. e stat. doganale*, gennaio-marzo 1899.)

[2] Quasi 2 milioni di ql. all'anno. (DE SCHERZER, 578.)

[3] Nel 1780, 19,572,000 kg. per 55,000 marchi; nel 1880, 238,400 kg. per 670,000 marchi; nel 1898, 181,500 kg. per 510,000 marchi. (Dati ufficiali raccolti all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

[4] Nel 1898 erano occupati nelle miniere del bacino Siegen-Nassau 20,000 operai, in quelle altre della riva destra del Reno 6000, sulla riva sinistra 3300, nell'Oberharz 3300. (*Moniteur des intérêts matériels*, 27 agosto 1899.)

[5] Nel 1895, zinco metallo 94,000 tonn.; nel '96, 96,000; nel '97, 94,000; nel '98, 97,700. (*Moniteur* ec., 5 marzo 1899.)

mente intorno a Merseburg (Sassonia prussiana) per opera in gran parte della compagnia Mansfeld, la quale assorbe i $^{9}/_{10}$ della produzione totale.[1]

Tiene parimenti il secondo posto in Europa, dopo la Spagna, e il terzo nel mondo, nella produzione dei minerali di *piombo*,[2] i quali vengono ottenuti quasi interamente nelle province prussiane dell'Annover, dell'Assia-Nassau e del Reno.

Siccome questi minerali sono spesso e riccamente *argentiferi*, così avviene che la Germania sia il primo paese d'Europa nella produzione del prezioso metallo bianco.

Notiamo finalmente il poco *manganese* che si raccoglie in Sassonia e a Coburgo-Gotha, l'*oro* nella cui produzione, per quanto esigua, la Germania è il terzo paese d'Europa, e la quantità ancora più piccola di *antimonio* che si produce ad Arnsberg in Vestfalia.

Industrie. — Se si confrontano le industrie attuali con quelle di mezzo secolo fa, si rimane stupiti degli immensi progressi da esse compiuti. Da paese eminentemente agricolo la Germania si è radicalmente trasformata fino a diventare paese eminentemente industriale.[3] E poichè la trasformazione, incominciata dopo il 1850, si è accentuata maggiormente dopo il 1871, si direbbe che i miliardi pagati allora dalla Francia per indennizzo di guerra, e l'aumento di energía e di iniziativa che furono conseguenza della raggiunta unità nazionale, si siano in gran parte rivolti alla creazione ed allo sviluppo delle industrie. Siccome poi si sono andati di pari passo allargando gli sbocchi commerciali perfino nei più lontani paesi, nessun grave rigurgito di produzione ha arrestato finora, colle sue terribili crisi, lo slancio coraggioso e possente della vita manifatturiera germanica. D'altra parte i numerosi e potenti sindacati, illuminando e regolando la produzione a seconda del consumo, e dirigendo quella a questo, si può dire abbiano sapientemente canalizzato la corrente del lavoro nazionale.

Ad onta che i prezzi, a causa della viva concorrenza mercantile e dei continui progressi industriali, siano andati sempre diminuendo, l'attività manifatturiera della Germania è cresciuta in guisa che l'importazione delle materie prime nel 1897 è aumentata di 300 milioni di

---

[1] Rame in pani e in rosetta nel 1896, 29,300 tonn.; nel '97, 29,400 (*Bollettino di legisl. e stat. doganale*, gennaio-marzo 1899); nel '98, 30,700; nel '99, 37,700. (*Moniteur des intérêts matériels*, 1° aprile 1900.)

[2] Piombo in pani nel 1896, 113,800 tonn. per 25 milioni di marchi
» » » 1897, 118,900 » » 28 » »
(*Boll. leg. stat. doganale*, gennaio-marzo 1899.)
» » » 1898, 132,800 tonn. } *Moniteur des intérêts* ec., 8 aprile 1900.
» » » 1899, 129,000 » }

[3] La popolazione agricola, la quale era il 42 % nel 1882, è discesa al 36 % nel 1896, mentre il contingente industriale e commerciale è passato nello stesso periodo dal 40 al 50 % (Lévy G. R., *Revue des Deux Mondes – Industrie allemande*, 15 febbraio 1898, pag. 806). Soltanto dal 1882 al 1895, cioè fra i due grandi censimenti di professione (Berufszählung) effettuati nell'impero, il totale degli operai si è inalzato da 4,257,000 a 5,861,000. (Blondel, *Essor industriel et commercial du peuple allemand*, Paris, Laroze, 1898.)

marchi sulla media degli ultimi 10 anni, mentre è cresciuta di 200 milioni l'esportazione delle manifatture.[1]

Molto provetti nelle chimiche discipline, che sono in Germania assai più intensamente ed estesamente praticate che altrove, i tedeschi hanno dato un grande sviluppo alle industrie che sono con quelle in rapporto di dipendenza o di affinità. Consci delle esigenze del mercato moderno, da essi intuite meglio e prima degli altri, gl'industriali tedeschi si sono dedicati di preferenza alla produzione degli articoli a buon mercato e di bella apparenza, anche se non tutti di consistenza notevole e di lunga durata. Gli è ciò che venne designato col motto dispregiativo ma caratteristico « billig und schlecht ».

La legge del 1884 che ha stabilito l'assicurazione obbligatoria contro gl'infortuni del lavoro, obbligando gl'industriali di ogni ramo ad associarsi fra loro per ripartire i rischi dell'associazione, li ha messi in contatto regolare e costante, ciò che li ha indotti a costituire, di fianco all'obbligatoria, un'associazione volontaria allo scopo di vegliare agl'interessi generali dell'industria comune, di erigere le statistiche che la riguardano, e di dare il proprio parere sulle questioni di legislazione doganale e dei trattati di commercio. È a queste associazioni che si devono quegli accordi fra produttori (Kartells) che sembrano diventati in molti casi una condizione necessaria della grande industria, e, comunque si giudichino, sono diventati oramai la caratteristica dominante della vita manifatturiera germanica. Ed è all'unione di queste società che si deve parimenti quella « Centralverband deutscher Industrieller zur Beförderung und Wahrung nationaler Arbeit » che è la più potente organizzazione che esista in Europa a difesa delle industrie.

Industrie alimentari. — La Germania è il primo paese del mondo nella produzione dello *zucchero di barbabietola*, industria fiorentissima specialmente nella Sassonia prussiana, di cui fu detto che alcuni piccoli centri sono stati « fatti di zucchero ». Nonostante la cospicua quantità che se ne consuma in paese, essendo i tedeschi tra i più grandi mangiatori di zucchero dell'Europa,[2] pure si fa grande esportazione così di zucchero greggio come di raffinato,[3] la quale si dirige, per la più parte, in Inghilterra. Aiutato dall'istituto dei premi governativi, lo zucchero anzi è divenuto, in valore, il primo articolo della esportazione germanica. Produttori e raffinatori di zucchero hanno costituito nel 1900 un solo potente sindacato.[4]

Analoga all'estrazione dello zucchero è quella dell'estrazione della *fecola* dalle patate, in quanto questa fecola serve alla sua volta di materia prima all'industria fiorentissima del *glucosio*. Quest'ultima, anzi,

---

[1] *Economist* (Londra, febbraio 1899).

[2] Da kg. 3 1/4 a testa quale era nel 1850, il consumo è salito nel '98 a 11 3/4. (*Illustration française*, 7 ottobre 1899.)

[3] Nel 1896-97, esportazione di zucchero greggio 7,600,000 ql., e di raffinato 4,050,000, per un valore complessivo di 231,300,000 marchi. Nel 1899, esportazione di zucchero per 204,100,000 marchi, pari a 255,125,000 fr. (*Almanacchi di Gotha*, 1899-1901.)

[4] *Bollettino finanze*, 29 luglio 1900.

si è talmente sviluppata da dover importare dall' estero quasi la metà della fecola che consuma.[1]

Colle patate anzitutto (circa i $^4/_5$), poi colla melassa, colle barbabietole, coi cereali, ec., si esercita dovunque, su larghissima scala, l' industria degli *spiriti,* la quale, nonostante l' enorme consumo che si fa in paese degli « schnaps », specie nella Germania settentrionale, e nonostante l' impiego sempre più esteso che lo spirito trova nell' industria, alimenta anche una discreta esportazione, di quelle varietà soprattutto molto scadenti ed a gran buon mercato che si smerciano a gara in Africa e in Oceania. Centri principali dell' industria sono la Slesia (Breslavia), la Posnania (Bromberga), il Brandeburgo (Berlino) e il regno di Sassonia (Lipsia).[2]

Patria leggendaria di Gambrino, la Germania è il primo paese del mondo così nel consumo come nella produzione della *birra.*[3] Ma questa essendo sempre a quello superiore, rimane un margine all' esportazione. Le fabbriche più numerose e più grandi sorgono a Monaco, la prima città del mondo nella produzione e nel consumo della birra, a Berlino, di cui è celebre la birra bianca,[4] e a Dresda.

Nei rapporti fiscali, i paesi della Germania settentrionale e centrale costituiscono per il vino e gli spiriti il così detto « Brauntweinsteuergebiet », e per la birra il « Braunsteuergebiet ».

Di gran lunga meno importante è la produzione del *vino.*[5] Perciò, nonostante il limitato consumo nazionale, essa deve venire integrata da una considerevole importazione[6] (Francia, Spagna, Italia). Sono molto rinomati i vini del Reno, specie quelli di Johannisberg, Rüdesheim, Markobrunner e Steinberg, che hanno una fama mondiale.

A Francoforte sul Meno ed in altri luoghi si produce anche *sidro.*

Altre industrie alimentari degne di nota sono: la *macinazione dei cereali,* che si esercita dovunque ed è favorita da premi all' esportazione delle farine; la *pilatura del riso,* che ha per centro principale Brema; il *caseificio,* di cui è notevole specialmente la produzione del burro nello Schleswig-Holstein, e la fabbricazione del formaggio di Romatur; l' industria della *cicoria* torrefatta e macinata, in cui la Germania (Baden) è il primo paese del mondo; la estrazione dell' *olio* di ravizzone, in cui gode parimenti il primato, e quella dell' olio di palma e di cocco dalle noci che Amburgo e Brema importano a gara dal-

[1] Nel 1896-97 nelle 27 fabbriche di glucosio si impiegarono 736,000 ql. di fecola, per oltre la metà importati, e si produssero 349,000 ql. di sciroppi, 60,000 di zucchero solido e 42,000 di colori di zucchero. Nel 1897-98 si ottennero 348,700 ql. di sciroppi, 63,000 di zucchero solido e 42,000 di colori di zucchero. (*Vierteljahrshefte zur Statistik des deutschen Reichs,* 1° quaderno 1899, nel *Bollettino di legisl. e stat. doganale,* gennaio-marzo 1899.)

[2] Nel 1896-97 (dal 1° ottobre al 30 settembre) hl. 3,100,000 ottenuti da 25 milioni di ql. di materie prime, di cui 21 milioni di ql. patate e 2,600,000 cereali (*Bollettino di legislazione* ec., luglio-settembre 1899, dal *Vierteljahrshefte* ec., n. 2, 1898). Nel 1897-98, 3,287,000 hl. a 100°. Esportazione 86,600. (Esposizione universale di Parigi del 1900.)

[3] Nel 1898-99, 68 milioni di hl. (Esposizione universale di Parigi del 1900.)

[4] Vi sorge l' « Actienbrauerei zum Löwenbrau » che è la prima fabbrica di birra della Germania; capitale 7,630,000 marchi. (Esposizione universale di Parigi del 1900.)

[5] Media produzione del decennio 1887-96, 2,600,000 hl.; del triennio 1897-99, 1,930,000. (*Bollettino di legisl. e stat. doganale,* ottobre-dicembre 1898 e gennaio-marzo 1900.)

[6] Nel 1899 essa ascese a 44,300,000 marchi (55,375,000 fr.). (*Almanacco di Gotha,* 1901.)

l'Africa e dall'Oceania; la fabbricazione dei *salumi*, specie dei prosciutti affumicati, celebri quelli di Vestfalia detti impropriamente di Magonza. Gotha è altro gran centro di salumeria. Strasburgo è conosciuta in tutto il mondo per i suoi *pâtés de foie gras*.

Industrie tessili. — Il primo posto è tenuto dall'industria *laniera*, che si è grandemente sviluppata nell'ultimo ventennio e per la quale la Germania viene terza nel mondo dopo l'Inghilterra e la Francia. Gli è così che i tessuti di lana, i panni e i tappeti vi costituivano, fino a pochi anni fa, il primo e costituiscono ancora uno dei primi articoli di esportazione. I prodotti più fini vengono mandati agli Stati Uniti. La tessitura vi è assai più diffusa della filatura; tanto è vero che a quella è interamente dovuto il commercio di esportazione, mentre questa si conserva ancora inferiore ai bisogni stessi dell'industria nazionale. I principali centri lanieri sono la Prussia renana (Aquisgrana, Eupen, Crefeld, Barmen), la Sassonia (Chemnitz e Glauchau), il Brandeburgo (Berlino e Postdam), il Wurtemberg (Stuttgart, grande fabbrica di lanerie normali Jäger), la Slesia (Görlitz), e la Turingia (Gera). Guben, nel distretto di Francoforte sull'Oder, è la metropoli dei *cappelli*, così come la vicina Kottbus lo è dei *tappeti*.[1]

Segue l'industria del *cotone*, la quale ha anch'essa progredito moltissimo, come appare dall'aumentata quantità del cotone greggio divenuto il quarto articolo d'importazione[2] e dall'aumento verificatosi nell'esportazione dei tessuti scesi dovunque in lotta cogli inglesi. Gli è così che la Germania è diventata il secondo paese cotoniero d'Europa. Anche in questa industria però è più sviluppata la tessitura della filatura, cosicchè la prima deve fare ancora importazione dei prodotti della seconda. Le principali regioni cotoniere sono: la Sassonia e l'Alsazia-Lorena, dove Chemnitz e Mülhausen meritarono di essere chiamate le « Manchester » della Germania, e la Prussia renana, dove sorgono i grandi centri di Gladbach (stoffe stampate), Crefeld, Barmen e Düsseldorf. Le cotonate costituiscono il quinto articolo di esportazione.[3]

Assai meno importante è l'industria della *seta*, la quale si esercita principalmente nel bacino del Reno (Prussia renana, Vestfalia, Baden), ed attende di preferenza alla produzione dei tessuti leggeri e dei tessuti misti a buon mercato. A Crefeld, nel distretto di Düsseldorf, uno dei primi centri sericoli del mondo, sorge il principale stabilimento tedesco di stagionatura della seta greggia e si fabbricano, fra altro, dei velluti che godono una fama mondiale e delle stoffe per cravatte che si vendono molto in America. Tengono un posto cospicuo, — alle importazioni le sete gregge dell'Asia orientale e dell'Italia, alle esportazioni le seterie.[4]

---

[1] T. M., *Vittorie economiche della Germania.* (*Rassegna nazionale*, 16 ottobre 1899.)

[2] Nel 1899 per 243,300,000 marchi. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[3] Nel 1899 per 206,100,000 marchi. (id. id.)

[4] Nel 1892, importazione di seta greggia 6 milioni di kg. per 160 milioni di fr., esportazione di seterie 1,800,000 per 175 milioni. (De Scherzer, 392-93.)

Nel 1899, importazione della prima per 165 milioni di marchi (206 milioni di fr.), esportazione della seconda per 143 milioni di marchi (179 milioni di fr.). (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

L'industria del *lino* ha il suo centro principale nella Vestfalia (Bielefeld) e nella Slesia, quella della *canapa* nel Baden (Emmendingen). L'una e l'altra devono ricorrere per la materia prima alla Russia.[1]

Breslavia emerge nell'industria del *vestiario*. Da qualche tempo si è introdotta e va continuamente diffondendosi la lavorazione della *juta*. *Merletti* e *ricami* a macchina vengono prodotti in quantità nella Sassonia (Plauen) e nella Prussia renana (Barmen). La Germania è colla Francia il primo paese d'Europa nell'industria dei *vimini*. Nè vi fa difetto l'arte gentile della *paglia*, la quale anzi vi alimenta una certa esportazione. Con trecce che provengono dalla Cina, dal Giappone, dall'Italia, si fabbricano cappelli che vengono poi spediti su larga scala in Francia, in Olanda, in Inghilterra.[2]

Industrie minerali. — Nella multiforme industria *ceramica* che si esercita in molti luoghi emerge la fabbricazione fiorentissima delle terre cotte e della maiolica, nella quale i centri più cospicui sono la Slesia (Bunzlau) e l'Alsazia-Lorena (Saargemünd). Meissen, in Sassonia, è celebre per la sua antica fabbrica di porcellana finissima. Ma vi sono altre fabbriche di porcellana anche in Baviera.[3] La ceramica alimenta una certa esportazione.[4]

L'industria *vetraria*,[5] che produce poco più di quanto occorre ai bisogni del consumo nazionale, ha i suoi centri principali nella valle del Reno (Valerystahl, Stolberg, Mannheim), nella Slesia e nella Baviera (Fürth). Oberstein sul Reno è rinomato per la lavorazione delle agate e delle altre *pietre dure*, Norimberga per l'industria delle *matite* in cui è la prima città del mondo (grande stabilimento Faber a Stein), Passavia in Baviera per la fabbricazione dei *crogiuoli refrattarî*, Ruhr in Turingia per l'industria della *schiuma di mare*, e Könisberg e Danzica per gli articoli di *ambra*.

La prima, però, delle industrie minerali in Germania è quella molteplice del *ferro*, sia perchè vi abbondano fortunatamente il minerale e il combustibile, e sia ancora perchè ad essa furono applicate di preferenza l'energia individuale e l'opera dei capitali. Siccome i minerali tedeschi sono generalmente resi impuri dal fosforo, l'industria siderurgica vi ricevette un grande impulso dopo la scoperta del processo di defosforazione Thomas-Gilchrist. Gli alti forni, i quali sono più specialmente numerosi ed importanti nella Vestfalia (intorno a Dortmund), dove forniscono la metà della produzione totale, poi nei bacini della Saar e della Sieg (affluenti del Reno), nella Lorena (Saint Marie presso Metz) e nell'alta Slesia, forniscono, tra ghisa per acciaio, ghisa di affinamento e ghisa di getto, oltre 8 milioni di tonnellate all'anno, che è quanto dire $^1/_5$ della produzione mondiale. La Germania è a tale riguardo il terzo

[1] Nel 1899, importazione di lino e di canapa per 59,700,000 marchi, pari a quasi 75 milioni di fr. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] Da un rapporto del console di Francia a Lipsia. (*Bollettino di notizie commerciali*, settembre 1899, n. 36.)

[3] Produzione di porcellana nel 1880, 60,000 ql.; nel 1896, 200,000. (Blondel, op. cit.)

[4] Nel 1899 per 64 milioni di marchi, pari a 80 milioni di fr. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[5] Impiega 50,000 operai. (Blondel, op. cit.)

paese del mondo. Ma un impulso ancora più vigoroso ha ricevuto in questi ultimi anni la produzione successiva dell' acciaio, la quale, essendo salita a oltre 6 milioni di tonnellate, ha messo la Germania al secondo posto, facendole superare la stessa Inghilterra. Si può dire abbiano una importanza mondiale le grandi acciaierie della Vestfalia (Essen, Bochum) e della Slesia (Königs und Laurahütte).[1] Fra le molteplici produzioni dell' industria del ferro sono degne di nota: le macchine e le locomotive di Düsseldorf (Prussia renana), Esslingen (Wurtemberg), Karlsruhe (Baden), e Norimberga (Maschinenbaugesellschafft); le rotaie di acciaio e il filo di ferro e d'acciaio della Vestfalia, della Saar e della Slesia; gli aghi, di fama mondiale, di Burtscheid; gli aghi e gli spilli di Aquisgrana; gli articoli di coltellineria e le armi da taglio di Iserlohn e Solingen (Prussia renana); le macchine da cucire di Bielefeld (Vestfalia), Berlino e Karlsruhe; le biciclette di Schweinfurt (Baviera); gli utensili di ferro smaltato per cui la Germania occupa il primo posto nel mondo; e infine i prodotti diversi in acciaio di quella città di Remscheid nella Prussia renana, che meritò di essere chiamata la « Sheffield » della Germania.

In quella parte del bacino del Reno dove più si addensano gli alti forni, le ferriere e le acciaierie, sorge gigante lo stabilimento « Krupp », il quale è forse il primo del mondo nella fabbricazione dei cannoni, delle rotaie, dei ponti, delle macchine. Incominciato da umili origini, per opera di Alfredo Krupp, nel 1848, lo stabilimento che da lui prese nome, occupa ora (al $^1/_4$ 1900) 25,000 operai,[2] i quali costituiscono, colle loro famiglie, i $^4/_5$ della popolazione della città di Essen.

Notiamo ancora i grandi cantieri di costruzioni navali in ferro e in acciaio di Elbing (Scickau), di Grabow presso Stettino (Vulcan), e di Kiel (Krupp), i quali hanno oramai conquistato una rinomanza mondiale; poi quelli minori di Danzica (Schickau), Rostock (Neptun), Flensburg, Amburgo (Reiberstieg, Blohm e Voss), Rosslau (Sachsenburg), Brema, e inoltre gli arsenali governativi di Kiel, sul Baltico, e di Wilhelmshaven, sul Mare del Nord. La Germania è divenuta negli ultimi anni il secondo paese del mondo nelle costruzioni navali in ferro e in acciaio subito dopo l' Inghilterra.

Inoltre essa si è dedicata, con assai più trasporto di questa e con molto maggiore successo, alla « elettrotecnica », cioè alle industrie molteplici dei telegrafi, dei telefoni, della luce elettrica, ma, soprattutto, alla trasmissione dell' energia a distanza ed alle sue innumerevoli applicazioni all' illuminazione, alle industrie, alle tranvie ed alle ferrovie.[3]

[1] Questo grande stabilimento, il secondo della Germania dopo quello di Krupp, impiegava nel 1898, 11,300 operai (T. M., *Vittorie economiche della Germania – Rassegna nazionale*, 16 ottobre 1899). Il terzo è lo stabilimento De Wendel con 10,000. La Bochumer Verein produce 262,000 tonn. di ghisa e acciaio oltre a una gran quantità di carbon fossile (693,000 tonn. nel 1898-99) e coke (159,000). (*Moniteur* ec., 9 novembre 1899.)

[2] Nelle miniere che ne dipendono ne sono impiegati altri 16,000. Le officine consumano annualmente 1 milione di tonn. di carbone e di coke e possiedono per loro uso e consumo 80 km. di ferrovie. (*Illustration française*, 21 aprile 1900.)

[3] Nel 1897, sopra 730 km. di ferrovie elettriche costruite in Europa, 489 lo erano state dalla Germania. (*Economista*, 11 dicembre 1898.)

Cinque potenti società, l'« Allgemeine Elektricitäts »,[1] la « Siemens und Halske » e la « Union Löwe », tutte e tre di Berlino, la « Elektricitäts vormals Schuckert », di Norimberga, e la « Helios », di Colonia, colle numerose società e imprese minori create da loro in Germania ed all'estero, occupano migliaia di operai[2] e possiedono impianti propri in quasi tutti i paesi d'Europa.

Per l'industria della *latta*, che ha il suo centro principale nel Wurtemberg, la Germania occupa il terzo posto nel mondo.

In complesso il ferro, e più ancora gli articoli di ferro, le macchine, gli strumenti, figurano tra i principali articoli dell'esportazione germanica.[3]

Fra le altre industrie metalliche emergono quelle dello *zinco* e del *piombo*, per le quali la Germania occupa il primo posto nel mondo, e le quali lavorano anche minerali esteri ed hanno entrambe il loro centro principale nell'alta Slesia (Oppeln); l'industria del *rame* e delle sue leghe (ottone, bronzo), fiorenti soprattutto nella Sassonia prussiana (Merseburgo) e nella Vestfalia (Arnsberg); e quelle industrie innumerevoli delle leghe metalliche (*pakfund, alpacca, christophe, alfenide, britannia*, ec.), con cui si fanno posate, bottoni (Turingia e Sassonia), mercerie, articoli di fantasia, carta metallica (Sassonia). Di tutti questi articoli la Germania fa un commercio vivissimo in tutto il mondo. Alcune grandi fabbriche dell'Assia (Offenbach) producono quelle serrature che servono, si può dire, ai valigiai di tutta Europa.

Nelle maggiori città, quali Berlino e Monaco, e in alcune altre più piccole, come Hanau nell'Assia-Nassau, si esercita la *oreficeria*, specie di lusso, mentre Pforzheim, nel Baden, è celebre in tutto il mondo per i suoi gioielli d'oro a basso titolo e a gran buon mercato.

Industrie diverse. — Col *legname*, ottenuto dovunque dalla industria fiorente della segatura, si produce una quantità innumerevole di articoli, dai mobili, specie i mobili artistici per cui emergono Monaco e Berlino, alle sculture in legno della Selva Nera, ai fuscelli per fiammiferi (Baviera), alla pasta per la carta (Wurtemberg), alla pece, al carbone di legna, ai *giocattoli*, i quali ultimi si fabbricano anche con materie diverse dal legno e prendono nome da Norimberga, quantunque siano effettivamente il prodotto caratteristico dei vicini villaggi della Franconia, dell'Erzgebirge sassone, di Lipsia, e della Turingia (Sonneberg).[4]

---

[1] Viene ordinariamente designata colle sigle *A. E. G.* oramai divenute famose.

[2] La sola « Allgemeine », che ha un capitale di 47 milioni di marchi, impiega (nel 1899, secondo un rapporto pubblicato a Berlino, vedi *Moniteur des intérêts matériels*, 19 novembre 1899) 13,400 fra operai ed impiegati, di cui quasi 1000 occupati nella sola fabbricazione delle lampade elettriche, ed ha in esercizio 65 linee di tranvie a trazione elettrica secondo il proprio sistema *A. E. G.* Distribuisce da 4 anni ai propri azionisti (1896-99) un dividendo del 15 %.

[3] Nel 1899, esportazione di articoli di ferro per 351 milioni di fr., di ferro semplice per 193, di macchine per 222, di strumenti per 67; totale per 833 milioni di fr. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[4] In questa industria così caratteristica si è stabilita una specie di divisione del lavoro. Mentre a Sonneberg si fabbricano soprattutto le bambole, le maschere e gli articoli in cartapesta, nell'Erzgebirge si preparano di preferenza i giocattoli in legno, ed ivi ogni

In parecchi cantieri marittimi e fluviali disseminati sulle rive del Baltico e del Mar del Nord e lungo il Reno e l'Elba, si praticano le *costruzioni navali* in legno, benchè in proporzioni assai minori di un tempo.

La *carta*, nella cui produzione la Germania è uno dei primi paesi del mondo, cosicchè alimenta anche una notevole esportazione,[1] serve di base alle importantissime industrie *poligrafiche*, le quali sono esercitate in moltissimi luoghi e con un crescendo d'intensità proporzionato al diffondersi nel mondo della lingua e della coltura tedesca. Lipsia ha fama e importanza mondiali nella tipografia e nel commercio librario, così come Gotha lo ha nella cartografia. Qua e là si fabbricano splendide cromolitografie. La Germania è il primo paese del mondo nell'industria delle cartoline illustrate, laonde essa ha guadagnato e guadagnato immensamente dalla voga collezionista che si è diffusa ora per il mondo.

Importantissime sono le industrie diverse dei *prodotti chimici* come quelle in cui, per la speciale indole speculativa del popolo, per la diffusa educazione scientifica e per l'abbondanza delle materie prime (potassa, sali impuri), la Germania è forse il primo paese del mondo.[2] Ne sono centri più importanti la Sassonia prussiana (Stassfurth, Nordhausen) e la Baviera (Ludwigshafen e Norimberga); e ne sono prodotti più cospicui la soda, gli acidi, il cloruro di calce, i colori di anilina,[3] i superfosfati per l'agricoltura, il carburo di calce per l'acetilene, e finalmente i medicinali (specie l'antipirina, la fenacetina, la cocaina, il chinino, questo soprattutto nella grande fabbrica di Francoforte sul Meno), che hanno saputo conquistare al loro consumo tanti paesi, specie dell'estremo oriente asiatico.

Molto diffusa è l'estrazione dell'*amido* dal riso e da altri cereali in Alsazia (Colmar) e in Baviera (Ulma). A Colonia si fabbrica l'*acqua profumata* del medesimo nome, la quale ha reso celebre dovunque il nome dell'italiano che la inventò, Giovanni Maria Farina.

Importantissima è la preparazione del *coke*, che è fatta su larga scala specialmente dal sindacato dei carbonieri della Vestfalia[4] e for-

comune ha la sua specialità, chi i giocattoli scolpiti, chi le camere da puppattola, chi le vetture, i cavalli, i tamburi, ec. Il lavoro è siffattamente diviso che si sono fatte specialità per i singoli pezzi di un medesimo giocattolo. Sono sorte di recente scuole professionali di giocattoli a Grünhainichen, a Olbernhau e a Seiffen. L'esportazione dei giocattoli, la quale oscilla annualmente intorno ai 250,000 ql., per un valore di 35 milioni di marchi, si dirige più specialmente in Inghilterra, agli Stati Uniti, in Francia e in Olanda. Nel 1898, fu di 261,000 ql. per 38,800,000 marchi, di cui 110,000 in Inghilterra, 70,000 agli Stati Uniti, 10,700 in Francia e 10,200 in Olanda. (*Bollettino di notizie commerciali*, luglio 1899, n. 31.)

[1] Nel 1899 l'esportazione fu di 122 milioni di fr. (*Almanacco di Gotha*, 1901). Nel 1892 era stata di 1,500,000 ql. (De Scherzer, 242.)

[2] Nel 1898, circa 6000 stabilimenti con 120,000 operai. La grande industria chimica (soda, acidi, cloruro di calce, ec.) ne impiega 16,000; la fabbricazione dei colori di anilina 15,000; quella dei concimi 7000. (*Sole*, 17 novembre 1899.)

[3] La più potente fabbrica del mondo è la « Badische Anilin und Soda Fabrik », la quale occupa 4000 operai sotto la direzione di 80 chimici. Oltre al color rosso, che ha fatto scomparire la cocciniglia e la robbia, essa ha cominciato a produrre l'indaco artificiale. (Dastre, *Les industries chimiques des couleurs artificielles – Revue des Deux Mondes*, 1° giugno 1900.)

Nel 1898 la produzione del coke salì a 7,360,000 tonn., di cui 6,400,000 forniti dal sindacato. (*Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 19 aprile 1900.)

nisce una quantità di prodotti secondarî, fra i quali, oltre ai colori di anilina, all'antipirina e alla fenacetina, di cui abbiamo già parlato, è degna di nota anche la pece minerale per cui la Germania si è conquistata recentemente il primo posto nel mondo. Essa produce però anche catrame vegetale e vi è diffusissima la estrazione, dal carbon fossile, del gas luce.

Molto importante è la fabbricazione dei *saponi*[1] e delle *candele*, e fiorenti sono le industrie molteplici delle *pelli*, come la conceria (Amburgo uno dei maggiori centri mondiali),[2] e la fabbrica dei portafogli e delle valigie nell'Assia (Offenbach), dei guanti nel Wurtemberg, delle pantofole nella Sassonia (Groitzch), delle pelliccerie a Lispia. A Worms si concia circa la metà delle pelli di vitello che vengono lavorate in Germania.

La Germania, essendo uno dei primi paesi del mondo nel consumo del *tabacco*, è anche uno dei primi nella lavorazione del medesimo. Le sue manifatture sono esercitate dall'industria privata.

Diffusissima vi è la lavorazione de' *corni*, delle *ossa* e simili per farne bottoni, pettini, chincaglierie. Notevole l'industria delle *spazzole* (ad Erlangen in Baviera) e assai importante la fabbricazione degli *strumenti musicali*, come i pianoforti di Lipsia, le armoniche di Gera, i violini del Vogtland e gli strumenti di musica automatica, la cui fabbricazione si è sviluppata in proporzioni enormi a Lipsia, dove essa occupa migliaia di operai.

Caratteristica è la produzione dei *fiori artificiali*, che ha il suo centro principale nella Svizzera sassone superiore (Sebnitz) e che alimenta una esportazione, la quale va sempre crescendo, diretta per lo più agli Stati Uniti.[3]

A Carlswerk, presso Mülheim Rhein, è sorta una fabbrica colossale di *cordoni telegrafici sottomarini*.[4]

Comunicazioni. — La prosperità economica della Germania non si sarebbe così rapidamente sviluppata, se non fosse stata preparata ed aiutata da un eccellente servizio di comunicazioni e di trasporto.

La *posta*, la quale ebbe per tanti anni alla testa lo Stephan, che può dirsi il fondatore dell'Unione postale universale, si è sviluppata moltissimo, cosicchè la Germania presenta il maggior reddito postale assoluto di tutti i paesi del mondo. La direzione superiore delle poste imperiali risiede a Francoforte sull'Oder. Baviera e Wurtemberg si sono riservati un servizio autonomo postale (e telegrafico).

Oltre alle molte linee *telegrafiche* aeree, esiste in Germania una vera rete di linee sotterranee (circa 6000 km.), le quali irradiano da Ber-

[1] Anche i fabbricanti di sapone si sono recentemente aggruppati in un potente sindacato. (*Sole*, 3 aprile 1900.)

[2] È sorta a Freiberg in Sassonia una scuola per la concia delle pelli la quale diede così ottimi risultati che venne dopo imitata in Austria (a Vienna), in Ungheria, in Olanda (a Rotterdam) ed agli Stati Uniti.

[3] Nel 1898, esportazione 8600 ql. (di cui 2900 agli Stati Uniti) per 8,700,000 marchi. (*Bollett. di notizie commerciali*, n. 23, giugno 1899.)

[4] Appartiene alla ditta « Felten und Guillaum » ed impiega 5000 operai. (Dati raccolti all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

lino verso i principali centri strategici dell'impero. Vi sono parecchi cavi sottomarini, i quali congiungono la Germania, attraverso il Baltico, col Mar del Nord, con la Scandinavia e con l'Inghilterra; uno diretto fra Emden e la Spagna (Vigo). immerso nel 1897 dalla Deutsche See Tel. Gesellschaft, e due altri più grandi, i quali vanno in America e precisamente uno più antico da Emden a Penzance e Terranuova, e l'altro, di recente immersione (1898), da Borkum (alla foce dell'Ems) alle Azzorre e a New York.

Molto diffuso è il *telefono*, specialmente dopo che venne introdotto dal governo in tutti i luoghi più piccoli a complemento del servizio telegrafico, e che si impiantarono molte linee interurbane ed internazionali.

Ferrovie. — La prima linea fu costruita nel 1835 in Baviera (da Furth a Norimberga). Da principio si procedette un po' disordinatamente nelle costruzioni, ma, dopo il 1871, intervenne a dar loro un indirizzo organico e vigoroso l'impero costituitosi ad unità. Ed ora per numero assoluto di ferrovie la Germania è il primo paese d'Europa e il secondo del mondo dopo gli Stati Uniti.[1] Primeggia in esse l'esercizio governativo, al quale spettano, fra altre, quasi tutte le ferrovie del regno di Prussia (Königliche Preussische Staats Eisenbahnen), buona parte delle ferrovie sassone e bavaresi (Sächsiche Staats Eisenbahnen, e Bayerische S. E.), e tutte le ferrovie dell'Alsazia-Lorena (Kaiserliche Elsasz-Lotheringen S. E.).

Le linee principali sono quelle aventi importanza internazionale, le quali vanno da sud a nord e da ovest a est. Tiene fra le prime un posto cospicuo la doppia linea della valle renana, proveniente dalla Svizzera e terminante in Olanda, la quale forma nella sua parte mediana, a destra e a sinistra del gran fiume, un incrocio di ferrovie forse unico al mondo, che fa di quella regione come una sola immensa città, di cui le strade siano formate da ferrovie. Le linee renane, mentre si collegano da una parte ad Amburgo e a Berlino, mettono capo dall'altra virtualmente, per mezzo della ferrovia del Gottardo, al porto di Genova. Un'altra grande linea è quella che da Amburgo e da Berlino discende fino a Monaco in Baviera, dove si collega colla ferrovia del Brennero, che mette capo ai porti dell'Adriatico. Un'altra ancora è quella che, partendo dalla Boemia, va a Berlino ed ai porti tedeschi del Baltico. Sono invece fra le grandi linee latitudinali quelle che congiungono la valle del Reno, attraverso la Germania meridionale e centrale, coll'Austria (Vienna, Eger) e colla Russia (Varsavia, Riga).

Il principale centro ferroviario è Berlino, dove le numerose linee che ivi convergono dalle varie parti della Germania, sono congiunte da una ferrovia circolare (Ringbahn) e da una trasversale (Staadtsbahn).

La Germania è il paese d'Europa che possiede il maggior numero di ferrovie elettriche.[2]

---

[1] Vedi il *quadro* della Parte Generale (pag. 106[bis]). Al 15 aprile 1900 esse erano 50,960 km. (compresi 1730 km. di ferrovie a scartamento ridotto). (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] Alla fine del 1898, 1138 km con 2500 vetture. (*Bollettino delle finanze*, 16 aprile 1899.)

Vie d'acqua interne. — Per lo sviluppo complessivo dei fiumi e dei canali navigabili, la Germania è il secondo paese d'Europa dopo la Russia, anzi è a questa superiore per l'importanza commerciale della sua interna navigazione, specialmente dopo che venne eseguita, nell'ultimo quarto di secolo, quella serie di opere grandiose che hanno aumentato e migliorato la navigabilità dei fiumi e la rete dei canali che li congiungono.[1] L'ultimo di questi fu aperto nell'agosto 1899 ed è quello importantissimo che va da Dortmund, sulla Ruhr, a Bewegen, sull'Ems canalizzato, ed è la prima parte di quel grandioso *Mittelland-Kanal*, da tanto tempo in progetto, che è destinato a congiungere il Reno ai fiumi Weser ed Elba attraverso le province prussiane della Vestfalia, dell'Annover e della Sassonia.

Il primo fiume commerciale, della Germania non solo, ma di tutta Europa, è il *Reno*, il quale, navigabile da Basilea (Svizzera), è intensamente navigato, soprattutto dopo Mannheim, fino all'Olanda. Il centro principale è Colonia, dove risiede la « Rhein Kölnische und Düsseldorfer Dampfschiffahrt Gesellschaft », che è la prima impresa renana di navigazione a vapore, e la quale possiede vapori da 1400 tonn. Discendono il fiume eziandio lunghi zatteroni di legname, spesso trascinati da rimorchiatori a vapore. Degli affluenti navigabili di sinistra del Reno, l'Ill è congiunto per mezzo di un canale al Rodano, e la Mosella, per mezzo di un altro, alla Senna. Degli affluenti di destra, oltre alla Ruhr di cui si è già parlato, è degno di ricordo il Meno, che il canale Lodovico congiunge al Danubio.[2]

Navigabili e navigati sono successivamente l'*Ems* e il *Weser*, navigabilissima l'*Elba*, la quale costituisce la seconda arteria commerciale della Germania.[3] La compagnia « Hamburg-Magdeburg » di navigazione a vapore vi intrattiene uno dei servizî meglio ordinati del continente. E parimenti navigati con attività sono l'*Oder* e la *Vistola*, congiunti fra di loro ed all'Elba, da un ammirabile serie di canali.[4]

Il loro traffico si è più che triplicato nell'ultimo ventennio.[5] I minerali diretti agli alti forni della Vestfalia, il carbon fossile proveniente dalla Ruhr, i legnami della Svizzera e della Selva Nera diretti alla Olanda, i cereali americani sbarcati ad Amburgo ed a Brema, gli stessi

---

[1] Dal 1854 al 1894 furono spesi nel miglioramento del solo Reno 338 milioni di fr. Nel 1896 si avevano 28,000 km. di vie navigabili interne (Blondel, op. cit.). Nel 1878 si ebbe un movimento di 2900 milioni di tonn. kilometri; nel 1898 esso era cresciuto a 10,700 milioni. (Dati ufficiali raccolti all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

[2] Percorrono il Reno e i suoi affluenti (nel 1896) oltre 8000 battelli (di cui 718 a vapore) con 22,000 uomini di equipaggio, trasportando annualmente oltre 30 milioni di tonn. di merci. (Blondel, op. cit.)

[3] Nel decennio 1871-80, la navigazione fluviale facente capo ad Amburgo raggiungeva appena i 2 milioni di tonn. all'anno. Nel 1898 superò i 9 milioni. (Relazione Pelletan in *Bollettino del comitato centrale per lo sviluppo della navigazione interna in Italia*, giugno 1900.)

[4] La navigazione interna della Germania viene interrotta dai ghiacci in media ogni anno per 19 giorni sul Reno, per 64 sull'Elba, per 81 sull'Oder e per 101 sulla Vistola. (Rapporto di Laffitte alla Société Nantaise de la Loire navigable - *Illustration française*, 3 settembre 1899.)

[5] Da 9,500,000 tonn. quale era nel 1873, esso è salito a 30,500,000 nel 1891. (Laffitte, ec., *Illustration française*, 3 settembre 1899.)

prodotti dell'industria zuccherina della Sassonia prussiana, si servono quasi interamente della navigazione interna.[1]

Vie d'acqua esterne e navigazione marittima. — Nel giugno 1895 venne aperto alla navigazione il grande *canale Guglielmo I,* lungo quasi 100 km., il quale va da Brunsbüttel, sull'estuario dell'Elba, a Holtenau, nella baia di Kiel, e permette il passaggio, dal Mar del Nord al Mar Baltico, delle navi maggiori. Esso abbrevia di molto e rende meno pericoloso il tragitto fra i due mari. È abbastanza largo da permettere il passaggio contemporaneo di due navi viaggianti in senso inverso. La tariffa del pedaggio varia dai 40 ai 60 pfennig la tonnellata. Il primo anno d'esercizio diede risultati inferiori e di molto a quelli che erano stati preventivati, ma poi il movimento è andato gradatamente aumentando.[2]

La *navigazione marittima* ha guadagnato moltissimo dopo il 1871. Non già che prima non fosse vivace l'attività marinaresca, soprattutto nelle repubbliche di Amburgo e di Brema, che avevano gelosamente conservato le gloriose tradizioni anseatiche, ma desse ricevettero un nuovo impulso dall'aumento grandissimo dei traffici verificatosi dopo quell'anno memorabile, e dall'essere sorti a nuova vita marinara o dall'averne acquistata una più vivace parecchi altri porti del Mar del Nord e del Baltico. Un altro importantissimo fattore dei grandi progressi marinareschi della Germania fu l'aumento verificatosi, dopo il 1871, della marina mercantile, soprattutto a vapore. Fatto si è che il movimento marittimo dei porti tedeschi, il quale nel 1876 era di poco superiore ai 13 milioni di tonn., oscilla ora intorno ai 31.[3] In 20 anni si è adunque più che duplicato. E l'aumento continua. Inoltre esso è diventato prevalentemente a vapore ed è fatto, per oltre la metà, da navi tedesche.[4] Tre quinti della navigazione si effettuano nel Mar del Nord e due quinti nei Baltico.

Il porto principale è Amburgo, il quale è divenuto da alcuni anni il primo del continente europeo. Viene dopo di esso, ma a grande distanza, il porto di Brema.

Marina mercantile. — Mentre nel 1870 essa aveva una portata di 980,000 tonn., di cui soltanto 82,000 a vapore, il 1° gennaio 1899 il tonnellaggio complessivo era salito a 1,640,000 tonn., di cui 970,000 a vapore. Calcolando nei piroscafi una potenzialità triplice dei velieri, si può dire che la potenza marinara della Germania si è triplicata.[5] Da

[1] Questo spiega l'opposizione accanita e finora trionfante che all'esecuzione del Mittellandkanal hanno fatto e fanno gli agrarî della Prussia, i quali temono che venga per esso resa più facile la concorrenza dei prodotti agricoli americani.

[2] Nel 1896 non fu che di 7789 navi con 1,445,000 tonn.; ma nel 1898 era già salita a 13,223 navi con 2,339,000 tonn., di cui 69 % con bandiera tedesca e 9 % con bandiera inglese. (*Illustration française,* 19 agosto 1899, dal *Vierteljahrshefte zur Statistik des deutschen Reichs.*)

[3] Nel 1876 il movimento di tutti i porti tedeschi fu di 13,310,000 tonn., di cui 7,490,000 a vapore; nel 1896, di 31,048,000, di cui 26,270,000 a vapore; nel 1898, di 35,500,000, di cui 31,200,000 a vapore. (*Almanacchi di Gotha.* 1879, 1899, 1900.)

[4] Nel 1898, navi tedesche per 19,200,000 tonn. (*Almanacco di Gotha,* 1901.)

[5] Infatti nel 1870 essa era di 900,000 tonn. per le navi a vela
e di 240,000 » per piroscafi (80,000×3) } totale 1,140,000
mentre nel 1899 era di 670,000 tonn. per velieri
e di 2,910,000 » per piroscafi (970,000×3) } totale 3,580,000.

paese continentale, essa è divenuta così il terzo paese marinaresco del mondo dopo l'Inghilterra e gli Stati Uniti. Anzi, a non guardare che la marina a vapore, sarebbe addirittura il secondo. All'aumento della flotta mercantile ha contribuito il sistema delle sovvenzioni governative ai piroscafi vincolati a prestare servizio ausiliario in tempo di guerra.

Le due principali imprese di navigazione a vapore sono: il *Nordeutscher Lloyd*, che risiede a Brema, ed è salito recentemente al primo posto assumendo una quantità di servizî postali sovvenzionati dal governo per tutte le parti del mondo;[1] e la *Hamburg Amerikanische Packet Gesellschaft*, la quale risiede ad Amburgo ed attende principalmente alle comunicazioni cogli Stati Uniti,[2] quantunque sia ancora il Nordeutscher Lloyd che coi suoi grandi transatlantici costruiti « ad hoc » trasporta colà il maggior numero di viaggiatori e di emigranti. Vapori della Hamburg partono anche da Genova per New York, e da Genova parimenti ne partono altri per l'Argentina.

Seguono: la *Deutsche Levante Linie*, che attende alla navigazione con Costantinopoli ed altri porti del Levante; la *Woermann* e la *Deutsche Ost-Afrika Linie*, che servono rispettivamente i porti dell'Africa occidentale ed orientale; la *Kosmos*, che attende alle comunicazioni coll'America meridionale da Montevideo a Valparaiso; la *Süd-Amerikanische*, che fa i servizî del Brasile, dell'Uruguay e dell'Argentina, la *Pacific Dampfschiffs Linie*, che attende alle comunicazioni coi paesi dell'America meridionale situati sul Pacifico; la *Deutsche Australische*, che si spinge fino ai porti australiani; la *Deutsche Allgemeine Petroleum Gesellschaft*, che coi suoi vapori-cisterna attende esclusivamente al trasporto del petrolio; la *Sloman*, la *De Freitas*, e la *Perlberger*, che esercitano servizî diversi; tutte quante società residenti ad Amburgo.

Notiamo infine le compagnie *Hansa* e *Nettuno* di Brema; la *Stettiner Lloyd*, la *Neue Dampfer*, la *Vereinigte*, la *Stettin-Copenhagen* e la *Stettin-Riga* di Stettino, e alcune altre minori di Lubecca e di Kiel.

Commercio. — Come conseguenza naturale della raddoppiata attività della Germania in tutte le manifestazioni della sua vita economica, anche il commercio si è in breve tempo raddoppiato giungendo a un tale grado di sviluppo da impensierire gravemente la stessa Inghilterra, che era sempre stata il primo paese mercantile del mondo. Senza contare i 5 milioni di tedeschi che vivono all'estero e costituiscono una solida clientela per il consumo dei prodotti della madre patria, clientela che continuamente si allarga colla diffusione sempre crescente che i tedeschi colla propria attività vanno facendo dei loro gusti nei paesi che li ospitano, conviene pensare al modo accorto, perseverante, fortunato, con cui gli industriali e i mercanti tedeschi sanno diffondere i

[1] Colla emissione di altre azioni per 20 milioni di marchi fatta nel settembre 1899, il capitale di questa società, divenuta così la prima del mondo, è salito a 80 milioni di marchi. Il suo naviglio ha una portata (al 1° gennaio 1900) di 496,000 tonn.

[2] È la « Hamburg » che possiede i più grandi e più veloci piroscafi tedeschi, quali il Furst Bismarck e la Normannia (Vecchi, *La marina mercantile*, pag. 45), il Deutschland di 15,510 tonn. e l'Hamburg di 16,750, destinati ai viaggi dell'Estremo Oriente asiatico. (Esposizione universale di Parigi del 1900.)

loro prodotti nei paesi esteri, coll'invio continuo di agenti a cura dei numerosi sindacati fra i produttori del medesimo articolo in diverse regioni o fra i produttori di articoli diversi in una sola regione. E questi agenti dalla testa quadra, economi, pazienti, infaticabili, i quali penetrano nei paesi esteri forniti di ricchi campionarî, di solide cognizioni pratiche, di grande iniziativa, vi piantano nuove relazioni, si famigliarizzano colle abitudini, coi gusti, colle tradizioni mercantili, colla lingua medesima di quei popoli, e, fornendo ai loro mandanti le notizie più dettagliate sugli articoli maggiormente richiesti, li mettono sulla via, collo sviluppo grandissimo che ora ha raggiunto l'industria tedesca, di offrire gli articoli medesimi ad un prezzo minore, oppure, allo stesso prezzo, articoli migliori. Nè basta, perchè una volta iniziate siffatte relazioni, i tedeschi, sostenuti sempre efficacemente dall'autorità e dal prestigio del loro potente paese, sanno mantenerle ed estenderle con tenacia veramente teutonica, organizzando talvolta esposizioni galleggianti o inviando coraggiosamente figli e congiunti nelle case figliali e nelle agenzie. Gli è così che in certe regioni del Mediterraneo orientale (Anatolia e Siria), dell'Africa australe (Transvaal), dell'Asia orientale (Cina e Giappone) e dell'America meridionale (dall'Equatore al Brasile), che un tempo non conoscevano che di nome i prodotti tedeschi, questi si sono insinuati con tanta abilità e fortuna da scacciarne tutti gli altri. Il « made in Germany », come usano designare gl'inglesi gli articoli di provenienza tedesca,[1] va diventando un po' alla volta, a scapito soprattutto del « made in England », il padrone del mercato mondiale.

Oramai, per il suo commercio esteriore, il quale è salito a oltre 10 miliardi di marchi (pari a 12,500,000 fr.), crescendo in 15 anni del 30 %, mentre quello del resto del mondo non aumentava che dell' 8 % nello stesso periodo di tempo,[2] la Germania è diventata il secondo paese mercantile del mondo, subito dopo l'Inghilterra.[3]

L'*importazione*, la quale supera ordinariamente l'esportazione di circa un miliardo di marchi,[4] è costituita per 80 % di sostanze alimentari e di materie prime. Infatti i suoi principali articoli sono i cereali, la lana greggia, il legname, il cotone greggio, le pelli, la seta greggia, il bestiame, il caffè, le sementi, il tabacco, il salnitro, il caucciù, i pesci, il grasso, i minerali di ferro e di rame, i filati di lana, il petrolio, le uova, il lino, la canapa, il riso.[5]

L'*esportazione* invece è costituita, per la massima parte, di prodotti manifatturati quali lo zucchero, gli articoli di ferro, le lanerie, le cotonate, le macchine, il ferro, le seterie, le mercerie, i colori, gli

[1] Vedi il celebre opuscolo di WILLIAMS, *Made in Germany*.
[2] LÉVY R. G., *Le commerce allemand* (*Revue des Deux Mondes*, 15 aprile 1898, pag. 870).
[3] Nel 1898 fu di 9450 milioni di marchi, nel 1899 di 10,152. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)
[4] Nel 1896 di 800, nel '97 di 1000, nel '98 di 1400, nel '99 di 1300 milioni di marchi. (*Economist* di Londra, febbraio 1899 e *Almanacco di Gotha*, 1901.)
[5] Nel 1898, cereali 550 milioni di marchi, lana 428, legname 295, cotone 243, pelli 199, seta greggia 165, bestiame 152, caffè 129, sementi 124, ferro 114, filati di lana, 113, rame 107, petrolio 97, uova 96, tabacco 89, salnitro 78, caucciù e guttaperca 77, pesci 68, grasso 65, lino e canapa 60, riso 58. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

abiti, gli articoli in pelle, la carta, i libri, i quadri e le incisioni, le terraglie, gli articoli in legno, gli strumenti, gli articoli in rame e le vetrerie.[1]

I *paesi* con cui la Germania ha le sue maggiori relazioni commerciali sono l'Inghilterra, gli Stati Uniti, l'Austria-Ungheria e la Russia, i quali assorbono da soli oltre la metà dell'intiero movimento commerciale germanico;[2] ciò che si spiega agevolmente quando si pensi per l'Inghilterra alla posizione eminente che essa occupa nel commercio del mondo, per l'Austria-Ungheria alla sua situazione geografica rispetto alla Germania ed alla stretta convenzione commerciale che la lega da parecchi anni alla medesima, per la Russia alla dipendenza naturale in cui si trova verso l'industria dell'impero tedesco, al quale fornisce nello stesso tempo tanta parte di materie prime e di prodotti alimentari, infine per gli Stati Uniti al gran numero di tedeschi che ivi risiedono e che hanno fatto di quel paese il cliente più ricco dell'industria germanica, così come la Germania è divenuta uno dei maggiori consumatori del grano, del cotone, del tabacco, del petrolio e della carne salata dell'Unione nord-americana. Gli altri paesi che più commerciano colla Germania sono la Francia, l'Olanda, la Svizzera, il Belgio, l'Italia.[3]

Allo sviluppo mercantile tedesco hanno molto contribuito i *musei* commerciali di Berlino, Amburgo, Brema, Colonia, Lipsia, Stutgarda, le *società* di coltura commerciale, quali la « Central Verein für Handelsgeographie » di Berlino, e le numerose *scuole* secondarie di commercio (principalissima la « Technische Hochschule » di Berlino, che aveva, nel 1893, 2500 scolari),[4] a complemento delle quali ne venne istituita recentemente a Lipsia una superiore.[5]

Quasi tutti i paesi dell'impero sono congiunti fra di loro e col granducato di Lussemburgo, nell'interesse *doganale*, da quell'Unione, detta lo « Zollverein, » che ha preparato ed auspicato la unità politica della gran patria germanica, e che ora può dirsi fusa e confusa coll'impero. Al sistema protezionista che informa da parecchi anni (dal 1879) la polilica doganale dell'impero, servono da correttivo i trattati di commercio a tariffa ridotta o convenzionale che esso ha stipulato coll'Austria-Ungheria, colla Svizzera, coll'Italia, colla Russia, col Belgio, colla Rumenia, colla Serbia e colla Grecia.

---

[1] Nel 1899, articoli in ferro 281 milioni di marchi, lanerie 217, cotonate 206, zucchero 204, macchine 178, ferro 154, seterie 143, mercerie 140, colori 113, abiti 112, carta 97, articoli in pelle 95, libri 71, incisioni 62, terraglie 64, articoli in legno 63, articoli in rame 60, strumenti 54, vetrerie 43. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] Nel 1899, Inghilterra 1629 milioni di marchi, Stati Uniti 1285, Austria-Ungheria 1196, Russia 1153: totale 5263 milioni di marchi. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)
Nel 1898, Inghilterra 1599 milioni di marchi, Stati Uniti 1212, Austria-Ungheria 1115, Russia 1177: totale 5103 milioni di marchi. (*Almanacco di Gotha*, 1900.)

[3] Nel 1899, Olanda 533 milioni di marchi, Francia 520, Svizzera 461, Belgio 453, Italia 313; nel 1898 Francia 471, Olanda 464, Svizzera 429, Belgio 389, Italia 216. (*Almanacco di Gotha*, 1900.)

[4] Blondel, *Essor industriel et commercial du peuple allemand*, Paris, Laroze 1898.

[5] Nel 1889 la Germania ha inviato un proprio addetto commerciale a Costantinopoli. (*Bollettino di notizie commerciali*, n. 21, maggio 1899.)

Al sistema *monetario* monometallico argento che vigeva prima del 1871 e che aveva per base il tallero, venne sostituito in quell'anno il tipo monometallico oro con a base il marco (L. 1,25), che si divide in 100 « pfennig ».

Principale istituto di emissione dei *biglietti di banca* è la « Reichsbank » o Banca imperiale.[1]

Esistono però altri 100 *Istituti di Credito*, fra cui emergono la Deutsche Bank, la Diskonto Gesellschaft, la Dresdner Bank, la Darmstaedter Bank, la National Bank für Deutschland, la Bank für Handel und Industrie, la Berliner Handelsgesellschaft, e la Schaaffhansenscher Bankverein.[2]

Alle tre grandi *borse* di Berlino, Amburgo e Francoforte sul Meno si negoziano i titoli di tutti i paesi del mondo.

Per i *pesi* e *misure* vige il sistema metrico decimale.

Le principali imprese di *assicurazione* sono il Lloyd germanico, la Federale, la Rhenania, la Mannheimer, il Lloyd renano-vestfalico di Glanbach e le Assicurazioni generali di Dresda.

Relazioni coll'Italia. — I rapporti commerciali italo-tedeschi sono grandemente aumentati negli ultimi anni in seguito a molte cause, quali lo stringersi dei rapporti politici fra i due paesi, il crescere della corrente di simpatia già esistente fra i due popoli, l'interessarsi sempre maggiore del capitale tedesco nelle speculazioni economiche e finanziarie italiane, l'istituzione nei nostri porti di linee tedesche di navigazione,[3] una delle quali (il Nordeutscher Lloyd che tocca Genova e Napoli) sovvenzionata anche dal governo italiano pei servizi postali del Levante, la stipulazione di trattati commerciali molto favorevoli ai due paesi, e, infine, l'apertura della grande ferrovia del Gottardo che, spalancando la barriera delle Alpi, ha reso più accessibile alla Germania il commercio del Mediterraneo e viceversa.

Avvenne così che la Germania sia salita rapidamente ad occupare il terzo posto fra i paesi esteri che sono in rapporti mercantili coll'Italia, lasciandosi dietro anche l'impero austro-ungarico che le era stato sempre superiore.

Per l'attuale trattato di commercio del 1892 (1° febbraio), il quale durerà fino al 1903 (31 dicembre), molti articoli italiani sono esentati da dazio alla loro entrata in Germania e per molti altri sono accordate tariffe di favore. Altrettanto avviene di molti articoli tedeschi alla loro entrata in Italia.

---

[1] In base alla riforma decretata nel 1899, il capitale della « Reichsbank » dovrà essere portato a 150 milioni di marchi e la circolazione dei biglietti esenti da tassa a 400. Quello delle altre banche d'emissione (7) verrebbe portato a 91.

[2] Nel 1898 esistevano in Germania, oltre alle 8 banche di emissione, altri 108 istituti di credito e 40 banche ipotecarie, con un capitale complessivo di 2500 milioni di marchi e altri 500 milioni di riserva. (Dall'« Economista tedesco » nel *Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 17 settembre 1899.)

[3] La « Deutsche Ost Afrika Linie » che fa il servizio dei porti dell'Africa orientale sino a Lorenzo Marquez, parte da Napoli. La « Hamburg Amerikanische Gesellschaft » (Genova, Buenos Aires e G. New York) e la « Sloman » (Amburgo, Palermo) toccano parimenti porti italiani.

Le principali merci italiane che vengono introdotte in Germania sono la seta greggia, i frutti freschi e secchi (agrumi, mandorle, uva,[1] noci, castagne), le uova, la canapa e la stoppa di canapa, l'olio di oliva, i vini,[2] il pollame, lo zolfo, i legumi e gli ortaggi, i cascami e i tessuti di seta, le pelli gregge, il marmo e l'alabastro, il bitume, il corallo.[3] Per facilitare l'importazione dei vini vennero instituiti una stazione enotecnica a Berlino ed un deposito a Monaco e se ne ottennero eccellenti risultati, giacchè noi mandiamo ora in Germania il triplo del vino che vi spedivamo prima del '92.[4]

Gli articoli che la Germania più specialmente ci manda sono il ferro greggio e lavorato, le macchine, i tessuti e i filati di lana, la lana pettinata, le cotonate, i prodotti chimici, il carbon fossile, la birra, le pelli lavorate, la pasta di legno, gli articoli poligrafici, lo zucchero.[5]

Attraverso l'Italia passano inoltre molti prodotti manifatturati tedeschi diretti verso l'estero, come i tessuti di lana rivolti all'India e all'Argentina, e i colori derivati dal catrame destinati all'India e ad altri paesi dell'Asia; e vi passano parimenti molti prodotti naturali esteri diretti in Germania, quali il frumento della Russia meridionale, il cotone dell'Egitto e dell'India e la lana dell'Argentina. Intermediarî di questo commercio di transito sono il porto di Genova e la ferrovia del Gottardo.

Il commercio italo-tedesco va continuamente crescendo, cosicchè ora ha superato i 400 milioni di franchi.[6]

Emigrazione e Colonie. — L'*emigrazione*, che pure aveva cominciato a manifestarsi saltuariamente nei secoli scorsi, non ha assunto una

---

[1] Le uve fresche italiane hanno completamente espulso dal mercato tedesco quelle ungheresi che sino a pochi anni or sono vi erano le sole conosciute.

[2] L'importazione di questi, la quale non era che di 97,000 hl. nel 1890, è salita a 239,000 nel '98. (Telegramma Stefani, 22 gennaio 1900.)

[3] Nel 1896, seta greggia non tinta 51 milioni e $^1/_2$ di fr., frutti 18 $^1/_2$ (agrumi 7 $^1/_2$, mandorle secche 7,150,000, uva fresca da tavola 1,300,000, frutti freschi 1,400,000, noci castagne 1,200,000), canapa 7,420,000, pollame 2,700,000, stoppa 1,100,000, vini in botti 3 milioni, olio d'oliva in botti 2,200,000, idem adulterato 3 milioni, zolfo 1,800,000, uva da vendemmia 1,200,000, alabastro e marmo greggi 2 milioni, bitume 1,300,000, corallo lavorato 1,200,000.

Nel 1898, seta greggia 40,700,000, trame e organzini 66,100,000 (totale seterie gregge 104,800,000), frutta fresche e secche 14,200,000 (mandorle 5,700,000, frutte fresche 2,800,000, uva fresca 2,400,000, agrumi 2,200,000, noci, nocciuole 1,100,000), uova 9,200,000, canapa greggia 7 milioni, vino 4,700,000, pollame 3,800,000, tessuti di seta 3,500,000, cascami di seta 3,300,000, zolfo 3,100,000, pelli gregge 3,100,000, olio d'oliva 2,600,000, legumi e ortaggi 2,500,000 (*Movimento commerciale del regno d'Italia*, 1898) Nel 1899, seta greggia 23,160,000, trame e organzini 108,340,000, canapa 8,700,000, uova 8,200,000, mandorle 7,400,000, frutta fresca 6,400,000, vino 6,300,000, olio d'oliva 3,900,000, pollame 3,800,000, tessuti di seta 3,200,000, pelli 3,150,000, zolfo 3,100,000, cascami di seta filati 2,970,000, uva fresca 2,900,000, cascami di seta greggi 1,900,000, aranci 1,300,000. (*Movimento* ec., 1899.)

[4] Nel 1890, importazione di vino italiano in Germania 97,400 hl.; nel 1898, 239,000; nel 1899, 236,000.

[5] Nel 1898, ferro, oggetti di ferro ed altri metalli comprese le macchine 44 milioni di fr, tessuti di lana 11,800,000, prodotti chimici 10 milioni, pelli lavorate 7 milioni, tessuti di cotone 6 milioni, lana pettinata 3,300,000, carbon fossile 2,700,000, zucchero greggio 1,700,000, pasta di legno 1,500,000 (*Movimento commerciale del regno d'Italia*, 1898). Nel 1899, macchine e parti di macchine 20,100,000, ferro e articoli di ferro 19,700,000, prodotti chimici (compresi i colori d'anilina) 19,300,000, tessuti di lana 9,500,000, lana pettinata 8,200,000, pelli conciate e verniciate 6,800,000, fornimenti d'orologi 3,100,000, cascami di lana 2,300,000, zucchero 2,200,000, articoli poligrafici 2 milioni. (Id. 1899.)

[6] Nel 1896, secondo i dati tedeschi, fu di 279 milioni di fr., di cui 172 di importazioni italiane in Germania e 107 di esportazioni tedesche in Italia; secondo i dati italiani, di 305 milioni di fr., dei quali 60 delle prime e 145 delle seconde. Nel 1897, 329,600,000 fr.; nel '98, 349,100,000; nel '99, 430,100,000. (*Movimento* ec., 1899.)

grande importanza che dopo il 1870, tantochè solamente da quell'anno essa è salita al secondo posto dopo l'inglese. Ma poi, collo svilupparsi delle risorse all'interno e dell'attività nazionale nelle industrie e nei traffici, essa è andata gradatamente diminuendo, fino a discendere al disotto di quella di parecchi altri Stati europei a cui era stata per tanti anni superiore.[1] Attualmente sono poco più di 20,000 i tedeschi che vanno stabilmente all'estero ogni anno, e il movimento discendente, così regolare dal 1891, non sembra ancora finito. Si dirigono tuttora, per il maggior numero, agli Stati Uniti.

I coloni di origine tedesca sparsi nelle varie parti del mondo, ammontano a oltre 5 milioni,[2] per la maggior parte residenti nell'Unione nord-americana, dove formano in alcuni Stati la maggioranza della popolazione, e in alcune città, come a Chicago, a New York, a Millwakee, a Cincinnati, costituiscono gruppi di oltre 100,000 persone.[3]

L'emigrazione e la colonizzazione tedesca sono favorite da alcune potenti società private, fra cui emerge la « Deutsche Kolonial Gesellschaft » e da potenti istituti di credito, quali la Banca tedesca di Shanghai, la Banca brasiliana, la Banca tedesca d'oltre mare per l'Argentina ed il Cile.

Fu nel 1884 che vennero iniziate da privati, dietro la spinta e con l'aiuto del governo che non tardava a mettersi in loro vece, quelle prime imprese *coloniali*, le quali condussero poi rapidamente alla formazione dell'attuale impero coloniale germanico. Compresi i recenti acquisti delle isole Caroline e delle isole Samoa, e la concessione cinese di Kiao Ciau, esso ha una superficie complessiva di 2,597,891 kmq. ed una popolazione di 17,131,100 abitanti.[4]

---

[1] Emigranti nel 1891, 120,000; nel '92, 116,300; nel '93, 87,700; nel '94, 41,000; nel '95, 37,500; nel '96, 33,800; nel '97, 23,200 (*Almanacco* ec., 1899); nel '98, 20,900, di cui 17,200 rivolti agli Stati Uniti (*Illustration française*, 22 luglio 1899); nel '99, 23,700. (*Almanacco* ec., 1901.)

[2] Il numero totale degli emigranti tedeschi dal 1820 al 1898 può essere valutato a 6 milioni di persone, di cui quasi 4 milioni sono andati agli Stati Uniti (*Almanacco di Gotha*, 1901). Io ho detratto però da questa cifra, fra morti e rimpatriati, circa il quinto, per avere il numero approssimativo dei tedeschi residenti all'estero.

[3] New York conta attualmente (nel 1898) 400,000 tedeschi e Chicago 300,000. (T. M., *Vittorie economiche della Germania – Rassegna nazionale*, 16 ottobre 1899.)

[4] I « territori di protettorato tedesco » così come vengono chiamati con modesto eufemismo i possedimenti coloniali dalla Germania, hanno le superficie e le popolazioni seguenti:

Africa orientale tedesca	kmq.	941,100	abitanti	6,000,000
Africa occidentale del sud-ovest	»	830,960	»	200,000
Camerun	»	493,600	»	3,500,000
Togo	»	87,200	»	2,000,000
Terra dell'Imperatore Guglielmo	»	181,650	»	110,000
Arcipelago Bismarck e isole Salomone	»	57,400	»	229,000
Isole Marianne	»	626	»	2,000
Isole Marshall e Navodo	»	415	»	16,000
Territorio di Kiao Ciau	»	920	»	5,000,000
Isole Caroline	»	1,450	»	42,500
		2,595,321		17,099,500

(*Almanacco di Gotha*, 1901).

Bisogna inoltre aggiungere le isole Samoa (2570 kmq. e 31,600 abitanti) passate alla Germania colla convenzione anglo-tedesca del 7 novembre 1899. Per esse la Germania ha ceduto all'Inghilterra le due isole Choiseul e Isabel dell'arcipelago Salomone.

Con queste colonie la Germania intrattiene un commercio sempre crescente che nel 1898 fu di oltre 21 milioni di franchi.[1]

Il primo possedimento coloniale, in ordine al tempo, fu quello di Angra Pequeña o Luderitzland, detto ora « Deutsch Sud-Ovest Afrika ».

In Africa parimenti la Germania possiede i territorî di Togo e di Camerun sul golfo di Guinea, e una vasta regione nell'Africa orientale dall'Oceano Indiano ai laghi Tanganica e Vittoria.

Possiede in Oceania quella parte maggiore ed orientale della Nuova Guinea che fu battezzata col nome di « Kaiser Wilhelm's Land », l'adiacente arcipelago Bismark, le isole Salomone del nord, le isole Marshall e Navodo, l'arcipelago delle Caroline colle Palau e le Mariane (esclusa l'isola di Guam), e infine l'arcipelago di Samoa, su cui la Germania in passato esercitava soltanto il protettorato in unione all'Inghilterra ed agli Stati Uniti.

Nella Cina infine la Germania ha ottenuto, sotto la forma di affittanza per 99 anni, la concessione del porto e del territorio di Kiaociau nella ricca provincia orientale di Sciantung, sulla quale essa si è riservata di estendere esclusivamente la sua influenza politica e commerciale.

Principali centri industriali e commerciali. — Dal punto di vista commerciale e marinaresco conservano il primato quelle tre città che si usa ancora di designare col nome di **Anseatiche,** Amburgo, cioè, Brema e Lubecca, le prime due specialmente che sono i primi porti tedeschi e figurano tra i primi d'Europa.

Amburgo, situata alla destra dell'Elba, a 130 km. dalla sua foce, è la seconda città dell'impero per popolazione[2] e la prima per movimento marittimo. Il suo porto, favorito dall'aumentato traffico fluviale,[3] dallo sviluppo razionale delle ferrovie che vi mettono capo, dall'aumento della marineria e dal prodigioso progresso industriale, si è rapidamente sviluppato nell'ultimo decennio, così da superare Anversa e Marsiglia che per tanti anni gli avevano conteso vittoriosamente il primato sul continente europeo. Ora ha un movimento di quasi 15 milioni di tonn. di stazza[4] e di 13 milioni di tonn. di merci, per un valore di 3200 milioni di marchi.[5] Circa 80 linee regolari di navigazione a vapore mettono capo ad Amburgo, la cui marina mercantile ha una por-

[1] Nel 1897, importazioni 4,743,000 marchi, esportazioni 9,502,000: totale 14,245,000
» 1898, » 4,992,000 » » 11,876,000 » 16,868,000

[2] Abitanti 704,700 al 1° dicembre 1900.

[3] Navigazione fluviale di Amburgo nel 1846-50, 8,400 barche con 610,000 tonn.
» 1897, 33,000 » » 7,700,000 »
» 1898, 39,700 » » 9,400,000 »

(*Moniteur des intérêts matériels,* Bruxelles, 16 luglio 1899.)

[4] Navigazione marittima nel 1846-50, 7,500 navi con 920,000 tonn.
» 1897, 22,400 » » 13,600,000 »
» 1898, 25,000 » » 14,700,000 »

(*Moniteur des intérêts matériels,* 16 luglio 1899.)

[5] Nel 1898, importazione 9 milioni di tonn. di merci per 2 miliardi di marchi; esportazione 4 milioni di tonn. di merci per 1200 milioni di marchi. (Dati ufficiali raccolti all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

tata complessiva di oltre 700,000 tonn. di cui $^5/_7$ a vapore.[1] Grazie ai suoi potenti « Eisbrecher », il porto non rimane ora chiuso neppure un sol giorno dai ghiacci. Però, nonostante l'aumentata profondità del fiume, l'entrata e l'uscita delle navi maggiori non può eseguirsi che a marea alta. Benchè la repubblica di Amburgo sia entrata dal 1881 nello Zollverein, pure è rimasta fuori di questo tutta quella parte cospicua della città, che si designa col nome di « Portofranco di Amburgo ». Situato sulle due rive dell'Elba, ma più che tutto sulla destra di questo fiume, il porto è fornito di grandi magazzini, di vaste tettoie e dell'attrezzamento e del macchinario più perfezionati. Esso è diviso in molti bacini, fra cui, oltre al Freihafen o Portofranco, emergono quelli di Strand, Sandhor, Hanse, Baaken, India, Oberländer e Segelschiff. In quest'ultimo è situata una grue gigantesca (capace di 150 tonn.) Uno speciale bacino, alla sinistra dell'Elba, è destinato esclusivamente al petrolio. Amburgo è il primo mercato tedesco dei coloniali (caffè), dei metalli preziosi, del grano, della lana, del cotone greggio, delle pelli, del caucciù, dei semi e frutti oleiferi, e il primo del mondo nell'importazione del salnitro dal Cile. Il suo movimento commerciale, comprese le importazioni per via marittima e le esportazioni per via di terra e fluviali e viceversa, ammonta a 15 milioni di tonn. e a 5 miliardi di marchi.[2] Le industrie principali di Amburgo sono la raffinazione dello zucchero, la distillazione dello spirito, la fabbricazione dei sigari e della birra e le costruzioni navali.

Alla repubblica di Amburgo appartiene anche il porto complementare di *Cuxhaven*, che è situato alla foce e sulla sinistra dell'Elba. Altro porto complementare è la città prussiana di *Altona*, che può dirsi quasi un sobborgo di Amburgo.[3]

Brema, che ha una popolazione molto inferiore a quella di Amburgo,[4] è però il secondo porto della Germania, con un movimento annuo che oscilla intorno a 3 milioni di tonn. di registro.[5] Deve ciò alla sua posizione, alle sue tradizioni, alle grandi attitudini marinaresche dei suoi abitanti e all'essere la sede del Lloyd. Sorge alla riva destra del Weser e a 65 km. dalla sua foce, e consta precipuamente del così detto « Porto principale » e del « Porto d'inverno », entrambi ammirabilmente attrezzati. Brema è il principale porto d'emigrazione dell'Europa continentale e il primo mercato del mondo nell'importazione del petrolio e del tabacco e il primo della Germania nel commercio del riso e del legname.

Appartiene alla repubblica di Brema il porto complementare importantissimo di *Bremerhaven*, situato alla foce e alla riva destra del Weser e fornito esso pure di comodi bacini (Vecchio, Nuovo, Imperiale, Bechen). Altro porto complementare sul Weser è la città prussiana di *Geestemünde*.

[1] Nel 1898, 718,000 tonn., di cui 520,000 a vapore. (*Bulletin de la Société des Anciens Élèves de l'École sup. de comm. de Bordeaux*, 2° trimestre 1900.)
[2] Ganeval, *Dictionnaire de géographie commerciale*. pag. 198.
[3] Abitanti 160,000 al 1° dicembre 1900.
[4] Abitanti 160,800 » »
[5] Nel 1896 fu di 3,030,000 tonn. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

Assai meno importante è *Lubecca*, la quale sorge sul corso inferiore della Trave, a poca distanza dal Baltico, e attende più che altro al commercio coi paesi bagnati da quel mare.[1]

Regno di Prussia. — *Berlino*, la città che ha più guadagnato dalla unificazione della Germania di cui è divenuta la capitale e la maggiore agglomerazione urbana,[2] figura oramai tra i più grandi centri manifatturieri, ferroviari, mercantili e bancarî d'Europa. Vi esercita l'ufficio di Clearinghouse la « Bank Berliner Kassen Verein ». Vi fu aperto, nel 1899, un tunnel sotto la Sprea, la quale è ivi navigabile e intensamente navigata.

Stettino, allo sbocco dell'Oder nello Stettiner-Haff e congiunto poi al mare (su cui sorge il porto complementare di *Swinemünde*) da un largo e profondo canale lagunare, è il primo porto mercantile tedesco sul Baltico.[3] Possiede un vasto deposito franco.

Seguono: *Königsberg* alla foce del Pregel e *Danzica* a quella della Vistola, entrambi porti mercantili, quello sopra una laguna (Frische-Haff), e questo sopra di un fiume, che prospettano lo stesso mare.[4] Di Königsberg è porto complementare *Pillau*, così come a Danzica si collega il vicino porto franco di *Neufahrwasser*.

Kiel invece è, più che altro, un porto militare, che ha cominciato però ad acquistare importanza mercantile dopo l'apertura del canale Guglielmo I che vi mette capo.

Wilhelmshaven è il principale porto militare sul Mare del Nord.

Nell'interno sono notevoli: *Posen* e *Bromberg*, in Posnania; *Breslavia*, nella Slesia; *Francoforte sull'Oder* e *Charlottenburg*, nel Brandeburgo; *Magdeburgo, Stassfurth, Halle* e *Nordhausen*, nella Sassonia prussiana; *Annover*, nella provincia dello stesso nome; *Dortmund*, in Vestfalia; *Francoforte sul Meno*, grande città bancaria, nell'Assia-Nassau; *Colonia, Düsseldorf, Elberfeld, Barmen, Crefeld, Essen, Remscheid, Aquisgrana, Burscheid*, tutti luoghi importantissimi nella Prussia renana.[5]

Nei due granducati di Meklemburgo sono notevoli i porti di *Wismar* e di *Rostock* sul Baltico; nel granducato di Oldenburgo la città industriale delle stesso nome e la cittadina staccata di *Oberstein* sul Reno.

Regno di Sassonia e paesi della Germania centrale. (*Turingia*). — Della Sassonia reale la capitale è *Dresda*, considerevole centro industriale e mercantile,[6] ma la città più importante è *Lipsia*, la quarta

[1] Movimento del porto di Lubecca nel 1896, 1,050,000 tonn. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

[2] Abitanti 1,884,000 al 1° dicembre 1900 (senza i sobborghi).

[3] Abitanti 210,000 nel 1900. Movimento del porto, nel 1892, 3,400,000 tonn. (Ganeval, *Dictionnaire de géographie commerciale*), nel '98, 5 milioni (*Bollettino di notizie commerciali*, n. 34, agosto 1899), di cui 1,400,000 nel porto di Stettino propriamente detto e 3,600,000 in quello di Swinemünde.

[4] Königsberg 187,200 abitanti, Danzica 138,100, nel 1900.

[5] Abitanti nel 1° dicembre 1900: Breslavia 422,400, Colonia 370,700, Francoforte sul Meno 287,800, Magdeburgo 209,700, Annover 235,000, Düsseldorf 212,500, Elberfeld 156,500, Charlottenburg 189,300, Barmen 141,400, Aquisgrana 135,300, Dortmund 142,400, Crefeld 106,900, Essen 118,800.

[6] Abitanti 395,400 al 5 dicembre 1895. Sesta città per popolazione.

dell'impero per popolazione[1] e una delle prime per l'attività febbrile dei suoi traffici (pelli, pellicce, libri) e per l'attività e l'imponenza delle sue manifatture, prima fra tutte la libraria, che vi ha, si può dire, una importanza mondiale. Le sue fiere si mantengono ancora le prime della Germania.

Notevole è altresì il grande centro manifatturiero di *Chemnitz*.[2]

Negli Stati della Turingia il centro principale è *Gotha*.

Nel granducato di Assia (nel bacino renano) emergono *Magonza, Darmstadt, Offenbach, Worms*.

Germania meridionale. — Nel regno di Baviera, oltre a *Monaco*, la capitale, che è la terza città dell'impero per popolazione[3] ed un grande centro delle industrie artistiche e della fabbricazione della birra (Spatenbrau, Löwenbrau), sono notevoli *Norimberga*, grande centro delle industrie chimiche e grande emporio dei giocattoli;[4] *Augusta*, centro bancario e commerciale, e *Passau*, porto fluviale sul Danubio.

Del Wurtemberg bisogna ricordare la capitale *Stuttgart*, grande centro industriale,[5] e la città non meno industriale di *Esslingen*.

Nel Baden, assai più della capitale *Karlsruhe*, è notevole il grande emporio commerciale di *Mannheim*, uno dei porti più attivi del Reno.[6]

Alsazia-Lorena. — Questa provincia, che venne aggregata alla Germania nel 1871 ed è amministrata direttamente dal governo centrale, comprende anzitutto *Strasburgo*, che ne è la città principale, quella anzi che ha più guadagnato dalla annessione del paese alla Germania,[7] poi *Mühlhausen*, grande centro cotoniero,[8] *Metz*, centro militare, e *Colmar*.

LUSSEMBURGO.

Superficie 2597 kmq. **Granducato** autonomo, neutro, costituzionale, con una sola Camera dei Deputati. **Abitanti** 218,000 (2 dicembre 1895) in gran maggioranza cattolici e di lingua francese. **Aspetto** montuoso (Ardenne). **Fiume** principale il Sur, affluente della Mosella.

Questo piccolo paese, benchè completamente autonomo, può dirsi una dipendenza economica della Germania, alla quale è unito del resto doganalmente per mezzo dello Zollverein.

Ha quattro grandi caratteristiche, l'*agricoltura*, le *miniere*, l'*industria siderurgica* e le *ferrovie*.

La prima produce segale, avena, patate, vino, ed alleva bestiame, di cui si fa anche esportazione. Le querce delle Ardenne forniscono molte scorze concianti.

---

[1] Abitanti 455,100 al 1° dicembre 1900.
[2] Abitanti 206,600 » »
[3] Abitanti 498,500 » »
[4] Abitanti 260,700 » »
[5] Abitanti 176,300 » »
[6] Abitanti 140,400 » »
[7] Abitanti 150,300 » »
[8] Abitanti 83,000 (*Almanacco di Gotha*, 1899). Deve molta parte della sua prosperità economica alla potente « Société industrielle ».

Il paese vanta ricchi giacimenti di minerali di *ferro*, la cui produzione, rapidamente aumentata in questi ultimi anni, è già arrivata quasi a 6 milioni di tonn.[1] I bacini non sono che due, l'Esch-Rumelange ad est e il Belvaux-Lamadelaine ad ovest, separati fra di loro dalla valle dell'Alzette. Di questi minerali si esporta poco meno della metà.[2]

Il resto rimane in paese ad alimentarvi i grandi alti forni di Esch, Rumelange e Dudelange.[3] Quest'ultimo fornisce anche l'acciaio. Comunque, è la ghisa[4] che costituisce coi minerali di ferro il principale articolo di commercio. Si esercitano poi la ceramica e alcune altre industrie.

Nessun altro paese ha, relativamente alla popolazione, un così grande numero di *ferrovie* come il Lussemburgo. Spiegano questo fatto le sue ricchezze minerali, la sua attività industriale e la sua posizione geografica. Due sono le reti principali, la Guillaume-Luxembourg e la Prince Henri. Il servizio *telefonico* è monopolio governativo.

Non avendo il paese *moneta* propria, all'infuori di quella di biglione (bronzo), vi hanno corso indifferentemente le monete francesi e le tedesche.

Nel 1895 vi erano circa 1000 *italiani*.

Città principale è *Lussemburgo*, ove si tiene una gran fiera annuale in settembre.

---

[1] Nel 1880, 2,173,000; nell'85, 2,648,000; nel '90, 3,359,000; nel '95, 3,913,000; nel '96, 4,758,000 (*Moniteur des intérêts matériels*, 2 gennaio 1898); nel '99, 5,995,000. (Esposizione universale di Parigi del 1900.)

[2] Nel 1880, 1,521,000; nell'85, 1,877,000; nel '90, 1,851,000; nel '95, 1,982,000. (*Moniteur* ec., 2 gennaio 1898.)

[3] Meitz, Aachener Hütte, Luxemburger-Gesellschaft di Esch. (*Moniteur* ec., 2 gennaio 1898.)

[4] Produzione nel 1897, 850,000 tonn.; nel '98, 850,000. (*Moniteur* ec., 16 aprile 1899.)

AUSTRIA-UNGHERIA.

Superficie 625,518 kmq. senza contare la Bosnia e l'Erzegovina (51,100) che però formano oramai parte integrante del paese. È un **impero dualistico** e le due parti che lo costituiscono, cioè la Cisleitania o impero dell'Austria, e la Transleitania o regno d'Ungheria, sono congiunte dal vincolo dell'unione personale e da un vincolo reale che è regolato dal Compromesso, scaduto nel 1898 e rinnovato nel 1899 in Ungheria dal Parlamento, in Austria con un'ordinanza imperiale. Completamente autonome nei loro affari interni, ciascuna delle due parti che compongono l'impero ha un proprio parlamento composto di due Camere, le quali in Austria sono dette l'una dei Signori e l'altra dei Deputati, e in Ungheria l'una Tavola dei Magnati e l'altra Tavola dei Deputati. Gli affari generali dell'impero sono geriti da un ministero comune (esteri, finanza, guerra e marina) sotto il controllo di uno speciale parlamentino detto le Delegazioni, una austriaca e una ungherese. La **popolazione** ammonta (31 dicembre 1890) a 41,360,000 abitanti di razza, di lingua, di religione diverse: slavi (boemi, moravi, polacchi, ruteni, sloveni, croati, serbi, schiavoni), tedeschi, magiari, ebrei, rumeni, italiani, zingari, — per $^3/_5$ cattolici. **Aspetto** prevalentemente piano nel centro (Ungheria) e nel nord (Galizia), montuoso ad oriente (Alpi Transilvane e Carpazi), montuosissimo a sera (monti della Boemia, Alpi Retiche, Noriche, Carniche e Giulie). **Fiumi** numerosi: primo il Danubio, che è il fiume classico dell'impero benchè nasca e muoia fuori dei confini del medesimo; poi tutti i suoi affluenti specie il Tibisco a sinistra, la Drava e la Sava a destra; indi il Dgnester, la Vistola e l'Elba nel loro corso superiore. **Laghi** numerosi, principali quelli di Balaton e di Ferto in Ungheria. **Litorale** angusto e in generale roccioso, frastagliatissimo, orlato, per la più parte, da un numero grandissimo di isole. Va dal golfo di Trieste al Quarnaro (penisola d'Istria), e, per la Dalmazia, fino alle bocche di Cattaro. **Suolo** fertilissimo nella pianura ungherese, fertile nelle altre pianure e nelle regioni dei colli, quasi sterile nelle parti montuose della Stiria, della Carinzia, della Carniola, della Dalmazia. **Clima** molto vario, ma, fuorchè in Dalmazia e nell'Istria, continentale. Sul litorale e nel Carso spira in inverno violentissima la bóra.

L'Austria-Ungheria è un paese naturalmente ricco, ma non ancora sufficientemente sfruttato, a cagione delle incoerenze geografiche delle regioni che lo compongono e dell'antagonismo politico ed economico delle razze che lo abitano.

Prodotti vegetali. — L'Austria-Ungheria è uno dei pochi paesi d'Europa in cui la produzione dei CEREALI si mantenga superiore al

consumo. Alcuni comitati dell' Ungheria meridionale meritarono di essere chiamati i granai dell' impero. Maggiormente coltivati sono, in ordine decrescente, il *frumento,* il *granturco,* la *segala,* l'*avena* e l'*orzo.* Mentre questi ultimi tre, specie la segala e l' orzo, vengono prodotti in maggior quantità nella Cisleitania, il mais e il frumento lo sono assai più nella Transleitania.[1] Comunque, è questa la regione granifera per eccellenza, quella sola che alimenta la esportazione dopo di avere integrato il deficiente raccolto di molti dei paesi al di qua del Leitha. Il cereale che viene maggiormente, e talvolta perfino esclusivamente esportato, è l' orzo, tanto in natura, quanto sotto forma di malto.[2]

Cereali minori sono lo spalto, il riso, il saraceno, il miglio, il moha (grano molto fino proprio dell' Ungheria).

Le PATATE sono prodotte specialmente nelle province settentrionali, dalla Boemia alla Galizia. Abbondantissimi sono i LEGUMI e molto coltivati gli ORTAGGI, fra cui degne di nota le verze delle regioni tedesche e la paprica o pimento dell' Ungheria.

Le piante FRUTTIFERE sono coltivate, più o meno intensamente, dappertutto. Ricordinsi i *meli* della Galizia e della Boemia, i prugni o *susini* della Croazia e Schiavonia, i *ciliegi* della Dalmazia (Spalato e Sebenico).[3] La *viticoltura,* esercitata in tutte le province meridionali, dalla Dalmazia al Trentino, ha però il suo centro principale e più classico in Ungheria, dove si spinge fin oltre il 49° parallelo. Anzi è là, sulle colline dell' Hegyallia, ai piedi dei Carpazi, che si raccoglie la celebre uva bianca « furmint » da cui si ottiene il Tokai.

La principale pianta OLEIFERA è il *ravizzone* che si coltiva per $^3/_5$ in Ungheria. Ma abbastanza importante è anche l'*olivo,* il quale cresce esclusivamente in Istria, in Dalmazia e nelle isole che la costeggiano.

L' Austria-Ungheria è il secondo paese del mondo nella coltura della BARBABIETOLA DA ZUCCHERO, la quale, sviluppatissima già in Boemia e in Moravia, va ora rapidamente diffondendosi anche in Ungheria. Qua e là si coltiva la *cicoria* per averne un succedaneo del caffè. Il *luppolo* è una delle piante che più contribuiscono alla fortuna della Boemia, ma è diffuso molto anche in Galizia.

È molto importante la coltura delle piante TESSILI, così della *ca-*

---

[1] Nel 1897, frumento 35,700,000 ql., di cui 26,300,000 in Ungheria.
» » mais .... 30,300,000 » » 26,500,000 »
» » segala ... 25,600,000 » » 9,600,000 »
» » avena ... 24,500,000 » » 9,700,000 »
» » orzo ..... 21,400,000 » » 10,300,000 »

(Dalla *Statistische Monatschrift* di Vienna, gennaio 1898, nel *Bollettino di legislazione e statistica doganale,* luglio-agosto 1899.)

[2] Nel 1894-95, esportazione 6,500,000 ql. di cereali, di cui 5,600,000 orzo poi frumento.
» 1895-96, » 4,720,000 » » » 3,900,000 » »
» 1896-97, » 7,200,000 » » » 6,200,000 » »
» 1897-98, » 3,600,000 » » » 3,400,000 » »

(Dalla *Statistische Übersichten betreffend den auswärtigen Handel des ö. n. Zollgebiets,* nel *Bollettino* ec., luglio-settembre 1899.)

[3] Dalla sola Boemia si esportarono, nel 1899, 1,268,000 corone di frutti. (Dati ufficiali pubblicati all' Esposizione universale di Parigi del 1900.)

napa, che ha il suo centro principale in Ungheria, come del *lino*, che costituisce soprattutto una caratteristica della Boemia.

L'Austria-Ungheria è il primo paese d'Europa nella coltivazione del TABACCO, la quale si esercita specialmente in Ungheria.

I PASCOLI e i PRATI sono estesissimi poichè rappresentano $^1/_4$ della superficie dell'Impero. La pianura danubiana in Ungheria è occupata in gran parte dalle « puszte » o steppe vastissime e deserte ricoperte di erba rigogliosa.

Riguardo alle FORESTE, le quali coprono il 30 % della superficie, l'Austria-Ungheria occupa il secondo posto in Europa, dopo la Russia. Ne viene che il legname costituisce il primo articolo di esportazione.[1] Sono specialmente boschive le Alpi della Carinzia e della Croazia, i Carpazi selvosi, i monti della Transilvania e la pianura della Galizia dove si stende, presso Brody, quel bosco di pini di Pustelnik che è il più maestoso dell'Europa.

Agricoltura. — Costituisce la principale occupazione degli abitanti e avrebbe una importanza ancora maggiore se da una parte le vicissitudini atmosferiche non rendessero i raccolti soverchiamente precarî e dall'altra la produzione non fosse mantenuta relativamente esigua (certo inferiore e di molto a quanto si potrebbe esigere dalla straordinaria fertilità naturale di molte di quelle terre) dai procedimenti agricoli imperfetti, dagl'insufficienti capitali, dalla deficiente istruzione, dai vasti latifondi.[2] Però le province austriache della Boemia e della Moravia e tutte le altre in cui prevale finanziariamente l'elemento tedesco sono note per un razionale sviluppo dell'economia rurale e dell'agricoltura. Ciononostante i maggiori progressi si sono avuti in questi ultimi anni in Ungheria, a merito del risveglio vigoroso di quel popolo, e in parte anche per l'opera intelligente del ministero dell'agricoltura che ivi fu appositamente creato. Vennero eseguite in molti luoghi importanti *bonifiche*, specie lungo il corso del Tibisco, intorno al lago Balaton e nella Transilvania.

Prodotti animali. — La grande produzione dei foraggi e le condizioni naturali del suolo e del clima hanno così favorito l'allevamento animale che esso costituisce una delle più ricche manifestazioni della vita economica austro-ungarica, e gli animali ne formano uno dei principali articoli di esportazione.[3] Gli è vero però che non è molto notevole in paese il consumo della carne. In quanto all'allevamento c'è differenza fra la Cisleitania e la Transleitania, poichè nella prima, e specialmente nelle province tedesche che sono le più ricche e le più progredite, si esercita di preferenza l'allevamento in recinti chiusi, mentre nella seconda, e soprattutto in Ungheria, prevale il grande allevamento all'aperto in mandrie vaganti. Ne viene che i *bovini*, per

[1] Nel 1897, 84 milioni di fiorini; nel '99, 232 milioni di corone. (*Almanacco* ec., 1899 e 1901.)

[2] La famiglia Esterhazy, ad esempio, possiede in Ungheria tanti terreni da eguagliare in superficie una provincia media italiana. Al principe di Schwarzenberg appartiene $^1/_{30}$ della superficie della Boemia.

[3] Nel 1897, il terzo per un valore di 45,500,000 fiorini, nel '99 parimenti il terzo con una cifra di 113 milioni di corone. (*Almanacco di Gotha*, 1899 e 1901.)

i quali si usa di preferenza l'allevamento stallino, sono più numerosi nella Cisleitania, mentre invece lo sono assai più nella Transleitania gli *equini* (fra cui emergono i cavalli eccellenti dell'Ungheria e quelli buoni della Croazia), i *suini* (specie in Transilvania e in Ungheria), e gli *ovini* (particolarmente in Ungheria quantunque però siano assai migliori, perchè di razza merinos, quelli che si allevano in Boemia, in Moravia ed in Slesia). La *pastorizia*, la quale era salita in fiore dall'epoca di Maria Teresa, è ora in decadenza come nel resto d'Europa, il deprezzamento avendo colpito specialmente quella lana «merino» finissima che era la gloria dell'Austria. Ora però sembra che incomincino per essa giorni migliori. Le *capre*, più numerose nelle province austriache, sono specialmente diffuse tra i pianori caldi ed asciutti della Dalmazia.

Il *pollame* abbonda nella granifera Ungheria e nella Galizia. Gli è alla prima specialmente che deve l'impero di essere divenuto il primo paese del mondo nella esportazione delle uova.[1]

La *bachicoltura*, che aveva costituito fino al 1880 un monopolio naturale delle province italiane sul versante adriatico, si è talmente sviluppata, dopo quell'anno, nell'Ungheria e nella Croazia che ora quei due paesi forniscono oltre la metà del raccolto complessivo dei bozzoli, per il quale l'Austria-Ungheria occupa il terzo posto in Europa. L'allevamento delle *api* è più intenso che altrove in Galizia e in Boemia. Per numero di alveari l'Austria-Ungheria è il terzo paese dell'Europa.

Le acque dolci sono straordinariamente ricche di *pesci*. In Ungheria, ad esempio, corre il proverbio che il Tibisco è costituito per un terzo di pesci. Ricchissime ne sono le acque dell'Elba in Boemia e dei laghi di Balaton e di Neusiedl in Ungheria. Nel Danubio abbondano gli storioni. Molto pescose sono anche le acque dell'Adriatico lungo il litorale frastagliatissimo e profondo della Dalmazia e del Quarnaro, dove, oltre agli abitanti delle coste vicine, si recano in gran numero i pescatori chioggiotti. I pesci che vi si prendono maggiormente sono le sardine, e sono centri di loro preparazione, in barili (col sale) e in scatole (sott'olio), Lissa e Grado. Seguono le scardove, le acciughe, i sardoni, gli sgombri, le triglie, i barboni, i muggini e i tonni, questi ultimi in alcune tonnare sparse lungo le isole della Dalmazia (Pago, Veglia). Formano oggetto importante di pesca anche le seppie. Gli scampi, così celebrati in tutto il litorale adriatico, non si prendono che nel Quarnaro e nel golfo di Trieste.

Prodotti minerali. — Grandemente aumentata nella seconda metà del secolo attuale la produzione dei COMBUSTIBILI FOSSILI è ora superiore ai bisogni del consumo, specie per quanto riguarda il *carbone* e la lignite. L'Austria-Ungheria è il terzo paese carbonifero d'Europa e ne sono centri principali, anzitutto la Boemia col grande bacino di Kladno-Schlan-Rakonitz (nel distretto di Praga) che è il maggiore, e con quello piccolo di Pilsen; poi le vicine regioni della Slesia e della

[1] Vedi nella parte generale le notizie sulla produzione e sul commercio delle uova.

Moravia col bacino di Ostrau-Karvin. Altro centro di recente importanza ma molto promettente è la Transilvania (Petroszeny). L'Austria-Ungheria è il secondo paese del mondo, nella produzione della *lignite*, la quale si accentra per $^3/_4$ nella Boemia e si esporta in gran quantità nella Germania. In complesso carbone e lignite costituiscono un articolo importante così del commercio d'importazione come di quello d'esportazione.[1] Benchè sia il primo paese d'Europa nella produzione del *petrolio*, la quale si accentra quasi interamente in Galizia (nell'alta valle del Dunajec affluente della Vistola, e a Drohobycz nell'alto bacino del Dgnester), l'Austria-Ungheria non ne ottiene ancora abbastanza per il proprio consumo.[2]

Fra i MINERALI NON METALLICI primeggiano i *materiali da costruzione* come quelli i quali sono diffusi dappertutto: notevoli la pietra d'Istria, i marmi del Trentino e del Salisburghese, l'ardesia della Boemia e della Moravia, l'asfalto della Dalmazia, la pietra da calce di molti luoghi. Sono molto rinomati i *granati* che si raccolgono nei monti della Boemia. L'Ungheria (Czemovitza) fornisce le *opali*, di cui è notevole la miniera reale di Dubnik Vorosvaya.

Il *sale* è prodotto per $^3/_4$ in Cisleitania e per $^1/_4$ in Ungheria ed è sufficiente, anzi talvolta esuberante, ai bisogni del consumo. Primeggiano le sorgenti saline del Salisburgo, dell'Austria superiore e della Transilvania; dopo di che vengono le celebri miniere di salgemma della Galizia (Wielizka, Bochnia), quelle dell'Ungheria (Ronaszek) e infine le saline marittime dell'Istria (Pirano) e della Dalmazia (Pago, Stagno).[3] Fra le numerose *sorgenti minerali e termali*, le quali, abilmente sfruttate, costituiscono altrettante sorgenti di ricchezza, emergono: Karlsbad in Boemia, dove accorrono annualmente da 50 a 60 mila visitatori;[4] Giesshübler,[5] Marienbad e Franzensbad, che fanno corona alla precedente; Ischl nell'Austria superiore, Baden nell'Austria inferiore, Wilbad-Gastein nel Salisburghese, Levico, Comano e Peio nel Trentino, Cilly in Stiria, Buda-Pest (Hunyady János) e Orsova (Mehádia) in Ungheria. Abbazia, sul Quarnero, è diventata una grande stazione balneare e invernale. Sono infine degne di nota l'*allumite* dell'Ungheria, della Moravia e della Boemia, la *grafite* delle stesse regioni, ma di qualità scadente e adatta soltanto a fare crogiuoli, e il *tripolo* della Boemia (Billin) che è reputato come il migliore che si conosca.

Tra i MINERALI METALLICI tengono il primo posto quelli del *ferro*, benchè nella produzione di esso l'Austria-Ungheria venga soltanto sesta in Europa. Le miniere principali sono situate nella Stiria (Vor-

[1] Nel 1899, importazione per 83,800,000 ed esportazione per 85,900,000 corone. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] Consumo medio 5 milioni di ql., produzione $3\,^1/_4$ (*Economista*, 2 luglio 1899). I principali pozzi appartengono ad una società anonima austro-belga.

[3] Nel 1897 si produssero nella sola Cisleitania 3,200,000 ql. di sale, di cui 1,800,000 ottenuto dalle sorgenti, 1 milione dalle miniere e 400,000 dalle saline. (*Mittheilungen des k. k. Finanzministeriums februarheft*, nel *Bollettino di legisl. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899.)

[4] *Nuova Antologia*, 1° settembre 1899, Corrispondenza di MACCHIORO.

[5] Molto usata come acqua da tavola anche a Costantinopoli. (*Bollettino di notizie commerciali*, n. 14, marzo 1899.)

denberg-Eisenerz), la quale fornisce da sola oltre la metà del prodotto, e in Carinzia.

Le antiche miniere di *piombo* (Carinzia) essendo pressochè esaurite, hanno poca importanza i minerali relativi, così come ne hanno poca quelli di *rame*, di *zinco*,[1] di *stagno*, di *antimonio*.

Più importante è la produzione del *mercurio*, la quale si accentra nella grande miniera governativa di Idra in Carniola e per la quale l'Austria-Ungheria viene terza in Europa dopo la Spagna e la Russia.[2]

Ma più importante ancora è la produzione dei *metalli preziosi*, in cui l'Austria-Ungheria tiene il secondo posto in Europa, e cioè dell'argento (dopo la Germania) e dell'oro (dopo la Russia). Vengono ottenuti entrambi, per la massima parte, in Ungheria.[3]

Industrie. — L'Austria-Ungheria, a malgrado delle sue grandi risorse naturali, non è ancora divenuta un paese industriale, poichè, mentre le manifatture sono sviluppatissime nelle sue province occidentali, come la Boemia, l'Austria inferiore, la Slesia, la Moravia e la Stiria, in gran parte abitate da tedeschi, e, per fortuna, ricche di carbon fossile che ha la virtù di aggruppare intorno a sè, naturalmente, tutte le manifestazioni dell'industria moderna, lo sono assai meno e talvolta mancano affatto nelle altre regioni dell'impero. Ivi anzi le industrie dei paesi tedeschi della Cisleitania trovano perciò uno degli sbocchi più importanti e più sicuri. Però l'industria va sempre più diffondendosi dalle parti occidentali alle parti orientali, specie nell'Ungheria, dove il governo ha aiutato ed aiuta potentemente, in maniera non più vista da tempo,[4] il sorgere e lo svilupparsi di sempre nuove manifatture, di guisa che è facile prevedere prossimo il momento in cui quel paese, all'autonomia politica, conseguíta oramai da un trentennio, avrà saputo aggiungere l'autonomia industriale.

Industrie alimentari. — La *macinazione* dei cereali, la quale va rapidamente trasformandosi in grande industria meccanica, ha il suo centro principale a Budapest, dove esistono i più colossali molini a vapore. Sorgono a Fiume le maggiori *pilature del riso*. Le frazioni del nord-ovest che più coltivano la barbabietola sono quelle altresì in cui maggiormente si esercita la estrazione dello *zucchero*, nella quale l'Austria-Ungheria è il secondo paese del mondo dopo la Germania. E siccome il consumo di questa derrata non è molto elevato in paese (circa 8 kg. a testa), avviene che l'esportazione, favorita inoltre da premî, tenga ora il primo ed ora il secondo posto, nel commercio dell'im-

---

[1] Nel 1895, zinco (metallo) 8400 tonn.; nel '96, 9300; nel '97, 8200; nel '98, 7100. (*Moniteur des intérêts matériels*, 5 marzo 1899.)

[2] Nel 1894, 500,000 tonn.; nel '95, 530,000; nel '96, 560,000; nel '97, 530,000; nel '98, 500,000. (*Moniteur* ec., 13 luglio 1899.)

[3] L'oro specialmente a Vöröspolak e a Siebenbürgen. (Notizie ufficiali del Museo di Vienna.)

[4] Questa protezione si esplica in varî modi, ad esempio colla istituzione, perfettamente riuscita, del grande Museo commerciale di Pest, e colla concessione di premî alle industrie nascenti. Gli è anzi per godere di questi premî che assistiamo da qualche tempo (nel 1899) all'esodo in Ungheria di fabbricanti austriaci che vanno a farvi sorgere a gara nuove manifatture.

pero.[1] Si dirige per la più parte in Levante e in Italia. Abbastanza diffusa è la preparazione delle *conserve alimentari*,[2] specie della carne salata di maiale e dei crauti. Lo è invece assai meno il *caseificio*, il quale per altro produce e mette in commercio una quantità notevole di burro e di formaggi.

L'industria fiorente della *birra*, la terza d'Europa, ha il suo centro principale in Boemia (Pilsen), che fornisce circa la metà dell'intera produzione, poi nell'Austria inferiore, che possiede presso Vienna una delle fabbriche più colossali,[3] e infine nella Stiria (Graz),[4] e nel Litorale (Trieste). La produzione, essendo superiore al consumo, alimenta una certa esportazione.[5] Per quanto limitata a poche regioni e, per di più, in continua diminuzione, la produzione *vinicola* dell'impero si conserva sempre la quarta d'Europa ed ha per centro principale l'Ungheria. Essendo inferiore ai bisogni crescenti del consumo, deve venir integrata con una forte importazione che ha luogo, da qualche anno, quasi esclusivamente dall'Italia.[6] L'industria dell'*alcool*, per cui l'Austria-Ungheria occupa il quarto posto in Europa, si esercita per oltre $^2/_3$ in alcuni paesi tedeschi della Cisleitania (Austria inferiore e Stiria) e adopera soprattutto fecola di patate e grani avariati. In Croazia e in altri luoghi si estrae direttamente dalle prugne lo slivovitz.[7] L'horylka, acquavite nazionale della Galizia, si estrae dai grani. La palinka, che è la bevanda più largamente consumata in Ungheria, viene distillata da una miscela di frutti e di legumi. Nella Dalmazia si ottiene dalle ciliege il maraschino. A Vienna si produce il Doppio Kümmel. In complesso la produzione dello spirito e dei liquori, essendo superiore ai bisogni del consumo, alimenta una certa esportazione. Nell'Austria superiore si fabbrica un po' di *sidro*. Abbastanza fiorente nelle poche province oleifere è l'estrazione dell'*olio d'oliva*, il commercio del quale si accentra a Trieste.

Industrie tessili. — Benchè di recente introduzione tiene il primo posto, non solo fra di esse, ma fra tutte le industrie austro-ungariche, quella del *cotone*, la quale è concentrata per oltre la metà in Boemia, dove sorge Reichenberg che venne detta la «Manchester» dell'Austria. Il cotone greggio è divenuto, colla lana, uno dei primi articoli d'importazione, e mentre va continuamente diminuendo l'importazione dei filati, è cominciata e va continuamente crescendo l'esportazione dei tessuti.

L'industria antichissima del *lino* ha il suo centro quasi esclusivo in Boemia.

---

[1] Produzione nel 1897-98, 10,400,000 ql., consumo 3,300,000, esportazione 7,100,000 (*Economista*, 15 agosto 1899). Nel 1899 l'esportazione dello zucchero occupa il secondo posto con 173 milioni di corone. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] Grande stabilimento a Erlach presso Vienna.

[3] È la fabbrica Dreher che sorge a Kleinschwechat e produce da sola 400,000 hl. di birra all'anno.

[4] Grandi fabbriche di birra Puntingam e Steiner (fratelli Reininghaus).

[5] Nel 1897 per 7,300,000 fiorini. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

[6] Importazione di vini nel 1899 per 32,800,000 corone. (Id. 1901.)

[7] Quello di Esseg gode la fama di essere il migliore.

L'industria della *canapa*, la quale attende alla fabbricazione, ora in decadenza, dei cordami, si esercita più specialmente in Boemia (Reichenberg). Da qualche tempo si è introdotta e va diffondendo l'industria della *juta*.[1]

L'arte gentile dei *merletti*, fiorentissima un tempo nelle montagne dell'Erzegovina e dei Riesengebirge in Boemia dove si occupavano in essa ben 20,000 donne, poi decaduta, è di nuovo rinata pochi anni fa per l'impulso e la protezione venutale dall'alto.[2]

Il *lanificio*, divenuto fiorente fino dall'epoca di Maria Teresa ed ora trasformatosi già in gran parte da piccola industria a mano in grande industria meccanica, costituisce la seconda industria dell'impero, così come l'importazione della lana greggia tiene quando il terzo e quando il secondo e quando perfino il primo posto,[3] nonostante la grande produzione nazionale. Le regioni principali sono la Moravia (Brünn e Iglau), la Slesia (Troppau) e la Boemia (Reichenberg).

L'industria della *seta*, anzichè nei luoghi di produzione dei bozzoli, in alcuni dei quali soltanto (Trentino) si eseguisce appena l'operazione preliminare della trattura, ha il suo centro principale nell'Austria inferiore, soprattutto a Vienna. Produce di preferenza tessuti di mezza seta. Di fronte ad una piccola esportazione si accampa una importazione molto maggiore di seterie.[4]

Industrie minerali. — L'arte *vetraria*, introdotta in Boemia all'epoca di Maria Teresa, vi ha trovato un ambiente così favorevole, soprattutto per l'eccellenza delle sabbie silicee e l'abbondanza dei combustibili fossili, che essa giunse a diventare la seconda del mondo dopo quella del Belgio. Produce in grande quantità cristalli, lampadarî, pietre false (strass), vetri ordinarî, specchi. Sono rinomate le perle che si fabbricano a Gablonz e che la vincono in bellezza sulle conterie di Venezia di cui però sono molto più care. A Gablonz si fabbricano inoltre molti articoli di fantasia. In complesso i prodotti dell'industria vetraria figurano tra i principali articoli dell'esportazione austro-ungarica.[5]

Assai meno importante è l'industria *ceramica*, quantunque, superiore, com'è, ai bisogni del consumo, alimenti anch'essa una certa esportazione.[6] Essa viene esercitata in diversa misura in molte parti dell'impero. Si ricordi la porcellana che viene fabbricata a Karlsbad in Boemia. A Schemnitz in Ungheria si producono in gran quantità le pipe di terra. Vienna è il primo centro del mondo nella fabbricazione delle pipe e dei bocchini di *schiuma*. Per questo motivo vi si lavora moltissimo anche l'*ambra*.

---

[1] *Bollettino di notizie commerciali*, n. 4, gennaio 1899.

[2] Engerand, *Revue des Deux Mondes*, 1° aprile 1900.

[3] Nel 1897 tenne il terzo posto e fu di 38,500,000 fiorini, nel 1899 il primo con 122,200,000 corone. (*Almanacco di Gotha*, 1899 e 1901.)

[4] Nel 1897, esportazione per 7,700,000, importazione per 14,300,000 fiorini. (*Almanacco di Gotha*, 1899.) Nel 1899, importazione per 36,800,000 corone. (Id. 1901.)

[5] Nel 1899 per 50 milioni di corone. (*Almanacco* ec., 1901.)

[6] Nel 1897 per 8,200,000 fiorini. (*Almanacco* ec., 1899.)

A Vienna parimenti sorge una grande fabbrica di *matite* (Hardtmuth) di fama mondiale.

L'industria dei *laterizî* è esercitata dovunque, ma uno dei suoi centri più rinomati è Wienerberg presso Vienna.

Le principali industrie METALLICHE sono quelle molteplici del *ferro*. Gli alti forni, i quali sorgono quasi tutti in Stiria e in Carinzia, hanno triplicato il loro reddito negli ultimi 15 anni,[1] cosicchè nella produzione della ghisa l'Austria-Ungheria è diventata il sesto paese del mondo. Proporzionatamente è andata aumentando anche la produzione dell'acciaio. Anzi l'acciaio di Stiria gode la fama di essere uno dei migliori del mondo. Nella lavorazione successiva della ghisa e dell'acciaio emerge anzitutto la Boemia, dove sorge, a Praga, la « Prager Eisen Industrie Gesellschaft » che è la più importante impresa siderurgica dell'impero,[2] poi la Stiria colle sue fabbriche numerose di utensili, di arnesi da lavoro, di biciclette; l'Austria superiore (grandiosa fabbrica Steyer di fucili); il Litorale col grande arsenale del Lloyd e lo stabilimento tecnico di Trieste, e l'arsenale governativo di Pola; l'Austria inferiore coll'arsenale militare di Vienna; l'Ungheria colla grande fabbrica di siluri Whitehead a Fiume.

Deficiente ancora è la produzione di macchine, le quali perciò tengono un posto cospicuo all'importazione.[3] Le costruzioni navali in ferro e in acciaio si eseguiscono, se a scopo di guerra a Pola, se a scopo mercantile a Trieste. A difesa della siderurgia nazionale venne imposta una forte tassa all'introduzione della ghisa e del ferro.

Vienna è giustamente rinomata per le industrie, ivi molto fiorenti, del *pakfong* e del *nikel;* la Croazia pei suoi lavori di *rame* battuto o argentato. L'*oreficeria* è abbastanza sviluppata specialmente a Vienna. Gli articoli di fantasia e le *mercerie* diverse, come i bottoni, le spille, i « crochets », le false bigiotterie ec., hanno il loro centro principale a Gablonz in Boemia e si esportano su larga scala in tutto il Levante, fino al Giappone.

Industrie diverse. — Attese le grandi ricchezze forestali si capisce come da tempo abbiano acquistato importanza le industrie molteplici del *legno*, prima fra tutte quella della segatura, la quale si esercita generalmente presso le foreste o lungo i corsi d'acqua per mezzo dei quali avviene la fluitazione delle piante e del legname. Si è già visto quale posto cospicuo occupi quest'ultimo nell'esportazione, la quale si dirige per la massima parte all'Italia ed agli altri paesi situati sul Mediterraneo. Godono dovunque buona fama le doghe di quercia provenienti dalle foreste della Croazia e alle quali serve ordinariamente di sbocco il porto di Fiume.

---

[1] Nel 1870, 403,000 tonn.; nell'80, 464,000; nel '90, 951,000; nel '95, 1,128,000; nel '96, 1,218,000; nel '97, 1,308,000 (KUPPELWIESER in *Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 6 luglio 1899). Una piccola quantità di ghisa viene prodotta anche in Bosnia: nel '95, 4000 tonn.; nel '96, 10,000; nel '97, 16,000. (Id.)

[2] *Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 10 settembre 1899.

[3] Nel 1899 per 46 milioni di corone. (*Almanacco* ec., 1901.)

Ma sono molto fiorenti altresì le industrie che si servono, come di materia prima, del legno, prima fra tutte quella dei mobili curvati a vapore (Moravia, Vienna), che vengono spediti in tutti paesi. Anche gli altri articoli in legno tengono un posto notevole nel commercio di esportazione.[1] Le costruzioni navali in legno hanno ancora il loro centro principale nell'isola di Lussin, nel Quarnaro. Fiorentissima è l'industria della *carta*, la quale si esercita per $^1/_3$ in Boemia ed alimenta una discreta esportazione.[2] Grande riputazione gode la carta di Fiume. A Trieste sorge una delle fabbriche maggiori della carta da sigarette che viene consumata in tutto il Levante. Le industrie *poligrafiche* hanno il loro centro principale a Vienna, la cui « Scuola di arti grafiche » è celebre nel mondo intero per la perfezione del suo insegnamento.

Poco sviluppate sono le industrie molteplici dei *prodotti chimici*. Nella stessa produzione del superfosfato, generalizzatosi oramai in tutta Europa, l'Austria-Ungheria occupa ancora uno degli ultimi posti. Esistono però e vanno moltiplicandosi, ora perfino a scopo di propaganda politica, le fabbriche di *fiammiferi*. Le maggiori sorgono in Boemia. La Boemia è altresì il centro principale nella produzione del *coke*. A Lukarov in Bosnia venne eretta una gran fabbrica di *soda* all'ammoniaca.[3] A Budapest c'è una grande fabbrica di *amido*. Le maggiori fabbriche di *saponi* e di *candele* sorgono a Trieste e a Budapest.

Importantissime sono le varie industrie delle *pelli*, non tanto la concia (la quale però produce fra altro i celebri cuoi ungheresi), quanto la lavorazione successiva delle pelli allo scopo di farne calzature e oggetti di selleria, e inoltre tutte quelle merci e galanterie di cuoio che sono conosciute in commercio col nome di « articoli di Vienna » dalla città dove vengono quasi esclusivamente prodotte. Gli articoli in cuoio costituiscono uno dei più notevoli articoli di esportazione.[4]

L'industria del *tabacco* è monopolio governativo nelle due parti dell'impero. Le principali manifatture sorgono ad Haimburg nell'Austria inferiore, a Sedlec in Boemia, e a Pest. Vienna è il primo centro del mondo nella lavorazione della *madreperla* per farne una quantità di articoli, soprattutto bottoni e galanterie.

Molto sviluppata è la fabbricazione degli *strumenti musicali*. I pianoforti viennesi hanno da un pezzo una rinomanza mondiale, così come sono reputatissimi i violini ed altri strumenti a corda che si fabbricano nella cittadina di Schönbach presso Eger in Boemia, la cui popolazione si è interamente dedicata a questa industria lucrosa.

Comunicazioni. — Per la sua posizione geografica l'Austria-Ungheria è naturalmente chiamata a servire da intermediaria fra l'oriente e l'occidente di Europa. Infatti essa comunica ad occidente per mare e per terra coll'Italia, per terra colla Svizzera, e, infine, per terra e per acqua colla Germania, d'onde le viene quella grande arteria com-

[1] Nel 1899 per 42,800,000 corone. (*Almanacco* ec., 1901.)
[2] Nel 1899 per 29,200,000 » (*Almanacco* ec., 1901.)
[3] Notizia attinta all'Esposizione universale di Parigi del 1900.
[4] Nel 1899 per 49,400,000 corone. (*Almanacco* ec., 1901.)

merciale che è il Danubio; dall'altra, a levante, essa ha liberamente aperte le sue frontiere e i suoi fiumi galiziani ai rapporti colla Russia, mentre il Danubio la pone in attiva e facile comunicazione coi suoi paesi rivieraschi e col Mar Nero e quindi colla Penisola Balcanica e col così detto Levante, a cui facilmente adducono, anche dalle coste adriatiche, le acque del Mediterraneo.

Poste e *telegrafi* sono perfettamente organizzati in tutto l'impero, il quale possiede anzi uffici postali suoi proprî anche in alcune città della Penisola Balcanica, a Candia, nell'Anatolia e nella Siria. Un cavo telegrafico sottomarino, appartenente alla « Eastern Telegraph Co. », va da Trieste a Corfù. Il servizio *telefonico* è in mano dello Stato dovunque in Austria e quasi dappertutto in Ungheria.

Strade ordinarie. — Sono assai più numerose e meglio tenute nella operosa Cisleitania tedesca che non nella Transleitania, anche ungherese, per quanto ivi la costruzione e la manutenzione siano rese più facili dalla natura pianeggiante del suolo. Fra le strade che valicano le montagne emergono: quella del Brennero che conduce dal Trentino al Tirolo ed è uno dei passaggi più antichi e più frequentati dalla Germania all'Italia; quella del Semmering per cui dalla valle danubiana, presso Vienna, si viene al porto di Trieste; la Porta Hungarica per la quale si arriva a Fiume dall'Ungheria; la strada dei Magiari che conduce dall'Ungheria alla Galizia ed in Russia; la Torre Rossa che guida dalla Transilvania alla Rumania.

Ferrovie. — Le costruzioni ferroviarie, rese facili in molti luoghi dal terreno piano come in Ungheria e in Galizia, ovvero efficacemente stimolate dalla fittezza della popolazione e dall'attività industriale come in Boemia e nelle due Austrie, vennero invece ostacolate in altre regioni dalla natura molto accidentata del suolo, ovvero dalla scarsità o povertà della popolazione, dovunque dall'antagonismo esistente fra le varie parti di cui si compone l'impero. Incominciate nel 1837, esse non vennero proseguite con attività che a partire dal 1860.

Attualmente hanno uno sviluppo complessivo (al 1° gennaio 1900) di 34,500 km., per cui l'impero austro-ungarico occupa il quinto posto in Europa. Per oltre la metà appartengono ai paesi della Cisleitania, per meno della metà a quelli della Transleitania. In questa domina assolutamente l'esercizio governativo; in quella esso prevale ed ha la tendenza di estendersi sempre più col riscatto di nuove ferrovie. Così, ora che scrivo, proseguono le trattative per il riscatto della « Österreichische Nordwest Bahn », la più piccola delle grandi reti private ancora esistenti. Appartiene ad essa la grande linea Vienna-Cracovia. La più importante è la « Südbahn », la quale esercita fra le altre la linea del Semmering e del Carso che, partendo da Vienna, mette capo a Trieste, la ferrovia del Brennero che attraverso il valico dello stesso nome conduce da Ala (ai confini dell'Italia) fino a Kufstein (verso la Germania) ed è congiunta alla precedente per mezzo della Franzensfeste-Villach-Marburg, tutte linee che interessano direttamente l'Italia per la concorrenza che fanno alle ferrovie della rete adriatica nelle

comunicazioni fra il mare di questo nome e la Germania di sud-est.[1] Meno importante della precedente è la « Kaiser Ferdinand's Nordbahn. » Altre reti minori sono la Kaschau-Oderberg (dall' Ungheria alla Slesia), e la Pardubit-Reichenberg e la Böhmische-Nordbahn entrambe in Boemia. Oltre alle due reti governative, l' ungherese e l' austriaca, separate e indipendenti l' una dall' altra, v' è una rete comune, la « Osterreichische-Ungarische-Staatsbahn », a cui appartiene la grande linea Vienna-Brünn-Praga-Bodenbach. Il paese meglio fornito di ferrovie è la Boemia. Per essa passa la grande linea d' importanza internazionale che conduce dalla valle del Danubio austriaco a Berlino e ad Amburgo. La Moravia e la Galizia servono di passaggio alle ferrovie che da Vienna e da Pest si dirigono a Breslavia, a Varsavia, a Pietroburgo. Il bacino danubiano è percorso latitudinalmente da due grandi ferrovie che servono alle comunicazioni dell' occidente coll' oriente d' Europa: l' una che, partendo dalla Baviera, passa per Vienna, Pest e Orsova e giunge a Costanza sul Mar Nero; e l' altra che proviene dalla Svizzera, e, passando per la galleria dell'Aarbberg (la terza per lunghezza in Europa), prosegue per le valli dell' Inn e della Drava fino a Belgrado, d' onde poi continua, attraverso la Penisola Balcanica, da una parte fino a Salonicco e dall' altra fino a Costantinopoli.[2]

Importante è la linea che conduce da Pest al porto di Fiume, come quella che assicura la indipendenza marittima dell' Ungheria di fronte alla Cisleitania padrona di Trieste.

Alle ferrovie della Bosnia-Erzegovina, che vennero costruite e sono ancora esercitate dal genio militare e di cui la linea principale mette capo al porto di Metkovic sull'Adriatico, venne deliberato nel 1898 di aggiungerne un' altra che, biforcandosi, andrà a terminare nei porti di Bocche di Cattaro e di Gravosa presso Ragusa nella Dalmazia.

Vie d' acqua interne. — Sono copiose bensì, ma distribuite male e poco omogenee. Abbondanti nel bacino del Danubio, dove formano cogli affluenti del gran fiume un imponente sistema di navigazione, il secondo dell' Europa per importanza commerciale, scarseggiano alla periferia, la quale manca inoltre di legami colle arterie centrali.

Il Danubio, perfettamente navigabile dalla sua entrata nell' impero a Passavia, giù giù attraverso l'Austria e l' Ungheria fino alla stretta delle porte di Ferro ed ora anche attraverso a quest' ultima in seguito alla canalizzazione delle rapide che la precedono, eseguita testè dal governo ungherese,[3] è attivamente navigato soprattutto per opera della « Erste Donau Dampfschiffahrt Gesellschaft », grande impresa austriaca

---

[1] Altre ferrovie che conducono dall'Austria in Italia e che interessano perciò direttamente il paese nostro sono quella della Pontebba (da Vienna a Udine) appartenente allo Stato, e le due di Cormons e di Cervignano appartenenti alla Südbahn.

[2] Vedere nella Parte Generale le notizie sui treni espressi che percorrono questa e le altre linee principali dell' impero austro-ungarico.

[3] A compenso delle gravi spese sostenute in quest'opera gigantesca, che invano avevano tentato di eseguire 2000 anni fa i Romani, il governo ungherese esige, a partire dal 1° settembre 1899, un pedaggio ora di 10 ed ora di 9 kreuzer per tonnellata.

di navigazione a vapore che risiede a Vienna. Un'altra impresa più piccola ma ungherese (« Ungarische Fluss und See-Dampfschiffahrt Gesellschaft ») è sorta allo stesso scopo a Pest. La navigazione del Danubio venne dichiarata libera alle navi di tutte le nazioni a datare dal trattato di Parigi del 1856.

Altri fiumi in cui si esercita più o meno attivamente la navigazione sono: l'Elba e il suo affluente Moldau, importanti per le comunicazioni colla Germania, le quali sono esercitate dalla compagnia austriaca di navigazione a vapore « Moldau »; la Vistola, notevole per i rapporti colla Polonia Russia e col Baltico; il Dgnester e il Pruth, che servono al trasporto delle merci e delle persone verso la Russia meridionale e la Rumania. La Narenta è navigabile nel suo corso inferiore da Metkovic alla foce. I laghi Atter, Mond, Wolfang, Hallstätter e Traun sono tutti forniti, almeno per qualche mese dell'anno, di navigazione a vapore.

Alcuni canali vennero scavati nel bacino danubiano allo scopo di abbreviare le comunicazioni tra le varie arterie che lo percorrono; notevoli fra gli altri i canali Bega e Francesco, che uniscono il Danubio al Tibisco, e il Wiener Neustadt, che unisce il Leitha al Danubio. Ma non si poterono eseguire mai i canali tante volte progettati che dovrebbero congiungere il bacino danubiano ai bacini fluviali contermini. Il più importante di essi è quello che, unendo il Danubio alla Moldava affluente dell'Elba, servirebbe soprattutto al trasporto a Vienna dei carboni della Boemia. Ultimamente si è progettato un canale molto più grandioso il quale andrebbe dal Danubio all'Adriatico, giovandosi del corso della Drava e del suo affluente la Kulpa e attraversando il Carso, nel suo punto più stretto, per mezzo di un tunnel.

La laguna di Grado all'estremità settentrionale e la marina delle bocche di Cattaro all'estremità meridionale del Litorale, sono fornite di propria locale modesta navigazione a vapore.

Navigazione marittima. — Nonostante la esiguità del Litorale e il distacco di questo dalle province interne, l'Austria-Ungheria, forse a merito delle attitudini spiccatamente marinaresche della popolazione costiera, in maggioranza di razza italiana, ha una discreta navigazione marittima, che è, per importanza, la ottava d'Europa. Ciò che particolarmente la caratterizza è che dessa viene esercita per $^7/_8$ dalla marina nazionale.[1]

Delle bandiere estere che frequentano i porti austriaci, le più numerose sono l'italiana, l'inglese, la greca e la tedesca.

Marina mercantile. — Nonostante la parte preponderante che esso ha nel movimento dei porti nazionali, il naviglio commerciale austro-ungarico è uno dei più esigui dell'Europa. La sua potenzialità effettiva è però molto maggiore di quella che appare dalle cifre del tonnellaggio complessivo,[2] giacchè i $^3/_5$ di esso sono di piroscafi. Questi

[1] Nel 1898, movimento totale dei porti 25,400,000 tonn., di cui oltre 23 milioni con bandiera austriaca.

[2] Nel 1899 (1° gennaio), 209,000 tonn., di cui 146,000 a vapore. (*Almanacco* ec., 1901.)

appartengono per buona parte alla potente compagnia del « Lloyd austriaco », la quale risiede a Trieste ed esercita una quantità di linee di navigazione, molte delle quali sovvenzionate dal governo, per tutti i porti dell'Adriatico, del Mediterraneo orientale e del Mar Nero, da Venezia, a Costantinopoli, a Odessa, a Smirne, ad Alessandria d' Egitto, per i porti del Brasile, e per i porti dell' India, della Cina e del Giappone. Essa esercita un' incontrastata supremazia nei porti del Levante, non ostante la concorrenza dei servizî sovvenzionati francesi, russi e greci e quella dei servizî governativi della Turchia e dell' Egitto.

Un' altra società, più piccola della precedente, ma che va diventando ogni anno sempre più potente, è l' « Adria » dell' Ungheria, che risiede a Fiume ed esercita un certo numero di linee verso il Mediterraneo occidentale fino a Malta, Siracusa, Palermo, Genova e Marsiglia. Altre imprese minori sono: la « Ungaro-Croata », che risiede a Fiume, la « Ragusea » della Dalmazia meridionale,[1] l' « Austro-americana » e la « Schwarz Leopold » di Trieste.

Vennero istituiti, a partire dal 1890, premi di acquisto e di navigazione a favore della marina mercantile.[2]

Commercio. — Nonostante la tendenza che si va sempre più manifestando nelle due parti che compongono l' impero, ma più specialmente nella Transleitania, di far parte da sè sola, tenendo il proprio commercio separato e distinto, nei rapporti statistici, da quello dell' altra, non è meno vero però che esse costituiscono un paese solo rispetto al commercio cogli altri paesi e che ha carattere di commercio *interno* quello che si esercita fra loro due, commercio che è reso vivissimo dalle diverse condizioni agricole, pastorali e manifatturiere.

Nel commercio *esteriore* l'Austria-Ungheria viene settima fra i paesi d'Europa con un valore che oscilla da 3 miliardi a 3 miliardi $^1/_4$ di corone.[3]

Per la posizione prevalentemente continentale del paese esso si esercita soprattutto (circa $^6/_7$) per via di terra.

Siccome le province cisleitane d' occidente, industriose meglio che agricole, mirano al commercio di esportazione verso il Mediterraneo orientale e i paesi del Levante, mentre l' Ungheria, grande paese agricolo e pastorale, ha più interesse a mandare le sue derrate ai paesi popolosi d' occidente, così si sono stabilite due grandi correnti di traffico attraverso l' impero, l' una lungo la valle danubiana che è la grande via tradizionale del commercio europeo da ponente a levante oppure per mare tutto intorno alla Penisola Balcanica, l' altra da oriente ad occidente che mette capo ai porti di Trieste e di Fiume e agli sbocchi ferroviarî e fluviali della Svizzera, della Baviera e della Boemia. Ri-

[1] Esistono in Dalmazia molte compagnie piccole che esercitano il cabotaggio delle merci e il trasporto dei passeggieri fra il continente e le minori isole dell' arcipelago che lo costeggia. Citiamo la « Zaratina », la « Sebenzana », la « Rismondo di Macarska », la « Topic di Lissa ».

[2] Sono i primi molto variabili, in Ungheria da 6 a 9 corone la tonn.; i secondi di 1 corona in Austria e di $^1/_2$ corona in Ungheria.

[3] Nel 1893, 1647 milioni; nel '94, 1560; nel '95, 1543; nel '96, 1591; nel '97, 1671 milioni di fiorini, di cui 249 per via di mare (*Almanacco* ec., 1899); nel '98, 3250; nel '99, 3469 milioni di corone. (Id. 1901.)

specchiano queste due correnti diverse e incrociantisi di traffico le due maggiori imprese di navigazione a vapore, l'austriaca che esercita le linee di levante e l'ungherese quelle di ponente.

A cagione della fertilità delle sue regioni eminentemente agricole, della notevole ricchezza dei suoi prodotti minerali, della esuberanza di alcune sue industrie e del basso « standard of life » di una gran parte della sua popolazione (la slava), l'Austria-Ungheria è uno dei pochi paesi d'Europa in cui le esportazioni superino ancora le importazioni. Anche facendo astrazione dal movimento dei metalli preziosi, questa eccedenza oscilla annualmente dai 10 ai 100 milioni di fiorini, ovvero da 200 a 250 milioni di corone.[1]

Gli articoli principali di *importazione* sono il cotone greggio, la lana, i grani, il carbon fossile, il caffè, il tabacco, le pelli, le macchine, i vini, le seterie.

All'*esportazione* invece tengono il primo posto il legname, lo zucchero, il bestiame, le uova, i cereali, il carbone, gli articoli in pelle, gli oggetti di vetreria, le lanerie, la chincaglieria, i lavori in legno, la carta, la birra.

Il *paese* con cui l'Austria-Ungheria ha le sue maggiori relazioni commerciali è la Germania, a cui è legata da uno speciale, favorevole trattato di commercio, e la quale assorbe da sola oltre i $^2/_5$ del suo commercio complessivo. Seguono l'Inghilterra, l'Italia, la Russia, gli Stati Uniti, la Francia, la Svizzera e infine i paesi della Penisola Balcanica, i quali si possono considerare come altrettante dipendenze economiche dell'impero austro-ungarico.[2]

Molto si è fatto e si fa costantemente dai due governi per favorire lo sviluppo del commercio nei rispettivi paesi. Così l'ungherese ha istituito a Pest un magnifico Museo commerciale, uno dei migliori del genere che esistano in Europa;[3] e nel 1899 l'austriaco ha deliberato d'inviare in Africa, in Asia, in America giovani mercanti colla missione di creare, nelle città in cui si recano, altrettanti stabilimenti di propaganda commerciale. Così, in quello stesso anno, la camera di commercio di Praga ha preso l'iniziativa di creare ad Amburgo un ufficio d'esportazione dei prodotti austriaci. Parecchie scuole attendono all'istruzione commerciale, primissima fra esse l'Accademia di Vienna.

La tariffa *doganale* non è molto elevata; comunque la temperano i trattati a tariffa conchiusi colla Germania, coll'Italia, colla Svizzera, col Belgio e colla Serbia. *Pesi* e *misure* sono quelli del sistema metrico decimale. Però in Ungheria, nel calcolo della superficie, si adopera ancora l'joch che vale 43 are.

[1] Nel 1893, 25; nel '94, 96; nel '95, 79; nel '96, 71; nel '97, 11 milioni di fiorini; nel '99, 253 milioni di corone.

[2] Nel 1897, Germania 670 milioni di fiorini, Inghilterra 140, Italia 114, Russia 82, Stati Uniti 73, Francia 52, Rumania 45, Turchia 44, Svizzera 35, India 33 (*Almanacco* ec., 1899); nel 1898, Germania 1406 milioni di corone, Inghilterra 187, Italia 236, Russia 221, Stati Uniti 163, Rumania 143, Svizzera 14, India 117, Francia 177; nel 1899, Germania 1543, Inghilterra 313, Italia 263, Russia 168, Stati Uniti 156, Svizzera 126, India 124, Francia 115. (Id. 1901.)

[3] Un buon Museo commerciale esiste anche a Vienna.

Con legge del 1892, all' antico fiorino d' argento che valeva nominalmente L. 2,50, si è deliberato di sostituire gradatamente come *moneta* fondamentale dell' impero la corona, corrispondente in valore L. 1,25, e divisa in 100 heller.[1] Al sistema monometallico argento si va così sostituendo il sistema monometallico aureo. Unico istituto di emissione è la Banca austro-ungarica che risiede a Vienna.[2] Fra gli altri istituti di *credito* emerge il « Credit Anstalt » pure di Vienna. La Borsa di questa città ha una notevole importanza nel mercato finanziario.

Fra le imprese di *assicurazione* ricordiamo la Fenice austriaca di Vienna, la Prima Società ungherese di Pest, la Riunione Adriatica e le Assicurazioni generali, le quali due ultime però hanno molto del loro capitale investito in Italia.

Relazioni coll' Italia. — Il paese nostro occupa il terzo posto nei commerci esteri dell'Austria-Ungheria, mentre quel paese occupa il quarto nei commerci esteri dell' Italia. Poste di fianco l' una all' altra, ma con diverse condizioni di clima e di industria, Italia e Austria-Ungheria sono necessariamente chiamate a completarsi a vicenda collo scambio reciproco dei loro prodotti. Una tale corrente di scambi fu inoltre favorita e resa più intensa dai trattati di commercio e di navigazione. Quello che vige attualmente andò in vigore il 1° febbraio 1892 e durerà fino a tutto dicembre 1903. Per esso parecchi prodotti vengono ammessi nei due paesi con esenzione completa di dazio ed altri a tariffa ridotta.

Le relazioni commerciali italo-austro-ungariche oscillano annualmente intorno a 250 milioni di franchi. Le merci austro-ungariche che vengono più specialmente mandate in Italia sono i cavalli, il legname, lo zucchero, i bozzoli, la seta greggia, la lana greggia, le lanerie, le acque minerali, la pasta di legno, le botti e altri articoli in legno; le merci italiane che sono più specialmente introdotte in Austria-Ungheria sono anzitutto il vino in botti, poi la seta greggia, l'uva fresca da tavola, gli agrumi, il riso, gli ortaggi, le mandorle secche, l'olio d'oliva, le seterie, la canapa, i bozzoli. Di questi ultimi c'è un grande scambio ai confini, poichè vengono alle nostre filande dei bozzoli di là e vanno a quelle filande bozzoli nostri.

In quanto al vino, se esso è diventato il primo nostro articolo di esportazione in Austria-Ungheria dove ha battuto tutti gli altri, lo dobbiamo al protocollo addizionale del 1892 col quale noi, per ottenere dall' Austria-Ungheria che essa abbassasse a L. 8 all' hl. il suo dazio sul nostro vino, abbiamo ridotto a L. 5, 77 il dazio nostro sul suo vino. E si ebbe questo insperato e meraviglioso risultato che di vino austro-ungarico in Italia non ne entra quasi affatto, mentre la esportazione dei vini nostri nel vicino paese è salita in poco tempo a 1,300,000 hl.,[3] superando quella che noi facciamo dello stesso ar-

[1] In corone venne fatto per la prima volta il bilancio preventivo dell' impero per l'anno 1900.

[2] Capitale 90 milioni di fiorini.

[3] *Nuova Antologia*, 1° dicembre 1898.

ticolo in tutti gli altri paesi del mondo. A questo splendido risultato hanno molto contribuito e il grande deposito di Trieste e le stazioni enotecniche di Vienna e Budapest. A diecine di migliaia si contano i cittadini italiani residenti nell' impero austro-ungarico, oppure recantivisi periodicamente a lavorare o ad esercitare il piccolo commercio.

Principali centri commerciali e manifatturieri. — Cisleitania. — *Trieste,* il porto principale dell' impero, è da un secolo la vera regina dell'Adriatico.[1] Dopochè ha cessato di essere porto franco, vale a dire dal 1° luglio 1891, vi si sono cominciate a sviluppare anche le industrie. Emergono fra esse la macinazione dei grani, la fabbricazione della birra, la confezione del cioccolatte, la produzione della carta, il grande arsenale del Lloyd che impiega oltre 2000 operai, e lo stabilimento tecnico dei fratelli Strudthoff col cantiere di San Rocco. Da Trieste partono due ferrovie principali: una appartenente alla Südbahn, la quale sale faticosamente, con un lungo tracciato curvilineo, l' altipiano del Carso e si dirige verso Vienna; l'altra, appartenente alle Staatsbahnen, che si dirige verso le ferrovie ungheresi alle quali si collega. Ma ciò che ha costituito la fama e la ricchezza e che costituisce ancora la gloria di Trieste è il suo porto che sorge all' estremità orientale della rada in fondo al golfo che è detto appunto di Trieste. Dal promontorio di Sant'Andrea che termina col molo di Santa Teresa su cui sorge la lanterna, esso si sviluppa verso nord con una linea ondeggiante e spezzata di quasi 4 km., dei quali la prima metà scarsa spetta al Vecchio porto, ed il resto corrisponde al porto Nuovo. Il porto Vecchio, che è quello da cui la città trasse le prime fortune dei suoi floridi commerci, si è mantenuto e si mantiene tuttavia il più importante anche dopo che, per lo straordinario aumento della navigazione, verificatosi nella seconda metà del secolo attuale, si dovette procedere alla costruzione del porto Nuovo. Perfettamente riparato, per mezzo del molo di Santa Teresa, dalle traversie di scirocco, di mezzogiorno e di libeccio, esso non è esposto che ai venti del quarto quadrante, i quali, per altro, non soffiano mai troppo violenti. Oltre al molo di Santa Teresa, esso comprende i moli Sartorio, Mandraccio, Giuseppina, Sanità, San Carlo, al quale ultimo accostano di preferenza i transatlantici maggiori. Segue l' imboccatura del canal Grande che penetra nell' interno della città, e il quale serve di stazionamento ai trabaccoli che fanno il piccolo commercio colle coste istriane. Si apre quindi il porto Nuovo riparato verso il mare da una gran diga lunga 1090 m. e parallela alla città, diviso in tre bacini per mezzo dei moli N. 1, 2 e 3 che si avanzano normalmente dalla terra ferma, e intorno alle banchine dei quali sorgono numerose tettoie e i grandiosi Magazzini generali i quali vennero istituiti in seguito all' abolizione del porto franco. Il deposito del petrolio, che era stato stabilito in origine all' estremità del porto Nuovo, venne poscia trasportato sulla spiaggia di Santa Sabba in fondo alla baia

[1] Per popolazione è la quarta città dell' impero con 157,000 abitanti (al 31 dicembre 1900).

di Muggia.[1] Per tutti questi lavori furono spesi oltre 40 milioni di franchi. Il movimento del porto supera omai annualmente i 4 milioni di tonn.[2], di cui $^2/_3$ sotto bandiera austriaca. Essendo la sede del Lloyd a cui Trieste deve gran parte della sua fortuna commerciale, essa possiede da sola quasi la metà di tutta la marina mercantile dell'impero. Città eminentemente commerciale, Trieste assorbe da sola i $^2/_5$ dei traffici complessivi austro-ungarici.[3] Essa è il massimo emporio dell'impero per le manifatture, il caffè, il cotone greggio, lo zucchero, il tabacco, i frutti, il petrolio e le pelli. Però vi si va sempre più estendendo il commercio di transito a scapito del commercio di deposito e di speculazione che ha formato per lungo tempo la sua principale e più fortunata caratteristica.

Degli altri porti della Cisleitania, i più importanti sono quello militare di *Pola* nell'Istria e quello commerciale di *Spalato* in Dalmazia.[4]

Delle città dell'interno la prima è *Vienna*, capitale della Cisleitania e di tutto quanto l'impero. Essa sorge sulla destra riva del Danubio, conta 1,365,000 ab. (al $^{31}/_{12}$ 90), è molto industriosa, specialmente riguardo agli articoli di lusso, alle seterie, all'oreficeria, ai mobili, alle carrozze, agli oggetti di cuoio e di madreperla, poi alle macchine, alle farine e alla birra; — è il principale centro ferroviario dell'Austria; — è sede della più potente compagnia di navigazione a vapore del Danubio e fa un attivo commercio. La sua borsa e la sua clearing-house sono le prime dell'impero. Nel 1899 vi si è cominciata la costruzione di una ferrovia metropolitana.

Le altre città dell'interno sono: *Praga*, che è per popolazione la terza dell'impero (182,000 ab.) ed ha una grandissima importanza industriale e commerciale; *Lemberg* o Leopoli, capoluogo della Galizia, centro commerciale; e infine *Gratz* e *Brünn*, che sono rispettivamente gli emporî delle industrie stiriana e morava.

Transleitania. — *Fiume* cominciò a divenire importante dopo che l'Ungheria, fatta padrona di sè, nel 1867, cominciò a considerarla come la sua gemma più preziosa e a circondarla perciò delle sue cure più gelose. Gli è così che all'antico ed angusto porto, situato alla foce della Fiumara e che ora serve soltanto ai trabaccoli e alle navi di cabotaggio, si è aggiunto, con enorme dispendio, e conquistando con vaste gettate sul mare il terreno fabbricativo che faceva difetto, quell'assieme di bacini che costituiscono il porto Grande, difeso contro le traversíe dal lungo molo di Maria Teresa. Così il movimento di Fiume, da 325,000 tonn., quale era nel 1872, salì vertiginosamente fino a quasi 2 milioni. Fiume, che esercita parecchie industrie (riso, carta, torpedini) ed è la sede della

[1] È uno dei più grandi del Mediterraneo e comprende 12 cisternoni capaci di 20,000 tonn. (4 cisternoni della Raffineria triestina, 4 di Audea fils, 2 della Società austriaca per l'importazione della nafta, 1 di Openheim e 1 della Raffineria Florisdorfer). Ha un movimento annuo medio di 50,000 tonn.

[2] Nel 1899 fu di 4,130,000, di cui 2,540,000 con bandiera austriaca.

[3] Nel 1897 il suo commercio fu di 675 milioni di fiorini.

[4] Nel 1898, navigazione 1,355,000 tonn., di cui 1,316,000 con bandiera austro-ungarica e 25,500 con bandiera italiana. (*Bollettino di notizie commerciali*, n. 24, maggio 1899.)

compagnia « Adria » cui deve gran parte della sua fortuna, è già divenuta il principale emporio dei ricchi prodotti croato-ungheresi (legname, cereali). La popolazione però è ancora molto esigua, perchè non arriva ai 30,000 ab.

La città principale dell' interno è *Budapest,* capitale della Transleitania e seconda dell' impero per popolazione (492,000 ab. nel $^{31}/_{12}$ 1890). Il vero grande centro industriale, ferroviario, mercantile è Pest, che sorge alla sinistra del Danubio ed ha immensi elevatori del grano. Si tratta ora di fare di questa città il più grande porto fluviale dell' Europa.

Degne di nota sono anche *Szabadka,* più conosciuta da noi col nome tedesco di Maria-Theresiopol, e *Debreczin.*

Nella Croazia e Schiavonia, oltre al capoluogo *Zagrab* o *Agram,* il quale è più che altro un centro politico, si nota *Essek,* che sorge sul corso inferiore della Drava ed è il terzo porto fluviale dell' impero.

BOSNIA-ERZEGOVINA.

Questa regione, aggiunta all' impero col trattato di Berlino del 1878, e le cui principali risorse sono l' agricoltura e la pastorizia, ha per centro principale *Serajevo.*

LIECHTENSTEIN.

Principato perfettamente autonomo nominalmente, ma, in sostanza, sotto la protezione dell' impero austro-ungarico, ai cui confini è situato (verso la Svizzera) e a cui del resto doganalmente appartiene. **Superficie** 159 kmq. **Abitanti** 9400 (nel 1891).

Questo microscopico paese non ha, si può dire, alcuna importanza economica benchè vi si raccolgano in copia cereali, lino, uva, e vi prosperi l' allevamento e l' ingrasso del bestiame, e vi si fabbrichino molti oggetti di legno. La ferrovia da Coira a Bregenz ne traversa la parte settentrionale. *Vaduz* ne è la capitale con 1200 ab.

SVIZZERA.

Confederazione repubblicana di 22 cantoni. Potere legislativo esercitato dall'Assemblea federale composta di due Camere: lo Ständerath costituito di 44 membri nominati 2 per ciascuno dei 22 cantoni, e il Nationalrath composto di deputati eletti dai cittadini di tutta la Svizzera. Certe leggi però, per diventare tali, devono essere sottoposte al « referendum » del popolo. Potere esecutivo esercitato dal Bundesrath che è una specie di consiglio dei ministri eletto dall'Assemblea federale e fra il quale questa nomina il Presidente della repubblica che dura in carica un anno. **Superficie** 41,346 kmq. **Abitanti** 2,918,000 (1888) di cui $^3/_5$ protestanti e $^2/_5$ cattolici; $^2/_3$ di lingua tedesca e $^1/_3$ di lingua francese anzitutto, poi italiana e romancia. **Configurazione fisica** eminentemente montuosa. **Fiume** principale il Reno che attraversa il lago di Costanza (Bodensee) e riceve l'Aar, il massimo fiume nazionale interamente proprio alla Svizzera. L'Aar, emissario dei due laghi successivi di Brienz e di Thun, riceve il Zihl emissario del lago di Neuchâtel, la Reuss emissario del lago dei Quattro Cantoni o di Lucerna, e la Limmat emissario del lago di Zurigo. Altri fiumi sono: il Rodano che attraversa il lago di Ginevra o Lemano, il Ticino che entra nel Lago Maggiore, e l'Inn che va a finire nel Danubio. Il **suolo**, prevalentemente roccioso, è, di sua natura, generalmente sterile. Il **clima**, per la posizione continentale del paese e per la sua prevalente altitudine, è rigido d'inverno, fresco d'estate.

Paese di sua natura povero, la Svizzera ha saputo compensare questa povertà naturale colla ingegnosa operosità dei suoi abitanti, i quali, traendo profitto dall'abbondanza dei pascoli, dalla ricchezza di forza motrice fornita dalle numerosissime cascate, dal basso prezzo della mano d'opera, dalla conoscenza pressochè universale di alcune lingue ad un tempo, dalla bellezza naturale del paesaggio soprattutto in estate, hanno largamente sviluppato l'allevamento del bestiame, le industrie molteplici, compresa quella lucrosissima del forestiero, in cui gli Svizzeri sono diventati al mondo maestri, e finalmente il commercio, che sono le tre principali e più ricche manifestazioni della sua vita economica. Gli è perciò che la Svizzera, benchè abbia una popolazione inferiore a quella del Veneto, ha un'importanza commerciale di gran lunga maggiore.

Prodotti naturali. — A cagione dell'abbondanza dei *pascoli* naturali distesi lungo le pendici dei monti, e dei *prati* artificiali situati

lungo il corso dei fiumi e nelle brevi pianure, ha una capitale importanza l'allevamento ANIMALE, specie delle *vacche* lattiere, le quali costituiscono la principale ricchezza naturale del paese. Le due varietà, bruna o di Schwyz e macchiata o di Berna (Simmenthal), entrambe dalle belle forme e ricche di latte, sono molto apprezzate anche all'estero. E ogni anno se ne esporta un bel numero, come si esportano torelli riproduttori per il miglioramento delle razze nei paesi contermini. Non c'è forse altro paese del mondo, compresa l'Olanda, in cui l'allevamento vaccino sia fatto con tanta passione e con sistemi così razionali come in Isvizzera. La produzione del latte oscilla annualmente intorno ai 15 milioni di hl. per un valore di 175 milioni di fr.

Pochissima importanza hanno invece gli altri animali, se se ne tolgono le *pecore* che scarseggiano meno; e questo spiega perchè gli animali costituiscano uno dei principali articoli di importazione.[1] Discretamente attiva è la *pesca*, favorita qua e là dalla semina degli avannotti.[2]

A cagione della natura prevalentemente montuosa del suolo, la produzione dei *cereali* basta appena al consumo del paese, d'ordinario per 4 mesi dell'anno. Avviene così che i grani e le farine costituiscano il secondo in valore dopo la seta greggia e talvolta anche il primo articolo di importazione.[3] Questi grani vengono ora in gran parte per la via del Gottardo, e Brunnen, nel cantone di Schwyz, ne è uno degli emporî principali. Le *patate* sono discretamente coltivate, ma lo sono ancora più gli alberi *fruttiferi*. Questi, specie i meli, si allevano a filari nei campi delle regioni di nord-est e di nord-ovest. La vite è coltivata nel canton Ticino, sulle rive del lago di Ginevra, sulle pendici meglio difese di altri laghi, come ad esempio, di Zurigo e di Costanza, lungo la valle del Reno e nel Giura. Le *foreste*, un tempo così abbondanti che qualche cantone ne ha tratto il nome (Unterwalden), sono ora così diminuite che si è dovuto arrestare il disboscamento con disposizioni di legge e il legname costituisce un forte articolo d'importazione.[4]

Di prodotti MINERALI non abbondano che i *materiali da costruzione* generalmente mediocri. In valle di Travers (Neuchâtel) si scava una gran quantità di asfalto di cui si fa una forte esportazione in Francia. Si ottiene il *sale* dalle sorgenti e dalle miniere di Vaud (Bex) e dell'Argovia, ma la insufficiente produzione deve venir integrata con sale proveniente dall'estero (Italia). Sono degne di ricordo le *sorgenti minerali e termali* di Baden e Schinznach nell'Argovia, di Louèche-les-Bains nel Vallese, di Lavey nel Vaud, di Poschiavo e Sanct Moritz nei Grigioni, di Pfäfers e Ragatz nel cantone di San Gallo. Un prodotto caratteristico, benchè poco importante, sono le *pietre ornamentali*, spe-

[1] Nel 1899 per 47 milioni di fr. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] La Confederazione non esercita direttamente stabilimenti di piscicoltura, ma incoraggia con sussidî la semina nelle acque pubbliche di avannotti provenienti da stabilimenti cantonali, comunali o privati.

[3] Come è avvenuto nel 1897, in cui la loro importazione è salita a 124,500,000 fr. Nel 1899 furono il secondo con una cifra di 117 milioni, comprese le farine. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[4] Nel 1899 per 22 milioni di fr. (*Almanacco* ec., 1901.)

cie i granati e il cristallo di rocca che si raccolgono sui monti. L'unico *combustibile fossile* che il paese produca è la torba. Deve quindi fare una forte importazione di carbone.[1]

Industrie. — La scarsità dei prodotti del suolo costrinse gli abitanti, fino dai tempi più remoti, a ricorrere ad altri surrogati d'esistenza. Nell'epoca moderna dovevano fra essi occupare uno dei primi posti le industrie a cagione dell'abbondanza della forza motrice fornita quasi gratuitamente dalle numerose cascate, e del buon prezzo della mano d'opera permesso dalla frugalità della vita e dalla scarsità dei bisogni. Gli è vero che questi vantaggi erano in parte neutralizzati dalla posizione del paese eccessivamente montuoso e lontano dai porti marittimi. Ma ebbe ragione di tutte le difficoltà lo spirito di intraprendenza e la meravigliosa operosità degli abitanti. Cosicchè l'industria costituisce da tempo la manifestazione più importante e più vivace della vita economica e il coefficiente più vigoroso della relativa prosperità della Svizzera. Un grande avvenire sta ora preparando alle industrie di questo paese così ricco di cascate la trasmissione a distanza della energia elettrica, e la sua facile distribuzione ai piccoli opifici che sono tanta parte della vita manifatturiera svizzera e che altrimenti i progressi della grande industria a vapore avrebbero inevitabilmente abbattuto.

Delle industrie ALIMENTARI la più importante e, ad un tempo, la più caratteristica, è quella del *caseificio*, la quale produce e mette in commercio il latte condensato (Cham presso Zug), la farina lattea, il burro, e, soprattutto, il formaggio, specie quei due classici tipi dell'Emmenthal e del Gruyère che sono conosciuti in tutti i paesi del mondo. Segue la fabbricazione del *cioccolatte*, in cui la Svizzera si è conquistata una grande rinomanza colle sue fabbriche numerose e importanti di Neuchâtel, Zurigo, San Gallo, Losanna e Berna. È ad Aarberg, nel cantone di Berna, che sorge la maggiore raffineria svizzera dello *zucchero* greggio, il quale si importa interamente dall'estero. Poco importante è la fabbricazione della *birra* (Zurigo) e la produzione del *vino* (nei paesi vitiferi). E lo è poco anche la estrazione degli *spiriti*, il commercio dei quali costituisce dal 1886 un monopolio governativo. Una parte del reddito di questo viene rivolta a combattere le cause e gli effetti dell'alcoolismo. Certi liquori sono largamente prodotti in paese, quali il bitter e l'absinthe.

Più importanti ancora sono le industrie TESSILI e fra esse, fenomeno curioso, è importantissima l'industria del *cotone*, nonostante la lontananza dai porti marittimi per cui soltanto arriva in Europa la materia prima. Essa viene esercitata quasi esclusivamente nei cantoni del nord-est, specie in quelli di Zurigo e di San Gallo, che ne sono i centri principali. E come il cotone greggio è un forte articolo d'importazione[2] (centro principale Winterthur), ne costituiscono uno assai più notevole

[1] Nel 1899 per 55,700,000 fr. (*Almanacco di Gotha*, 1900.)
[2] Nel 1899 per 27,700,000 fr. (*Almanacco* ec., 1901.)

di esportazione (il secondo in ordine al valore [1]) le cotonate, le quali vengono spedite anche nei più lontani paesi. Più ricca d'assai è l'industria della *seta*. Il paese non esercitando, o quasi, la bachicoltura, deve importare dall'estero i bozzoli, ma soprattutto la seta greggia e i cascami. Centro di questo commercio è Zurigo, il cui stabilimento di stagionatura è il terzo del mondo dopo quelli di Milano e di Lione. Il cantone di Zurigo è altresì il centro principale della tessitura della seta. Nella sola Zurigo sono impiegati in questa più di 40,000 operai. Essa viene esercitata anche a Soletta e a Basilea (nastri). Le seterie costituiscono, per valore, il primo articolo dell'esportazione svizzera [2] e vengono mandate dovunque, specie agli Stati Uniti. Vengono infine le arti geniali dei *merletti* e dei *ricami*, che si esercitano su larga scala nei cantoni di San Gallo e di Appenzell; le industrie del *lino*, della *lana*, della *canapa*; e infine quella delle trecce e dei cappelli di *paglia*, il cui sviluppo (nei cantoni di Friburgo, Argovia e Lucerna) è un fenomeno tutto affatto recente, e il cui sbocco più importante sono gli Stati Uniti.

Delle industrie MINERALI le più importanti sono le metalliche, specie quelle molteplici del *ferro*, che hanno il loro centro principale nel cantone di Zurigo ed emergono soprattutto nelle fabbricazioni delle locomotive e delle altre macchine (Winterthur e Oerlikhon). L'industria classica degli *orologi*, che era un tempo quasi un monopolio della Svizzera e nella quale però questo paese occupa ancora il primo posto nel mondo, si esercita soprattutto nel cantone del Giura (La Chaux-de-Fonds, Le Locle) e poi in altri cantoni, come Neuchâtel, Vaud, Berna, ma ha il suo emporio più famoso a Ginevra. Benchè diminuiti molto di valore in seguito alla concorrenza americana, se ne è in compenso siffattamente aumentato il numero, che essi costituiscono ancora il terzo articolo di esportazione.[3] E questa ha carattere veramente universale, perchè gli Svizzeri sanno preparare i quadranti per tutte le razze, per tutte le lingue, per tutti i modi diversi di numerazione delle ore e di misurazione del tempo. Dell'*oreficeria* il centro principale è Ginevra. La Svizzera è il secondo paese del mondo, dopo la Germania, nella produzione dei *colori artificiali* di anilina e di alizarina.[4]

Delle industrie DIVERSE sono degne di nota la *scoltura in legno* che ha raggiunto un grande sviluppo nell'Oberland bernese (Brienz), l'industria delle *calzature* che si esercita su larga scala nell'Argovia, e quella degli *strumenti musicali* che si accentra a Berna. Abbastanza diffusa è l'industria del *tabacco*, specie in quanto ha per iscopo la fabbricazione dei sigari. Pare sia intenzione del governo di erigerla a mo-

[1] Nel 1899 fu di 136,200,000 fr. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)
[2] Nel 1899 per 165,600,000 fr. (*Almanacco* ec., 1901.)
[3] Nel 1897 per 103,800,000 fr. (*Almanacco* ec., 1899). Nel 1891 fu parimenti per 103 milioni di fr., ma mentre nel '91 si esportarono 4,350,000 orologi, nel '97 se ne dovettero esportare 5,485,000 per raggiungere la medesima cifra. Nel 1899 l'esportazione salì a 113,500,000 fr. (*Almanacco* ec., 1901.)
[4] DASTRE, *L'industrie chimique des couleurs artificielles* - *Revue des Deux Mondes*, 1° giugno 1900.

nopolio. Il monopolio dei *fiammiferi*, che era stato votato dall'assemblea federale nel 1885, venne però respinto dal « referendum » popolare. Un'industria « sui generis » che ha raggiunto il suo apogeo in Svizzera a cui è fonte di grandi guadagni, è quella degli *alberghi*, per l'insegnamento della quale è sorta perfino una specie di scuola professionale ad Ouchy presso Losanna.[1]

Comunicazioni. — In un paese eminentemente montuoso com'è la Svizzera, quello delle comunicazioni era il problema più grave che dovevasi risolvere perchè vi si potessero introdurre e sviluppare le industrie ed i commerci. Fortunatamente alla soluzione del problema concorse un altro coefficiente, la opportunità cioè di favorire nella stagione estiva l'accorrere dei forestieri, il cui numero sempre maggiore ha fatto fiorire e giganteggiare l'industria degli alberghi.

D'altra parte la Svizzera era naturalmente chiamata, per la sua posizione, a diventare il centro delle grandi comunicazioni d'Europa e quindi del mondo. Così, quando sorse l'Unione postale universale è a Berna che dessa istituì la sua sede; ed è a Berna parimenti che si stabilirono l'Ufficio telegrafico internazionale e l'Ufficio internazionale dei diritti di trasporto per ferrovia, onde regolare i rapporti reciproci dei telegrafi e delle ferrovie nei singoli paesi.

Non v'è bisogno di dire che *poste* e *telegrafi* sono perfettamente organizzati e che tutte le città sono largamente provvedute di *telefono*, il quale è pure monopolio governativo.

Ciò che è veramente ammirabile sono le *strade ordinarie*, la cui costruzione, attraverso quelle regioni montuose, richiese miracoli di energia e di costanza. Sono tutte percorse da un servizio regolare e buonissimo di diligenze.

Ma più mirabili ancora sono le *ferrovie*. Incominciate tardi, cioè nel 1847, colla linea Zurigo-Baden, esse vennero condotte avanti abbastanza rapidamente, attraverso grandi difficoltà e con gravissimo dispendio. Ora hanno uno sviluppo complessivo ~~(al 1899) di 3826~~ km. 5000 ed appartengono interamente a private compagnie. La più importante di esse è quella risultata recentemente dalla fusione delle ferrovie della « Svizzera occidentale » colla « Giura-Berna », e la quale ha preso il nome di « Giura-Sempione »[2] dopo che ha assunto l'impresa di costruire, col sussidio della federazione, dei cantoni svizzeri e delle province e dei comuni italiani interessati, la grande ferrovia che da Brieg (in fondo al Vallese), attraverso il Sempione, con una galleria di 20 km. che sarà perciò la prima del mondo, andrà a sboccare presso Isella sul versante italiano, d'onde poi, col mezzo di una ferrovia da costruirsi dal governo italiano, andrà a congiungersi a Domodossola colla rete del Mediterraneo. Le altre reti principali sono: del Nord-Est (con centro Zurigo), delle Ferrovie centrali svizzere (Basilea-Berna-Lucerna), del-

[1] Dall'aprile al settembre del 1899 la Svizzera fu visitata da 2 milioni e 1/2 di viaggiatori. (Da alcuni giornali politici del novembre 1899.)

[2] Km. 986; capitale 120 milioni di fr.

l' Unione svizzera (San Gallo), e del Gottardo.[1] Quest' ultima, costruita col sussidio di 113 milioni di franchi (di cui 55 dati dall' Italia, 30 dalla Germania e 25 dalla Svizzera), venne aperta all'esercizio il 1° maggio 1884 ed ha dato così eccellenti risultati finanziarî che coi guadagni accumulati la compagnia ha cominciato ad aggiungere un secondo binario che permetterà un movimento più intenso e più accelerato. La linea incomincia a Rothkreuz sulla Lucerna-Zurigo, corre a levante del lago dei Quattro Cantoni, si arrampica coll' aiuto di tunnel elicoidali (Wasen) fino a Göschenen, dove attraversa le viscere del monte San Gottardo con una galleria lunga 14,912 m., la più lunga del mondo finora, e che sbocca ad Airolo. Di lì poi la ferrovia discende, coll' aiuto di altri tunnel elicoidali (Faido e Giornico), pel versante meridionale, fino a Bellinzona, dove si biforca: un ramo va a Chiasso, dove prosegue per Como fino a Milano, e l' altro va a Luino, donde prosegue fino a Novara. La ferrovia del Gottardo ha fatto diventar Genova sbocco ed emporio di una gran parte della Svizzera e della Germania. Nel 1897 si è deliberato il riscatto, da parte del governo, di tutte le ferrovie, riscatto da eseguirsi gradatamente, dal 1903 al 1908, mediante l'emissione di rendita dello Stato per oltre un miliardo di franchi.[2]

Una particolarità della Svizzera sono le numerose ferrovie di montagna, fra cui la più celebre e la più antica è quella del Righi, che si arrampica a cremagliera sul picco omonimo (1750 m.) fra i laghi di Zug e di Lucerna. Dall' altra sponda di quest' ultimo venne costruita quella ancora più alta del Pilato (2070 m.). Da Stanstad sullo stesso lago una ferrovia elettrica monta fino a Engelberg. Nel 1899 venne aperta nel Vallese la ferrovia elettrica del Gornergrat che è la più alta d' Europa (3030 m.). Essa parte da Zermatt ed è lunga 7 km. Infine si sta ora costruendo un' altra ferrovia di montagna ancora più ardita, la quale, per mezzo di gallerie interne elicoidali, dovrà giungere alla cima della Jungfrau, fra i ghiacci immacolati e le nevi perpetue di quel gigante alpino, a circa 4700 m. d' altezza. Nell' ottobre del 1899 essa era giunta di già al ghiacciaio dell' Eiger (1800 m.).

Nel settembre 1898 si è posto mano alla costruzione della prima ferrovia elettrica a scartamento normale esistente in Europa. Essa sarà lunga 40 km. e andrà da Burgdorf a Thun nel cantone di Berna.

Dei *fiumi* non è navigabile e navigato che il Reno da Costanza a Sciaffusa.

I *laghi* poi sono quasi tutti forniti di navigazione a vapore, a cominciare dal lago di Costanza, la cui navigazione ha un carattere internazionale, e andando giù giù ai laghi di Zurigo, di Zug, di Hallwyl, dei Quattro Cantoni (Vierwaldstättersee), di Brienz, di Thun, di Ginevra (in comune colla Francia), di Joux, di Neuchâtel, di Morat, di

[1] Nordestbahn 725 km. e 80 milioni di fr. di capitale, Centralbahn 323 km. e 25 milioni di fr., Schweiz Unionbahn 279 km. e 22 milioni e $^1/_2$ di fr., Gothard's bahn 276 km. e 50 milioni di fr.

[2] Indennità per il riscatto, 964 milioni; contribuzione della Confederazione ai lavori complementari da eseguirsi fino al 1893, 43 milioni; sovvenzioni e spese diverse, 133 milioni; totale, 1140 milioni.

Bienne, e ai laghi Maggiore e di Lugano che la Svizzera ha in comune coll' Italia.

Commercio. — Parecchie cause hanno contribuito a dare al commercio della Svizzera lo sviluppo considerevole che esso ha avuto, che ha ora più che mai: la posizione in mezzo ai più grandi e ai più ricchi paesi dell' Europa continentale e sulle strade maggiori che più direttamente congiungono alcuni di essi; la necessità di integrare coll' importazione la deficienza dei prodotti alimentari; la necessità non meno grave per quanto più recente di provvedere all' estero la materia prima ad alcune industrie principali; la famigliarità pressochè universale nell' uso delle lingue; l' abitudine oramai secolare degli abitanti di recarsi all' estero, onde la opportunità di far sorgere per loro mezzo succursali temporanee e permanenti al commercio nazionale, ed uffici di corrispondenza intelligenti e fidati.

È avvenuto così che questo piccolo paese, racchiuso e quasi nascosto nel cuore dell' Europa continentale, ha avviato da lungo tempo relazioni che si fanno sempre più attive, non solo coi paesi contermini, ma ben anche coi più remoti dell'Asia, dell'Africa, dell'America, dell' Oceania. Gli è in tal modo che la Svizzera, nonostante la sua esigua popolazione, ha un commercio coll' estero che si aggira annualmente intorno ai 1700 milioni di franchi e il quale corrisponde quasi ai $^2/_3$ di quello dell' Italia.[1]

Le *importazioni*, le quali superano in media le esportazioni di 300 milioni di franchi all' anno,[2] sono costituite principalmente di cereali e farine, di seta greggia, di animali e prodotti animali, di lanerie, di carbon fossile, di vini, di ferro, di cotone greggio, di zucchero, di caffè, di pelli, di legnami.

I principali articoli di *esportazione*, costituita per oltre $^3/_4$ da prodotti manifatturati, sono le seterie, le cotonate, gli orologi, i formaggi, le macchine, il latte condensato, i lavori di paglia, i prodotti chimici.

I *paesi* con cui la Svizzera ha le sue maggiori relazioni commerciali sono anzitutto i quattro confinanti con essa, e cioè, in ordine decrescente, la Germania, la Francia, l' Italia e l'Austria-Ungheria, i quali assorbono da soli i $^3/_4$ del suo commercio complessivo. Sono dessi collegati alla Confederazione mediante trattati a tariffa, come lo è anche la Spagna, la quale però viene in ordine di importanza, dopo molti altri paesi europei, primissimi l' Inghilterra e la Russia. Fuori d' Europa il primo posto è tenuto dagli Stati Uniti.

La Svizzera, che ha *pesi*, *misure* e *monete* identiche alle nostre, fa parte come noi della lega monetaria latina. Vi esistono ben 34 banche di emissione,[3] principale fra esse la « Bankverein » di Basilea, Zurigo, San Gallo. Nel giugno 1899 si è decretata la fondazione di una

[1] Nel 1897, 1724 milioni; nel '98, 1789; nel '99, 1959. (*Almanacchi di Gotha*, 1899-1901.)
[2] Nel 1897 di 337, nel '98 di 341 e nel '99 di 366 milioni di fr. (Id.)
[3] Hanno complessivamente un capitale versato (nel 1899) di 164 milioni di fr., di cui 37 spettano alla Bankverein.

Banca nazionale[1] alla quale solamente verrà accordato il privilegio di emettere biglietti. Essa avrà sede a Berna.

Vi è molto fiorente l'istituto dell'*assicurazione* e parecchie società svizzere lavorano anche all'estero. Le principali fra esse sono la Bâloise, la Svizzera e la Federale di Zurigo, e il Nuovo Lloyd svizzero.[2]

Relazioni coll'Italia. — Mentre nel commercio estero della Svizzera l'Italia occupa il terzo posto, nel commercio estero dell'Italia la Svizzera occupa il quinto. I rapporti commerciali fra i due paesi, i quali vennero molto favoriti dalla ferrovia del Gottardo, sono regolati dal trattato 19 aprile 1892 che rimarrà in vigore fino al 31 dicembre 1903. Per esso sono concesse reciprocamente tariffe speciali ed esenzioni di dazi doganali. I traffici italo-svizzeri oscillano annualmente intorno a 200 milioni di fr.[3] Le merci svizzere che vengono maggiormente introdotte in Italia sono, per lo più (oltre $^3/_4$), prodotti manifatturati (orologi, macchine, tessuti di cotone, formaggio), poi il bestiame e poche altre merci di minore importanza; quelle che dall'Italia si mandano principalmente in Isvizzera — la seta greggia, i bovini, il vino, i suini e le uova. È da noi che la Svizzera trae la maggior parte della materia prima occorrente al suo fiorente setificio. In quanto al vino, mentre eravamo noi in passato i principali fornitori della Svizzera, ci siamo visti portare via il primato, dal 1894, dalla Spagna. Per aiutare lo smercio dei nostri vini venne istituita una regia stazione enotecnica a Zurigo; come per facilitare e rendere più intensi in genere i rapporti italo-svizzeri, è sorta pochi anni or sono a Ginevra una camera di commercio italiana che ora però ha già cessato di vivere.[4] In complesso noi importiamo in Isvizzera quattro volte tanto in valore delle merci che dalla Svizzera vengono mandate in Italia.[5] Qualche industriale italiano si è piantato di recente in Isvizzera (fabbrica di vermouth a Ginevra), come molti svizzeri sono alla testa di industrie in Italia (cotonifici, molini, stabilimenti meccanici). Infine è assai attivo il commercio di transito, giacchè, attraverso all'Italia, passano molti dei prodotti industriali svizzeri diretti all'estero, e molte materie prime provenienti dall'estero e dirette in Isvizzera.[6]

---

[1] Verrà formata con un capitale di 36 milioni di fr. da conferirsi per $^1/_3$ dalla Confederazione, per $^1/_3$ dai cantoni e per $^1/_3$ da privati.

[2] Bâloise con un capitale di 26,500,000 fr., Svizzera con 5 milioni, Federale con 4 e Nuovo Lloyd con 4.

[3] Nel 1892, 185; nel '93, 190; nel '94, 182; nel '95, 197; nel '96, 177; nel '97, 189 (*Statistik des Warenverkehrs der Schweiz mit dem Auslande*); nel '98, 194; nel '99, 233. (*Almanacchi di Gotha*, 1900-1901.)

[4] Dall'aprile del 1900.

[5] Nel 1897, importazione dall'Italia 149,800,000 fr., esportazione 39 milioni; nel '98, 156 milioni contro 39; nel '99, 191 contro 42. (*Almanacchi di Gotha*, 1899-1901.)

[6] Citiamo fra i primi i filati e i tessuti di cotone diretti all'India e ad altri paesi dell'Asia, i tessuti di seta per l'India, l'Australia e l'Argentina, i formaggi per l'Argentina, la Spagna e la Turchia, il burro salato per l'India e altri luoghi dell'Asia, i colori derivati dal catrame per l'India, i tessuti ricamati per gli Stati Uniti, le calzature per l'India e l'Argentina, il latte condensato per l'India, l'Australia, il Brasile e la Cina.

Mettiamo fra i secondi il cotone greggio dell'Egitto e dell'India, la seta greggia della Cina, il frumento e l'avena della Russia, la segala della Rumania, il mais della Russia e dell'Argentina, il riso dell'Indo-Cina, e il caffè del Brasile.

Emigrazione. — Gli Svizzeri sono abituati da tempi remoti a recarsi temporaneamente all'estero ad esercitarvi alcuni mestieri speciali per i quali esiste, fra i varî paesi della Confederazione, una specie di divisione del lavoro, cosicchè uno, ad esempio, non dà che fornaciai, un altro non dà che pasticcieri, un terzo solamente stuccatori, un quarto giardinieri, e va dicendo.

In passato e per parecchi secoli da alcuni cantoni partivano annualmente parecchie centinaia di giovani che andavano a prestare l'opera loro come soldati mercenarî. Ora quell'ignobile locazione di sangue è cessata. In compenso è cominciata da qualche tempo e va sempre aumentando l'emigrazione permanente verso i paesi oltremarini.[1]

Si calcola che gli Svizzeri residenti all'estero ammontino (al 1° giugno 1896) a circa 300,000, di cui oltre un terzo agli Stati Uniti.

Luoghi e città principali. — Nei cantoni OCCIDENTALI: *Ginevra*, terza città per popolazione (93,000 ab. nel giugno 1900), ed emporio dell'industria degli orologi e del commercio colla Francia; *Losanna*, centro industriale e mercantile che forma ormai una sola città col suo porto di *Ouchy* sul lago di Ginevra; *La Chaux-de-Fonds* e *Le Locle*, centri principali dell'orologeria; *Neuchâtel*, graziosa città sul lago omonimo, ai piedi del Giura.

Nei cantoni SETTENTRIONALI: *Basilea*, la seconda città per popolazione 106,000 ab.), centro della fabbricazione dei nastri di seta ed emporio del commercio svizzero colla valle del Reno e con altri paesi della Germania; *Zurigo*, la prima città della Svizzera così per popolazione (166,000 ab.) come per industria (seta, ferro, cotone), per ferrovie, di cui è uno dei centri principali, e per commercio; *Winterthur*, grande centro dell'industria meccanica.

Nei cantoni ORIENTALI: *San Gallo*, fiorente città industriale e mercantile; *Romanshorn*, centro commerciale sul lago di Costanza.

Nei cantoni MERIDIONALI: *Bellinzona, Locarno, Lugano, Coira*, piccoli centri di commercio.

Nei cantoni CENTRALI: *Berna*, capitale della Confederazione e quarta città per popolazione (56,000 ab.); *Interlaken*, che si può dire la metropoli del « tourismo » europeo; e infine *Lucerna* sul lago dello stesso nome.

---

[1] Nel 1892, 7800; nel '93, 6200; nel '94, 3800; nel '95, 4300; nel '96, 3300; nel '97, 2500; nel '98, 2300; nel '99, 2500. (*Almanacchi di Gotha*, 1899-1901.)

BELGIO.

Monarchia costituzionale, con due Camere (una di deputati e l'altra di senatori) diversamente elettive. **Superficie** 29,456 kmq. **Abitanti** 6,750,000 (al 31 dicembre 1899), cioè 224 per kmq., quindi la più fitta d'Europa; per oltre la metà vallona o di razza francese, pel resto fiamminga o di razza tedesca. Quasi niente emigrazione permanente in paesi lontani, invece molta trasmigrazione temporanea nei paesi contermini, specie in Francia, dove si contano 395,000 belgi (nel 1896). **Configurazione** prevalentemente piana, salente a sud-est fino ai monti delle Ardenne e scendente a nord fin sotto il livello del mare. **Fiumi** principali: la Schelda coll'affluente Lys, la Mosa coll'affluente Sambra. Entrambi nascono in Francia, vivono in Belgio e muoiono in Olanda. **Coste** brevissime sul Mar del Nord e in gran parte difese da dune e da dighe. **Suolo** fertilissimo dovunque fuorchè a nord, nella Campine. **Clima** mite e umido.

Nonostante la sua esigua superficie, di pochissimo superiore a quella del Piemonte, il Belgio è uno dei paesi che hanno più importanza economica, attesa la fittezza della sua popolazione eminentemente produttrice, la sua grande ricchezza mobiliare, la quale si estende molto al di là degli angusti confini nazionali, la frequenza dei suoi traffici, e, soprattutto, l'importanza delle sue industrie che lo hanno fatto chiamare il « laboratorio dell'Europa continentale ».

Prodotti naturali. — Uno dei coefficienti principali della ricchezza del Belgio sono i suoi prodotti MINERALI, primi fra tutti il carbon fossile e il ferro, per i quali occupa il primo posto nel mondo se si considerano non in via assoluta, ma relativamente alla sua popolazione non molto rilevante e soprattutto alla sua esigua superficie. La sua produzione di *carbon fossile* è la sesta del mondo in via assoluta e va, lentamente sì, ma continuamente crescendo; [1] occupa oltre 120,000 operai; [2] e ne sono centri principali l'Hainaut (specie il distretto di Charleroi, uno dei più carboniferi del mondo) che fornisce i $^2/_3$ della produzione complessiva, la provincia di Liegi che fornisce quasi l'altro

[1] Nel 1891, 19,700,000 tonn.; nel '92, 19,600,000; nel '93, 19,400,000; nel '94, 20,500,000; nel '95, 20,400,000; nel '96, 21,300,000; nel '97, 21,500,000; nel '98, 22,100,000 (*Moniteur des intérêts matériels*, 9 luglio e 5 ottobre 1899) per un valore di 242,900,000 fr.

[2] Nel 1898, 122,800. (Id.)

terzo, e infine, per il poco che resta, la provincia di Namur.[1] Attesa la vicinanza e talvolta perfino la promiscuità di questi giacimenti con quelli francesi di Valenciennes, avviene che una parte dei prodotti di questi penetri in Belgio e viceversa. Ciò spiega perchè, nonostante la sua esuberante produzione, questo paese ne importi annualmente intorno a 2 milioni di tonn.[2] Siccome però ne esporta contemporaneamente circa 6,[3] si può dire che la sua esuberanza sia di circa 4 milioni. E questo senza parlare di quella parte di carbone che viene mandata all'estero sotto forma di coke e di combustibili agglomerati.

Nella produzione assoluta dei minerali di *ferro* il Belgio occupa il quinto posto nel mondo, e ne sono centri principali il Lussemburgo (belga), e le province di Liegi, Namur ed Hainaut.[4] Altri minerali sono: i *materiali da costruzione*, specie la diorite per cui è divenuta celebre Quenast, nel Brabante; le *acque minerali e termali* che hanno fatto la fortuna di Spa; i *fosfati* e le scorie fosfatate di Mons, di Charleroi, di Liegi;[5] i minerali di *piombo;* e infine quelli di *zinco*, nella cui produzione il Belgio è la terza nazione d'Europa. Viceversa poi è la seconda del mondo nella produzione dello zinco metallico, per opera della sua grande società della « Vieille Montagne », la quale risiede ad Angleur nella provincia di Liegi, ed esercita una quantità di miniere e di officine sparse nel Belgio, in Francia, in Germania, in Inghilterra, in Italia, in Spagna, in Svezia, in Algeria, in Tunisia, e fornisce da sola più di $^1/_4$ dello zinco che viene annualmente consumato nel mondo.

Le grandi ricchezze del sotto-suolo hanno messo in valore il sopra-suolo che, coltivato da una popolazione fittissima e ricca, è diventato grandemente produttivo. Ciononostante i prodotti VEGETALI sono tutti quanti, ad eccezione della barbabietola da zucchero, inferiori ai bisogni del consumo e dell'industria nazionali. Così i *cereali*, fra cui emergono l'avena, il frumento e la segale, bastano appena al consumo di 6 mesi e costituiscono perciò il primo articolo di importazione.[6] Benchè intensamente coltivate, anche le *patate* sono insufficienti ai bisogni del consumo e dell'industria che ne trae la fecola.

Ed insufficienti lo sono, ma in proporzioni maggiori, i *legumi*, gli *ortaggi* ed i *frutti*, questi ultimi soprattutto, onde una forte importazione, specie di frutti meridionali. Notevole la produzione precoce di uva da tavola nelle grandi serre dell'Hainaut. La grande abbondanza

[1] Nel 1897, Hainaut 15,400,000 (di cui 5,800,000 Charleroi), Liegi 5,500,000, Namur 500,000. (*Moniteur* ec., 9 luglio e 5 ottobre 1899.)
Nel 1898, Hainaut 15,800,000, Liegi 5,600,000, Namur 600,000. (*Moniteur* ec., 5 ottobre '99.)

[2] Nel 1891, 1,800,000; nel '92, 1,700,000; nel '93, 1,700,000; nel '94, 1,800,000; nel '95, 2 milioni; nel '96, 2 milioni; nel '97, 2,400,000; nel '98, 2,400,000. (Id.)

[3] Nel 1891, 6,400,000 tonn.; nel '92, 6,200,000; nel '93, 5,600,000; nel '94, 6,300,000; nel '95, 6,300,000; nel '96, 6,200,000; nel '97, 6,200,000; nel '98, 6,100,000. (Id.)

[4] Nel 1898, 638,000 tonn. (id.), di cui 382,000 vennero esportate. (*Moniteur* ec., 2 luglio 1899.)

[5] Il Belgio è uno dei paesi che adopera su più larga scala il sistema di defosforazione del ferro inventato dal Thomas, anche perchè i minerali che adoperano i suoi alti forni sono effettivamente molto ricchi di fosforo.

[6] Nel 1897, 19,500,000 ql. per 313 milioni di fr. (*Tableau général du commerce avec les pays étrangers*, nel *Bollettino di leg. e stat. doganale*, gennaio-marzo 1899); nel 1899, fra cereali e farine, 344 milioni di fr. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

dei fosfati minerali ha facilitato e reso più intensa e più produttiva la coltura della *barbabietola da zucchero*, nella quale il Belgio, se si guardasse unicamente alla superficie, sarebbe forse il primo paese d'Europa, e in cui è, anche assolutamente parlando, il quinto. Fatto si è che lo zucchero greggio è uno dei suoi più notevoli articoli d'esportazione.[1] Abbastanza coltivato è il *luppolo* in piccoli appezzamenti, pressochè dappertutto.

Importante e famosa come lo era in passato è l'antichissima coltura del *lino* che costituisce la fortuna e la gloria delle due Fiandre, particolarmente nella valle della Lys; mentre è assai più ristretta e in alcuni luoghi pressochè insignificante quella della *canapa*. Il Belgio è, dopo la Germania, il secondo paese del mondo nella coltivazione della *cicoria* da caffè. Si coltivano anche il *tabacco*[2] ed i *fiori*, e, sopra una vasta superficie, le *erbe da foraggio*. Le *foreste* sono quasi scomparse fuorchè sulle ultime propaggini delle Ardenne, laonde il legname costituisce ora il secondo ed ora il terzo articolo di importazione.[3]

L'abbondanza delle erbe e degli altri foraggi, la cui produzione viene inoltre accresciuta coll'importazione, permette un intenso allevamento ANIMALE. Così sono numerosi i *bovini*, specie quelli da carne. Relativamente alla sua scarsa superficie il Belgio è per essi il primo paese d'Europa.[4] Meno numerosi sono naturalmente i *cavalli*, fra cui emergono quelli grandi, robusti, di razza brabanzona, che si allevano nei dintorni di Bruxelles (*chevaux de nation*). Sono poi scarsissime le *pecore*, le quali vengono allevate esclusivamente in recinti chiusi e soprattutto per averne carne e latte. Invece abbondano le *capre*, che quasi uguagliano in numero le pecore, giacchè si tengono dappertutto allo scopo di averne, per i bisogni famigliari, il latte buono e leggiero. Un po' più intenso è l'allevamento dei *maiali*. Numerosi sono quei *cani* grossi che in Belgio servono moltissimo a tirare i piccoli carretti nelle città e nelle borgate per il trasporto delle vettovaglie. Benchè sia molto allevato il *pollame*, pure lo è sempre in quantità inferiore al consumo, specie per quanto riguarda le uova, le quali formano perciò oggetto di importazione. Abbondanti nei fiumi che solcano il paese, i *pesci* lo sono ancora più nei mari che lo bagnano. Nieuport, Bruges, Blankenberg ed Ostenda sono i centri della pesca marittima la quale si esercita anche con barche a vapore.[5] Ostenda inoltre è rinomata dovunque per le sue grandi « huîtrières » o parchi dove si allevano e si ingrassano le ostriche, che ivi si riproducono di per sè o vi vengono introdotte dal di fuori, specie dall'Inghilterra, ostriche le quali godono

---

[1] Nel 1897, 1,800,000 ql. per 39,400,000 fr. (*Bollettino* ec., gennaio-marzo 1899); nel 1899 per 62,800,000 fr. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] Nel 1896, 6,200,000 kg.; nel '97, 6,400,000. (*Tableau du commerce*, ec., in *Bollettino di legisl.* ec., gennaio-marzo 1899.)

[3] Nel 1897, 1,023,000 m³ per 89,900,000 fr. (*Tableau du commerce* ec., in *Bollettino di legisl.* ec., gennaio-marzo 1899); nel '99 per 123,400,000 fr. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[4] DUBOIS, *La France économique* (op. cit.), pag. 50.

[5] Société des pêcheries Ostendaises, Société des pêcheries à vapeur de Bruges, Société anonyme des chalutiers à vapeur. (*Moniteur des intérêts matériels*, 12 novembre 1899.)

la fama di essere le più squisite che si conoscano. Se ne ottengono annualmente circa 20 milioni di cui 10 vengono esportate.[1]

Industrie. — Costituiscono la principale e più caratteristica manifestazione economica del Belgio, il quale è uno dei paesi più manifatturieri del mondo. Le gloriose tradizioni industriali di quella popolazione divenuta sempre più fitta, la sovrabbondanza del carbon fossile, la perfezione e la intensità dei mezzi di trasporto, furono le cause principali di quel prodigioso sviluppo che non solo ha popolato di stabilimenti industriali tutti i centri abitati, perfino i più piccoli villaggi, ma, uscendo dai confini nazionali, divenuti oramai troppo angusti, ha cominciato ad estendersi altrove, specialmente nei paesi meno manifatturieri d'Europa, quali la Rumania e la Russia, nel cui recente risveglio industriale hanno preso così larga parte i capitali belgi. E le industrie del paese vanno attingendo sempre forza novella alle nuove istituzioni che sono loro favorevoli. Così esse praticano da tempo quelle associazioni che hanno recato tanti vantaggi in Germania col nome di « verbände » e che i belgi chiamano « collectivités » o consorzi.

Fra le industrie ALIMENTARI emergono: la *macinazione* dei cereali (dovunque), la *pilatura* del riso (ad Anversa), la estrazione dello *zucchero* di barbabietola (a Gand), e la successiva raffinazione di quella parte di esso che serve al consumo, la fabbricazione della *cicoria* e della *margarina*, la estrazione dello *spirito* (gin), e l'industria fiorentissima della *birra*, nella cui produzione si sa che il Belgio, e più ancora nel consumo, figura tra i primi paesi d'Europa.[2]

Delle industrie TESSILI, quella del *lino*, che è la più antica e la più famosa fin da quando le tele di Fiandra erano apprezzate e ricercate dovunque, dopo di aver attraversato una crisi per passare da industria a mano a industria meccanica, è ritornata fiorente appunto nelle due Fiandre (Gand, Courtrai, Alost) ed attende di preferenza alla fabbricazione degli articoli più fini, specie i filati. La grande filatura della Lys appartenente alla « Société linière Gantoise » è una delle prime d'Europa. I filati di lino costituiscono uno dei principali articoli di esportazione, così come è articolo di importazione il lino greggio proveniente in gran parte dalla Russia. Molto fiorente è l'arte gentile dei *merletti*, che da Malines si è estesa alle due Fiandre (Bruges e Yprés) e all'Hainault (Grammont). Si è discretamente diffusa, specie nelle province della Fiandra occidentale, di Anversa e di Bruxelles, anche l'industria del *cotone* quantunque produca talvolta meno di quanto occorre ai bisogni del paese.[3] E così si è introdotta e va rapidamente estendendosi anche l'industria, finora molto modesta, della *juta*. Ma l'industria tessile più importante è divenuta da qualche tempo quella

[1] DE SCHERZER, op. cit.

[2] Le birre migliori del Belgio sono la gueuse e il lambic; la più comune e la più economica il faro (notizie raccolte da me personalmente all'Esposizione internazionale di Bruxelles del 1897). Nel 1898 la produzione è salita a 14,200,000 hl. (Esposizione universale di Parigi del 1900.)

[3] Nel 1899 esportazione per 25,400,000 fr., importazione per 31,800,000. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

della *lana*, come si può argomentare dal posto cospicuo che ha preso la importazione della materia greggia[1] e la esportazione dei filati e dei tessuti.[2] Il suo centro principale e quasi esclusivo è Verviers in provincia di Liegi. A Bruxelles si fabbricano in quantità i tappeti così detti di Fiandra.

Fra le industrie MINERALI tengono il primo posto quelle molteplici del *ferro*, primissima la trattazione dei minerali negli alti forni per averne la ghisa, la quale ha i suoi centri principali nel Lussemburgo (belga) (di cui è importantissimo l'alto forno Athus), nel distretto di Charleroi (Monceau-Bonehill, Couillet, Providence), e in provincia di Liegi (Cokerill, Angleur).[3] Oltre a quasi tutto il minerale belga, questi alti forni adoperano otto volte tanto di minerale estero[4] che importano dalla Spagna e dalla Germania. Questa ghisa, a cui se ne aggiunge dell'altra proveniente dall'estero, serve a dare nelle ferriere, le lamiere, i ferri sbozzati e i ferri finiti,[5] nelle acciaierie i lingotti e gli acciai laminati e finiti (rotaie).[6] Le une e le altre sorgono ordinariamente di fianco agli alti forni di cui non sono molto spesso che un complemento. Però le maggiori acciaierie sono quelle della Providence e di Couillet nel distretto di Charleroi, di Angleur e di Cockerill in quello di Liegi. Lo stabilimento Cockerill, che è la più grande officina metallurgica del Belgio, e gareggia in importanza colle maggiori d'Europa, sorge a Seraing presso Liegi, ma possiede anche un cantiere di costruzioni navali ad Hoboken presso Anversa, ed occupa complessivamente oltre 10,000 operai (locomotive, macchine, caldaie, rotaie). A Liegi, celebre fin dal medio evo per le sue armi, si producono in grande quantità i fucili. La fabbrica nazionale di armi da guerra di Herstal presso Liegi è una delle maggiori del mondo. Charleroi è celebre dovunque per i suoi chiodi. In complesso il ferro e gli articoli di ferro costituiscono la principale esportazione del Belgio e si dirige, si può dire, a tutti i paesi del mondo.[7]

[1] Nel 1899 aveva il secondo posto per un valore di 187 milioni di fr. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] Nel 1897, 8,900,000 kg. di filati per 37,600,000 fr., e 16,300,000 fr. di tessuti (*Bollettino* ec., gennaio-marzo 1899). Nel 1899 filati per 50 milioni di fr. (*Almanacco* ec., 1901.)

[3] *Moniteur des intérêts matériels*, 8 ottobre 1899.

[4] Nel 1898, 36 alti forni impiegarono 256,100 tonn. di minerale belga, 2,100,000 di minerale estero, 206,000 di scorie e rottami, ed ottennero 980,000 tonn. di ghisa, di cui 398,000 Thomas, 308,000 di affinamento, 173,000 Bessemer e 94,000 di moulage. Erano impiegati negli alti forni 3600 operai (*Moniteur* ec., Bruxelles, 5 ottobre 1899). La produzione della ghisa, la quale non era che di 563,000 tonn. nel 1870, è andata rapidamente crescendo, nell'80 a 608,000, nel '90 a 788,000, nel '95 a 829,000, nel '96 a 959,000, nel '97 a 1,035,000 (KUPPELWIESER, *Moniteur* ec., 6 luglio 1899), nel '99 a 1,036,000.

[5] Nel 1898 le ferriere hanno adoperato 492,000 tonn. di ghisa (di cui 345,000 belga e 147,000 estera) e ne ebbero, coll'aiuto di 15,400 operai, prima 433,000 tonn. di ferri sbozzati e poi 485,000 di ferri finiti. Nel 1897 la produzione di questi era stata di 475,000, nel '96 di 494,000 tonn.

[6] Nel 1898 le acciaierie (14) adoperarono 681,800 tonn. di ghisa (di cui 550,000 belga e 131,800 estera), più 88,100 tonn. di rottami, e ne ebbero, coll'opera di 6700 operai, 653,500 tonn. di lingotti. Successivamente poi, lavorando 570,600 tonn. di quelli, coll'aggiunta di altre 5700 tonn. provenienti dall'estero, ottennero 567,700 tonn. di acciai finiti e laminati (rotaie, tôles, ec. (*Moniteur* ec., 5 e 8 ottobre 1899.)

[7] Nel 1897 fu di 226 milioni di fr., di cui 50 1/2 di ferro battuto, trafilato e laminato, 38,8 di acciaio lavorato, 37,7 di veicoli per ferrovia e tranvia, 37,2 di macchine, 24,3 di acciaio fuso in verghe e in fili, 16,1 di ferri lavorati, 15,3 di armi, 6 di ferro fuso lavo-

Fiorente è l'industria dello *zinco*, che, oltre ai minerali del paese, adopera molta calamina di Spagna e di Germania.[1] Ne è centro principale Angleur presso Liegi, sede della potente società della «Vieille Montagne».

L'eccellenza della sabbia silicea, ma, soprattutto, l'abbondanza del carbon fossile furono le cause principali per cui è divenuta gigante l'arte *vetraria*, in cui il Belgio occupa il primo posto nel mondo. Ne è centro principale l'Hainaut, specie Charleroi, che ne è inoltre l'emporio più importante. Ivi si accentra soprattutto la produzione di quei vetri e di quelle lastre, specie da finestra, che dominano il mercato mondiale. Però le celebri cristallerie di Val St.-Lambert presso Liegi figurano tra le prime del mondo, giacchè impiegano 4500 operai e producono cristalli per 8 milioni di fr. all'anno.[2] Le maggiori vetrerie[3] si sono riunite in sindacato o « collectivité ».[4] Fornisce loro la *soda* un'immensa fabbrica presso Anversa,[5] la quale figura tra le maggiori del mondo. Fiorente è l'industria *ceramica* dai colori armonici. Nel Belgio, specie a Liegi, si fabbrica una gran quantità di *cemento* che alimenta un'esportazione sempre crescente.[6] Anversa esercita, benchè in minori proporzioni di Amsterdam, la *sfaccettatura dei diamanti*. Fiorentissima è la fabbricazione del *coke*[7] e dei *combustibili agglomerati*,[8] nell'Hainaut. I maggiori produttori di coke si sono riuniti in « collectivité ».

Fra le industrie DIVERSE emergono quelle dei *prodotti chimici*, di cui si fa una forte esportazione, compresi i superfosfati,[9] e la fabbricazione dei ~~saponi~~, delle ~~candele~~, dei ~~fiammiferi~~, della *carta*,[10] e dell'*amido*[11] e la lavorazione del *tabacco*,[12] del *legno*,[13] delle ~~pelli~~[14] e dell'*avorio*. Quest'ultima va rapidamente sviluppandosi a Bruxelles dacchè il Belgio s'interessa alla vita economica del Congo che gli fornisce in copia la materia prima.

Comunicazioni. — Il Belgio non sarebbe salito così rapidamente alla sua attuale prosperità economica, quando non vi si fossero di buon'ora razionalmente e intensamente sviluppate le comunicazioni.

---

rato (*Tableau général du commerce avec les pays étrangers, pendant l'année 1897*, nel *Bollettino di legisl.* ec., gennaio-marzo 1899). Nel 1899 è salita a oltre 250 milioni di fr., di cui 111 di sole macchine e vetture e 93 di ferro. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[1] Nel 1899, produzione di zinco greggio 70,000 tonn., di zinco laminato 59,000 e di bianco di zinco 8000. (*Moniteur* ec., 22 aprile 1900.)

[2] Dati che figuravano all'Esposizione internazionale di Bruxelles del 1897.

[3] Verrerie nationale, Charleroi, Courcelles, Moustier, Oignies, Floreffe, Roux.

[4] Gli oggetti di vetro figurano, in valore, tra i principali articoli di esportazione. Nel 1897 furono 75 milioni di kg. per 76 milioni di fr. (*Bollettino* ec., gennaio-marzo 1899). Nel 1899 la loro esportazione salì a 87,800,000 fr. (*Almanacco* ec., 1901.)

[5] Appartiene alla casa Solway.

[6] Nel 1895, 274,000 tonn.; nel '96, 278,000; nel '97, 322,000 per 10,300,000 fr. (*Bollettino di legisl.* ec., gennaio-marzo 1899.)

[7] Nel 1895 si impiegarono 2,360,000 tonn. di carbon fossile per averne 1,750,000 di coke; nel '96, 2,710,000 per 2 milioni; nel '97, 2,970,000 per 2,200,000; nel '98, 2,950,000 per 2,160,000, impiegando 2150 operai. (*Moniteur* ec., 5 ottobre 1899.)

[8] Produzione delle « briquettes » nel '95, 1,210,000 tonn.; nel '96, 1,210,000; nel '97, 1,250,000; nel '98, 1,350,000 (coll'impiego di 1,230,000 tonn. di polvere di carbone). (Id.)

[9] Produzione probabile nel 1899, 350,000 tonn.

[10] Celebre cartiera di Huy in provincia di Liegi, la quale dà di che vivere a mezza popolazione di quella cittadina.

[11] Grandi fabbriche Steuman di Anversa e Remy di Lovanio.

[12] Nel 1896, 15,500,000 kg.; nel '97, 15,200,000. (*Bollettino* ec., gennaio-marzo 1899.)

[13] A Spa.

[14] Specie a Liegi, dove c'è una « Borsa dei cuoi ».

Poste, telegrafi, telefoni, monopoli governativi, sono ammirabilmente organizzati. C'è un cavo telegrafico sottomarino fra Ostenda e Ramsgate (Inghilterra). Funzionano già parecchie linee telefoniche internazionali. Nell'aprile del 1899 venne aperta l'Anversa-Berlino.

Numerosissime e ben tenute sono le *strade ordinarie*.

Ma il più bel titolo di gloria del Belgio e uno dei maggiori coefficienti dei suoi progressi economici, specialmente nel campo dei traffici internazionali, è costituito dalle *ferrovie*. Furono desse infatti le quali, formando fin dall'origine un sistema organico nazionale,[1] hanno avuto la virtù di attrarre e di esercitare in gran copia il traffico transitante per la parte nord-ovest dell'Europa continentale. Per il suo sviluppo ferroviario relativo alla popolazione, e soprattutto alla superficie, il Belgio è, dopo il piccolo Lussemburgo, il primo paese del mondo. Tre quarti delle ferrovie belghe appartengono allo Stato e sono da esso esercitate. Per aumentare i loro traffici esse hanno istituito nel 1899 un'agenzia commerciale a Basilea. Delle ferrovie private le linee più importanti appartengono alla compagnia Grand Central, a quella della Fiandra occidentale e a quella del Nord-Belgio. Vi è poi una bella rete di ferrovie secondarie, esercitata dalla « Société national des Chemins de fer Vicinaux ».

Una grande caratteristica del Belgio è costituita dalle *tranvie*, non tanto per quelle che sono esercitate nel suo territorio, quanto per quelle altre assai più numerose che i Belgi hanno impiantato ed esercitano in molti paesi esteri, specie in Italia,[2] in Russia (Odessa, Rostof, Kharkof, Varsavia, Tiflis), nella Penisola Balcanica (Belgrado, Bukarest, Galatz, Salonicco), in Austria-Ungheria (Cracovia), in Germania (Barmen, Elberfeld, Colonia), in Olanda (Aja), in Francia (Lilla), in Spagna (Madrid e Isole Canarie), in Egitto (Cairo). Molte di queste imprese hanno costituito fra di loro delle « collectivités ».

Abbastanza sviluppata è la *navigazione interna*, così lungo i fiumi principali (Schelda e Lys, Mosa e Sambra), come per i canali che li congiungono fra di loro e col mare. Nell'interno il più notevole è quello di Charleroi, che va da questa città a Bruxelles e al quale venne applicata nel 1899 la trazione elettrica. Alla periferia sono importanti quelli che irradiano da Bruges per Gand, per Ostenda e per Blankenberghe. Un altro canale molto animato è quello che unisce la Mosa alla Schelda, da Liegi ad Anversa. Nel 1899 si è incominciata la escavazione di un grande canale, da Bruxelles alla Schelda, il quale, essendo accessibile ai bastimenti di 2000 tonn., farà di Bruxelles un porto di mare.[3]

Conquiste affatto recenti sono la *navigazione marittima* e la *marina mercantile*. Questa, sorta dal nulla, dopo la creazione del Belgio come

[1] Si sa che il primo piano della ferrovia belga venne tracciato dallo Stephenson.
[2] Vedi più avanti le relazioni coll'Italia a pag. 333.
[3] La spesa preventivata è di 35 milioni di fr., di cui 14 saranno dati dalla città, 10 dallo Stato, 4 dalle province e il resto dai comuni limitrofi e dalla società « Bruxelles porto di mare », la quale ne avrà per 90 anni l'esercizio. Dopo di che esso diverrà proprietà dello Stato.

Stato indipendente (1830), conta ora (nel 1900) 73 navi, con 108,500 tonn., e, fenomeno unico fra tutti gli Stati marinari, è costituita quasi esclusivamente di piroscafi, alcuni dei quali, cosa non meno originale, appartengono allo Stato, il quale esercita con essi la linea postale rapidissima Ostenda-Dover. Appartengono altri a due società mezzo inglesi e mezzo belghe, la « Red Star line » e la « Royal belge sud-américaine ». Anche la società Cockerill esercita coi suoi vapori alcune linee di navigazione marittima. Incominciata, si può dire, dopo che, con una convenzione internazionale, venne tolto il pedaggio imposto dagli Olandesi sulla navigazione della Schelda, la navigazione marittima è andata poi rapidamente crescendo, cosicchè ora rappresenta un movimento (nel 1899) di oltre 17 milioni di tonn., costituito per $^{9}/_{10}$ da bastimenti a vapore e per $^{1}/_{5}$ da bastimenti esteri. Degno di nota è il fatto che i bastimenti i quali partono carichi dai porti belgi sono di poco inferiori in tonnellaggio a quelli che vi arrivano parimente carichi.[1]

Commercio. — Non vi è altro paese al mondo il quale abbia presentato un progresso altrettanto rapido nei traffici internazionali. Nel 1831, subito dopo la costituzione del Belgio a Stato indipendente, essi salivano a 200 milioni di franchi; nel 1840 erano già quasi 400, nel 1850 oltre 700; nel '60, 1400; nel '70, 2400; nell' '80, 3800; nel '90, 4600; nel '99, 5600. In meno di settant' anni si sono adunque quasi trentuplicati. E il fenomeno appare ancora più meraviglioso quando si pensi che nello stesso anno 1899, l' Italia, con una popolazione ed una superficie tanto più grandi del Belgio, ebbe un movimento commerciale di 3000 milioni, cioè, poco più della metà! Ciò che forma la grande, spiccata caratteristica del commercio belga è la parte relativamente enorme che vi ha conquistato il commercio di transito, il quale da 14 milioni, quanto era nel 1831, è salito, nel 1890, a 1500, e, nel 1897, a 2500 per discendere poi nel 1899 a 1400. Così talvolta ha più di solo transito il Belgio di quanto non abbia di commercio complessivo l' Italia.[2]

Secondo gli ultimi dati che si riferiscono appunto al 1899,[3] il commercio generale è salito a 5610 milioni di fr., il commercio speciale (escluso il transito) a 4200 milioni. Limitando il nostro esame a quest' ultimo come quello che meglio rispecchia le altre manifestazioni della vita economica e in modo particolare le condizioni dell' industria e del consumo, notiamo che le esportazioni sono inferiori alle importazioni per una cifra oscillante intorno a 250 milioni di fr.,[4] ma questa deficienza, venendo largamente coperta dal denaro che arriva dal di fuori sotto forma di interessi e di dividendi delle molteplici imprese belghe all' estero, non ne risulta alcuno sconcerto nei cambî, i quali anzi sono al Belgio quasi sempre vantaggiosi.

---

[1] Nel 1897, partenza dei bastimenti carichi 5,100,000 tonn., arrivo 6,600,000. (*Bollettino* cc., gennaio-marzo 1899.)

[2] Nel 1897, transito del Belgio 2542 milioni, commercio dell' Italia 2396 milioni.

[3] Vedi *Tableau général du commerce avec les pays étrangers, pendant l'année 1899*, Bruxelles, 1900.

[4] Nel quinquennio 1892-96, media annua 252 milioni di fr.; nel 1897, 250 milioni (*Tableau* cc., nel *Bollettino* cc., gennaio-marzo 1899); nel 1899, 311 milioni. (*Almanacco* cc., 1901.)

I principali articoli di *importazione* sono i cereali, la lana greggia, il legname, i prodotti chimici, le resine, gli animali e prodotti animali, i minerali di ferro, i grani oleiferi, il caffè, il vino, il cotone greggio, i latticinî.

Nell' *esportazione* invece tengono i primi posti, il ferro e gli articoli di ferro, il carbon fossile, le vetrerie, i filati di lino, lo zucchero, i filati di lana, lo zinco e i tessuti di cotone e di lana.

I *paesi* con cui il Belgio ha le sue maggiori relazioni commerciali sono la Germania, la Francia e l' Inghilterra, che ne assorbono la metà,[1] poi l' Olanda, gli Stati Uniti e la Russia.

Dal punto di vista *doganale,* il Belgio ha una tariffa molto liberale. Inoltre ha stipulato con trattati la riduzione parziale o totale di quella nei rapporti coll'Austria-Ungheria, colla Germania, colla Grecia, coll' Olanda e colla Norvegia. A Bruxelles risiede l' Ufficio internazionale creato nel 1890 per la pubblicazione, nelle principali lingue europee, delle tariffe doganali.

Istituti favorevoli al commercio sono la Scuola superiore di commercio di Anversa, la più antica che si conosca, e il Museo commerciale di Bruxelles.

Il più potente istituto di *credito* è la Banca nazionale del Belgio, l' unica che abbia facoltà di emettere biglietti. Seguono per importanza la Banca di Anversa e quella di Bruxelles.

Istituto principale di *assicurazione* è la Royale belge.

Pesi e *misure* sono del sistema decimale; le *monete* simili a quelle della Francia e degli altri paesi della lega monetaria latina, a cui il Belgio appartiene.

Relazioni coll' Italia. — Sono ufficialmente regolate dal trattato di commercio del 1882, che è scaduto nel 1892, ma viene prorogato d' anno in anno per tacito consenso delle parti contraenti. Il commercio speciale fra i due paesi oscilla annualmente dai 40 ai 50 milioni di fr.,[2] ma vi è poi un transito per una cifra eguale e qualche volta superiore.[3] Le merci principali che l' Italia spedisce nel Belgio (commercio speciale) sono i prodotti minerali (quali i minerali di zinco, lo zolfo, le pietre, il marmo di Carrara), le derrate alimentari (specie le uova), la canapa greggia, il sommacco ed altre materie concianti, la seta, gli animali, le frutta (agrumi, fichi), il vino e l' olio d' oliva. I prodotti principali che il Belgio spedisce in Italia sono filati di lino, ferro a articoli in ferro (rotaie, macchine), veicoli per tranvia, concimi e altri prodotti chimici, armi, zinco e articoli in zinco. Pochi belgi vivono in Italia e pochi italiani vivono nel Belgio. Questi però sono in gran parte aggruppati ad Anversa e a Bruxelles. Per facilitare e rendere più intensi i rapporti commerciali fra i due paesi, venne istituita a Bru-

[1] Nel 1899, Germania 771 milioni, Francia 735, Inghilterra 673; totale 2179, sopra 4210.

[2] Nel 1893 fu di 45 milioni, nel '94 di 47,300,000, nel '95 di 45,200,000, nel '96 di 42,100,000, nel '97 di 52,500,000. (*Tableau* ec.)

[3] Nel 1893, 46,100,000; nel '94, 40,400,000; nel '95, 43 milioni; nel '96, 49,300,000; nel '97, 82,700,000; nel '99, 66,300,000.

xelles da parecchio tempo un' Agenzia commerciale italiana e nel 1899 le fu aggiunta una Camera di commercio parimenti italiana. Capitali belgi sono impiegati in imprese italiane, come, ad esempio, nelle miniere di zinco della Sardegna e di ferro del Piemonte, nell' incandescenza a gas sistema Auer, e soprattutto nelle tranvie (Firenze, Torino, Livorno, Milano-Bergamo-Cremona, Bari-Barletta, tranvie a vapore della provincia di Brescia e tranvie piemontesi). Poche sono le navi italiane che toccano i porti belgi.[1] Di navi belghe in Italia non vengono ordinariamente che i vapori della compagnia Cockerill (linea Anversa-Palermo).

Immigrazione, emigrazione e possedimenti coloniali. — Se si guarda al movimento della popolazione, si trova che sono assai più in genere i forestieri che vanno in Belgio che non i Belgi i quali vadano all' estero.[2]

Per gli uni e per gli altri non si tratta però generalmente che di emigrazione temporanea.

I Belgi si recano di preferenza in Francia, dove si sa che costituiscono più della metà di quella numerosa popolazione forestiera. Si può calcolare che di 100 Belgi circa 7 vivono in Francia. Invece è scarsissima la emigrazione permanente, la quale oscilla ordinariamente intorno a un migliaio di persone.[3]

Il Belgio possiede indirettamente, per mezzo del suo re che ne è il sovrano, lo Stato del *Congo* nell'Africa centrale ed ivi va esplicandosi da qualche anno con successo ed ora anche con passione l' attività economica e politica dei Belgi, divenuti così un po' alla volta, senza saperlo e senza volerlo, un popolo colonizzatore.[4]

Porti e città principali. — La capitale politica è *Bruxelles,* la quale, se non si guarda che al nucleo che ne costituisce il comune, non è che la seconda città del regno per popolazione (210,000 ab. al 31 dicembre '99), ma che ne diventa senza confronto la prima se le si aggiunge la popolazione di tutti i suoi sobborghi (altri 326,000 ab.). È poi il primo centro ferroviario ed un gran centro industriale e mercantile il quale guadagnerà molto dai lavori che vennero testè incominciati allo scopo di farla diventare porto di mare.

Ma di qui ad allora e forse anche dopo il primo centro mercantile è e sarà *Anversa* (282,000 ab.), la quale può dirsi la vera capitale economica del Belgio. Nonostante la sua eccellente posizione sul corso inferiore e perfettamente navigabile della Schelda, essa rimase, si può dire, una quantità trascurabile fino al 1867, vale a dire fino all' abolizione del pedaggio sulla Schelda. Ma da quell' anno essa cominciò a svilupparsi con una rapidità così vertiginosa che già nel 1880 era di-

[1] Nel 1898, 21,300 tonn. tutte nel porto di Anversa.

[2] Immigrazione nel 1891, 20,700; nel '92, 21,800; nel '93, 21,700; nel '94, 24,600; nel '95, 23,500; nel '96, 24,500; nel '97, 26,900; nel '98, 27,400; nel '99, 26,400. Emigrazione nel 1891, 19,000; nel '92, 22,500; nel '93, 22,100; nel '94, 18,300; nel '95, 18,600; nel '96, 19,800; nel '97, 21,800; nel '98, 22,900; nel '99, 23,000. (*Almanacco di Gotha,* 1901.)

[3] Nel 1895, 1300; nel '96, 1400; nel '97, 800. (*Sole,* 25 luglio 1899.)

[4] Ultimamente sono sorte società coloniali belghe le quali esplicano la loro operosità anche in paesi diversi dal Congo, come, ad esempio, nelle colonie portoghesi d'Africa e nel possedimento inglese della Costa d'oro. (*Moniteur des intérêts matériels,* 12 ottobre 1899.)

venuta il primo porto mercantile del continente europeo. E se ora è discesa al secondo posto, ciò è dovuto, non a una sosta o a un regresso del suo movimento ascensionale, ma ai progressi ancora più considerevoli compiuti, dopo l'80, da Amburgo. Il suo porto, veramente magnifico, è costituito dal corso della Schelda, lungo la riva destra della quale furono costruiti 3500 m. di splendide calate, ma soprattutto dai 15 bacini o docks che vennero scavati a destra della medesima e fra i quali emergono il Grande e il Piccolo Bacino, il bacino di Kattendyk, il bacino dei Legni, l'Africa dock, tutti orlati da larghe banchine su cui scorrono i binarî della ferrovia e si agitano le braccia gigantesche delle gru idrauliche, mentre nell'interno di esse si elevano numerosi e vastissimi magazzini, principalissimi quelli dell'Entrepôt royal che è un enorme Punto franco. Al posto dell'antica casa della Hansa distrutta da un incendio, è sorto pochi anni fa un immenso xilo o elevatore dei grani. Pochi altri porti possiedono depositi così grandi di legname come Anversa. Il nuovo Amerika dock, situato all'estremità dei bacini, a valle della Schelda, è circondato da grandi serbatoi o «tanks» del petrolio. Tutto intorno poi alla città, lungo le antiche mura, gira un canale navigabile con molti canali interni su cui sorgono parimenti scali, fondaci, magazzini, stazioni ferroviarie. Vi sorgono infine 7 bacini di carenaggio. Colle nuove opere che vi si stanno ora eseguendo (2000 m. di banchine così dette del Sud) e con quelle alla vigilia di venir decretate (banchine del Nord, nuovi bacini e installazioni speciali), opere che erano assolutamente richieste dall'aumentato movimento mercantile, il porto di Anversa potrà raggiungere fra pochi anni un'importanza doppia di quella che ha attualmente.[1] Anversa trae la sua grande importanza mercantile dall'essere l'emporio marittimo non solo dei prodotti del Belgio, specie il ferro, l'acciaio, il carbon fossile ed il coke, ma anche di quelli di molti altri paesi, come, ad esempio, del petrolio,[2] dei grani e delle farine degli Stati Uniti, delle corna, delle pelli, della lana,[3] degli estratti di carne[4] dei paesi della Plata, del nitrato di soda cileno, del caucciù[5] e del caffè brasiliani, dell'avorio[6] e del caucciù del Congo, del legname tedesco americano e scandinavo, delle uova, dei legumi, degli ortaggi e dei frutti dell'Italia. Il porto ha un movimento annuo continuamente crescente e che ora è giunto a 13 milioni di tonn.[7]

Benchè a grandissima distanza da Anversa, il secondo porto del

[1] Da un rapporto del console generale italiano pubblicato sul *Bollettino di notizie commerciali*, n. 25, giugno 1899.

[2] Anversa è diventata il secondo porto del mondo, dopo Brema, nell'importazione del petrolio. Nel 1897 oltre 100,000 tonn. (Relazione manoscritta dell'ingegner Gulini alla Direzione delle Ferrovie Meridionali, rete Adriatica, intorno ai bacini del petrolio di Venezia, 1898.)

[3] È il secondo mercato, dopo Dunkerque, della lana della Plata.

[4] Ha quivi il suo deposito generale l'estratto di carne Liebig.

[5] Pel caucciù fa concorrenza a Londra e all'Havre. Arrivi nel 1897, 1,679,000 kg.; nel '98, 2,014,000, in gran parte dal Congo.

[6] Da qualche anno Anversa è divenuta il primo mercato mondiale dell'avorio. Nel 1896, 200,000 kg.; nel '97, 265,000; nel '98, 231,000.

[7] Nel 1897, 12,380,000 tonn.; nel '98, 12,903,000.

Belgio è *Ostenda,* che si divide esso pure internamente in bacini e che attende di preferenza alle comunicazioni rapide e frequenti coll' Inghilterra. La sua grande meraviglia è la diga di blocchi di pietre, ammattonata per oltre 2 km., la quale separa e difende la città dal mare e ai piedi della quale si estendono quei bagni marini che fanno ancora la fama e la ricchezza della città, poichè vi attirano ogni anno da 15 a 20 mila forestieri. Nei bacini interni si allevano numerosissime le ostriche, altro argomento di rinomanza e di ricchezza. Infine Ostenda è un grande centro da pesca.

Le città principali dell' interno sono: *Liegi,* la terza per popolazione (171,000 ab. al 31 dicembre '97), centro principale dell' industria del ferro, specie per il grande stabilimento Cockerill della vicina Seraing, e il primo centro del mondo nell' industria dei fucili; *Gand,* principale emporio delle industrie tessili delle Fiandre, e, ad un tempo, porto mercantile, anzi il terzo del regno a mezzo della Lys, sopra cui sorge, e del canale proprio con cui comunica direttamente coll' estuario della Schelda;[1] *Verviers,* primo centro dell' industria laniera; *Charleroi,* grande centro carbonifero e vetrario; e *Bruges,* destinata, coi grandi lavori che vi si stanno ora eseguendo, a diventare essa pure porto di mare.

[1] Veramente a Gand serve da porto *Terneuzen* sul Mar del Nord a cui è congiunta mediante un canale.

OLANDA

O « PAESI BASSI ».

Monarchia costituzionale, ereditaria anche nella linea femminile. **Superficie** 33,000 kmq. **Abitanti** 5,140,000 (secondo un calcolo fatto per il 31 dicembre 1899), per $^2/_3$ protestanti e $^1/_3$ cattolici, quasi tutti però di razza fiamminga e di lingua olandese. Situato in buona parte sotto il livello che ivi il mare raggiunge nelle sue alte grandi maree, il paese non esisterebbe, si può dire, quando non fosse difeso contro di quello dalle **dune** e dalle **dighe**, naturali le prime, artificiali le seconde. Appartengono all'Olanda parecchi **fiumi**, ma soltanto nel loro corso inferiore, quali la Schelda, la Mosa e, soprattutto il Reno, che ivi si divide nelle molte diramazioni con cui va a finire nel mare. La principale caratteristica delle **coste** è quella profonda rientranza che è conosciuta col nome di Zuiderzee ed è difesa alla sua apertura sul mare da una fila di isolette. Il **suolo**, in gran parte sabbioso e poco meno che sterile nelle province orientali, è invece feracissimo, perchè terreno d'alluvione, nelle province centrali e occidentali. Il **clima** è mite ma eccessivamente umido, nonostante i venti che vi spirano così frequentemente e così vigorosamente da costituire una delle forze motrici più generalmente usate in paese.

Mentre il Belgio apparisce eminentemente manifatturiero e ferroviario, l'Olanda è soprattutto un paese agricolo e marinaro. Sono entrambi paesi intensamente mercantili, ma l'Olanda lo è in proporzioni ancora maggiori del Belgio.

Prodotti naturali. — L'AGRICOLTURA, che costituisce una delle principali ricchezze dell'Olanda, fornisce *cereali* (segala, avena, frumento — inferiori però, specie quest'ultimo, ai bisogni del consumo), *patate* (molto abbondanti così da permettere una forte esportazione di fecula), *legumi* e *ortaggi* (in gran copia a cagione della natura eminentemente disgregata del suolo), *frutti* (scarsi generalmente benchè siano apprezzate sul mercato di Londra le mele, le ciliege e le fragole (Aalsmeer), *barbabietole da zucchero* (in quantità sufficiente ai bisogni della relativa fiorente industria nazionale), *colza* (assai coltivata, fino da tempi antichissimi, nelle province di Frisia e di Groninga), *senapa* (nella cui produzione l'Olanda è il primo paese d'Europa, così come è il primo del mondo nella produzione, del resto poco ragguardevole, del *comino* o kümmel). Un tempo l'Olanda produceva anche molta *robbia*. Si ottiene pure il *tabacco*, ma, essendo di qualità scadente, viene tutto

esportato, giacchè gli olandesi, che sono i più grandi fumatori del mondo, preferiscono quello assai più fino delle loro colonie. Il *lino*, un po' meno fine del belga, ma comunque prodotto in quantità superiore ai bisogni dell' industria nazionale, costituisce una delle colture principali della Zelanda e della Frisia. Una coltura poi caratteristica di tutta quanta l' Olanda è quella dei *fiori*, la quale vi ha raggiunto uno sviluppo ed un' importanza come non ha in alcun' altra parte del mondo. Oltre al consumo enorme che essi fanno dei loro fiori, per i quali hanno una vera passione, un trasporto eccezionale e perfino eccessivo, gli olandesi fanno una grande esportazione di bulbi e di semi, specie di giacinti e di tulipani. L' Olanda, che pure impiega un' immensa quantità di legname nelle dighe, nelle palizzate, nelle case, nelle costruzioni navali, è uno dei paesi più scarsi di *foreste*. Si può dire anzi che non ve ne siano affatto, fuorchè nella Gheldria, dove i boschi del resto sono di impianto relativamente recente. Questo spiega perchè il legname costituisca uno dei principali articoli di importazione. Ma ciò che costituisce la principale ricchezza vegetale del paese sono le *erbe da foraggio*, che vengono fornite in gran copia dai prati stabili feracissimi, i quali occupano più di un terzo dell' intera superficie e comprendono quasi tutti i terreni alluvionali, artificialmente bonificati, conosciuti col nome di « polder ».[1]

Le *bonifiche* dei terreni paludosi e la riconquista di quelli che vennero coperti dal mare costituiscono la più grande meraviglia dell' Olanda. Colla bonifica, ad esempio, del lago di Haarlem, eseguita verso la metà del secolo attuale, si guadagnarono 30,000 ettari. Ora se ne è progettata un' altra assai più grandiosa, quella cioè dello Zuiderzee, mediante la quale se ne acquisterebbero ben 200,000.

La maggior ricchezza dell' Olanda è costituita dall' allevamento ANIMALE. Le grandi praterie, specie dell' Olanda meridionale e settentrionale e della Frisia, alimentano una celebre razza di *vacche*, dalla testa piccola, dalle corna leggiadre, dalle forme eleganti e dal pelo fino come la seta, che sono così lattiere da essere chiamate altrettante fontane di latte ambulanti. Costituiscono in numero quasi i $^2/_3$ dei bovini,[2] essendo i buoi poco adoperati nella lavorazione di quel suolo eminentemente friabile. Anche degli *ovini* si allevano di preferenza le pecore da latte. Seguono, per importanza numerica, i *maiali*, i *cavalli* e le *capre*. Abbastanza sviluppata è la *pollicoltura*, ma lo è più ancora, relativamente, l'*apicoltura*, in particolare nelle brughiere della Gheldria. Importantissima è la *pesca* marittima, specie delle aringhe. Che se per quella l' Olanda non gode più il primato di un tempo, quando essa sola ne praticava la conservazione col processo inventato da Deukelzoon, vi ha però sempre un grande valore la esportazione delle aringhe salate

[1] Dei 3,300,000 ettari che costituiscono la superficie totale del paese ben 1,170,000 sono coperti da pascoli. Il « polder » più antico e più celebre è quello di Beemster che data dal 1610.

[2] Secondo alcuni dati pubblicati dall'*Illustration française* del giugno 1899, che non so però dove siano stati attinti, sarebbero 1,600,000 bovini, di cui 900,000 vacche lattiere.

e affumicate, specialmente dirette verso la Germania e i paesi cattolici dell' Europa meridionale. Seguono le sardine e le anguille. Centri principali di pesca sono Vlaardingen sulla Mosa a sud di Aja, Bergen-op-Zoom a nord di Anversa sulla Schelda, Maasluis presso Rotterdam e Scheveningen presso l'Aja. Si allevano in molti luoghi e in gran copia i mitili e le ostriche, queste ultime specialmente a Fliessingen in Zelanda.

Non essendo l' Olanda che una vasta pianura d' alluvione, è naturale che vi facciano assolutamente difetto i prodotti MINERALI. Non ha importanza economica, si può dire, che la *torba*, nella cui produzione l' Olanda è forse il primo paese dell' Europa continentale.

Industrie. — Occupano un posto ragguardevole e vanno continuamente crescendo, benchè siano ancora molto lontane dall' avere l' importanza che hanno raggiunto nel Belgio.

Fra le industrie ALIMENTARI primeggia il *caseificio*, il quale vi è giunto a un grado altissimo di perfezione e mette in commercio una gran quantità di burro (celebre quello della Frisia)[1] e più ancora di formaggio, di quello specialmente dal colore aranciato e dalla forma sferica detto in paese « testa di morto » e che è conosciuto in commercio col nome di formaggio d' Olanda. Non più Edam ne è il centro classico di produzione, ma la vicina Alkmaar, sopra il cui « Kaasmarkt » si vendono annualmente 5 milioni di kg. di formaggio. Altra varietà molto stimata è il Gouda. Londra è l' emporio maggiore del burro e dei formaggi olandesi. Seguono: la fabbricazione dei *salumi*, specie dei prosciutti e dei « boudin », l' estrazione dello *zucchero* dalla barbabietola e la raffinazione dello zucchero di canna (a Rotterdam e ad Amsterdam), l' industria fiorentissima della *cioccolatta*, la fabbricazione della *birra* (famosa quella bianca di Nimega), la brillatura del *riso* (Zaandam), la macinazione delle *farine* (L' Aja), e la estrazione dello *spirito* e dei *liquori*, come il gin celeberrimo di Schiedam e il curaçau di Amsterdam.

Fra le industrie TESSILI emerge quella della *lana*, non più per i panni di Utrecht, rinomati fino dal medio evo e la cui fabbricazione però è molto diminuita, ma per i numerosi lanifici di Tilburg (Brabante settentrionale) che è chiamata la « Leeds » dell' Olanda. Gareggia con essa in importanza l' industria *cotoniera*, specie nella produzione dei tessuti, i filati di cotone costituendo ancora uno dei principali articoli d' importazione. Ne è centro principale Enschede (nell' Overyssel ai confini della Germania), la quale è detta perciò la « piccola Manchester » dell' Olanda. Non ha più l' antica importanza la fabbricazione delle *tele di lino*, un tempo così rinomate, col nome di « tele d' Olanda ». Ed è parimenti decaduta l' industria della *canapa*, la quale si esercita ancora nelle città a mare per farne tele da vela e cordami. Infine ad Utrecht esistono ancora alcune fabbriche importanti di *velluti*.

[1] Questa industria ha ora alquanto perduto della sua fama in seguito all' estendersi della fabbricazione della *margarina* commestibile. Si esportarono di quest' ultima, nel 1897, ben 491,000 ql., mentre di burro vero non se ne sono esportati che 176,000. (*Bollettino di legislazione e statistica doganale*, gennaio-marzo 1899.)

Fra le industrie MINERALI la più caratteristica è la *sfaccettatura dei diamanti*, che si esercita da secoli ad Amsterdam, dove costituisce un monopolio naturale di circa 2000 famiglie ebree d'origine portoghese, nelle cui mani sono passati, si può dire, tutti i più celebri diamanti del mondo. Seguono: l'industria pressochè generale dei *laterizi*, la *ceramica* soprattutto fiorente a Delft, di cui sono ancora rinomate le maioliche artistiche a fondo celeste, la *vetraria* in pochi luoghi e su piccola scala (Vetreria reale di Amsterdam), e in fine alcuni stabilimenti *meccanici*.

Fra le industrie DIVERSE primeggiano le *costruzioni navali*, che si esercitano nei porti principali, specie ad Amsterdam e lungo la Mosa, e a cui tengono dietro le fabbriche di carta (molto importanti), di *superfosfati*, di *saponi*, di *candele* (Gouda e Schiedam), le concerie di *pelli*, l'industria delle *calzature* e la manifattura fiorente del *tabacco*.

Comunicazioni. — *Poste, telegrafi, telefoni*, sono perfettamente organizzati. Due cavi sottomarini congiungono Zandvoort presso Haarlem coi due punti più prossimi della costa inglese (Lowestoft e Benacre a sud-est di Londra).

Le numerose *strade ordinarie*, generalmente tracciate sulle dighe, sono buone e molte volte selciate di mattoni.

La costruzione delle *ferrovie*, incominciata tardi in Olanda, dove per l'abbondanza dei canali speravasi in principio di poterne far senza, e dove d'altronde, per la medesima ragione, essa veniva a riuscire molto dispendiosa, e continuata poscia, a pezzi e a bocconi, là dove proprio non se ne poteva far a meno, ma senza un generale unico criterio direttivo, non venne spinta con vigore che nell'ultimo ventennio, dopo che l'Olanda si vide portar via gran parte del commercio di transito dal Belgio vicino. Al 1° gennaio 1900 vi erano 2800 km., in gran parte di proprietà dello Stato e da esso esercitate. La Amsterdam-Utrecht verso il Reno e la Amsterdam-Aja-Rotterdam, con altre linee minori, appartengono alla compagnia Staatspoorwegen. La sola linea avente una grande importanza internazionale è quella che, proveniendo dalla Germania renana, mette capo al porto di Fliessingen e la quale è percorsa da treni diretti in coincidenza con un servizio rapidissimo giornaliero di vapori tra quel porto e quello di Queenboro (alla foce del Tamigi in Inghilterra). Utrecht è il principale centro ferroviario.

Ma la più spiccata e caratteristica comunicazione dell'Olanda è costituita dalla *navigazione interna*. Su tutto il paese si stende una intricatissima rete di canali che vanno da città a città, legano le città ai villaggi, e i villaggi fra loro, e ogni villaggio ai casolari sparsi nelle campagne, e per essi le imbarcazioni solcano il paese in ogni sua parte, onde può dirsi che i canali sono le vene dell'Olanda così come l'acqua è il suo sangue.[1] Nell'Olanda mette capo una parte considerevole del commercio renano per opera specialmente della grande impresa di na-

[1] Navigazione fluviale nel 1896, 80,000 imbarcazioni con 21,710,000 m³ di stazza, oltre 70 zattere con 44,000 m³.

vigazione a vapore « Niederlandische Dampfschiffahrt Rhederei », la quale risiede a Rotterdam ed esercita un servizio regolare e attivissimo fin oltre Magonza.

La Schelda e la Mosa nel loro corso inferiore e quasi tutti i rami deltiferi del Reno sono così larghi e profondi che in essi la navigazione interna si fonde e si confonde colla navigazione marittima. Vi sono poi alcuni canali i quali vennero espressamente scavati per servire di passaggio ai maggiori bastimenti provenienti dal mare o ad esso diretti, e sono: il canale dell' « Olanda settentrionale » che, attraversando nel senso della lunghezza la stretta penisola di questo nome, parallelamente allo Zuiderzee, di cui evita i bassi fondi e le secche, va dall' Helder al porto di Amsterdam; e il canale più recente e assai più importante, perchè più profondo e più largo, detto « del mare del Nord », il quale adduce da quel mare direttamente ad Amsterdam con un tracciato brevissimo e normale a quella medesima penisola di cui taglia l' istmo che la congiunge al resto dell' Olanda. È per questo canale (che la gigantesca chiusa di Ijmuden, la prima del mondo, difende dal mare) che passa quasi tutto oramai il commercio marittimo di Amsterdam. Anzi, essendo già divenuto insufficiente agli aumentati bisogni di questo, se ne è deliberato nel 1899 l' ingrandimento.

Paese eminentemente marinaro, l' Olanda ha un' attivissima *navigazione marittima*. Essa oscilla infatti dai 40 a 50 milioni di metri cubi,[1] che è quanto dire dai 14 ai 20 milioni di tonn. di stazza, superiore perciò a quella di molti altri paesi marinari che hanno estensione di territorio e numero di abitanti superiori. Costituita per $^7/_8$ da bastimenti a vapore, essa spetta per $^1/_4$ alla bandiera olandese, e per gli altri $^3/_4$ a bandiere estere (inglese, tedesca, norvegese ec.).

La *marina mercantile* è molto considerevole perchè consta, è vero, di sole 624 navi, ma ha un tonnellaggio complessivo (al 1° gennaio 1900)[2] di 900,000 m³ che è eguale a 320,000 tonn. all' incirca, il quale, per sopraggiunta, è costituito per $^5/_7$ da bastimenti a vapore. Le principali imprese di navigazione a vapore sono il « Rotterdam Lloyd », la « Koninklijke Néderlandsche Stoomboot Maatschappij » detta più brevemente la « Nederland » di Amsterdam, la « Zeeland » che fa il servizio rapidissimo quotidiano fra Fliessingen e Queenboro, e la « Holland Amerika Linie » e la « West Indische » che fanno i servizî delle Indie occidentali.

Commercio. – Come fu l' origine della grandezza dell' Olanda, così il commercio si conserva ancora uno dei principali coefficienti della sua

[1] Nel 1896, 21,800 navi con 44,200,000 m³ di stazza; nel '97, 22,300 navi con 47,800,000 m³ di stazza; nel '98, 22,100 navi con 49,000,000 m³ di stazza; nel '99, 23,600 navi con 53,400,000 m³ di stazza, di cui 51,400,000 a vapore, e 13,300,000 con bandiera olandese. (*Almanacco di Gotha*, 1898-99-900-901.)

Si sa che ogni tonnellata di registro, essendo eguale a 100 piedi cubi inglesi, è pari a m³ 2.832 (CASTELNUOVO, *Istituzioni di commercio*, Milano, Vallardi, 1896, pag. 56.)

[2] Al 1° gennaio 1897, 617 navi con 946,000 m³, di cui 556,000 a vapore; al 1° gennaio 1898, 612 navi con 838,000 m³, di cui 569,000 a vapore; al 1° gennaio 1899, 605 navi con 855,000 m³, di cui 605,000 a vapore; al 1° gennaio 1900, 624 navi con 907,000 m³, di cui 668,000 a vapore. (*Almanacco* ec., 1898-99-900-901.)

prosperità economica. Esso oscilla infatti dai 3 ai 3 miliardi e $^1/_2$ di fiorini, che è quanto dire dai 6 ai 7 miliardi di fr.[1] Relativamente alla popolazione non vi è altro paese al mondo, neppure l'Inghilterra, che esplichi una così intensa attività mercantile. Se rifacciamo per l'Olanda lo stesso confronto coll'Italia che abbiamo fatto per il Belgio, troviamo che il nostro paese, il quale ha una popolazione sette volte più grande di quella, esercita per converso un commercio il quale è due volte e mezzo più piccolo. Gli è che l'Olanda ha vigorosamente ripreso le sue gloriose tradizioni commerciali, e che le sue ricche colonie le assicurano quasi il monopolio di certi articoli, quali le spezie, la corteccia di china, il salnitro, lo stagno, il tabacco, il caffè. Si sa, a proposito di quest'ultimo, che l'Olanda è il primo paese del mondo nel consumo relativo di quel coloniale, di cui Rotterdam è uno dei grandi porti di introduzione. L'Olanda è il paese classico del commercio di speculazione, onde avviene che le medesime merci figurino tanto all'importazione quanto all'esportazione, ma aumentate in quest'ultimo caso di prezzo.

Comunque, gli articoli principali che vengono *importati* sono anzitutto i cereali, specie il frumento, poi la corteccia di china, il rame fuso, il carbon fossile, il caffè, il legname, le pietre, la ghisa, il semelino, i filati di cotone, i minerali di rame, il salnitro, lo zucchero greggio, lo stagno, il tabacco, le spezie.[2]

Gli articoli più notevoli di *esportazione* sono la corteccia di china, i cereali, lo zucchero raffinato, il rame fuso, la margarina commestibile, i legumi, il legname, i cartoni, il caffè, i minerali di rame, la ghisa, i tessuti di cotone, il salnitro, il burro, la farina di patate, lo stagno, il formaggio, le spezie, il tabacco.[3]

I *paesi* con cui l'Olanda ha le sue maggiori relazioni commerciali sono: anzitutto la Germania che assorbe da sola circa $^1/_3$ del suo commercio complessivo, poi l'Inghilterra, il Belgio, le Indie olandesi, gli Stati Uniti, la Russia.[4]

Istituti favorevoli al commercio sono il museo e la scuola commerciale di Amsterdam.

Il *sistema doganale* è molto liberale. I dazî sono generalmente « ad valorem ».

Pesi e *misure* appartengono al sistema metrico decimale.

Moneta tipo è il fiorino d'argento che vale circa 2 lire. Unico istituto di emissione è la Banca dei Paesi Bassi.[5]

[1] Nel 1897, 3185 milioni; nel '98, 3312 milioni; nel '99, 3499 milioni di fiorini.

[2] Nel 1897, cereali 316 milioni di fiorini di cui 144 $^1/_2$ di frumento), corteccia di china 164, rame fuso 50, carbon fossile 49 $^1/_2$, caffè 48, legname 43 $^1/_2$, pietre 38, seme di lino 27, ghisa 26, filati di cotone 25, minerale di rame 21, salnitro 21, zucchero 20, stagno 19. (*Bollettino* ec., gennaio-marzo 1899.)

[3] Nel 1897, corteccia di china 226 milioni, cereali 200 (frumento 113), zucchero 48, rame fuso 42 $^1/_2$, margarina 39 $^1/_2$, legumi 39, legname 32, cartoni 28, caffè 24 $^3/_4$, ghisa 23 $^1/_2$, minerali di rame 22 $^1/_3$, tessuti di cotone 20 $^1/_2$, salnitro 20, burro 17 $^1/_2$, farina di patate 16, stagno 15 $^1/_2$, formaggio 13 $^1/_3$ (*Bollettino* ec., gennaio-marzo 1899.)

[4] Nel 1897, Germania 1045 milioni di fiorini, Inghilterra 591, Belgio 352, Indie olandesi 278, Stati Uniti 279, Russia 256; nel 1898, Germania 1101, Inghilterra 607, Belgio 370, Indie orientali 324, Stati Uniti 320, Russia 172; nel 1899, Germania 1100, Inghilterra 626, Belgio 365, Indie orientali 357, Stati Uniti 358, Russia 213. (*Almanacco* ec., 1899, 1900, 1901.)

[5] Capitale 16 milioni di fiorini.

Relazioni coll' Italia. — Sono regolate dal trattato commerciale del 1864, scaduto nel 1874, e mantenuto in vigore d' anno in anno per tacita proroga. Le merci italiane che vengono maggiormente importate in Olanda sono gli agrumi, le mandorle, lo zolfo, i confetti, i canditi, il riso, i generi di tinta, il sommacco, i frutti freschi, la canapa, i mobili, le uova, il vermouth, e, da qualche anno, anche il vino, per favorire l' introduzione del quale venne istituito ad Amsterdam uno speciale deposito presso quella società vinicola italo-olandese. Le merci olandesi che vengono maggiormente mandate in Italia sono la corteccia di china, la fecola di patate, le droghe, i fiori e i bulbi. In complesso i traffici italo-olandesi oscillano dai 10 ai 15 milioni di fiorini.[1] Per favorirne lo sviluppo venne istituita ad Amsterdam un' agenzia commerciale italiana. I numerosi vapori olandesi facenti il servizio delle Indie orientali toccano i porti italiani di Genova e di Palermo (società Nederland). Pochissimi bastimenti italiani vanno nei porti olandesi. Molti capitali dell' Olanda sono investiti in titoli di rendita italiana, in azioni delle nostre ferrovie meridionali ec.[2]

Emigrazione e colonie. — L' *emigrazione* è poco considerevole, poichè oscilla da 1500 a 5000 persone all' anno [3] ed è da qualche anno in diminuzione.

Eppure l' Olanda occupa uno dei primi posti fra le nazioni *coloniali*, cosicchè i suoi possedimenti d' oltre mare superano enormemente il territorio patrio in superficie e in popolazione.[4] Si dividono in due gruppi di cui uno minore, quello delle « Indie occidentali », il quale comprende la Guiana e le Antille, in America; l' altro molto maggiore o delle « Indie orientali » con Giava, Sumatra, Celebes, le Molucche, una parte di Borneo, un terzo della Nuova Guinea, e molte altre isole circostanti o frazioni di isole, — capitale Batavia.

Porti e città principali. — La capitale *La Aja* (Haag) è per popolazione (205,000 ab. al 31 dicembre 1899) la terza città dell' Olanda, ma non ha, si può dire, alcuna importanza commerciale.

La vera capitale economica è *Amsterdam*, la prima del regno, così per popolazione (524,000 ab.), come per attività industriale, ferroviaria e mercantile. Il suo magnifico porto, situato in fondo allo Zuiderzee, nel golfo dell' Y, è composto, oltre che di questo e del così detto « Scalo del commercio », che è il luogo dove approdano le navi delle principali compagnie di navigazione a vapore, anche di una quantità di bacini sparsi fra il golfo dell' Y e l' interno della città. Fuori del porto propriamente detto, all' imbocco del canale del Nord, sorge un grande deposito del petrolio. Ultimamente venne scavato il canale di *Merwede* che mette Amsterdam in diretta comunicazione col Reno presso Leida.[5]

[1] Nel 1896, 11,300,000; nel '97, 11,900,000 fiorini; nel '98, 15,200,000; nel '99, 14,400,000. (*Almanacco* ec., 1898-99-900-901.)

[2] Da un rapporto del console d' Italia ad Amsterdam, nel *Bollettino di notizie commerciali*, n. 14, marzo 1899.

[3] Nel 1893, 5700; nel '94, 1400; nel '95, 1500; nel '96, 2200; nel '97, 1500; nel '98, 1200; nel '99, 1500. (*Almanacco di Gotha*. 1901.)

[4] Kmq. 2,045,700. Abitanti 35,300,000. (Id.)

[5] Zenuti, *Vita olandese*.

Il movimento del porto, il quale è andato continuamente crescendo, oscilla ora intorno a 4,500,000 tonn.[1]

Amsterdam non è però più il primo porto del regno dopo che a questo posto è salito, con un rapidissimo vertiginoso crescendo, quello di *Rotterdam*.[2] Questa città, la seconda del regno per popolazione (320,000 ab.), ne è diventata, per attività marinaresca, la prima. Il suo porto, non riunito in una sola unità, ma sparpagliato tra i canali e i bacini che percorrono e separano in ogni senso la città, forma, si può dire, parte integrante di ogni parte di questa. Dovette il suo sviluppo all' aumento rapidissimo ed intenso del commercio del ricco bacino renano di cui Rotterdam è il porto d' alimentazione e di sbocco.

Degli altri porti ha acquistato recentemente una notevole importanza quello di *Fliessingen* (che noi chiamiamo Flessinga e gl' inglesi Flushing), per le sue rapide comunicazioni con Queensborough (che può dirsi un sobborgo di Londra), che ne fanno il porto preferito d' imbarco di tutta quella parte dell' Olanda e di parecchie regioni contermini. Le altre città più notevoli sono *Utrecht*, la quarta per popolazione (102,000 ab.), *Dordreckt* detta volgarmente *Dordt*, emporio del commercio del legname colla Germania, *Groninga*, *Haarlem*, *Arnhem*, *Leida*, *Nimega* e *Tilburg*.

---

[1] Nel 1888, 2,750,000 tonn.; nel '97, 4,400,000. (Jack la Bolina, *Rivista d'Italia*, 16 dicembre 1898.)

[2] Nel 1888, 2,700,000 tonn.; nel '97, 6,125,000 (id.); nel '99, 6,623,000. (*Revue commerciale*, Bordeaux, 15 febbraio 1901.)

DANIMARCA.

Monarchia costituzionale con due Camere, il Landsthing o Senato e il Folkthing o Camera dei Deputati. **Superficie** 39,665 kmq. **Popolazione** 2,185,000 abitanti (al 1° febbraio 1890), quasi tutti di religione luterana e quasi nessuno analfabeta. **Configurazione fisica** prevalentemente piana: una penisola (l'Jutland) e molte isole (Seeland, Fünen o Fionia, Laaland) separate fra di loro e dai continenti contigui per mezzo degli stretti (piccolo Belt, gran Belt, Sund) che fanno comunicare il Baltico col Cattegat e collo Skagerrak, e, per loro mezzo, col Mar del Nord. **Suolo** poco fertile. **Clima** meno rigido di quanto comporterebbe la latitudine, ma umido.

Questo piccolo paese scandinavo, che ha una superficie di un terzo più grande della nostra Sicilia, ma una popolazione di un terzo più piccola, e perfino inferiore a quella di qualche città europea, come ad esempio Londra e Parigi, ha naturalmente un' importanza economica molto esigua. Ha quindi per noi un interesse molto limitato, tanto più che sono pressochè trascurabili i suoi rapporti commerciali coll' Italia.

Prodotti naturali. — Paese eminentemente AGRICOLO, la Danimarca è ricca anzitutto di *foraggi*, poi di *cereali* (specie avena, orzo, segale), di *legumi*, di *ortaggi*, di *patate*, di *barbabietole da zucchero*, di *colza*. Scarsissime vi sono le *foreste*.

Alleva in gran quantità gli ANIMALI, specie le *vacche* e le *pecore* da latte, ma anche *cavalli* e *maiali*,[1] articoli tutti che formano oggetto di esportazione più o meno cospicua insieme ai loro prodotti (primissimi la carne, le pelli ed il lardo). L' *avicoltura*, fiorentissima, fornisce un gran numero di *uova* all' esportazione. Nonostante il grande sviluppo delle coste non ha molta importanza la *pesca*. I pesci che vengono presi in maggior quantità sono le anguille. Viene affittata dal governo, di cui è monopolio, la pesca delle ostriche.

All' infuori di alcune *pietre da costruzione*, che si scavano nelle isole, e dell' *argilla* e della *sabbia*, che sono sparse dovunque, fanno difetto quasi assoluto i prodotti MINERALI. Anche il *sale* deve essere importato. Non parliamo poi del *carbon fossile*, che occupa uno dei

[1] L' allevamento dei buoi e dei cavalli è sovvenzionato dallo Stato. (Notizia attinta all' Esposizione universale di Parigi del 1900.)

primi posti all'importazione. Skodsborg presso Copenhagen è stazione *balneare* molto frequentata.

Industrie. — Il carattere agricolo del paese si afferma anche nelle industrie, fra le quali infatti occupa il primo posto il *caseificio*, specie in quanto attende alla fabbricazione del burro, che costituisce il primo articolo di esportazione per una quantità che oscilla intorno ai 100 milioni di franchi.[1] Il burro danese gode la fama d'essere il primo burro del mondo. Fornisce da solo la metà di quello che viene consumato sulle navi inglesi, giacchè ha la proprietà di conservarsi anche nelle regioni tropicali. Fra le altre industrie alimentari emergono quelle della *birra* e dello *spirito*, che soddisfano ai bisogni dell'elevato consumo locale, quella dello *zucchero di barbabietola*, che gli è di poco inferiore,[2] e la fabbricazione fiorentissima delle *conserve alimentari*.

Le altre industrie, generalmente poco importanti, hanno per centro principale Copenhagen.

Comunicazioni. — Bene organizzate sono le *poste* e i *telegrafi*, il cui esercizio è fatto dallo Stato. Esiste una grande compagnia, detta dei « Telegrafi del nord »,[3] la quale possiede ed esercita non solo un cavo telegrafico sottomarino fra la Danimarca (Copenhagen) e la Russia (Libau) attraverso il Baltico, ma ne ha posato e ne esercita alcuni altri nell'estremo Oriente asiatico (fra la Siberia, il Giappone e la Cina) e ha progettato di metterne uno fra poco tra la Danimarca, l'Islanda e la Groenlandia. Appartengono allo Stato gli altri cavi sottomarini che congiungono la Danimarca alla Germania, alla Svezia, alla Norvegia, all'Inghilterra. La Danimarca è uno dei paesi in cui è più intensamente sviluppato il servizio *telefonico*, il quale vi è interamente privato

Una considerevole importanza hanno le *ferrovie*, le quali (col loro sviluppo complessivo di 2750 km., alla fine del 1899) si dividono in due gruppi: uno peninsulare che, procedendo dai confini della Germania (Vamdrup), percorre tutto l'Jutland fino al porto di Fredericia, e, attraversando in ferry boat il piccolo Belt, si spinge nell'isola di Fünen sino al porto di Nyborg; l'altro insulare costituito dalle linee che percorrono le isole di Laaland, Seeland e Falster e sono riunite fra di loro da un servizio regolare di ferry-boats. Le ferrovie danesi appartengono allo Stato.

Nella parte settentrionale dell'Jutland è notevole il *Lijmfiord*, serie di espansioni lacustri, congiunte fra di loro da canali artificiali, così da stabilire una via d'acqua ininterrotta dal Mare del Nord al Catte-

---

[1] Nel 1897 fu di 96,800,000 corone, pari a 135 milioni di fr. (*Danmarks Statistik*, Kongerigets Vare-Indfoersel og Udfoersel i Aaret 1897, nel *Bollettino di legislazione e statistica doganale*, gennaio-marzo 1899). Nel 1898 salì a 139 milioni di corone, pari a 193 milioni di fr. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] Nel 1897, birra.... 1,743,000 toender, pari a 2,440,000 hl.
» » spirito.. 35,585,000 potter.. » » 350,000 »
» » zucchero 96,688,000 pud .... » » 483,400 ql.
Bollettino ec., gennaio-marzo 1899.

[3] Ha un capitale di 27 milioni di corone, pari a quasi 38 milioni di fr.

gat, la quale per altro non è accessibile che alle imbarcazioni di piccola portata.

Attesa la configurazione fisica del paese ricco di coste quant' altri mai, vi è attivissima la *navigazione marittima*. Infatti essa vi oscilla dagli 8 ai 9 milioni di tonn. di stazza, di cui $^2/_3$ appartengono alla navigazione internazionale e $^1/_3$ a quella di cabotaggio.[1] Mentre questa è esercitata esclusivamente dalla bandiera danese, quella lo è per circa la metà da bandiere estere. In questo movimento non figura naturalmente il semplice passaggio del Sund senza toccare il porto di Copenhagen, passaggio il quale è diventato molto maggiore dal 1857, anno in cui la Danimarca tolse il pedaggio che lo gravava, dietro il pagamento di una somma capitale da parte degli Stati interessati.

La *marina mercantile*, mentre diminuisce gradatamente di numero, aumenta costantemente di potenza, per la sostituzione delle grandi navi a vapore alle piccole navi a vela. Attualmente (al 31 dicembre 1899) è costituita da 3770 navi della portata di 395,000 tonn. per oltre la metà a vapore.[2] Le principali imprese di navigazione sono: la Forenede Dampskifskab o « Compagnia riunita dei vapori », che fa il servizio postale delle Färoè e dell' Islanda e la « Thingvalla », che fa un regolare servizio con New York.

Commercio. – Relativamente alla esiguità della sua superficie ed alla scarsità della sua popolazione la Danimarca esercita un attivissimo commercio coll' estero, poichè oscilla da 600 a 800 milioni di corone, che è quanto dire da 840 a 1100 milioni di franchi. In questi dati, i quali si riferiscono al commercio *generale*, è compreso anche il *transito* con una cifra annua di oltre 150 milioni di corone.[3] I principali articoli di *esportazione* sono il burro, la carne, gli animali, le uova, le pelli, le pietre da costruzione; le principali merci d' *importazione* gli articoli in metallo, i cereali, il caffè,[4] il carbon fossile, il legname, i tessuti di lana, di cotone e di lino, di seta, gli articoli in pelle, gli olî, il tabacco.

I *paesi* con cui la Danimarca ha le sue maggiori relazioni commerciali sono l' Inghilterra, che ne assorbe oltre $^1/_3$, e la Germania, che ne ha ora assai meno di $^1/_3$ mentre alcuni anni fa gareggiava con quella. Gli è che la Danimarca non può perdonare al vicino impero la prepotenza con cui esso si trattiene la provincia danese dello Schlesvig,

[1] Nel 1898, 8,920.000 tonn., di cui 5,570,000 appartenenti alla navigazione di lungo corso. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] Al 31 dicembre 1895, 3600 navi con 335,000 tonn.
» » 1896, 3600 » » 330,000 »
» » 1897, 3650 » » 346,000 »
» » 1898, 3700 » » 356,100 » , di cui 464 piroscafi con 182,700 tonn.
» » 1899, 3770 » » 395,000 » , » 510 » » 225,000 »
(*Almanacco di Gotha*, 1899-1901. Kongerigets Handels-Flaade og Skibsfart i Aaret 1897, dal *Bollettino* ec., gennaio-marzo 1899.)

[3] Nel 1896, 671 milioni di corone (927 milioni di fr.); nel '97, 745 milioni di corone (1009 milioni di fr.), di cui 579 di commercio speciale e 166 di transito (*Bollettino* ec., gennaio-marzo 1899); nel '98, 789 milioni di corone pari a 1104 milioni di fr. (*Moniteur des intérêts matériels*, 29 luglio 1900.)

[4] Nel consumo relativo del caffè la Danimarca è il secondo paese del mondo dopo l'Olanda.

la cui occupazione, avvenuta nel 1863, avrebbe dovuto cessare quando non fosse, come non lo sarebbe di fatto, confermata da un plebiscito; ed essa si è messa da qualche anno ad esplicare la propria indignazione « boycottando », per quanto le è possibile, i prodotti di provenienza tedesca. Seguono la Svezia, la Russia e gli Stati Uniti.[1] Mentre l'Inghilterra è soprattutto paese esportatore rispetto alla Danimarca, gli altri tre sono prevalentemente paesi importatori.

In attesa della prossima introduzione del sistema metrico decimale, sono ancora in uso *pesi* e *misure* speciali, quali il fod di m. 0, 314, il pott di l. 0, 97, il toender di hl. 1, 39, il pund di kg. 0, 500, il centner di kg. 50, il laes di 500 kg.

Moneta comune alla Danimarca, alla Svezia e alla Norvegia, è la corona che vale L. 1, 40.

Relazioni coll' Italia. — Sono regolate dal trattato di commercio del 1864, scaduto nel 1874, e poscia rinnovato d'anno in anno per tacito consenso delle parti contraenti. Oscillano annualmente da 1 a 2 milioni di corone all'anno,[2] e constano per oltre $^3/_4$ di merci italiane che vengono importate in Danimarca attraverso la Germania (aranci, zolfo, vino, uva secca, marmi, sughero, mandorle, canape). Nell'importazione di molte di queste merci e di altre minori (fiori freschi e secchi, tartaro greggio, bacche e foglie di lauro, miglio), l'Italia tiene anzi il primo posto. Le poche merci danesi che vengono in Italia sono la fecola di patate, la pasta di legno, il ferro e i pesci secchi e salati. Molto scarso è il movimento diretto di navigazione fra la Danimarca e l'Italia.[3] Le navi danesi toccano specialmente i porti di Genova e di Napoli.[4]

Emigrazione e colonie. — L'*emigrazione,* fenomeno poco rilevante, ebbe un risveglio dal 1885 al 1893, in cui raggiunse in qualche anno perfino le 12,000 persone, poi diminuì fino alla media attuale di 2500.[5] Gli Stati Uniti sono il paese verso cui si dirigono di preferenza gli emigranti danesi.

Le *colonie* o, come vengono chiamate ufficialmente le « Dipendenze », sono costituite dalle isole Färoè nel Mar del Nord, dall'Islanda e dalla Groenlandia nell'Oceano Glaciale Artico, e infine da tre isole Antille, fra cui emerge quella di San Tommaso.

Porti e città principali. — Nell'Jutland i centri più importanti sono *Aahruus* e *Aaalborg;* nell'isola di Fionia *Odense;* e in quella di Seeland, all'estremità occidentale della medesima *Körsör,* la quale at-

---

[1] Nel 1897, Inghilterra 273 milioni di corone, Germania 195, Svezia 79, Russia 59, Stati Uniti 50; nel '98, Inghilterra 297, Germania 190, Svezia 86, Stati Uniti 67, Russia 52. (*Almanacco* ec., 1900-1901.)

[2] Nel 1890, 1.308,000; nel '91, 1,617,000; nel '92, 1,230,000; nel '93, 1,161,000; nel '94, 767,000; nel '95, 1,064,000; nel '96, 2,115,000; nel '97, 2,608,000, di cui 2,293,000 importazioni dall'Italia e 315,000 esportazioni verso l'Italia (Kongerigets Vare-Indfoersel og Udfoersel i Aaret 1897, nel *Bollettino* ec., gennaio-marzo 1899); nel 1898, 2,750,000, di cui 1,750,000 di importazioni dall'Italia. (*Almanacco* ec., 1901.)

[3] Nel 1897, 15,200 tonn. di registro (Kongerigets Handels-Flaade og Skibsfart i Aaret 1897, dal *Bollettino* ec., gennaio-marzo 1899.)

[4] Nel 1897, Genova 27,700 tonn., Napoli 22,000 (Id.)

[5] Nel 1893, 9200; nel '94, 4100; nel '95, 3600; nel '96, 2900; nel '97, 2300; nel '98, 2300; nel '99, 2800. (*Almanacco di Gotha,* 1899-900-901.)

tende alle rapide comunicazioni per via di mare col continente europeo (Kiel, Flensburg).

Ma il centro principale è, senza confronti, *Copenhagen*, che accentra in sè quasi tutta l'attività marinaresca e commerciale della Danimarca, di cui costituisce 1/7 della popolazione, anzi, comprendendo anche i sobborghi, quasi 1/5 (408,000 nel 1895). Situata in parte sulla grande isola di Seeland e in parte sulla vicina isoletta di Amager, all'estremità meridionale del Sund, « Kiöpenhavn » che significa appunto « Porto dei mercanti » doveva divenire, come divenne di fatti, il convegno dei mercanti che trafficano tra il Mar del Nord ed il Baltico, fra la Scandinavia e la Germania. Quando venne aperto il canale marittimo Guglielmo I che abbrevia il tragitto alle navi dal Baltico al Mar del Nord e viceversa, evitando loro il giro dell'Jutland e il passaggio per Copenhagen, questa aveva già provveduto a parare il danno minacciatole da quella deviazione dei traffici, istituendo a sue spese ciò che fu detto un « porto franco », ma che non è effettivamente che un punto franco vastissimo, il quale comprende tutta una parte della città con docks, stazioni ferroviarie, immensi elevatori del grano e nuovi stabilimenti industriali che vi possono esplicare la loro attività all'infuori di ogni gravame doganale. Così, mentre il canale di Kiel non ha dato ancora gli eccellenti risultati che se ne speravano, il movimento mercantile di Copenhagen, anzichè diminuire, è aumentato.

ISOLE FAEROÈ.

Sono situate fra la Scozia e l'Islanda. **Superficie** 1325 kmq. **Abitanti** 13,000. **Clima** temperato, ma nebbioso.

Le principali risorse di questo povero arcipelago sono la caccia alle balene, la pesca, l'allevamento delle pecore e il raccolto delle uova degli uccelli selvatici che entrano per tanta parte nell'alimentazione degli abitanti. Sull'isola Strömö, che è la principale, sorge *Thorshavn* che è la città più importante.

ISLANDA.

Grande isola situata ancora più a nord delle Faeroè, verso la Groenlandia. **Superficie** 104,785 kmq. **Abitanti** 70,900. **Aspetto** vario. Natura vulcanica. Caratteristici i « geyser ».

Le principali risorse economiche di questa « ultima Thule » sono la raccolta della peluria finissima degli « eider » (specie di oche selvatiche) detta « dunen », la raccolta delle uova, la pesca dei merluzzi, la caccia alle balene, l'agricoltura che fornisce pochissimi prodotti, fra cui l'avena fatua, il solo cereale che vi giunga a maturanza, e alcuni prodotti minerali, come il sale, che si raccoglie sul vulcano attivo Hekla, e lo spato d'Islanda.

Reykiavik ne è la capitale.

SVEZIA E NORVEGIA.

Sono due regni perfettamente autonomi, anzi antagonisti fra di loro, i quali non hanno di comune che la persona del re e la rappresentanza diplomatica all'estero; pel resto, leggi e dogane distinte e perfino bandiera mercantile separata. Nella Svezia il Parlamento è composto di due Camere, la Prima e la Seconda, entrambe elettive. Nella Norvegia non c'è che una Camera sola, lo Storthing, la quale poi nomina nel suo seno i membri del Lagthing o Camera Alta. La **superficie** è di 450,570 kmq. in Svezia e di 325,430 in Norvegia. La **popolazione** ammonta nella prima a 5,097,000 abitanti (al 31 dicembre 1899) e nella seconda a 2,122,000 (al 1° gennaio 1898). In entrambe è diffusissima l'istruzione e predomina la religione protestante. La **configurazione fisica** è quella d'una grande penisola percorsa da nord a sud da una serie di catene montuose designate col nome complessivo di Alpi scandinave. Ne discendono, soprattutto dal versante orientale o svedese che è assai più largo, molti **fiumi**, i quali tutti attraversano una corona più o meno lunga di **laghi**. Di questi ultimi i principali sono il Venern che ha per emissario il Gota, il Vetter che ha per emissario il Motala, il Miösen il cui emissario si getta nel Glommen che è il fiume principale della Norvegia, e infine il lago Mälar su cui sorge Stoccolma. Mentre le **coste** della Svezia, specie sul Baltico, sono generalmente basse e paludose, quelle della Norvegia sono caratterizzate dai fiordi, insenature bizzarre e frastagliate che penetrano profondamente e tortuosamente entro terra fra montagne a picco. Delle **isole** che orlano la Svezia le principali sono quelle di Gotland e di Oland nel Baltico; di quelle che costeggiano la Norvegia, le isole Lofoden, e, più a nord, l'isola Mageroe da cui si protende il Capo Nord. Il **suolo** è più fertile che altrove nella pianura che si distende a sud-est della Svezia. Il **clima** in generale, ma assai più nella Norvegia, è meno freddo di quanto si potrebbe ragionevolmente presumere dalla latitudine. Tanto è vero che ad Hammerfest, dove sono due mesi ininterrotti di notte in inverno e altrettanti di giorno in estate, il mare non gela mai. Ciò è dovuto evidentemente all'influenza benefica della Corrente del Golfo che lambe le coste della Norvegia.

SVEZIA.

Le principali caratteristiche economiche di questo paese sono l'agricoltura, la silvicoltura, la mineraria e l'industria.

La prima fornisce, in copia abbastanza notevole, i CEREALI (specie l'avena, la segala e l'orzo, pochissimo il frumento che deve essere lar-

gamente importato[1] mentre si fa una leggera esportazione di avena);[2] le *patate* in quantità press'a poco eguale e i *legumi* e gli *ortaggi*, ma soprattutto i *frutti* in quantità di gran lunga inferiore ai bisogni del consumo;[3] e infine le *barbabietole da zucchero* e i *foraggi*. Dalle immense *foreste* ricoprenti le pendici dei monti si ritrae una gran quantità di legname che i fiumi si incaricano di fluitare a valle. Oltre a servire di materia prima a molte industrie fiorenti, esso costituisce il principale articolo di esportazione[4] di cui rappresenta da solo quasi la metà in valore. Nel commercio del legname greggio, squadrato o segato, la Svezia è il secondo paese del mondo dopo la Russia.

La relativa abbondanza dei pascoli permette un considerevole allevamento di *animali*, specie bovini e suini. Dei primi si fa anche esportazione.[5] Per quanto sia importante la *pesca*, specie di mare, la quale ottiene in modo particolare le aringhe (sill, strömming, bressling), essa è insufficiente ai bisogni del consumo.[6]

Dei prodotti minerali il più importante è il *ferro*, il quale è ottenuto, non in grande quantità ma di qualità eccellente così da essere considerato come uno dei migliori del mondo. Le miniere principali sorgono presso Dannemora in provincia di Upsala, ma ne esistono altresì presso il lago di Orebro e a Gellivare (nel nord).[7] Questi ultimi anzi sembrano i più promettenti e i più ricchi poichè contengono fino al 70 % di ferro puro.[8] Altri prodotti minerali sono quelli di *zinco* o calamina che vengono in parte esportati; il *rame*, la cui produzione però (a Kopparberg in provincia di Fahlun) è diventata pressochè insignificante; i *superfosfati*, i quali hanno fatto la fortuna di Gellivare; e i *graniti* colorati, che sono ricercati dovunque per la loro bellezza.[9]

L'INDUSTRIA, che è fiorente in Isvezia, mentre manca quasi affatto in Norvegia, attende anzitutto alla fabbricazione dei prodotti alimentari, specie il *burro*, il quale non vi è più fatto come in passato, o lo è in minore quantità, coi grassi e coll'olio di cotone (margarina) e costituisce, in valore, il terzo articolo d'esportazione;[10] lo *zucchero di barbabietola*, nella cui produzione la Svezia è il settimo paese d'Europa (centro principale Göteborg); la *birra* e le altre bevande spiritose, il cui consumo pare vada lentamente diminuendo; le *conserve alimentari*,

[1] Nel 1897, 1,108,000 ql. per 13,850,000 corone, di cui segala 449,000 ql. per 3,815,000 corone (Bidrag till Sveriges Officiela Statistik-Handel-for ar 1897, in *Bollettino di legislazione e statistica doganale*, gennaio-marzo 1899). Nel 1898 l'importazione del frumento e della segala è salita a 30,130,000 corone. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] Nel 1897, 206,000 ql. per 1,850,000 corone; nel 1898, per 4,254,000 corone. (Id.)

[3] Importazione di frutta nel 1897, 3,529,000 corone. (Id.)

[4] Nel 1897, 6,990,000 m³ per 150,300,000 corone; nel 1898 per 146,400,000 corone. (Id.)

[5] Nel 1897 per 3,000,000 di corone. (Id.)

[6] Nel 1897, importazione di pesci per 8,860,000 corone, esportazione per 4,700,000 (id.); nel '98, importazione per 9,767,000, esportazione per 7,576,000. (Id.)

[7] Nel 1898, 3,700,000 tonn., di cui 2,300,000 lavorate in paese (*Moniteur des intérêts matériels*, 12 ottobre 1899) e 1,400,000 esportate (nel 1897). (Vedi *Bollettino* ec., gennaio-marzo 1899.)

[8] *Moniteur des intérêts matériels*, 17 maggio 1900.

[9] I maggiori giacimenti sono a Gellivare e a Malmberg (monte Kiirunavara a 100 km. ad est di Gellivare) (Esposizione universale di Parigi del 1900.)

[10] Nel 1897, 236,600 ql. per 41,400,000 corone (*Bollettino* ec., gennaio-marzo 1899); nel 1898, per 40,000,000 di corone. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

che costituiscono una delle maggiori industrie nazionali. Oltre alla segatura, di cui abbiamo già parlato implicitamente discorrendo del *legname* e che ha il suo centro a Sunwall nel Norrland, è notevole la lavorazione successiva del legno per averne la pasta cellulosa, la pasta di legno meccanica, i « parquets », e, infine, i fuscellini per fiammiferi che costituiscono altrettanti notevoli articoli di esportazione.[1] Ma più importanti ancora sono le industrie del *ferro* e dell'*acciaio*, dalla fusione del minerale negli alti forni per averne la ghisa e poi di questa nelle ferriere e nelle acciaierie per averne il ferro dolce e l'acciaio (questo in quantità maggiore di quello),[2] e, infine, alla produzione di lavori molteplici in ferro e in acciaio, tutti prodotti i quali costituiscono, presi assieme, il secondo articolo d'esportazione.[3] I padroni delle ferriere e delle acciaierie sono riuniti fra di loro nell'« Yernkontor », associazione nazionale per tutelare gl'interessi comuni. Uno dei maggiori centri dell'industria del ferro è Falun. Presso Stoccolma sorge il grande stabilimento Nordenfelt per la fabbricazione di cannoni, corazze, rotaie. Gli articoli d'uso maggiormente esportati sono i tubi ed i chiodi. Notiamo ancora la fabbricazione della *carta*, che alimenta essa pure una fiorente esportazione;[4] quella dei *fiammiferi*, industria classica della Svezia e che ha il suo centro principale a Norrköping;[5] le varie industrie *tessili*, specie quelle della lana e del cotone;[6] l'arte *vetraria*, salita da breve tempo a così notevole importanza da alimentare un'esportazione che va ogni anno crescendo,[7] e infine le industrie della *gomma elastica* (specie calzature), delle *pelli* (specie vestiti a Malmoe), e della *filigrana d'argento*.

Abbastanza sviluppate sono le COMUNICAZIONI. Per i *telefoni*, ad esempio, Stoccolma può dirsi la prima città d'Europa e forse del mondo.[8] La più lunga linea telefonica è quella di 1300 km. fra Malmoe di faccia a Copenhagen e Solleftea nel Norrland. Il servizio interurbano

[1] Nel 1897, cellulosio 884,000 ql. per 12,200,000 corone, pasta di legno meccanica 945,000 ql. per 4,500,000 corone, fuscellini 149,000 ql. per 6,700,000 corone (*Bollettino* ec., gennaio-marzo 1899). Nel 1898 si esportarono per 15,534,000 corone di pasta di legno (IV articolo d'esportazione). (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] Produzione degli alti forni nel 1897, 975,000 tonn. di ghisa; nel '98, 1,040,000, di cui 532,000 ottenute col carbone di legna (*Moniteur* ec., 1° giugno e 24 agosto 1899). Acciaio nel 1897, 175,000 tonn., nel '98, 462,000 (*Moniteur* ec., 12 ottobre 1899.)

[3] Nel 1896, ferro 42,200,000 corone, macchine 7,600,000, articoli in ferro 6,700,000, totale 56,500,000 (*Almanacco di Gotha*, 1899); nel 1897, ferro e acciaio 280,000 tonn. per 34 milioni di corone, lavori in ferro e in acciaio per altri 8,800,000, e macchine per 3,300,000, totale 46,100,000 (*Bollettino* ec., gennaio-marzo 1899 ; nel 1898, esportazione di ferro per 45,299,000 corone, di macchine per 8,643,000, di articoli in ferro per 5,827,000 (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[4] Nel 1896, 6,700,000 corone (*Almanacco* ec., 1899); nel '97, 9,600,000 corone (*Bollettino* ec., gennaio-marzo 1899): nel '98, 7,836,000 corone. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[5] Esportazione del 1898 per 7,179,000 corone di fiammiferi. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[6] Molto diffuse come industrie domestiche sono la fabbricazione dei merletti (Scania e Dalecarlia) e quella dei tessuti di lana.

[7] Nel 1897 per 4,197,000 corone, nel '98 per 4,233,000. (*Almanacco di Gotha*, 1900-1901.)

[8] La rete telefonica di Stoccolma, impiantata da una compagnia privata nel 1883, contava, nel '98, quasi 20,000 km. di fili. Ma c'è anche una rete telefonica governativa. Nell'ufficio centrale, il quale è una gran torre a tre piani costruita nel 1885, sono impiegate 250 signorine. Nelle case signorili i diversi appartamenti comunicano per telefono, e c'è un apparecchio telefonico in tutte le camere d'albergo, e perfino i battelli sui canali sono congiunti alla rete telefonica della città.

è in mano dello Stato, il quale va riscattando anche le reti urbane concesse ai privati. A non contare i piccoli cavi *telegrafici* che congiungono la Svezia alla Danimarca, ricordiamo i tre cordoni fra Grisleham a nord di Upsala e Nystadt nella Finlandia, e quello fra Göteborg e Newcastle-on-Tyne in Inghilterra.

Le *ferrovie* hanno uno sviluppo considerevole (10,700 km. al 31 dicembre 1899) e appartengono per $^1/_3$ allo Stato e per $^2/_3$ alle Compagnie. Sono naturalmente più numerose nella Svezia centrale e meridionale. La linea principale è quella che va da Göteborg a Stoccolma e prosegue poi, attraverso la penisola, fino a Gellivare, che è il punto più settentrionale raggiunto dalle ferrovie scandinave. A un certo punto se ne distacca una diramazione importantissima che congiunge la Svezia settentrionale alla Norvegia (Trondjem). Nel 1902 verrà ultimata la ferrovia che si sta ora costruendo (nel 1901) fra Gellivare e le isole Lofoden in Norvegia.

I laghi maggiori sono regolarmente e intensamente *navigati*, specie da vaporini, nella stagione estiva. Il canale di Gotha è molto importante giacchè unisce il lago Vener e il suo emissario Gotha che si getta nel Cattegat, al lago Vetter e al suo emissario Motala che va a finire nel Baltico; e per essi e per l'altro canale che unisce il Vetter al lago Mälar, passa un servizio regolare di piccola navigazione a vapore fra Stoccolma, Göteborg e Jonköping.

Discretamente attiva è la *navigazione marittima*, la quale rappresenta un movimento annuo di oltre 14 milioni di tonn.[1] ed è costituita per $^3/_4$ da navi a vapore. Per circa $^1/_4$ sono bastimenti svedesi, dopo cui vengono i danesi, gl'inglesi e i norvegesi.[2]

Molto importante è la *marina mercantile* colla sua portata di quasi $^1/_2$ milione di tonn. di cui quasi la metà a vapore.[3] Le compagnie principali sono lo Svenska Lloyd, i Piroscafi postali svedesi e la Compagnia di Stoccolma.

Discretamente attivo è il COMMERCIO, il cui movimento annuo oscilla dai 650 agli 800 milioni di corone, che è quanto dire dai 900 ai 1100 milioni di franchi.[4]

I maggiori articoli d'*importazione* sono il carbon fossile, i cereali, le macchine (delle quali però si fa anche esportazione), il caffè, le lanerie, le pelli, il tabacco, il cotone, le cotonate, il petrolio, i frutti; i principali articoli di *esportazione*, il legname, il ferro e gli articoli di ferro, il burro, i prodotti del legno, i fiammiferi, la carta, le vetrerie.[5]

I *paesi* con cui la Svezia ha le sue maggiori relazioni commerciali

---

[1] Nel 1896, 14,100,000 tonn., di cui 11,300,000 a vapore; nel '97, 14,900,000, di cui 12,200,000 a vapore; nel '98, 15,500,000, di cui 15,300,000 a vapore (*Almanacco* ec., 1899-1901.)

[2] Nel 1896, 4,600,000 svedesi, 3,800,000 danesi, 2,600,000 inglesi, 1,600,000 norvegesi (*Bollettino* ec., gennaio-marzo 1899); nel '97, 6,300,000 svedesi, 1,700,000 norvegesi; nel '98, 5,700,000 svedesi, 1,600,000 norvegesi. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[3] Nel 1899, 2820 navi con 57,000 tonn., di cui 266,000 a vapore.

[4] Nel 1894, 650 milioni di corone; nel '95, 655; nel '96, 699; nel '97, 766; nel '98, 800. (*Almanacco* ec., 1899-1901.)

[5] *Almanacco di Gotha*, 1899-1900.

sono l'Inghilterra anzitutto, poi la Germania, le quali due ne assorbono da sole circa i $^3/_4$, indi la Danimarca, la Norvegia e la Russia.

Misure e *pesi* sono quelli del sistema decimale; però si usano ancora lo stang di m. 2,97 e il fot di m. 0,297, il kanna di l. 2,67, il centner di kg. 42,5. *Moneta* è la stessa della Danimarca, cioè la corona, che vale L. 1,40. La sola banca di Stato ha facoltà di emettere biglietti.

Le poche RELAZIONI COLL' ITALIA sono regolate dal trattato del 1862, scaduto nel 72, e prorogato poscia d'anno in anno per tacito consenso delle due parti. Oscillano da qualche anno, in valore, intorno a 1,700,000 corone,[1] di cui i $^3/_4$ sono rappresentati da merci italiane che vengono importate in Isvezia e cioè zolfo, sale, aranci, marmo, vino, olî, limoni, mandorle. Le merci svedesi che vengono più specialmente mandate in Italia sono il legno segato e i rottami e limature di ferro e d'acciaio.[2]

Abbastanza notevole è la EMIGRAZIONE, giacchè, anche detrattane la immigrazione, oscilla da 10 a 40 mila persone,[3] e si dirige per la massima parte agli Stati Uniti.

CITTÀ PRINCIPALE è *Stoccolma*, che sorge in parte sopra una baia frastagliatissima del Baltico e in parte sopra il vicino lago Mälar, ed è la prima della Svezia, non solo per popolazione (302,500 ab. al 31 dicembre 1899), ma anche per attività mercantile e bancaria. Prima città invece per movimento marittimo (circa 2 milioni di tonn.) è *Göteborg*, che è la seconda per popolazione (127,000 ab.). Seguono *Malmöe*, altro porto attivo; *Norrköping*, centro industriale, e *Gefle*.

NORVEGIA.

Le principali forme di attività economica di questo piccolo paese, la cui popolazione non è nemmeno i $^2/_3$ di quella del Veneto, quantunque sia a questo per superficie 10 volte maggiore, sono la pesca, la silvicoltura e la navigazione marittima.

Specialmente importante è la PESCA dei *merluzzi*, che si esercita in due epoche successive: la prima dal dicembre al gennaio nei paraggi delle isole Lofoden, e allora vi accorrono dai 15 ai 20 mila pescatori da ogni parte della Norvegia; la seconda dal febbraio al marzo al di là del Capo Nord, e vi prendono parte dalle 10 alle 12 mila persone. L'avvicinarsi, il distendersi, il proseguire dei banchi di merluzzo viene reso pubblico col mezzo di un apposito servizio telegrafico. I merluzzi, dopo toltane la testa che serve a fare concime e le interiora da cui

[1] Nel 1892, 2,290,000 corone; nel '93, 1,459,000; nel '94, 1,388,000; nel '95, 1,616,000; nel '96, 1,783,000; nel '97, 1,739,000, di cui 1,273,000 importazioni dall'Italia (*Bollettino* ec., gennaio-marzo 1899); nel '98, 1,730,000, di cui 1,400,000 importazioni dall'Italia.

[2] Nel 1897, dall'Italia, zolfo 532,000 corone, sale 327,000, aranci 180,000, marmo 107,000; dalla Svezia, legname 228,000, rottami di ferro 237,000. (Id.)

[3] Emigrazione nel 1892, 45,500; nel '93, 40,900; nel '94, 13,400; nel '95, 19,000; nel '96, 19,600; nel '97, 14,600; nel '98, 13,700. Immigrazione nel 1892, 6500; nel '93, 7400; nel '94, 10,400; nel '95, 8500; nel '96, 7800; nel '97, 7900; nel '98, 8000. (*Almanacco* ec., 1899-1900.)

si estrae l'olio di fegato, vengono o salati o disseccati e costituiscono, sotto i nomi di stoccofissi o baccalà, il primo articolo di esportazione. Se ne prendono annualmente circa 60 milioni[1] e se ne esportano da 500 a 700 mila ql. per un valore da 18 a 20 milioni di corone.[2] Un altro prodotto considerevole della pesca, di poco inferiore ai merluzzi, sono le *aringhe*, le quali vengono prese specialmente lungo le coste settentrionali (nelle province del Norrland e di Tromsoe).[3] Dopo di esse seguono, per importanza, gli *sgombri*.

Fra gli altri prodotti ANIMALI, che hanno però un'importanza molto minore, ricordiamo i *bovini*, i *cavalli*, specie quei « poneys » docili e sicuri, di cui si fa anche esportazione, le *pecore* relativamente molto numerose, le *capre*, i *suini*, le *renne*. In certi luoghi si raccolgono le piume degli *eider*.

Attesa la natura eminentemente montuosa del suolo, non ha potuto svilupparsi l'AGRICOLTURA, fuorchè nei brevi piani che circondano i fiordi, specie quello di Cristiania, e ivi si ottengono di preferenza i *cereali* (avena e orzo) e le *patate*. Ma il prodotto vegetale più cospicuo rimane sempre il *legname*, il quale è fornito in gran copia dalle estese foreste, generalmente di pini e di abeti, che ricoprono le pendici dei monti, e costituisce il secondo articolo di esportazione.[4] Inoltre serve di materia prima all'industria fiorentissima del *catrame*, che ha per centro Bergen.

Benchè non sia affatto paese MINERARIO la Norvegia ottiene tanto *argento* dalle sue miniere di Kongsberg (in diocesi di Aggerhuus) quanto occorre alla sua zecca; e in oltre produce un po' di *rame* nelle miniere di Röros e Suliselma.[5]

Non è affatto neppure paese industriale la Norvegia, se se ne tolgono le industrie derivanti dal legno, fra cui le *costruzioni navali* ancora fiorentissime, la *pasta di legno* chimica e meccanica,[6] la fabbrica della *carta*, che ha il suo centro principale a Skien;[7] indi la preparazione, fiorente, delle *conserve alimentari* e la fabbricazione, del resto in diminuzione, della *birra* e dello *spirito*.

In compenso non v'è altro paese al mondo che sia altrettanto ma-

[1] Negli anni 1883-96 se ne sono presi in media 63,500,000, nel '97 se ne presero 68 milioni.

[2] Esportazione nel 1897, 650,000 ql. per 19,400,000 corone; nel '98, 562,000 ql. per 18 milioni di corone. (Da una notizia comunicata direttamente nell'agosto 1899 dal console di Bergen.)

[3] Esportazione nel 1897, ettolitri 1,347,000 per 18,100,000 corone; nel '98, 1,055,000 hl. per 14,900,000 corone. (Da una notizia ec.)

[4] Nel 1897, 35,300,000 corone d'esportazione (netta); nel '98, 34,800,000; nel '99, 33,200,000. (*Almanacco* ec., 1899-1901.)

[5] Nel 1895, 1700 tonn.; nel '96, 2500; nel '97, 3500; nel '98, 3600 (*Moniteur* ec., 2 e 9 marzo 1899). La miniera di Röros ha prodotto, nel 1898, 600 tonn. di metallo e 16,300 di pirite; quella di Suliselma 400 tonn. (*Moniteur* ec., 3 agosto 1899.)

[6] Pasta di legno chimica, nel 1875-79, 100,000 ql. per 4 milioni di fr.; nel 1895-99, 6,130,000 ql. per 110 milioni. Pasta di legno meccanica, nel 1875-79, 570,000 ql. per 22 milioni di fr.; nel 1895-99, 5,320, 00 ql. per 53 milioni di fr. (Notizie attinte all'Esposizione universale di Parigi del 1900.

[7] I cartai di Skien si sono riuniti in un potente sindacato che manda all'estero, specie in Inghilterra, l'esuberanza della sua produzione. (Notizie raccolte dall'autore all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

rinaresco, poichè la Norvegia, relativamente alla popolazione, supera l'Inghilterra nella quantità del suo *naviglio a vela*, per il quale, anche in via assoluta, essa è il terzo paese del mondo, subito dopo l'Inghilterra e gli Stati Uniti, benchè in entrambi quei paesi vi siano città che superano da sole in popolazione tutta la Norvegia. Al 1° gennaio 1900 essa aveva 5700 velieri con 1,050,000 tonn. di stazza, a cui se si aggiungono 1130 *piroscafi* con altre 480,000 tonn., si ha un tonnellaggio complessivo di 1,530,000 tonn. Il segreto della superiorità persistente della marina a vela norvegese, la quale si è sottratta, finora, al fenomeno pressochè generale della diminuzione, risiede nell'attività, nell'abilità e nella sobrietà dei suoi capitani, i quali sono ad un tempo proprietarî ed armatori delle navi da loro dirette. Le principali imprese di navigazione a vapore sono le compagnie Bergenske e Nordenfjelske che risiedono a Bergen, e la Sondenfjelds-Norske che ha sede a Cristiania. I piroscafi norvegesi hanno quasi il monopolio del trasporto dei frutti dalle Antille agli Stati Uniti e al Canadà.

Nei porti norvegesi la *navigazione marittima* non ha che un movimento di circa 6 milioni di tonn.[1] il quale è fatto per $^2/_3$ da navi norvegesi.

Le *ferrovie* scarseggiano giacchè hanno appena uno sviluppo (nel 1899) di 1980 km. ed appartengono interamente allo Stato. La linea principale è quella che va da Cristiania a Trondjem, d'onde, per Storljem, entra in Isvezia.

Quattro cavi *telegrafici* sottomarini congiungono la Norvegia all'Jutland (fra Arendal e Hoye, fra Arendal e Hjörring), all'Inghilterra (fra Arendal e Newcastle) e alla Scozia (fra Ekersund e Peterhead).

Il *commercio* è abbastanza attivo, poichè, nonostante la scarsa popolazione, oscilla dai 350 a 450 milioni di corone, che è quanto dire da 490 a 630 milioni di fr.[2]

Articoli principali d'*importazione* sono i cereali, i tessuti, i coloniali, il carbon fossile, gli oggetti metallici, gli olî, il sale, i frutti; d'*esportazione* il pesce secco e salato, il legname, e i prodotti secondarî di questo.

I *paesi* con cui la Norvegia ha le sue maggiori relazioni commerciali sono l'Inghilterra, la Germania e la Svezia che ne assorbono da sole i $^3/_4$.[3]

Pesi e *misure* dovrebbero essere del sistema decimale ma nell'uso comune prevalgono ancora il pund di kg. 0,498, il centner di 100 pund di kg. 49,8, il potte di l. 0,965, il favn di m. 1,88, e il fod di m. 0,31. *Moneta* comune alla Svezia e alla Danimarca è la corona (fr. 1,40).

---

[1] Nel 1897, 5,800,000, di cui 3,900,000 norvegesi; nel '98, 6,100,000, di cui 4,100,000 norvegesi; nel '99, 6,300,000, di cui 4,200,000 norvegesi. (*Almanacco* ec., 1899-1901.)

[2] Nel 1895, 360 milioni di corone; nel '96, 388; nel '97, 431; nel '98, 439; nel '99, 470. (*Almanacco* ec., 1899-1901.)

[3] Tabeller vedkommende norges Handel i Aaret 1897, in *Bollettino di legisl.* ec., gennaio-marzo 1899.

Le RELAZIONI COLL'ITALIA, regolate dal medesimo trattato di quelle dell'Italia colla Svezia, sono delle medesime molto più attive, poichè numerose navi norvegesi vengono a portare in Italia anzitutto merluzzi e baccalà, poi catrame e lavori in legno, e ne riportano specialmente sale ed agrumi. La Norvegia prende da sola i $^2/_3$ del sale che viene esportato dall'Italia. I porti italiani principalmente toccati dalle navi norvegesi sono Genova, Trapani, Messina, Savona, Venezia.

Poco notevole è l'EMIGRAZIONE, la quale oscilla da 4 a 6 mila persone e si dirige per la massima parte agli Stati Uniti.[1]

CITTÀ PRINCIPALE è *Cristiania*, la quale, nata si può dire ieri, è salita rapidamente a grande importanza. Sorge in fondo al fertile fiordo dello stesso nome e conta (al 31 dicembre 1891) 150,000 ab.

Però il porto principale è *Bergen*, che occupa il secondo posto per popolazione. Altro posto notevole è *Stavanger*.

[1] Nel 1894, 5600; nel '95, 6200; nel '96, 6700; nel '97, 4700; nel '98, 4900; nel '99, 6700. (*Almanacco* ec., 1899-1901.)

RUSSIA.

IMPERO RUSSO.

Comprende la Russia europea (Russia propria, Polonia e Finlandia) e la Russia asiatica (Siberia, Asia centrale russa e Caucaso), ed ha una **superficie** complessiva di 22,430,000 kmq. ed una **popolazione** di 129 milioni di abitanti (28 gennaio-9 febbraio 1897), di cui 94 in Europa e 35 in Asia. Il suo nome ufficiale è *Rossia*. Essendo una **monarchia** assoluta, il sovrano non vi ha altro limite all'infuori delle leggi emanate da lui.

Benchè formato di elementi molto eterogenei, questo vastissimo impero costituisce un complesso organico unico al mondo per la continuità dei paesi che lo compongono e per la potenzialità politica ed economica delle genti che lo abitano. Diverse queste di razza, di lingua, di coltura e di religione, sono però tenute insieme e poste a contatto continuo l'una dell'altra dall'elemento russo che rappresenta il potere civile, militare e finanziario, e dall'ideale panslavista che dal cuore della Russia si dilata fino agli ultimi confini dell'impero e al di là anche di quelli. Diversi i paesi di prodotti e di industrie, sono però congiunti fra di loro (meno la Finlandia) dall'unica cinta doganale che tutti li ricopre e li tutela contro la concorrenza esteriore e ne accomuna e confonde gl'interessi economici.

L'impero russo attraversa da qualche anno una fase importantissima del suo sviluppo politico ed economico. Infatti, alla espansione militare che, nonostante la continua opposizione dell'Inghilterra, non ha mai cessato un sol momento di esplicarsi nell'Asia ed ha per oggetto in questi ultimi anni la Cina, si è aggiunta un'attività economica così intensa quale ancora dieci anni fa non era lecito neppure di sperare. L'estendersi e l'intensificarsi dell'agricoltura, la scoperta e la lavorazione di nuove miniere, l'impianto continuo e quasi vertiginoso di nuove industrie, lo sviluppo inaudito delle comunicazioni (ferrovia transiberiana) e il conseguente notevole aumento dei traffici, hanno assunto nell'ultimo decennio una tale importanza da far cangiare perfino aspetto al vecchio impero russo, che si direbbe, per opera di quei fatti, ringiovanito. Certo si è che ivi la nuova attività, assorbendo tutte le iniziative e migliorando tutte le condizioni, ha messo

quasi in tacere le antiche, scottanti questioni politiche. Ragione per cui assistiamo da qualche tempo meravigliati alla scomparsa o quasi del nikilismo e delle agitazioni più o meno legali contro il governo autocratico e osserviamo con stupore non meno grande manifestazioni non indubbie di acquiescenza dei polacchi al già odiato dominio moscovita. Che più? Nel 1898 si è potuto compiere da parte dell'impero un vero colpo di Stato contro la Finlandia, togliendole l'autonomia quasi completa di cui aveva goduto fino allora, senza sollevare nei finlandesi che alcune sommesse recriminazioni ben presto soffocate dal tumulto rumoroso e febbrile della vita economica di tutto quanto l'impero. Ciò che varrebbe a dimostrare ancora più come oramai la economia la vinca sulla politica e questa sia diventata un complemento di quella.

RUSSIA D'EUROPA.

Superficie 5,390,000 kmq. dopo che venne riscontrato, in seguito agli studi più recenti, che essa è di 22,000 km.^{2} più estesa di quanto si credeva in passato.[1] **Abitanti** (secondo il censimento 28 gennaio [9 febbraio del calendario nostro] 1897) 106,200,000. Mentre nella Russia propria sono in gran maggioranza russi e di religione greco-ortodossa, sono polacchi in Polonia e di religione cattolica, finni in Finlandia e di religione protestante. Ma nella stessa Russia propria gli abitanti delle province baltiche sono di razza e di lingua tedesca e di religione protestante, e quelli della regione di sud-est di razza tatara e di religione maomettana. E dovunque poi, nonostante le persecuzioni di cui furono vittima e le emigrazioni in massa che ne furono la conseguenza, sono numerosissimi gli ebrei come in nessun'altra parte d'Europa anzi del mondo. Inoltre non avvi altro paese in cui siano così numerose, come in Russia, le sètte. **Aspetto** prevalentemente piano. Poche alture mediocri come l'Altai, servono da spartiacque. A est però si elevano i monti Urali. A nord si distendono le tundre. Abbondano i **fiumi**, primo dei quali il Volga, che si getta nel Caspio ed è il più lungo fiume d'Europa. L'Ural, che si getta nello stesso mare, appartiene quasi interamente alla Russia asiatica. Seguono: il Don che va a finire nel Mar d'Azof; il Dgneper, il Bug ed il Dgnester che si gettano nel Mar Nero; la Vistola, il Niemen, la Düna e la Neva che vanno a sboccare nel Baltico; l'Onega, la Dvina e la Petciora che terminano nel Mar Bianco e nell'Oceano Glaciale Artico. La regione nord-ovest è ricchissima di **laghi**, principali il Ladoga e l'Onega, che sono i primi d'Europa e a cui serve da emissario comune la Neva. Seguono, nella Russia propria i laghi Peipus e Ilmen, nella Finlandia il Saima e tutta quella innumerevole congerie di estensioni lacustri che l'hanno fatta chiamare il paese, per eccellenza, dei mille laghi. Del Saima è emissario il Woxi (affluente del Ladoga) colla sua rapida celebre di Imatra. A non parlare dell'Oceano Artico e del Mar Bianco, dove le **coste** non acquistano importanza economica che nelle brevissime estati in cui sono sgombre dai ghiacci, sono degni di nota: nel Baltico i golfi profondi di Finlandia e di Riga, nel Mar Nero la penisola di Crimea congiunta da una parte al continente per mezzo dell'istmo di Perekop e separata dall'altra per mezzo dell'angusto stretto di Kertsch o di Jenicalè, il quale dà accesso a quel golfo interno d'Azof che porta pomposamente il nome di Mare. Le coste del Mar Nero o Eusino sono in gran

[1] Vedi la comunicazione di Tillo al Congresso geografico internazionale di Berlino del 1899.

parte orlate da « liman » o lagune. Del **suolo** è soprattutto notevole quello poroso, friabile, di colore oscuro e feracissimo che si estende fra il Dgneper, il Niemen e il Don ed è conosciuto col nome di « cernosium » o terra nera. Le altre si chiamano terre gialle. Fuorchè nelle regioni meridionali bagnate dal Mar Nero (specie in Crimea che può dirsi la Provenza della Russia), il **clima** russo è continentale dovunque, caratterizzato cioè da grandi freddi invernali e da grandi calori estivi. A nord poi è prevalentemente rigido.

RUSSIA PROPRIA E POLONIA RUSSA.

Benchè la Polonia russa continui a costituire un tutto organico separato e distinto dal resto dell'impero, cosicchè per certi affari essa dipende dal proprio governatore generale residente a Varsavia, pure noi dobbiamo trattarla insieme alla Russia propria con cui è, dal punto di vista economico, completamente fusa e confusa. Per i confronti di relatività, ricordiamo che questi due paesi insieme riuniti hanno una **superficie** di 5,016,000 kmq. e una **popolazione** di 104 milioni di abitanti.

Prodotti vegetali. — Hanno una grande importanza giacchè per molti di essi, attesa la sua vasta superficie, la Russia occupa il primo posto nel mondo.

Vengono primissimi i CEREALI, per la cui produzione copiosa ed esuberante (dai 400 ai 500 milioni di ql.[1]) la Russia meritò di essere chiamata il granaio d'Europa. Però la quantità disponibile per l'esportazione varia moltissimo essendochè tale coltura, risentendo assai dalle intemperie così capricciose e frequenti in quel paese dal clima eminentemente continentale, si alternano in Russia frequentemente gli anni di carestia a quelli di abbondanza. Ordinariamente però i cereali e le farine costituiscono in valore circa la metà del commercio di esportazione.[2] I cereali maggiormente coltivati sono la *segale* e l'*avena*[3] per cui la Russia è il primo paese del mondo, il *frumento*[4] per cui è il secondo dopo gli Stati Uniti, e l'*orzo* per cui è ancora il primo. Seguono poi lo spelta,[5] il saraceno, il miglio, il mais ec. La segale, la quale è prodotta di preferenza nella Russia occidentale, oltre a servire in paese di base principale all'alimentazione degli abitanti, viene anche in larga misura esportata,[6] specialmente in Germania. L'avena, la quale è data di preferenza dalle regioni settentrionali, viene molto

[1] Nel quinquennio 1893-97, 2918 milioni di pud, pari a 480 milioni di ql. in media ogni anno. Nel 1898, 2862 milioni di pud, pari a 419 milioni di ql. (Dal *Bulletin russe de statistique financière et de législation*, ottobre-dicembre 1898, nel riporto fattone dal *Bollettino di legisl. e stat. doganale*, gennaio-marzo 1899). Nel 1897, anno di carestia, non fu che di 1876 milioni di pud, pari a 307 milioni di ql.

[2] Nel 1896, 506 milioni di pud per 322 milioni di rubli sopra un totale di 690 (*Almanacco di Gotha*, 1899), in maggior parte diretta in Inghilterra, Germania, Olanda, Francia e Italia; nel '97, comprese le farine, 353,900,000 rubli; nel '98, 370,900,000 rubli. (*Almanacco* ec., 1900-1901.)

[3] Segala: nel '95, 977 milioni di pud; nel '96, 956; nel '97, 737. Avena: nel '95, 481 milioni di pud; nel '96, 486; nel '97, 363. (*Bollettino di legisl. e stat. dogan.*, genn.-marzo 1899.)

[4] Frumento: nel '95, 425 milioni di pud; nel '96, 434; nel '97, 326. Orzo: nel '95, 250 milioni di pud; nel '96, 246; nel '97, 238. (*Bollettino* ec.)

[5] Altri cereali: nel '95, 182 milioni di pud; nel '96, 245; nel '97, 211. (*Bollettino* ec.)

[6] Nel 1896, 79 milioni di pud, pari a 13 milioni di ql., per 43,500,000 rubli, pari a 137 milioni di fr. (*Boll. di leg. e stat. dog.*, c. s.)

consumata in paese e rappresenta un' esportazione alquanto minore di quella della segale,[1] e dirigentesi in gran parte verso la Francia. Ma il maggior contingente all' esportazione è dato dal frumento benchè sia prodotto in quantità minore dei due precedenti e ciò perchè serve, assai meno di essi, all' alimentazione del popolo russo, il quale non è diventato ancora abbastanza ricco per nutrirsi di pan bianco da esso riguardato generalmente come un cibo di lusso. Due sono le varietà principali di frumento coltivate in Russia, l' azima che è seminato in autunno e il ghirka che è seminato in primavera. Centri principali di coltura sono le terre nere della regione meridionale a cui servono d' emporio Odessa, Cherson, Nikolajef, Berdiansk e Taganrog. Gli è infatti da questi porti del Mar Nero e del Mar d'Azof che si spedisce, diretta verso tutti i paesi dell' Europa centrale, occidentale e meridionale, gran parte della eccedenza del frumento, la quale rappresenta da sola quella di tutti gli altri cereali insieme riuniti.[2] L' *orzo* è prodotto negli stessi luoghi ed esportato ordinariamente nella stessa quantità della segala e dell' avena.[3] Degli altri cereali, quello che viene maggiormente esportato è il *mais*,[4] il quale si coltiva esclusivamente nella Russia meridionale. Si coltivano però più di esso, specie nelle parti meno fertili e meno civili, il *saraceno* ed il *miglio*, i quali vengono pressochè interamente consumati in paese.[5]

La Russia è il secondo paese del mondo nella produzione delle PATATE, le quali si coltivano di preferenza nelle Province Baltiche e in Polonia, dove entrano anche in buona parte nell' alimentazione degli abitanti. Dei LEGUMI sono maggiormente coltivati, anzitutto i *piselli* di cui si fa anche una forte esportazione,[6] superiore talvolta in valore a quella del granturco, poi i *fagiuoli*, le *fave* e le *lenticchie*. Dovunque e in grande quantità sono coltivati gli ORTAGGI, specie i cetrioli,[7] di cui gli abitanti fanno largo consumo. E dappertutto si coltivano anche i FRUTTI, di cui si fa parimenti un grande consumo. Stragrande è la quantità di *fragole* che vengono spontanee nelle foreste. Rinomate sono le *ciliegie* di Vladimir. Una speciale menzione merita la *vite*, la cui coltura, fiorente in Bessarabia e in Crimea, si è estesa anche al bacino inferiore del Volga, presso Astrakan, dove si raccoglie quasi tutta l'uva da tavola che si consuma in Russia. Delle piante OLEIFERE, a non parlare del lino e della canapa di cui discorreremo più avanti, la più importante è il *ravizzone*, di cui si fa una forte esportazione di semi.[8]

---

[1] Nel 1896, 67 milioni di pud per 37 milioni di rubli. (*Boll.* ec.)

[2] Nel 1896, 220 milioni di pud (per 164 milioni di rubli) sopra un totale di 464 milioni (*Boll.* ec.)

[3] Nel 1896, 81,600,000 pud per 41 milioni di rubli. (Id.)

[4] Nel 1896, 12,900,000 pud per 6,400,060 rubli. (Id.)

[5] Nel 1894, produzione di saraceno . 7,300,000 cetverts (da 210 l.), pari a 15,300,000 hl.
» » di miglio. . . . 5,600,000 cetverts (11,800,000 hl.)
» » di granturco 2,200,000 » (6,800,000 »).
Nel '98, compresa la Russia asiatica, 13,900,000 ql.

[6] Nel 1896, 9,400,000 pud per 6,800,000 rubli. (Id.)

[7] Si chiamano *ogurtsi* e si mangiano freschi d'estate e salati d' inverno, e formano l'accompagnamento obbligatorio d' ogni pasto e d' ogni vivanda.

[8] Nel 1896, 9,700,000 pud per 6,700,000 rubli. (Id.)

Da qualche tempo si va estendendo nel bacino del Volga la coltivazione del *girasole*. Benchè introdottavi da poco, la coltura delle *barbabietole da zucchero* trovò in Russia un ambiente così favorevole che vi si sviluppò con una rapidità vertiginosa di cui non si ha mai avuto esempio altrove. Essa vi occupa oramai una superficie press' a poco eguale a quella che occupa in Germania,[1] quantunque dia un reddito inferiore della metà. Con tutto ciò la Russia è divenuta a tale riguardo il quarto paese del mondo. Centro principale di questa ricca coltura è la valle del Dgnepr (Kief). Va sempre più diffondendosi la coltura del *luppolo*. E dello *zafferano* se ne ottiene tanto da poterne fare esportazione. La Russia è il primo paese del mondo nella produzione della *canapa* e del *lino*, di questo soprattutto, il quale è molto importante non solo per il tiglio ma anche per il seme, il quale forma con quello uno degli articoli principali di esportazione.[2] Il lino è coltivato di preferenza nelle Province Baltiche. Molto pregiato per la sua qualità è il lino giallastro di Livonia e Lituania che si esporta per lo più per la via di Riga. In generale però il tiglio è di qualità scadente. Questo viene spedito quasi esclusivamente in Inghilterra, in Francia, in Germania e nel Belgio, mentre il seme di lino lo è per $^2/_3$ in Inghilterra e in Olanda.[3] Meno importante è la canapa, che si coltiva di preferenza nelle province centrali e di cui si esportano in minore quantità il tiglio, la stoppa ed i semi.[4] La Russia è il secondo paese d'Europa nella coltivazione del *tabacco*, la quale viene assorbita interamente dalla fabbricazione nazionale, quello che se ne esporta essendo compensato da una corrispondente importazione,[5] che, più piccola assai in quantità, è però più grande in valore. Nella Russia meridionale si producono: la *liquirizia*, che si esporta in Germania, la *menta* piperita, e, infine, la *santonina*, che costituisce una caratteristica pressochè esclusiva delle steppe.

Copiosissima è la produzione dei FORAGGI fra i quali emerge il trifoglio, di cui si ottiene in quantità la semente che forma oggetto di espor-

---

[1] Nel 1899-1900, ettari 482,000. (*Sole*, 13 ottobre 1899.)

[2] Nel 1896, esportazione di lino in tiglio..... 12,600,000 pud per 56,700,000 rubli
» » » stoppa ..... 1,900,000 » » 6,100,000 »
» » » seme..... 32,000,000 » » 35,400,000 »
46,500,000 98,200,000

che è quanto dire 7,600,000 ql. per 206 milioni di fr. Nel 1897 esportazione di seme lino per 34,900,000 rubli, nel '98 per 18,500,000. (*Almanacco di Gotha*, 1900-1901.)

[3] Nel 1896 { tiglio esportato in Inghilterra 3,800,000 pud, in Francia 3,400,000, in Germania 3,100,000, in Belgio 1,700,000; seme inviato in Inghilterra 10,300,000 pud, in Olanda 10,200,000.

[4] Nel 1896, esportazione tiglio di canapa..... 3,000,000 pud per 14,600,000 rubli
» » stoppa ..... 600,000 » » 1,500,000 »
» » semi. ..... 900,000 » » 1,000,000 »
(*Boll. leg. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899.) 4,500,000 17,100,000 »

Nel 1897 esportazione di canapa per 9,500,000 rubli; nel '98 per 8,900,000. (*Almanacco* ec., 1900-1901.)

[5] Nel 1896, esportazione....300,000 pud per 1,300,000 rubli. (*Boll.* c. s.)
» importazione... 60,000 » » 2,000,000 » »

tazione.[1] Ma più abbondante ancora è quella del LEGNAME, perchè la Russia, nonostante il grande disboscamento prodotto dai bisogni smisuratamente cresciuti dell'edilizia, del riscaldamento, dell'industria e delle comunicazioni (poichè vapori fluviali e ferrovie vanno in molti luoghi a fuoco di legna), è ancora il primo paese forestale d'Europa, anzi del mondo, poichè nella produzione del legname essa è superiore perfino agli Stati Uniti. Le essenze dominanti sono i pini e gli abeti, a cui tengono dietro i noci, i faggi e le quercie. Nonostante il grande consumo nazionale, il legname costituisce uno dei principali articoli di esportazione e si dirige per un terzo in Inghilterra e per un altro terzo in Germania, in Olanda ed in Francia.[2] Riga ne è il porto principale d'imbarco. Il disboscamento ha già prodotto i suoi bravi danni anche in Russia, specie nella regione meridionale. Così, ad esempio, i fiumi Vorona e Voroneje del bacino del Don hanno cessato, a causa di esso, di essere navigabili.

Agricoltura. — Benchè condotta ancora generalmente coi più antichi e fallaci sistemi, non cessa per questo di essere la sorgente principale di ricchezza di una gran parte della Russia, di quella soprattutto dove non è ancora penetrato il soffio vigoroso e violento della nuova febbrile attività manifatturiera o mineraria.

Essendo poco praticata la *concimazione*, è costume pressochè generale di lasciare i campi, dopo due anni di raccolto, per un anno a maggese. Nella Russia meridionale va diffondendosi l'*irrigazione*. Tra le numerose *bonifiche* che si sono eseguite e che si vanno eseguendo qua e là emergono per essere più notevoli quelle del bacino del Pripet. Nel 1863 venne abolita la servitù della gleba, ma esistono però ancora rapporti patriarcali di devozione dei contadini o mugik verso i loro padroni in quelle immense possidenze territoriali (*latifondi*) che costituiscono ancora una delle caratteristiche della Russia.

Prodotti animali. — La grande estensione in superficie, l'abitudine di alternare al cereale il maggese, le vaste steppe che costituiscono altrettanti pascoli naturali, fanno sì che la Russia occupi il primo posto in Europa, e, per certi prodotti, anche nel mondo, in quasi tutte le forme dell'allevamento animale.

Così vi sono numerosissimi, più che in alcun altro paese d'Europa, i *bovini* quantunque siano mediocri di qualità e, inoltre, vi abbiano un posto non troppo ragguardevole le vacche lattiere. Degli *equini* non sono veramente numerosi che i *cavalli*, per i quali anzi la Russia occupa in numero il primo posto nel mondo e dei quali fa ogni anno una certa esportazione.[3] Vengono molto adoperati in paese così a cagione delle grandi distanze come a motivo delle brevi estati che richiedono molta rapidità nella lavorazione dei campi. Anche per il numero delle *pecore*

[1] Nel 1896, 490,000 pud per 4 milioni di rubli. (*Boll.* c. s.)

[2] Nel 1896, 46,800,000 rubli, di cui 16,600,000 in Inghilterra, 5,700,000 in Germania, 2,700,000 in Olanda, 2,600,000 in Francia (*Boll.* c s.). Nel '97, 48,200,000 rubli; nel '98, 51,500,000. (*Almanacco di Gotha*, 1900-1901.)

[3] Nel 1896, 54,600 capi per 5,300,000 rubli. (*Boll.* c. s.)

mantiene il primo posto in Europa la Russia, dove si è manifestato meno fortemente il fenomeno della depecorazione. Di lana essa fornisce da sola $^1/_3$ del prodotto europeo, e ne esporta ogni anno una certa quantità.[1] Assai meno numerose sono le *capre*, per le quali la Russia non occupa che il settimo posto in Europa. Nell' allevamento dei *suini* è venuta da qualche anno la Germania a gareggiare in importanza colla Russia, a cui minaccia di togliere il primato nella quantità. Riguardo alla qualità i maiali russi sono inferiori ai tedeschi. La Russia fa una discreta esportazione anche di maiali.[2] La Russia è l'unico paese d'Europa dove si eserciti su larga scala, nelle regioni meridionali e di sud-est, l'allevamento dei *cammelli* o meglio dei dromedarî. Anzi, in alcuni governi si sono cominciati ad adoperare con successo perfino nell'agricoltura. Il loro centro principale è Oremburg, sul fiume Ural, ai confini colla steppa dei Kirghisi e colle vaste regioni deserte dell'Asia centrale, dove il cammello costituisce il principale mezzo di trasporto. All' altra estremità della Russia, in Lapponia, si allevano e si cacciano le *renne*. Formano inoltre oggetto di allevamento anche i *cani*. Tutti questi animali forniscono in copia quali la carne, quali la lana, quali le setole, quali le corna, quali il latte, tutti quanti le pelli. Queste ultime e le setole formano, insieme alla lana di cui abbiamo già parlato, oggetto di esportazione.[3]

La Russia è forse l'unico paese d'Europa in cui costituisca ancora una sorgente di ricchezza la *caccia* agli animali selvatici, specie di quelli che sono provveduti all'inverno di pelliccia.

Formano oggetto di caccia anche gli *uccelli*, ma è assai più importante l'allevamento del *pollame*, il quale pare abbia ricevuto un singolare impulso dall'abolizione della servitù della gleba. Fatto si è che dal 1863 esso è andato sempre crescendo con una certa rapidità, cosicchè ora la Russia è il paese che fa la maggiore esportazione di uova[4] e una delle maggiori di pollame vivo[5] e di piume. Le uova, che hanno conquistato una così notevole importanza nel commercio russo, vengono spedite quasi interamente in Germania, in Austria-Ungheria e in Inghilterra.[6] Riga ne è l'emporio principale.

Abbastanza sviluppata è l'*apicoltura*, specie per averne il miele, di cui si fa in paese grande consumo. In alcuni luoghi, ad es. nel governo di Pultava, si raccolgono talvolta le *cantaridi*. L'allevamento dei *bachi* va estendendosi lentamente in tutta la Russia meridionale ed è già arrivato fino a Zarizin sulle rive del Volga. Però, siccome il gelso non

[1] Nel 1896, 750,000 pud per 6,600,000 rubli; nel '97, 8,900,000 rubli; nel '98, 6,700,000 rubli. (*Almanacco* ec., 1900-1901.)

[2] Nel 1896, 78,300 capi per 3,200,000 rubli.

[3] Nel 1896, 780,000 pud di pelli per 8,500,000 rubli, e 146,000 pud di setole per 6,200,000 rubli. Esportazione totale di animali nel 1897 per 17 milioni di rubli, nel '98 per 16,800,000. (Id.)

[4] Nel 1894, esportazione di uova 656,000 ql per 18 milioni di rubli (*Economista*, 6 agosto 1899); nel 1896, 1475 milioni di ql. per 21,900.000, (*Boll* c s.); nel '97 per 25,500,000, nel '98 per 31,100,000. (*Almanacco* ec., 1900-1901.)

[5] Nel 1896, esportazione di pollame vivo 5,400,000 capi per 4,700,000 rubli. (*Boll. leg. stat dog.*, genn.-marzo 1899.)

[6] Nel 1896, sopra 1475 milioni di ql. vennero spediti 551 in Germania, 528 in Austria-Ungheria e 312 in Inghilterra. (*Boll. leg. e stat. dog.*, genn.-marzo 1899.)

alligna bene dovunque, si è provato a sostituirlo, e pare con successo, colla foglia della scorzanera. Comunque, la produzione dei bozzoli è ancora molto limitata.[1]

Infine ha grandissima importanza la *pesca*, specie quella che si esercita su larga scala nei fiumi, primissimo il Volga. È in questo soprattutto, oltrechè negli altri corsi d'acqua sboccanti nel Caspio, nell'Azof e nel Mar Nero, che si pigliano in enorme quantità gli storioni, i quali forniscono colle loro uova e colle loro natatoie quei due prodotti così caratteristici della Russia che sono il caviale e la colla di pesce. Il primo, oltre ad essere largamente consumato in paese, alimenta una discreta esportazione.[2] Le pescherie più grandi e più famose sono situate ad Astrakan verso le foci del Volga, dove convengono, all'epoca della pesca, migliaia di russi, cosacchi e chirghisi. A Nikolsky presso Novgorod sorge il più grande stabilimento europeo di incubazione artificiale del pesce. Assai meno importante è la pesca marittima. Nel Mar Nero si prende specialmente una varietà di acciuga detta khamsa, mentre nel Mar Caspio si pigliano soprattutto le aringhe, e sulle coste della Lapponia i merluzzi.

Prodotti minerali. — Costituiscono una delle forme con cui si è più intensamente esplicato il meraviglioso risveglio economico della Russia. A cominciare dai COMBUSTIBILI FOSSILI, mentre soltanto 50 anni fa non si sospettava neppure che essa potesse possederne, o che, avendone, fossero utilmente sfruttabili, ecco che ora, con un crescendo di cui non si ha esempio in alcun altro paese, essa è già diventata il sesto paese d'Europa[3] nella produzione complessiva del carbon fossile e dell'antracite. Gli è che alle miniere del Donetz (affluente di destra del Don), che furono le prime ad essere scoperte e sfruttate, se ne sono aggiunte recentemente molte altre nella regione di Mosca e nella Polonia, primissima quella di Sosnovice. Così, nonostante l'aumento del consumo, va diminuendo d'anno in anno la importazione del carbone.[4] Esistono larghe estensioni di terreno[5] dalle quali si è cominciato ad estrarre la *torba*. Nella Russia meridionale (Kief, Kerson) si produce anche una certa quantità di *lignite*. Infine in molti luoghi, dallo stretto di Kertsch al bacino della Petciora, si scava il *petrolio*, la cui produzione però si fonde e si confonde, nei dati statistici, con quella assai più importante del Caucaso.

Fra i MINERALI NON METALLICI meritano una speciale considerazione i *materiali da costruzione*, specie i bei marmi di Crimea e l'asfalto del bacino medio del Volga; le *pietre preziose e ornamentali* quali la malachite e l'alessandrite degli Urali, gli smeraldi del distretto di Ekaterinburg parimenti negli Urali, i diamanti del governo di Perm, e l'ambra della costa di Curlandia sul Baltico; il *sale*, nella cui pro-

[1] Circa 10,000 kg

[2] Nel 1896, 179,000 pud per 1,900,000 rubli.

[3] Nel 1881, 2,900,000 tonn.; nel '91, 6,200,000; nel '96, 9,500,000 (*Moniteur des intérêts matériels*, 21 agosto 1898); nel '98, 12,100,000. (*Moniteur* ec., 7 dicembre 1899.

[4] Nel 1896 non fu che di 126 milioni di pud per 13,700,000 rubli Gli è vero però che si importarono anche 22,200,000 pud di coke per 2,900,000 rubli (*Boll di leg e stat dog.*, genn.-marzo 1899); nel '97 si importò tanto carbone per 14,700,000 rubli, nel '98 per 17,500,000.

[5] 135 milioni di deciatine. (*Moniteur des intérêts matériels*, 17 maggio 1900.)

duzione la Russia è il quarto paese d'Europa, e il quale è fornito anzitutto dai laghi salati delle steppe del sud-est, come ad es. quello di Elton nel governo di Astrakan, poi dalle sorgenti salate specie del governo di Perm, e infine dalle miniere di salgemma; le *sorgenti minerali e termali* sparse nell'impero ma ancora poco conosciute e meno frequentate; e infine lo *zolfo* (Karcow), e l'*alabastro* (Vladimir).

Ma una importanza molto maggiore hanno acquistato i MINERALI METALLICI e i METALLI. Il centro più antico e più ricco della loro produzione sono gli Urali mediani detti appunto Metalliferi, dove intere città, da Nishni Tagilsk a Ekaterinburg, sono sorte e vivono a merito esclusivo delle miniere. Poscia a quel centro se ne sono aggiunti altri, principale la Polonia. Per quantità di produzione il *ferro*, ottenuto quasi tutto nel bacino inferiore del Dgneper (governo di Kherson), negli Urali, e solamente in piccola quantità nel bacino del Donetz e nella penisola di Kertsch,[1] tiene il primato e mette la Russia all'ottavo posto in Europa. Il ferro russo è stimatissimo e paragonabile all'ottimo ferro svedese. Gli è nei monti Urali che si produce quella poca quantità di *platino* per cui la Russia occupa incontrastabilmente il primo posto nel mondo.[2] E lo stesso dicasi dell'*oro*, per il quale, comprese però le miniere molto più ricche della Siberia, la Russia occupa il quarto posto nel mondo. Anche nella produzione continuamente crescente del *mercurio* la Russia è il terzo paese del mondo.[3]

Vengono infine il *rame* (Urali), lo *zinco* (Polonia), i minerali di *manganese*, ec.[4]

Industrie. — Attraversano ora un periodo febbrile di attività. In questo paese eminentemente agricolo e pastorale i primi germi di vita manifatturiera erano già stati deposti da tempo per opera delle colonie tedesche sparse qua e là nell'impero, e intorno ad esse erano andati mano mano sorgendo e sviluppandosi altrettanti centri industriali la cui produzione però, mal reggendosi di fronte alla formidabile concorrenza dell'Europa occidentale, bastava appena al bisogno delle regioni limitrofe. E i prodotti manifatturati tenevano così uno dei primi posti nelle importazioni della Russia. Ma dal 1890 una vera rivoluzione si è prodotta in quel paese nel campo economico coll'adozione da parte di esso di una politica decisamente e fortemente protezionista. All'ombra di un'alta tariffa doganale e coll'aiuto delle miniere di carbon fossile e di ferro che si andarono a gara scoprendo, si sono moltipli-

[1] Nel 1896, 76,000 pud, di cui 70,500 nel raggio di Krivoi-Rog (Kerson) e 5500 nel bacino del Donetz; nel '97, 117,200, di cui 107,100 a Krivoi-Rog, 5500 nel Donetz e 1200 a Kertsck; nel '98, 129,500 di cui 120,500 a Krivoi-Rog, 7600 nel Donetz e 1400 a Kertsck; nel '99, 180,700, di cui 158,400 a Krivoi-Rog, 11,000 nel Donetz e 11,300 a Kertsck. (*Moniteur* ec., 17 gennaio 1901.)

[2] Nel 1897, 1140 kg.; nel '98, 1525; nel '99, 1760. Viene ottenuto in gran parte dalla Compagnia industriale del Platino, che ha un capitale di 22 milioni di fr. ed esercita specialmente la miniera di Nijni Turinsk-Elkinsk nel governo di Perm. (Notizie attinte dall'autore all'Esposizione di Parigi del 1900.)

[3] Nel 1894, 200,000 tonn.; nel '95, 400,000; nel '96, 500,000; nel '97, 600,000; nel '98, 630,000 *Moniteur* ec., Bruxelles, 13 luglio 1899).

[4] Rame nel '95, 5300 tonn.; nel '96, 5100; nel '97, 6000, nel '98, 6600. (Id., 9 marzo 1899.)
Zinco » 5000 » » 6200 » 5800 » 5600. (5 marzo 1899.)
Minerali di manganese nel 1898, 330,000 tonn.

cate in questo decennio le imprese industriali a cui sono corsi in gara tedeschi, francesi e belgi a portare i capitali, sicuri di trovarvi, come vi hanno trovato di fatto, dei grandi benefici.

Sono così sorte circa 200 società anonime, con un capitale di quasi mezzo miliardo di rubli,[1] le quali hanno già realizzato enormi benefici. Così la Russia, da paese essenzialmente agricolo, è in via di diventare, almeno in certe regioni, una contrada eminentemente industriale. Certo che, mentre va diminuendo ogni anno, a vista d'occhio, la introduzione dei prodotti manifatturati, si va invece di essi continuamente estendendo la esportazione. Dei grandi progressi dell'industria si ha un indice anche nella importazione delle macchine, la quale è divenuta ultimamente uno degli articoli principali del commercio russo.[2]

Industrie alimentari. — Come in tutti i paesi graniferi divenuti civili si è estesa anche in Russia la *macinazione* dei grani per sostituire alla esportazione di questi quella più lucrosa delle relative farine.[3] E nel 1898 si è progettato di favorirla colla istituzione di premi governativi. Pertanto i suoi centri principali sono Perm e Odessa. A Rostow sorge uno dei più grandi molini d'Europa. Una delle industrie che si è maggiormente e più rapidamente sviluppata è quella dello *zucchero di barbabietola*. Da 2,500,000 ql., quanto era nel 1877-78, la produzione è salita, nel 1897-98, a 7,500,000,[4] e nel 1899-1900 a 9 milioni, vale a dire che in poco più di un ventennio si è quasi quadruplicata. Questo aumento è dovuto, così all'alto dazio protettore, come all'irregimentazione speciale di cui l'industria è l'oggetto da parte del governo e la quale spinge i fabbricanti a produrre al di là del bisogno del consumo nazionale, essendo tanto maggiori i loro guadagni quanto è più cospicua l'esportazione.[5] Pertanto questa, pur presentando quantità variabili secondo l'esito del raccolto, oscilla annualmente da 1 a 2 milioni di ql.[6] La Russia è il quarto paese d'Europa nell'industria dello

---

[1] Laveleye, *L'impôt et le développement des sociétés par actions en Russie.* (*Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 28 agosto 1898.)

[2] Nel 1896 il secondo per 65,400,000 rubli, nel '97 il secondo con 54,900,000, nel '98 il primo con 78,100,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[3] Esportazione nel 1896, farina di frumento..... 3,800,000 pud per 5,200,000 rubli
» » segale ..... 4,000,000 » » 2,700,000 »
» crusca e simili ..... 22,500,000 » » 8,700,000 »

(*Boll di legis. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899.)

Nel '97 esportazione di sola crusca (i dati riguardanti le farine appaiono fusi con quelli dei cereali) per 9,700,000 rubli, nel '98 per 7,500,000. (*Almanacco di Gotha* 1901-1902.)

[4] Grandeau, *Mouvement agricole.* (*Journal des économistes*, 15 agosto 1899.)

[5] Non è qui il caso di esporre il meccanismo complicato di questa irregimentazione governativa che il Grandeau ha diligentemente studiato Basti dire che essa produce gli stessi effetti dei premi all'esportazione.

[6] Nel 1896, esportazione zucchero sabbia bianco... 10,700,000 pud per 19,800,000 rubli
» » » » biondo. . 1,400,000 » » 2,100,000 »
» » » raffinato in pani
e (ql. 2,200,000) in pezzi. 1,400,000 » » 5,800,000 »
13,500,000 » » 27,700,000 »

(*Boll di legisl e stat dog.*, gennaio-marzo 1899.)

Nel '97 esportazione zucchero per 17,900,000 rubli, nel '98 per 30,700,000 (*Almanacco di Gotha*, 1900-1901). Nel 1897-98 esportazione di 1,380,000 ql. (Grandeau, c. s.

zucchero. Ne sono centri principali il governo di Kief e le regioni contermini, specie la Podolia.[1] La maggiore fabbrica è la Kharitonenko, la quale impiega 4500 operai.[2] Però le maggiori raffinerie sorgono un po' più a sud, a Jekaterinoslaw sul Dgneper.[3] Il *caseificio*, il quale va lentamente progredendo, ha per oggetto specialmente il burro, di cui si è incominciato a fare una certa esportazione.[4] Cospicua è inoltre la preparazione delle *conserve animali*, specie del caviale e delle lingue affumicate. Molto diffusa, anche per il grande consumo che se ne fa in paese, è la estrazione dello *spirito*, per metà dalle patate, specialmente in Polonia, e per il resto dalle granaglie. Le maggiori distillerie di quest'ultime sorgono a Riga. Bevande nazionali e di consumo universale sono la « votka » o acquavite di grano, e il « kvas » o idromele. Ad Allash (in Livonia) si fabbrica il liquore dello stesso nome. Il governo ha assunto pressochè dappertutto il monopolio della vendita degli spiriti. Dalle province occidentali del Baltico e della Polonia si va sempre più estendendo verso l'interno l'uso e la fabbricazione della *birra*. Si sa che nella produzione del *vino*, limitata com'è alla Bessarabia e alla Crimea, la Russia è uno degli ultimi paesi d'Europa.[5]

Industrie tessili. — Altro dei fenomeni economici più interessanti della Russia contemporanea è lo sviluppo rapidissimo ed intenso raggiuntovi negli ultimi anni dall'industria *cotoniera*. La protezione doganale, il buon mercato della mano d'opera, la ricchezza carbonifera e la facilità dei trasporti, hanno fatto sorgere a gara i cotonifici nella Polonia e nel territorio di Mosca. In quella, a cui serve da veicolo la Vistola, il centro principale è Lodz e la materia prima viene dall'America; in questa il cotone arriva in quantità ogni anno maggiore (per mezzo del Volga, del Caspio e della ferrovia transcaspiana) dal Turkestan, dove per conseguenza se ne va diffondendo la coltura. Altri centri importanti sono Vladimir, Kostroma e Pietroburgo,[6] Oramai, mentre il cotone greggio è divenuto il primo o il secondo articolo dell'importazione russa,[7] sono quasi scomparse da questa le cotonate, le quali invece hanno già incominciato ad affermarsi vigorosamente nelle esportazioni.[8] E per mezzo dei fiumi e delle ferrovie (transcaspiana e transiberiana) queste cotonate hanno già cominciato la conquista dei mercati asiatici e levantini, conquista economica che segue oramai di pari passo la conquista militare. A non parlare delle prime operazioni che vengono eseguite dai contadini nei luoghi di produzione del *lino*, per averne il lino greggio, diremo che l'industria successiva di questo,

[1] Nel 1897-98, sopra 238 fabbriche, 63 erano nel governo di Kief, 46 in Podolia, 41 nei governi contermini. (GRANDEAU, c. s.)

[2] BELLET, *Moniteur des intérêts matériels*. (Bruxelles, 5 marzo 1899.)

[3] Le 13 zucchererie di Alexandrowsk producono 1/4 dello zucchero raffinato russo. (Id.)

[4] Nel 1898 per 6,600,000 rubli. *Almanacco di Gotha*. 1901.)

[5] Nel 1893, 700,000 hl ; nel '96, 2,900,000; nel '97, 2,500,000; nel '98, 3,120,000.

[6] Ivanovo-Voynessensk presso Vladimir è detta la Manchester russa. A Pietroburgo sorge l'immenso cotonificio Samsonievskaja, il più grande dell'impero.

[7] Nel 1897 il primo con 70,800,000 rubli, nel '98 il secondo con 71,300,000. (*Almanacco di Gotha*, 1900-1901.)

[8] Nel 1897 con 11,900,000, nel '98 egualmente con 11,900,000 rubli. (*Almanacco* ec., 1900-1901.)

la quale era in decadenza, ha ricevuto un nuovo impulso, dopo il 1890, dall'iniziativa e dai capitali dei belgi, i quali sono andati a lavorare con grande loro vantaggio all'ombra dell'alta tariffa doganale russa. Così è sorto, fra altri, nel 1898, il grandioso linificio di Witebsk. La Russia è il primo paese del mondo nella fabbricazione dei *cordami* di canapa. Per quanto ancora insufficiente ai bisogni del consumo nazionale, è però cospicua ed in continuo progresso l'industria della *lana*. Il grande lanificio di Lodz in Polonia, uno dei primi del mondo, occupa 10,000 operai. Col favore della protettrice tariffa doganale si va diffondendo anche, specie coll'opera d'iniziative e di capitali francesi, l'industria della *seta*, la quale ha il suo centro principale a Mosca e che molto spera ed attende, per il suo sviluppo successivo, dalla costruzione della ferrovia transiberiana che le porterà rapidamente e a buon mercato le sete gregge della Cina e del Giappone.

Industrie minerali. — Anche in queste, ciò che colpisce di più sono i grandi progressi rapidamente realizzati in questi ultimi anni dalle industrie molteplici del *ferro*. Così, la produzione della ghisa, la quale non era che di 400,000 tonn. nel 1877, è salita nel '97 a 1,900,000, e nel '98 a 2,200,000,[1] vale a dire che in 20 anni si è più che quadruplicata. I maggiori altiforni sorgono nella regione del sud (Dgneper)[2] in quella dell'Ural, nel distretto di Mosca e in Polonia.[3] E altrettanto dicasi delle industrie successive del ferro dolce e dell'acciaio in lingotto le quali sono salite rispettivamente, coll'aggiunta di un po' di ghisa importata dall'estero,[4] la prima a 500,000, e la seconda a 1,150,000. I centri principali dell'industria siderurgica sono gli Urali, dove emerge il grandioso stabilimento di Nigi Tagilsk (presso Ekaterinburg) di proprietà della famiglia Demidoff, la Polonia che fu quella che fece i maggiori progressi (Varsavia, Sosnovice ai confini della Slesia prussiana), le regioni di Mosca e di Pietroburgo, quest'ultima colla fonderia imperiale dei cannoni, col grande stabilimento meccanico imperiale di Alexandrowsk, e collo stabilimento privato Puhloff che gareggia coi primi d'Europa, e infine la regione del sud, nel bacino del Dgneper, venuta di recente nell'arringo siderurgico ma salita di già ai primi posti, la quale si dedica di preferenza alla produzione dell'acciaio. Altri centri ferriferi degni di nota sono: Tula, a sud di Mosca, dove sorge la grande fabbrica imperiale di armi da fuoco; Ustjushna nel governo di Novgorod, dove c'è una grandiosa fabbrica di chiodi; Nikolajef, dove sorge un cantiere belga di costruzioni navali; Sebastopoli, che possiede un grande arsenale governativo. Molte industrie del ferro si sono riunite fra loro da tempo in sindacato a somiglianza

[1] *Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 21 agosto 1898 e 24 agosto 1899.

[2] Importantissimi sono quelli della società inglese *New Rossia Metal Works*, la quale impiega nei suoi alti forni e negli stabilimenti complementari oltre 8000 operai (*Moniteur des int. mat.*, 2 dicembre 1900). Seguono le imprese *Briansk* con 7100, *Dnieprovienne* con 6300, *Donetz-Jouriefka* con 3600. (Id.)

[3] Nel 1897, regione del sud 46,200,000 pud di ghisa; regione dell'Ural 40,800,000; Mosca 10,400,000; Polonia 13,900,000. (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, genn.-marzo 1899.)

[4] Nel 1895, 109,000 tonn.; nel '96, 90,000; nel '97, 102,000. (Id., 21 agosto 1898.)

dei «kartel» della Germania (rotaie, punte di Parigi).[1] Altre industrie metalliche sono: quella dei *bronzi*, la quale attende soprattutto alla fabbricazione, importantissima, delle campane; e quella dell' *oreficeria*, che ha a Mosca il suo centro principale.

Altre industrie minerali sono la *ceramica* e la *vetraria*, colla grande fabbrica imperiale di Pietroburgo, che è una delle prime del mondo nella produzione della ceramica e dei cristalli. A Lakash, nel governo di Riazan, è sorta recentemente (nel 1896) una gran fabbrica belga di specchi. A Rostov si è impiantata da poco una fabbrica di *cemento*. Notevole infine è la lavorazione delle *pietre ornamentali*, specie del lapislazzuli e della malachite.

Industrie diverse. — Emergono fra queste quelle molteplici del *legno*, che vanno dalle costruzioni edilizie e navali ai mobili curvati a vapore (Polonia) e agli oggetti di devozione; e quelle non meno numerose delle *pellicce* e delle *pelli* (bulgaro). Kazan è il massimo centro della calzoleria russa. La manifattura più grande del *tabacco* sorge a Rostof. Presso Korotscha, nel governo di Kursk, venne recentemente impiantata una grande fabbrica di *albumina*. Una fabbrica di *superfosfati*, sorta testè a Lowitsch nella Podolia, ne produce annualmente oltre 30,000 tonn. Lo Stato possiede una grande fabbrica di *carta*. Introdotta da poco va rapidamente estendendosi l'industria del *caucciù* come si può desumere dal continuo aumento d'importazione della materia prima. A Pietroburgo sorge una colossale fabbrica di «galosce» di caucciù.

Comunicazioni. — Paese dalle grandi distanze, la Russia deve gran parte del suo recente sviluppo economico allo sviluppo rapido ed intenso delle vie di comunicazione.

Poste e *telegrafi* sono perfettamente esercitati dallo Stato, che ne ha il monopolio. Però il cavo sottomarino Odessa-Costantinopoli appartiene ad una società inglese (Black sea telegraph Co). Anche i *telefoni* interurbani sono già in mano dello Stato, il quale inoltre va riscattando un po' alla volta le reti urbane concesse ai privati.

Le STRADE ORDINARIE, per lo più mal tenute, sono abbastanza numerose e vengono percorse, fra altri veicoli, dai caratteristici «droshky». Le *carovane*, che erano fino a poco tempo fa una specialità della Russia in Europa, si sono un po' alla volta ritirate verso i confini asiatici, specie del sud-est, dove ne è centro principale Oremburgo.

Ferrovie. — La prima *ferrovia* russa (da Pietroburgo a Czarskoe-Selo, primo tronco della Pietroburgo-Mosca) venne aperta all'esercizio nel 1838. In principio le costruzioni procedettero molto lentamente ed a sbalzi. Un forte impulso lo diede loro la guerra di Crimea (nel 1854-55), e un altro ancora più grande quella dei Balcani (nel 1877), finchè non vennero riprese con vigore maggiore e continuato, dopo il 1880, insieme a tutte le altre manifestazioni della vita economica di cui erano ad un tempo l'effetto ed il complemento. Ora la Russia possiede, esclusa la Finlandia, 50,885 km. di ferrovie in esercizio e 10,120 in costruzione

[1] I sindacati industriali. (*Bollettino di notizie commerciali*, n. 11, marzo 1899.)

(al 1° agosto 1900). Appartengono per la massima parte allo Stato e sono da esso esercitate. Le reti principali esercitate da compagnie private sono quella del Sud-est (3570 km.), di Riazan-Ural (2750), di Mosca-Kief-Voronege (1590) e di Mosca-Kasan (1000). Le linee principali mettono capo ai centri maggiori di Pietroburgo, Mosca e Varsavia.[1] La più orientale è la linea Ufa-Zlatust-Celiabinsk che continua poi colla nuova ferrovia transiberiana. La più settentrionale è quella che va da Mosca per Vologda ad Arkangel sul Mar Bianco. Le ferrovie russe hanno uno scartamento più grande di quello delle altre ferrovie dell'Europa continentale. Vennero introdotte dal 1894 le tariffe a zone per il trasporto dei viaggiatori.

Navigazione interna. — È molto sviluppata, a cagione dell'aspetto prevalentemente piano del suolo attraverso a cui scorrono larghi e profondi i fiumi o si distendono maestosi i laghi, e lo sarebbe ancora di più se non fosse interrotta, per un periodo più o meno lungo, dal congelamento delle acque in inverno.

Se si guardasse soltanto allo sviluppo chilometrico dei fiumi e dei canali navigabili (35,000 km.), la Russia sarebbe il primo paese d'Europa.[2]

Importantissimi certo sono i due grandi sistemi del Volga (coi suoi numerosi affluenti, fra cui emergono l'Oka e la Kama) e della Neva (coi grandi laghi di cui è l'emissario), entrambi forniti di regolare ed intensa navigazione a vapore e congiunti fra di loro da un complesso di laghi e di canali.[3] La compagnia Samolett è la più importante di quante esercitano la navigazione del Volga. Navigabili sono la Düna, che si getta nel Baltico a Riga, e il Dgneper col suo affluente Beresina, che si getta nel Mar Nero a Cherson. Anzi si vorrebbe approfittare del corso di questi fiumi per iscavare un canale non interrotto il quale andasse dal Baltico al Mar Nero.

Si è progettato da lungo tempo, e pare anche se ne siano cominciati i lavori, un altro canale marittimo molto più breve, il quale, tagliando l'istmo di Perekop, dovrebbe accorciare alle navi la strada da e per il Mar d'Azof. Venne già condotto a termine nel 1885 e rende grandi servigi il canale marittimo che va da Cronstadt a Pietroburgo, il quale, permettendo il passaggio alle navi di discreta portata, ha conservato a questa città gli attributi e i vantaggi di porto di mare che avrebbe altrimenti perduto.

Navigazione marittima. — Paese eminentemente continentale, la Russia, nonostante i grandi progressi fatti negli ultimi anni, ha ancora poca importanza marittima. Gli è vero però che nella stagione invernale rimangono chiusi alla navigazione, perchè bloccati dai ghiacci,

---

[1] La linea Varsavia-Vienna, lunga 494 km., è quella che produce il reddito chilometrico giornaliero maggiore di tutta l'Europa. (*Statistique comparative* nel *Moniteur des intérêts matériels*, 3 dicembre 1899.)

[2] Nel 1896, 36,250 verste (esclusa Finlandia), più 36,850 di vie soltanto fluitabili; battelli carichi 121,600; peso delle merci trasportate 896 milioni di pud; valore 263 milioni di rubli. (*Journal de la Société de statistique de Paris*, 1898, pag. 251.)

[3] Canale contornante il Ladoga, fiume Swer, canale contornante l'Onega, fiume Kovja, canale contornante il lago Bielo, fiume Cheksna affluente del Volga: totale 1150 km.

tutti i porti del Baltico e quasi tutti quelli del Mar Nero, ciò che spiega l'aspirazione ardente secolare dei Russi alla conquista di Costantinopoli.

La *navigazione marittima* oscilla annualmente dai 18 ai 20 milioni di tonn.[1] ed è fatta per $^3/_5$ nel Mar Nero. Del resto, là come altrove, essa è per oltre $^9/_{10}$ navigazione estera, la bandiera russa non entrandovi che per una quantità quasi insignificante (meno di $^1/_{10}$).[2] Le navi estere che maggiormente frequentano i porti russi sono, anzitutto le inglesi, le quali superano da sole il movimento di tutte le altre navi estere prese insieme, poi le danesi e le tedesche, le quali prevalgono nel Baltico, le greche, le austro-ungariche e le italiane, che hanno la prevalenza nel Mar Nero.[3] Con recente ukase imperiale (1899) il cabotaggio fra i porti dell'impero, quindi anche fra quelli del Mar Nero e quelli sul Pacifico, venne riservato alle navi che battono bandiera russa e il cui equipaggio sia composto per $^3/_4$ di russi.

Marina mercantile. — Nonostante i grandi progressi fatti negli ultimi anni, essa è ancora sproporzionatamente inferiore alla vastità dell'impero e inadeguata all'importanza dei suoi traffici marittimi straordinariamente cresciuti. Gli è vero però che, essendo costituita per oltre la metà da bastimenti a vapore, viene ad avere una potenzialità effettiva molto maggiore di quella che risulta dalla cifra di 329,000 tonn che ne rappresenta il totale.[4]

Le principali imprese nazionali di navigazione a vapore sono: la « Società Russa » (di navigazione a vapore e di commercio), che risiede ad Odessa ed esercita le linee del Mar Nero e del Mar d'Azof, con Costantinopoli, l'Anatolia e la Russia: la « Flotta volontaria russa », che risiede a Cronstadt e a Riga ed esercita di preferenza le linee del Baltico; e la società « Cronstadt », di recentissima fondazione, che ha istituito linee regolari di navigazione coi porti dell'estremo oriente asiatico.

Commercio. — La grande estensione della Russia e la disparità dei paesi che la compongono spiegano la grande intensità del commercio INTERNO, intorno al quale non si hanno dati statistici, ma la cui importanza si desume, fra altro, dall'importanza persistente delle *fiere*, alcune delle quali, come quelle di Kharkow nella piccola Russia, di Poltava nella grande Russia, di Irbit nel governo di Perm, e soprattutto quella di Nischni Novgorod sul Volga, estendono la loro sfera d'attrazione molto al di là dei confini della Russia europea.

---

[1] Nel 1896, 18,800,000, di cui 11,200,000 nel Mar Nero e nel Mar d'Azof, e 7 milioni nel Baltico; nel '97, 18 milioni, di cui 10 $^1/_2$ nel Mar Nero e nel Mar d'Azof e quasi 7 nel Baltico; nel '98, 17,400,000, di cui 9,700,000 nei Mari Nero e d'Azof e 7,100,000 nel Baltico (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[2] Nel 1896, 1,600,000 con bandiera russa e 17,200,000 con bandiere estere; nel '97, 1,600,000 con bandiera russa e 16,500 con bandiera estera; nel '98, 1,800,000 con bandiera russa e 15,700,000 con bandiera estera (Id.)

[3] Nel 1896, inglesi 9,380,000, danesi 1,716,000, tedesche 1,451,000, greche 900,000, austro-ungariche 823,000 e italiane 682,000. (*Boll. di legisl. e stat dog*, genn.-marzo 1899.)

[4] Al 1° gennaio 1899, piroscafi ..... 410 con 182,000 tonn., pari a 546,000 effettive
» velieri ..... 1670 » 147,000 » » 147,000 »
il che fa un totale di potenzialità effettiva pari a 693,000 tonn. Non si tien conto qui della flotta mercantile del Caspio, la quale ammonta (vedi *Caucaso*) a 225,000 tonn.

Attivissimo è poi il commercio ESTERIORE, i cui mirabili progressi hanno seguito di pari passo, benchè un po' lentamente, quelli di tutta l'attività economica russa. Disgraziatamente noi non abbiamo avuto fino a poco tempo fa per giudicarlo che il criterio del valore, criterio insufficiente per il fatto; pochi paesi come la Russia hanno presentato maggiori oscillazioni nel valore della moneta, mentre da pochi anni solamente figurano i pesi e i volumi delle merci importate ed esportate di fianco al loro prezzo in rubli. Comunque, anche limitandoci a questi, troviamo negli ultimi anni una progressione di alcune centinaia di milioni di rubli (da 880 nel 1892 a 1280 nel 1896, a 1272 nel 1898, a 1196 nel 1899).[1] Una caratteristica del commercio russo è la costante eccedenza delle esportazioni sulle importazioni,[2] ciò che per altro non avvantaggia la condizione del cambio della Russia coll'estero, poichè viene neutralizzata dalle somme molto maggiori che vanno all'estero sotto forma di interessi del debito pubblico e di dividendi delle imprese economiche private.

In seguito alla trasformazione che si va ora operando in Russia perdono sempre più di valore nelle *importazioni* i prodotti manifatturati, e nel 1898 vi vediamo figurare, uno dopo l'altro, il cotone greggio, il the, il carbon fossile, i pesci, la lana greggia, i frutti, le pelli, il rame, il vino, il caucciù, la seta greggia, gli oli animali, e l'indaco insieme alle macchine, al ferro, agli articoli in metallo, ai prodotti chimici, ai filati di lana e alle lanerie.

Viceversa nelle *esportazioni* acquistano sempre maggiore importanza, di fianco ai prodotti naturali, che ne costituiscono però sempre il nucleo principale, anche i prodotti manifatturati. E nello stesso anno 1898 vediamo succedere ai cereali, al lino, al legname, al semelino, alle uova, agli animali, alla canapa, alle pelli, ai peli, o anche alternarsi con essi, le farine, lo zucchero, i pannelli e le cotonate.

I *paesi* con cui la Russia ha le sue maggiori relazioni commerciali sono, anzitutto la Germania e l'Inghilterra che assorbono da sole oltre la metà del commercio estero russo, poi Francia, Olanda, Austria-Ungheria, Finlandia, Stati Uniti, Belgio, Italia, Cina.[3]

Per agevolare il suo commercio la Russia ha *instituito* proprî addetti commerciali presso le ambasciate di Londra, Parigi, Berlino, Bruxelles, Costantinopoli, Washington, Yokohama.

Dal punto di vista *doganale* essa è divenuta uno dei paesi più protezionisti di Europa, dopo che, colla nuova tariffa 11 giugno 1891, ha aumentato del 15, del 20 e talvolta del 30 % le già elevate tariffe precedenti, ed ha istituito diritti differenziali a carico dei prodotti manifatturati di quei paesi che non accordassero speciali facilitazioni alla

[1] *Moniteur des intérêts matériels*, 13 luglio 1900.

[2] Nel 1892 per 71,700,000 rubli; nel '93 per 135,700,000; nel '94 per 109,200,000; nel '95 per 150,600,000; nel '96 per 98,800,000 (*Boll. di leg e st dog.*, c. s.); nel '97 per 156,120,000; nel '98 per 147,900,000; nel '99 per 7,100,000. (*Moniteur des int. mat.*, 12 luglio 1900.)

[3] Nel 1899, Germania 394 milioni di rubli, Inghilterra 259, Francia 88, Olanda 59, Austria-Ungheria 57, Finlandia 53, Stati Uniti 48, Belgio 41, Italia 37; nel '98, Germania 381, Regno Unito 254, Francia 96, Olanda 82, Austria-Ungheria 66, Italia 65, Stati Uniti 52, Belgio 52. (Id.)

introduzione dei prodotti naturali della Russia. Questa ha stipulato trattati a tariffa colla Francia, colla Germania e col Portogallo.

La Russia ha *pesi, misure* e *monete* speciali, e cioè l'arscina di m. 0,71, la versta di m. 1067, la dessiatina di 109 are, il cetvert di 210 litri, il vedro di 12 litri e $^1/_{61}$ il pud di kg. 16,38, la libbra o funt di kg. 0,41, e infine il rublo che si divide in 100 copeki. Questa moneta, che un tempo era a base unica d'argento, fu sempre soggetta alle più forti oscillazioni, specialmente durante il periodo molto lungo in cui la Russia fu sotto il regime della carta moneta. Ma nel 1897 è stata condotta felicemente a termine una importante riforma monetaria con cui venne istituito il sistema monometallico oro e fu abolito il corso forzoso. Circolano ancora ordinariamente i biglietti di banca, a cui il popolo si è per il lunghissimo uso completamente abituato, ma essi sono cambiabili a vista in moneta metallica ed anzi se ne è cominciato già il lento ma graduale ritiro, specialmente di quelli di piccolo taglio. Così il corso del rublo, che aveva già acquistato fino dal decennio precedente una certa stabilità,[1] si può dire oramai fissato definitivamente intorno al valore di L. 2,67.

Unico istituto di emissione è la Banca dell'impero, la quale ne è nello stesso tempo il principale istituto di *credito*.

Le società di *assicurazione* contro l'incendio si sono riunite fra di loro da molto tempo in un potente sindacato.[2]

Relazioni coll'Italia. — Il nostro paese occupa il settimo posto nel commercio esterno della Russia così come questa occupa il settimo nel nostro, con un movimento annuo che varia dai 100 ai 130 milioni di franchi,[3] ma che è salito, nel 1898, a oltre 200.[4] Esso è costituito per due terzi da merci russe che vengono in Italia e cioè soprattutto cereali, specie il frumento, e zucchero greggio. Anzi, dal 1897, la Russia è diventata pressochè improvvisamente il paese che fornisce all'Italia la maggior quantità di zucchero greggio.[5] Un terzo solamente dei traffici tra i due paesi è costituito da merci italiane che vengono introdotte in Russia e cioè seta greggia e organzini, olio d'oliva (nella cui importazione l'Italia è il secondo paese dopo la Francia), agrumi, zolfo, marmi, corallo. Il vigente trattato di commercio del 1863, scaduto nel 1873, e rinnovato poi d'anno in anno per tacito consenso delle parti contraenti, sta per essere sostituito, a quanto si spera, da un trattato nuovo, a tariffa più conforme all'interesse reale dei due paesi.

Il movimento delle navi italiane nei porti russi (generalmente nel Mar Nero) oscilla annualmente intorno a 700,000 tonn. (nel '96, 682,000).

[1] Nel 1887, L. 2.238; nell'88, 2.317; nell'89, 2.639; nel '90, 2.892; nel '91, 2.728; nel '92, 2.523; nel '93, 2.611; nel '94, 2.667; nel '95, 2.667; nel '96, 2.667. (*Boll. di leg. e stat. dog.*, c. s.)

[2] I sindacati industriali in Russia. (*Boll. di notizie commer.*, n. 14, marzo 1899.)

[3] Nel 1896, 131,600,000 fr. secondo le statistiche italiane; 46,500,000 rubli (pari a 124 milioni di fr.) secondo le statistiche russe; nel '97, 131,600,000 lire e 42 milioni di rubli; nel '98, 198,500,000 lire e 64,800,000 rubli (*Almanacco di Gotha*, 1900-1901.)

[4] Specialmente ad opera delle importazioni in Italia, le quali essendo salite, in via eccezionale, per l'aumentata importazione del grano, in quei tre anni rispettivamente a 119, a 119 e a 188 milioni, hanno messo quel paese al secondo posto fra gli importatori nel paese nostro, subito dopo l'Inghilterra.

[5] Sopra 750,000 ql. introdotti in quell'anno in Italia, 293,000 provenivano dalla Russia.

Emigrazione e Colonie. — Da qualche anno la Russia europea presenta spiccatissimo il fenomeno migratorio in cui sta per raggiungere uno dei primi posti in Europa. Sono da una parte gli ebrei della Polonia russa e della Russia occidentale che, sotto la pressione brutale dell'odio popolare, sono costretti ad andarsene in Palestina ed agli Stati Uniti; dall'altra i contadini della Grande Russia che le promesse e le concessioni del governo attirano a frotte sempre più numerose in quelle regioni della Siberia meridionale che sono ora percorse dalla ferrovia o che lo saranno fra breve. Sono così annualmente da 20 a 40 mila persone che abbandonano la Russia ma di cui soltanto una parte va perduta completamente per l'impero.[1]

Le colonie formate da questa ultima si perdono e disperdono nel mare magno di altre colonie più numerose e più antiche; ma la colonizzazione dell'Asia è una delle imprese più serie, più durevoli, più personali dell'elemento russo che vi rappresenta la civiltà europea e ne costituisce ivi il fattore più efficace, il coefficiente più vigoroso.

Centri principali di produzione, d'industria, di comunicazioni e di commercio. — **Province Baltiche.** — *Pietroburgo,* capitale e prima città dell'impero per popolazione, con 1,267,000 ab. (nel 1897), ne è altresì uno dei principali centri ferroviarî e industriali, il primo di tutti per la navigazione interna che ivi mette capo per mezzo della Neva (attraversante la città) e dei canali che in essa derivano dai laghi e dai fiumi circostanti, e infine un importante porto marittimo dopo che nel 1885 venne condotto a termine il canale di 27 km. che penetra fino nel cuore della città dove si estendono i due grandi bacini o «docks» detti l'uno d'«importazione» e l'altro di «esportazione». A *Kronstadt,* situata di fronte all'imboccatura della Neva e che serve oramai quasi esclusivamente da porto militare, non si fermano più che le navi maggiori, le quali non sono del resto d'uso ordinario nel Baltico. Ma nel 1896 vennero iniziati i lavori d'ingrandimento del canale marittimo che permetteranno anche a quelle di spingersi fino a Pietroburgo. Nel 1899 si è iniziata, con capitali inglesi, la costruzione, sopra un'isola della Neva, di un grandioso quartiere interamente nuovo a cui verrà dato il nome di Nuova Pietroburgo.[2]

Piccoli porti sono quelli di *Reval* e *Pernau.* Importantissimo invece è quello di *Riga,* il secondo della Russia dopo quello di Odessa. Sesta città per popolazione (283,000 ab.), essa è situata in ammirabile posizione, alla destra e a 10 km. dalla foce della Düna nel Baltico, ed attende soprattutto alla esportazione del legname, del lino, del semè di lino e delle uova, dei quali articoli può dirsi la metropoli.[3] Attende

---

[1] Nel 1895, 36,700; nel '96, 32,100; nel '97, 18,200. (*Sole,* 25 luglio 1899.)

[2] *Daily Mail,* 29 luglio 1899.

[3] Nel 1898, legname 45 milioni di piedi inglesi, lino 5 milioni di pud, seme lino 2,300,000, uova 2 milioni. (Da un rapporto del console italiano pubblicato nel *Boll. di not commer.,* settembre 1899, n. 39.)

Nel 1899, 2,590,000 tonn di merci. (Notizie attinte dall'autore all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

inoltre alla importazione del carbone, del coke, del ferro, dell'acciaio e delle macchine. Ultimo porto sul Baltico è *Libau*.

Polonia russa. — *Varsavia*, capitale di questa regione e terza città dell'impero per popolazione (638,000 ab.), ne è altresì una delle prime per attività ferroviaria e manifatturiera. Altro grande centro industriale è *Lodz*, quinta città della Russia per popolazione (315,000 ab.) e grande centro dell'industria tessile.

Russia occidentale. — *Vilna*, grande centro di navigazione interna (per la Viliia affluente del Niemen) e di commercio, è la nona città dell'impero per popolazione con 160,000 abitanti.

Bessarabia. — Questa piccola regione, presa alla Rumania nel 1877, non ha d'importanti che i piccoli porti di *Kilia* e di *Reni* sul ramo più settentrionale del delta danubiano.

Russia meridionale. — *Odessa*, divenuta ultimamente, con una vertiginosa rapidità veramente americana, la quarta città dell'impero per popolazione (405,000 ab. nel '97), ne è il principale centro marittimo e commerciale. Sorta appena da un secolo, essa ha già meritato di essere chiamata la « Regina del Mar Nero ». I primi abitanti i quali andarono a stabilirsi ad Odessa all'epoca della sua fondazione furono tedeschi, greci e italiani, questi ultimi anzi in così gran numero che per lungo tempo, e cioè fino al 1860, le iscrizioni delle strade furono bilingui, e cioè in russo e in italiano. Oramai la colonia italiana vi si è molto assottigliata, poichè arriva a mala pena a 1100 persone quantunque conti ancora parecchie importanti case commerciali. La colonia greca è della nostra assai più numerosa e più ricca. Dinanzi alla città e in fondo alla rada si distende un triplice porto artificiale il quale presenta una profondità variabile che giunge in qualche punto ai 9 m. e qualche volta li supera. Le calate vi hanno uno sviluppo di oltre 5 km. in gran parte utilizzabili per operazioni di commercio. Su di esse vennero recentemente installate parecchie gru a vapore. Oltre ai grandi magazzini privati che sono sparsi in tutta la città e nei dintorni della medesima, soprattutto nel sobborgo di Perussyp, si sta ora costruendo, per conto della compagnia delle Strade ferrate del Sud-est, nelle vicinanze del porto e in relazione diretta colla stazione ferroviaria, un enorme « elevatore » capace di contenere dai 400 ai 500 mila hl. di grano. Il porto si divide nei tre bacini di Praktifcheskaia, che è il maggiore, Kabstainaia e Novaia, a cui si devono aggiungere un bacino di Raddobbo e il Quarantenaia che serve alle quarantene delle navi provenienti da paesi infetti. Odessa ha dovuto molto del suo sviluppo alle ferrovie che ricingono la città e si riuniscono poi dinanzi alla medesima col mezzo di binarî che si sviluppano lungo le calate dei porti. Sono desse che le hanno attirato quel commercio dei grani e dello zucchero che in seguito alle costruzioni ferroviarie dell'ovest e del nord-ovest dell'impero aveva cominciato a volgersi ai porti del Baltico. Alla compagnia del Sud-est, le cui ferrovie mettono capo ad Odessa, mancano ancora i vagoni e le locomotive che sarebbero richiesti all'epoca del raccolto dei cereali per poterli trasportare immediatamente ad Odessa. Essa

ha disposto però lungo le linee principali 10 grandi depositi dove i grani possono attendere con sicurezza il loro turno di trasporto e non essere esposti, come lo erano prima, all'eventualità di marcire sotto la pioggia. Odessa è anzitutto e soprattutto il maggiore caricatoio di grani dell'Europa; ma essa è divenuta altresì lo sbocco principale dello zucchero di Kief. Traffica inoltre di una quantità di altre merci. Il movimento del suo porto, il quale oscilla annualmente intorno a 4 milioni di tonn.[1] ed è costituito per $^3/_4$ da bastimenti a vapore, sarebbe molto maggiore quando non venisse interrotto dall'agghiacciarsi delle acque nei mesi invernali. Odessa, sede della « Compagnia russa » e di altre imprese minori di navigazione a vapore, è il primo centro russo della marina mercantile. Pur tuttavia nel movimento del suo porto il primo posto è tenuto dalla bandiera inglese, dopo di cui vengono la russa, l'austro-ungarica, l'italiana, la francese e la tedesca. *Nikolajef* (sul corso inferiore del Bug) e *Kerson* (presso la foce del Dgneper)[2] sul Mar Nero, *Berdiansk, Mariopol* e *Taganrog* sul Mar d'Azof, sono altri caricatoi minori del grano, anzi Mariopol di preferenza del carbone.

Un nuovo porto, il quale è destinato ad un grande avvenire, ed è già diventato, come caricatoio di grani, il secondo del Mar Nero, dopo Odessa, è *Novorossiisk* (vedi Caucasea).

Nella Crimea, più che *Sebastopoli*, divenuta oramai esclusivamente porto militare, sono importanti l'antica *Eupatoria* e la nuova *Inkermann*.

Yekaterinoslaw, sul Dgneper, è la città principale dell'interno (122,000 ab.).

Piccola Russia. — *Kief*, parimenti sul Dgneper, la sesta città dell'impero per popolazione (247,000 ab.), ne è la prima per l'industria e il commercio dello zucchero. *Kharkow*, ottava città (con 175,000 ab.), è uno dei maggiori centri ferroviarî della Russia, e le sue fiere annuali hanno superato in importanza quelle di Poltava.

Province del Volga. — *Astrakan*, sul corso inferiore del fiume, è il porto principale di questo, ma è anche, per un certo riguardo, porto del Mar Caspio. Nell'interno le città più importanti sono *Saratow* (137,000 ab.) e *Kasan* (135,000), situate entrambe sul Volga, ma soprattutto *Nischnii-Novgorod* (95,000 ab.) posta alla riva destra di quel fiume e del suo grande affluente di destra l'Oka e celebre per la sua fiera annuale (la « Messe » come è detta in paese) che è la prima del mondo, la quale vi si tiene appunto nella penisola che si estende alla confluenza dei due fiumi e nella quale sorge tutta una città speciale, formata di magazzini e di botteghe, dove, dal 25 luglio al 10 settembre d'ogni anno, convengono ben 200,000 persone, e dove si fanno affari per circa 400 milioni di franchi. Non è vero però, come si usa di dire,

[1] Nel 1897, 4 milioni di tonn. di merci. (Notizie attinte dall'autore all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

[2] Nel 1897 ebbero il primo un movimento di 1,381,000 e il secondo di 853,000 tonn. di merci. (Notizie ufficiali attinte dall'autore all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

che siano rappresentati a questa fiera tutti i popoli dell' Europa e dell'Asia. Vi si trovano tutt' al più, oltre ai rappresentanti di tutta la Russia europea, anche quelli della Russia asiatica, molti tedeschi e inoltre alcuni persiani, indiani e cinesi. All' epoca della fiera i due fiumi appaiono letteralmente coperti da innumerevoli imbarcazioni a vela e a vapore d' ogni forma e d' ogni portata.

Russia orientale. — *Orenburg* sull' Ural, punto di partenza delle carovane per l'Asia centrale; *Ufa* sopra un affluente del Volga, punto di partenza della grande ferrovia transiberiana; *Perm* sul Kama, punto di partenza dell' antica ferrovia della Siberia occidentale; *Irbit*, massimo mercato delle pellicce con una fiera annuale delle medesime, a cui accorrono da 15 a 20 mila persone e in cui si fanno affari per oltre 100 milioni di franchi; *Ekaterinburg*, primo centro minerario nella regione degli Urali.

Grande Russia. — *Mosca*, seconda città dell' impero per popolazione (1,036,000 ab. nel 1897), ne è la prima per attività manifatturiera e ferroviaria; *Tula*, grande centro industriale; *Arkangelsk* sul Mar Bianco con un porto libero dai ghiacci solamente nei brevi mesi dell' estate; *Porto Caterina* o *Ekaterinoscoi* fondato nel 1899 sull' Oceano glaciale, sopra la costa del Murman nella penisola di Kola, perchè ivi le acque del mare, a cagione della corrente del Golfo, sono costantemente libere dai ghiacci.

FINLANDIA.

Nonostante gli editti imperiali del gennaio e febbraio 1898 che hanno incorporato i finni nell' esercito russo e hanno tolto alla dieta finnica il potere legislativo lasciandole solamente il consultivo, la Finlandia non ne rimane meno un paese relativamente autonomo, separato e distinto dal resto dell' impero, a cui è congiunta più che altro per mezzo dell' unione personale. Lo czar di Russia è granduca di Finlandia ed è in essa rappresentato da un proprio governatore generale. Cessando di essere una monarchia costituzionale nel seno di un impero autocrata, essa non ha cessato per questo di avere una propria marina mercantile, una propria dogana, misure proprie e perfino una propria moneta, cosicchè costituisce ancora tutto un mondo economico avente vita separata e distinta da quella della Russia propria e della Polonia. **Superficie** 373,612 kmq. **Abitanti** (nel 1899) 2,637,000. Lingua ufficiale la svedese. Non vi sono, quasi, analfabeti.

Questo paese che, con una superfice superiore di $^1/_3$ a quella d' Italia, ha una popolazione inferiore di altrettanto a quella della Sicilia, possiede un' importanza economica molto limitata.

Le sue principali RISORSE NATURALI sono costituite dal *legname*, la Finlandia essendo per quantità relativa di boschi il primo paese d' Europa, dai *foraggi*, dall' allevamento animale, specie di vacche lattiere, d' onde una grande produzione di burro, dai *cereali*, fra cui primeggia l' avena, dalla *pesca*, e infine dai minerali di *ferro* e dai *graniti*.

L' abbondanza del legname alimenta le INDUSTRIE fiorentissime degli *oggetti in legno*, del *catrame* e di altri prodotti secondarî come car-

bone, pece, trementina, potassa,[1] di cui si fa grande esportazione, specialmente da Helsingfors. Altre industrie notevoli sono quelle della *carta*, del *vetro*, del *cotone*, della *ceramica* (Abo).

Diffusissime sono le COMUNICAZIONI. I *telegrafi* dipendono dall'impero; - notevole il cavo sottomarino che va da Nystadt e Grislehamn in Svezia. Ma la Finlandia possiede ancora ed esercita in proprio, finchè le verranno lasciate dall'impero, la *posta*, le ferrovie, la marina mercantile. Le *ferrovie*, colla loro rete di 2840 km. (al 1° gennaio 1900), appartengono quasi interamente allo Stato. La linea che va da Tammerfors a Uleaborg è una delle più settentrionali d'Europa. Il lago Saima è percorso regolarmente da piroscafi nella stagione estiva. La *marina mercantile* è relativamente assai più importante di quella della Russia (318,400 tonn. nel 1° gennaio 1900), ma, a differenza di quella, è costituita per solo $^1/_7$ da bastimenti a vapore (« Compagnia finlandese »). Popolo eminentemente marinaro e paese riccamente fornito di porti, sono due fatti che spiegano l'attiva *navigazione marittima* della Finlandia (4 milioni di tonn. nel 1899), quantunque le sue rive siano ricoperte e bloccate dai ghiacci per troppi mesi dell'anno. Quasi la metà di questo movimento spetta alla bandiera finlandese.

È attivissimo è pure il COMMERCIO, il quale oscilla annualmente dai 350 ai 450 milioni di marka ed è fatto per $^3/_4$ colla Russia, coll'Inghilterra e colla Germania.[2] Principali articoli di *esportazione* sono il legname, il burro, la carta, il ferro; d'*importazione* i cereali, le macchine, il caffè.[3]

La Finlandia conserva ancora le *misure* ed i *pesi* dell'antica Svezia, e cioè il mil di m. 10,667, il fot di m. 0,30, la tunna di 165 litri, la kanna di l. 2,6, lo skalpund di kg. 0,43 Le *monete* poi sono eguali a quelle della lega latina ed hanno per unità la marka d'argento eguale ad 1 franco e che si divide in 100 pennia.

Un fenomeno degno d'interesse è il grande movimento di EMIGRAZIONE e di IMMIGRAZIONE che presenta la Finlandia e i quali completamente si elidono.[4]

Città PRINCIPALI sono: *Helsingfors*, capitale, con 85,000 ab. (nel 1898), primo porto del paese; poi *Abo*, *Tammerfors*, *Viborg* e *Uleaborg*.

---

[1] CORSI, *Rassegna Nazionale*, 16 aprile 1899.

[2] Nel 1897, 370 milioni di marka, di cui 122 colla Russia, 80 coll'Inghilterra e 79 colla Germania; nel '98, 416 milioni, di cui 133 colla Russia, 92 coll'Inghilterra, 90 colla Germania; nel '99, 436, di cui 141 colla Russia, 98 colla Germania e 96 coll'Inghilterra. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[3] Mentre i russi sono tra i primi del mondo nel consumo del the, i finni emergono invece in quello del caffè.

[4]

Nel 1892	immigrazione	51,100,	emigrazione	30,300
» 1893	»	53,100	»	52,800
» 1894	»	56,600	»	56,300
» 1895	»	59,200	»	59,400
» 1896	»	61,500	»	61,100
» 1897	»	67,200	»	66,900
» 1898	»	70,800	»	69,900

(*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

PENISOLA IBERICA.

Ha una **superficie** complessiva di quasi 600,000 kmq. e comprende la Spagna, il Portogallo, la repubblichetta di Andorra e il possedimento inglese di Gibilterra. La **popolazione** ammonta a quasi 23 milioni di abitanti, tutti o quasi di razza latina e di religione cattolica. Benchè della stessa razza, spagnuoli e portoghesi diversificano molto fra di loro per il tipo, per il carattere, per la lingua, e sono separati da un profondo antagonismo politico. La lingua spagnuola è una delle più diffuse nel mondo. L'**aspetto fisico** della penisola è quello di un vasto altipiano sostenuto a nord dai Pirenei che lo separano dalla Francia e che continuano verso ponente coi Cantabrici, e a sud dalla Sierra Nevada, dove si eleva il Mulahacen, che è il picco culminante, e interrotto nel centro da varie « sierre » parallele. Più ripido verso il Mediterraneo, va degradando invece lentamente verso l'Atlantico. Laonde a questo appartengono i **fiumi** principali, quali il Minho, il Douro, il Tago, che è il primo di tutti, la Guadiana e il Guadalquivir, mentre nel Mediterraneo non si getta di importante che l'Ebro. Le **coste**, frastagliatissime verso nord, sul golfo di Biscaglia, dove sono interrotte da profonde insenature dette « rias », appaiono nelle altre parti generalmente basse e uniformi, specialmente le orientali, sul Mediterraneo, dove sono orlate da lagune, quali il Mar Menor di Cartagena e l'albufera di Valenza. All'estremità meridionale, presso l'isoletta di Tarifa, lo stretto di Gibilterra la separa dall'Africa. Nel Mediterraneo sorgono le **isole** Baleari, ma appartengono amministrativamente alla Spagna anche le lontane isole Canarie situate nell'Atlantico, e al Portogallo, Madera e le Azzorre dello stesso Oceano. Il **suolo**, poco fertile nell'altipiano centrale, è invece fertilissimo nella valle del Guadalquivir e nelle « huertas » delle pianure mediterranee. Il **clima**, generalmente mite, anzi, a mezzogiorno, sub-tropicale, è invece di natura continentale sull'altipiano centrale, dove si dice di Madrid che ha « nove mesi d'inverno e tre mesi d'inferno » cioè di caldo infernale. La pioggia, generalmente scarsa, cade invece copiosissima a nord-ovest, specie intorno a Santiago, che è detta perciò « el orinal de España ». D'estate soffia frequentemente il vento caldissimo africano detto « solano », che tutto dissecca e cangia il paese in fornace; d'inverno domina il « norte » agghiacciato dalle nevi dei Pirenei su cui passa.

SPAGNA.

Superficie, comprese le Canarie, 504,500 kmq. **Monarchia** costituzionale con una Camera elettiva dei Deputati e un Senato in parte soltanto elettivo e rinnovabile, il resto vitalizio. Le due Camere si dicono Cortes. **Abitanti** 18,090,000 (al 31 dicembre 1897), con un aumento annuale tenuissimo (3 %) di poco superiore a quello della Francia.

Questo paese, nonostante la sua ammirabile posizione a cavallo dei due mari più mercantili del mondo, e nonostante le sue ricchezze na-

turali del suolo e del sottosuolo, occupa ancora un posto molto secondario nella vita economica di Europa, a cagione della neghittosità e della ignoranza di troppa parte della sua popolazione, retaggio doloroso di un passato eccessivamente bellicoso e bigotto, e di guerre civili e coloniali continuate, si può dire, fino ai nostri giorni. Ma l'ultimo e più formidabile colpo lo ha ricevuto nella recente disastrosa guerra contro gli Stati Uniti, in conseguenza della quale dovette abbandonare tutte le sue colonie americane ed oceaniche. E questo forse fu un bene, giacchè è dubbio se quelle colonie rendessero quanto costavano ed erano, comunque, colle loro continue rivolte, sempre imperfettamente domate, una causa di debolezza e di sacrifici continui per la metropoli. La quale ora, liberatasi da quel pesante fardello che era superiore alle sue deboli forze, e sanate le piaghe della disfatta, potrà procedere più snella, più risoluta, più forte, alla conquista del suo miglioramento economico.

Prodotti naturali. — Costituiscono la principale caratteristica economica del paese.

Emergono tra i prodotti VEGETALI: i *cereali*, specie il frumento, di cui si fa molto consumo,[1] l'orzo che si usa molto nell'alimentazione del bestiame, e il granturco;[2] i *legumi*, specie quei rinomati ceci o « garbanzos » che entrano per tanta parte nel vitto ordinario della popolazione; gli *ortaggi* d'ogni genere, specie di primaticci; le piante *fruttifere* quali gli agrumi (aranci), il cui emporio principale è Valenza,[3] i mandorli, i castagni (di Biscaglia), i fichi, i carrubi, i prugni, i nocciuoli (di Tarragona), i meli (delle Asturie), ma, più che tutto, la vite, nella cui coltura la Spagna è il terzo paese del mondo (regioni principali Catalogna, Valenza, Andalusia) e la cui produzione è costituita in parte da zibibbo ed altra uva che viene appassita e di cui Malaga e Alicante sono gli empori principali;[4] gli *olivi*, altra sorgente cospicua di ricchezza per la Spagna che è a loro riguardo il secondo paese del mondo, — centri più importanti le valli del Guadalquivir, dell'Ebro e della Guadiana; le *arachidi*, che si coltivano, benchè su piccola scala, a sud-est; lo *sparto*, che cresce spontaneamente nelle province di Alicante, Almeria, Jaen, Murcia, e nella cui produzione la Spagna è il primo, anzi l'unico paese d'Europa;[5] la *canna da zucchero*, di cui si può dire altrettanto e la cui coltura va estendendosi coll'appoggio del governo in quella stretta

[1] Produzione media, 25 milioni di ql. Nel 1896, 18,990,000; nel '97 23,440,000 (Direzione generale della dogana di Madrid, nel *Journal de la soc. stat.*, Paris, 1898, pag. 108); nel '98, 28,050,000 ql., pari a 36,030,000 hl. (*Informe areca de las cosechas de trigo en Espana*, in *Boll. di legisl. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899). Sull'importazione del frumento dall'estero gravita un dazio di 8 pesetas al ql. (dal 1° ottobre 1899).

[2] Altri cereali coltivati sono la segala, l'avena e il riso, quest'ultimo nella zona litoranea che va dalla foce dell'Ebro, a Valenza e a Murcia.

[3] Gli aranci costituiscono uno dei principali articoli di esportazione: nel 1896 per 40,900,000 fr.; nel '97 per 58,100,000; nel '98 per 23,800,000 (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901). Di mandorle si esportarono nel 1896 altri 10 milioni; nel '97, 12,900,000; nel '98, 13 milioni. (Id.)

[4] Esportazione di uva secca nel 1896 per 15 milioni di fr.; nel '97 per 15,900,000 nel '98 per 16,900,000. (Id.)

[5] Altre piante tessili coltivate sono il *cotone* e la *canapa*.

striscia di terreni dal clima sub-tropicale che lambiscono il Mediterraneo da Algesiras ad Almeria, centro Malaga; la *barbabietola da zucchero*, di cui va diffondendosi rapidamente la coltura nella Spagna centrale e settentrionale; la *liquirizia* (Alicante), l' *anice* (Murcia), lo *zafferano*, — che formano tutti, più o meno, oggetto di commercio; e infine il *sughero*, nella cui produzione la Spagna è considerata il primo paese del mondo e il quale forma uno dei suoi principali articoli di esportazione.[1] Fuorchè nella Galizia e nelle Asturie ancora ricche di *foreste*, scarseggia in generale il legname, il quale costituisce perciò il terzo articolo di importazione.[2] Le pendici dei monti e l'altipiano centrale sono ricoperti di *erbe*.

L'AGRICOLTURA avrebbe molto maggiore importanza se non le facessero difetto le braccia, le strade, l'*irrigazione*. Dove quest'ultima venne introdotta, generalmente per opera dei Mori all'epoca d'oro della loro dominazione, e viene intrattenuta seguendo le norme sapientemente emesse da loro, si hanno quelle regioni fertilissime che formano la meraviglia della Spagna sotto i nomi diversi di « huertas » o di « vegas ». L'irrigazione si va ora diffondendo nella valle dell'Ebro, dove serve quasi unicamente a tale scopo il canale Imperiale. Venne recentemente instituita l'« Associazione generale degli agricoltori di Spagna. »

L'abbondanza dei pascoli e l'indole degli abitanti hanno molto favorito l'allevamento ANIMALE.[3] Sono greggi numerossime di *pecore*, in gran parte di razza « merinos », che trasmigrano periodicamente dai piani alle montagne e vivono più numerose che altrove sull'altipiano di Castiglia e forniscono al commercio una quantità cospicua di lana finissima. Sono *capre* nel cui allevamento la Spagna è il primo paese d'Europa. Sono *bovini*, specie in Galizia, nelle Asturie, in Andalusia e in Catalogna e il cui numero va continuamente crescendo.[4] Sono *equini*, specie i muli e gli asini, rispetto ai quali la Spagna tiene per qualità il primo e per numero il secondo posto nel mondo. Ma sono rinomati anche i cavalli dell'Andalusia, di cui si tiene, a Siviglia, una delle maggiori fiere. I *maiali*, allevati dovunque, sono particolarmente abbondanti nell'Estremadura. In continuo progresso è l'allevamento del *pollame*, cosicchè è cominciata anche dalla Spagna l'esportazione delle uova. La *bachicoltura* si esercita di preferenza nelle regioni dei Pirenei, di Murcia e di Valenza.[5] Molto sviluppata è l'*apicoltura*, cosicchè la Spagna figura come il secondo paese d'Europa nella produzione del miele.[6] Attiva è la *pesca* marittima, specialmente di sardine sulle coste della Galizia e alle foci della Guadiana, di acciughe nel golfo di Bi-

[1] Nel 1896 per 31,600,000 fr.; nel '97 per 33,900,000; nel '98 per 31,800,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[2] Nel 1896 per 36,100,000 fr; nel '97 per 41,500,000; nel '98 per 30,900,000. (Id.)

[3] Si è costituita recentemente un'Associazione generale degli allevatori di bestiame. (*Boll. di not commer.*, n. 14, marzo 1899.)

[4] Da 1,500,000 a 2 milioni (nel 1895). (DUBOIS, *Précis de géographie économique*, Paris, Masson, 1897, pag. 271.)

[5] La produzione dei bozzoli oscilla da 1,100,000 (1894) a 1,200,000 kg. (1895).

[6] Media del decennio 1888-97, 1,690,000 arnie, 190,000 ql. di miele. (*Handels Museum*, 1898.)

scaglia e di tonni sulle coste dell'Andalusia. Però, nonostante la esportazione che essa alimenta di pesci secchi, affumicati, salati, pressati, ammarinati, in salamoia e sott'olio, è inferiore ai bisogni del consumo che è grande anche per la religiosità degli abitanti tutti ossequosi alle vigilie della chiesa. Gli è perciò che vi si importa molto merluzzo dalla Norvegia e dalla Francia.

Rinomata fino dall'antichità come paese minerario, la Spagna conserva ancora una grande importanza per i suoi ricchi prodotti MINERALI, primissimi i metallici. Così è il terzo paese d'Europa nella produzione dei minerali di *ferro*, i quali abbondano specialmente nelle Province Basche (antiche miniere di Somorrostro presso Bilbao), poi nella Vecchia Castiglia (Santander), nelle Asturie (Oviedo) e nell'Andalusia (Siviglia).[1] E siccome una parte soltanto ne viene trattata in paese, avviene che essi ne formino uno dei principali articoli di esportazione, ordinariamente il secondo.[2] Questi minerali eccellenti, ricercatissimi dall'industria dell'acciaio, si rivolgono specialmente alla Francia, al Belgio, alla Germania (Krupp). Anzi nell'esportazione dei minerali di ferro la Spagna è il primo paese del mondo, ed ha perciò una rinomanza mondiale la casa Ybarra che, oltre ad avere propri altiforni, è la principale esportatrice dei minerali di Somorrostro. La Spagna occupa inoltre il primo posto in Europa nella produzione dei minerali di *rame*, la quale ha il suo centro principale in provincia di Huelva (Andalusia), presso l'Atlantico, dove sorge la celebre miniera di Rio Tinto che si crede fosse già lavorata dai Fenici e la quale fornisce da sola i $^3/_5$ del prodotto totale. Segue per importanza la miniera Tharsis parimenti nell'Andalusia.[3] I $^2/_5$ dei minerali cuprici spagnuoli (piriti) vengono esportati in Inghilterra, in Germania, agli Stati Uniti. Così il rame e i minerali di rame costituiscono in valore uno dei primi articoli di esportazione.[4] La Spagna è il primo paese del mondo nella produzione del *mercurio*, la quale si accentra quasi interamente nella miniera governativa di Almaden (Mancia), attualmente esercitata dalla casa Rothschild a garanzia di un prestito fatto da essa alla Spagna,[5] e va poi tutto quanto a finire a Londra. Essa è inoltre il secondo, dopo gli Stati Uniti, nella produzione dei minerali di *piombo*, la quale ha il suo centro più importante a Linares in provincia di Jaen (Andalusia), poi nella Murcia e in provincia di Almeria. Una buona parte di mi-

[1] Nel 1898, 7,197,000 tonn., di cui 5,850,000 nel solo distretto di Bilbao Santander
» 1899, 9,344,000 » » 7,568,000 » » » »
(*Moniteur des int. mat.*, 5 luglio 1900.)

[2] Nel 1896 per 60 milioni di fr.; nel '97 per 80,600,000; nel '98 per 78,200,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[3] Nel 1898, sopra 53,200 tonn. di rame, calcolando ridotto in metallo tutto il minerale ottenuto, 33,700 furono dati dal Rio Tinto e 12,000 dal Tharsis (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 2 marzo 1899). Nel 1899 le sole miniere della Rio Tinto Company hanno fornito 1,650,000 tonn. di minerale (Id., 8 aprile 1900.)
Ma di vero minerale di rame si ottennero in quell'anno dalla miniera di Rio Tinto 1,465,000 tonn., di cui 644,000 vennero esportate (Id., 9 aprile 1899.)

[4] Nel 1898 il terzo con una cifra di 60,900,000 pesetas. (*Almanacco* ec., 1900.)

[5] Nel 1894, 1,600,000 tonn.; nel '95, 1,500,000; nel '96, 1,500,000; nel '97, 1,700,000; nel '98, 1,680,000. *Moniteur des int. mat.*, 13 luglio 1899.)

nerale viene spedita in Germania. Il piombo e i minerali di piombo figurano in valore tra i primi articoli del commercio spagnuolo.[1] La Spagna infine è il quarto paese di Europa nella produzione dei minerali di *zinco*, la quale si accentra in Biscaglia (Nebida) e nelle Asturie (Società Asturiana che possiede anche le miniere francesi della Drôme).

Benchè ancora insufficiente ai bisogni del consumo, pure ha acquistato da qualche anno notevole importanza, specie per lo sviluppo delle comunicazioni, la produzione del *carbon fossile*, la quale spetta per $^3/_5$ alle Asturie (ricchissima miniera « Aller » esercitata dalla « Sociedad hullera española ») e per il resto a Cordova e a Ciudad Real (miniera Puertollano).[2] Il carbon fossile si mantiene ancora il secondo articolo di importazione.[3] Fra i prodotti minerali non metallici occupa il primo posto il *sale*, il quale vi è ottenuto, così dalle saline scaglionate lungo il mare, primissima quella di Torre Vieja situata nella laguna omonima presso Alicante, poi quelle di Cadice e delle Baleari (Ibiza), come dalle sorgenti saline (Medina Celi) e dalle miniere di salgemma (nel monte Cardona in Catalogna, nella Murcia e nella Cuenca).[4] Il sale costituisce un articolo di esportazione. Abbondante è il *salnitro* nella Mancia. Nè vanno dimenticate le numerose *sorgenti minerali e termali*, fra cui sono celebri quelle di Lugo e di Orense nella Galizia. Diffusissimi dovunque sono i *materiali da costruzione*, fra cui meritano di essere ricordati per la loro bellezza alcuni marmi colorati. A Marbella, in provincia di Malaga, si lavorano alcune cave di granito che sono fra le più ricche d'Europa. Ricordiamo infine alcune cave di *zolfo* e di *piriti* (di ferro)[5] e qualche deposito di *fosfato minerale* (a Caceres nell'Estremadura).

Industrie. — Benchè il paese sia ancora uno dei meno industriali d'Europa, inferiore per certo all'Italia, pure la vita manifatturiera, protetta da elevati diritti di dogana e aiutata dal basso prezzo della mano d'opera, vi si agita ora assai più concitata di un tempo. Alcune industrie anzi hanno fatto progressi così rapidi da meravigliare. Già molte di esse soddisfano più o meno completamente ai bisogni del consumo, e alcune, perfino, alimentano una certa esportazione, specialmente nell'America latina.

Fra le industrie ALIMENTARI occupa il primo posto quella del *vino*. Per la sua produzione, la quale oscilla dai 20 ai 25 milioni di hl., la Spagna occupa il terzo posto nel mondo. Il vino costituisce il suo principale articolo di esportazione.[6] Gli è vero che trattasi per lo più

[1] Nel 1898 l'esportazione ne è salita a oltre 57 milioni di pesetas. (*Alm.* ec., 1901.)

[2] Nel 1898 sopra 2,500,000 tonn 1,500,000 furono date dalle Asturie, 320,000 da Cordova, 200,000 da Ciudad Real (*Moniteur des int. mat.*, 15 febbraio 1899); nel '99 sopra 2,740,000 tonn. 1,600,000 provennero dalla sola provincia di Oviedo nelle Asturie. (Id. $^3/_5$ 1900).

[3] Nel 1897, 1,600,000 tonn.; nel '98, 1,450,000 (id., 16 marzo 1899), e per valore nel 1897, 51,900,000 pesetas e nel '98, 43,200,000. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[4] La produzione del solo sal comune è stata nel 1897 di 2,359,000 ql.; nel '98 di 2,193,000. (*Revista minera*, in *Boll. legisl. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899.)

[5] Nel 1897, 2,175,000 ql. di piriti; nel '98, 2,600,000. (*Revista minera*, in *Boll.* ec., gennaio-marzo 1901.)

[6] Nel 1896, 144 milioni di pesetas; nel '97, 127,300,000; nel '98, 139,700,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

di vini da taglio che vengono spediti in Francia, e che una tale risorsa va gradatamente diminuendo col risorgere della viticoltura francese e collo svilupparsi delle viti algerine e tunisine. Ma già si comincia ad estendere la produzione dei vini scelti per il consumo diretto. Vennero fondati a questo scopo per opera di francesi, nel 1899, a Passajes nelle Province Basche, alcuni grandiosi stabilimenti enologici. Funzionano già da parecchi anni, con buoni risultati, alcuni sindacati di esportazione.[1] Tra i vini migliori che si producono da tempo in Ispagna godono fama universale quelli di Xerès (tanto conosciuti nel commercio inglese col nome di « Sherry »), di Pajarete, di Moscatel, di Amontillado, di Malvasia, di Tintilla, di Malaga e di Alicante. Anche la produzione dell'*olio d'oliva*, la quale ha tanta importanza nella vita economica della Spagna, e che è sempre stata di qualità piuttosto scadente, va migliorandosi sotto la direzione di tecnici francesi. Ne riceverà nuovo impulso la fiorente esportazione.[2] Nelle Asturie e nelle Province Basche si produce il *sidro*. Protetta da premi governativi, va rapidamente estendendosi la estrazione dello *zucchero* dalla barbabietola e dalla canna, e si prevede prossimo il momento in cui basterà da sola ai bisogni del consumo nazionale. Frattanto si eseguisce quasi interamente in paese, favorita da una forte tassa doganale e da un premio all'esportazione dello zucchero bianco, la raffinazione degli zuccheri greggi che vengono introdotti dall'estero. Notiamo finalmente le industrie fiorenti del *ciocc· latte*, del *caseificio* (specie a nord-ovest d'onde si esportano in Inghilterra burro e formaggio), dei *salumi*, specie i « risotos » e i « salchichon » di cui si fa in paese un enorme consumo, e della *macinazione* del frumento che alimenta, aiutata dal « drawback », una forte esportazione di farina.[3]

Ma i maggiori progressi si sono fatti nelle industrie TESSILI, specie in quella del *cotone*, la quale rappresenta da sola circa la metà dei prodotti manifatturati del paese. Gli è così che il cotone greggio è diventato il primo articolo di importazione[4] e le cotonate sono salite al terzo posto nella esportazione.[5] L'industria cotoniera si esercita specialmente nella Catalogna e si accentra a Barcellona che può dirsi ad un tempo la Manchester e la Liverpool della Spagna. Le cotonate vanno per lo più ai paesi dell'America latina. Seguono: la industria della *seta*, la quale si esercita specialmente nella Catalogna (tessitura) e nella Valenza (trattura); quella della *lana* nella Catalogna (Barcellona e Sabadell), nel Leon (Pallencia) e nell'Andalusia; la fabbricazione abbastanza diffusa dei *cordami*; l'industria nazionale dello *sparto*, che ha per centro la Murcia (Las Aguilas); la fabbrica dei *cappelli di*

[1] Sono quelli di Malaga, di Jerès de la Frontèra e di Aragona, Catalogna e Valenza. (*Boll. di not commer.*, n 14, marzo 1899.)

[2] Nel 1896 per 24 milioni di fr.; nel '97 per 12,100,000; nel '98 per 46,400,000. (Id.)

[3] Nel 1896 per 22 milioni di pesetas; nel '97 per 19,900,000; nel '98 però fu molto minore. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[4] Nel 1896 per 68,800,000 di pesetas; nel '97 per 85,100,000; nel '98 per 71,900,000. (Id., 1899-1901.)

[5] Nel 1896 per 52,100,000 di pesetas; nel '97 per 61,900,000; nel '98 per 38,300,000. (Id., c. s.)

palmetto nell'Andalusia (Almojia); e l'industria, ora un po' in decandenza, delle blonde e dei *merletti* (Barcellona), e di quei lunghi *berretti rossi* a maglia (Gerona) che costituiscono il copricapo tradizionale dei catalani e degli aragonesi.

Fra le industrie MINERALI tengono il primo posto quelle che hanno per iscopo la fusione di una parte almeno dei ricchi e copiosi minerali metallici che sono la gloria e la fortuna della Spagna. Gli alti forni e le acciaierie, che sono sorte a gara in questi ultimi anni nelle Province Basche, vanno producendo ogni anno una quantità sempre maggiore di *ghisa*[1] e di *acciaio*. Gli è per i bisogni di questa industria che la produzione nazionale del *coke*, la quale è esercitata per lo più nelle Asturie e nelle Province Basche ed oscilla annualmente intorno a 300,000 tonn.,[2] deve venir integrata da una importazione media di altre 200,000.[3] Gli alti forni principali sorgono presso Bilbao e Santander (casa Ybarra), poi a Oviedo e a Siviglia. Le maggiori acciaierie sorgono a Elgoibar presso Guipuzcoa. Eibar vicino alla precedente e ad Oviedo sono le maggiori fabbriche d'armi, mentre a Placencia sorge la grande fonderia di cannoni Nordenfelt. Insieme agli arsenali governativi di Ferrol, Cadice e Cartagena, tengono un posto cospicuo i grandi cantieri privati di Bilbao, d'onde sono uscite le navi maggiori in ferro e in acciaio. A Barcellona si fabbrica materiale ferroviario, a Pamplona macchine agricole.

La compagnia di Rio Tinto possiede a Cumaron presso Huelva un grande stabilimento dove fonde i $^3/_5$ del minerale di *rame* scavato nella sua celebre miniera, e ne ottiene annualmente circa 20,000 tonn. di metallo.[4] Anche i minerali di *piombo* di Linares vengono fusi in parte nell'Andalusia.

Fra le altre industrie minerali ricordiamo infine quelle della *ceramica* (Siviglia), della *vetraria* (Gijon nelle Asturie, S. Ildefonso nella Vecchia Castiglia), e dei *combustibili agglomerati* (mattonelle).[5]

Delle industrie DIVERSE una delle più fiorenti è senza dubbio quella delle *pelli*, tanto per la concia delle medesime, quanto e più ancora per la loro lavorazione successiva, specie allo scopo di farne guanti e calzature, le quali ultime costituiscono uno dei principali articoli del commercio spagnuolo poichè vengono mandate in quantità nelle Antille e in altri paesi dell'America latina.[6] Non si fabbricano ora più a Cordova quei pellami così celebri in passato e che da essa presero nome (cordovani). Altra industria molto notevole, specie per l'esportazione che essa alimenta, è quella dei *turaccioli di sughero* (Siviglia, e Jerès

---

[1] Produzione della ghisa: nel 1870, 54,000 tonn.; nell'80, 86,000; nel '90, 180,000; nel '95, 206,000; nel '96, 246,000; nel '97, 297,000; nel '98, 262,000. (KUPPELWIESER, *Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 6 luglio 1899.)

[2] Nel 1897, 307,000; nel '98, 308,000. (*Moniteur* ec., 16 marzo 1899.)

[3] Nel 1897, 215,000; nel '98, 231,000 (Id.)

[4] Nel 1898, 20,500 (*Moniteur* ec., 9 aprile 1899.)

[5] Nel 1897, 339,000 tonn.; nel '98, 389,000 (*Revista minera*, nel *Boll. di legisl. e stat. dog.*, genn.-marzo 1899.)

[6] Esportazione nel 1896, 24,300,000 di pesetas; nel '97, 23,300,000; nel '98, 9 milioni. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

de los Caballeros nell'Estremadura). Notiamo infine l'arte della *carta*, le varie industrie *poligrafiche*, la fabbricazione dei *ventagli*, l'industria governativa del *tabacco* (sigarette) e infine quella dei *fiammiferi* esercitata da una « Regía cointeressata ».

Comunicazioni. — I progressi delle vie di comunicazione e dei mezzi di trasporto hanno preceduto ed accompagnato quelli che si sono verificati negli altri rami dell'attività economica.

A non parlare delle *poste*, le quali funzionano benissimo e di cui esistono uffici anche al di fuori dei confini del regno, per esempio, a Tangeri; a tacere dei *telegrafi* terrestri e sottomarini, questi ultimi appartenenti quali allo Stato[1] e quali a società inglesi (la « Direct Spanish » e la « Spanish National Submarine T. Co. »),[2] ricordiamo che la Spagna, già uno dei paesi più poveri di *ferrovie*, ne possiede attualmente (nel 1899) 13,050 km. Appartengono quasi tutte a private compagnie o sono dalle medesime esercitate. In alcune di esse è fortemente interessato il capitale francese. La rete più importante è quella « de los Ferros-carriles de Madrid-Saragoza y Alicante » la quale si è fusa recentemente (nel 1899) colla rete catalana Tarragona-Barcellona. Seguono i « Caminos de hierro del Norte » o « Rete del Nord » a cui appartengono le due linee a destra e a sinistra dei Pirenei che congiungono le ferrovie spagnuole alla rete europea. Si è progettata una terza linea da costruirsi attraverso la parte centrale dei Pirenei. Seguono: « los Ferros-carriles Andaluces », quelli « Madrid-Caceres y Portugalo » e l'« Almansa-Valenza ». Il principale centro ferroviario è Madrid.

I *fiumi*, scarsamente navigabili, sono anche poco navigati, se si eccettuano il Tago, il Douro, e il Guadalquivir nel loro corso inferiore, quest'ultimo a cominciare da Cordova ma soprattutto da Siviglia. Dei *canali* navigabili il più importante è quello Imperiale, il quale costeggia per 100 km. il corso medio dell'Ebro, ma serve però più che altro all'irrigazione.

Abbastanza attiva è la *navigazione marittima*, giacchè rappresenta un movimento che si aggira dai 25 ai 30 milioni di tonn.[3] di cui oltre $^2/_3$ con navi spagnuole. La Spagna deve questo fenomeno consolante alla superiorità della sua *marina mercantile*, che costituisce la più brillante e più cospicua manifestazione della sua vita economica. Essa conta infatti (nel 1899) 1500 navi con 718,000 tonn.;[4] e inoltre ben $^2/_3$ di esse sono a vapore, il che significa che la potenzialità effettiva dell'intero naviglio, supera il milione e mezzo di tonnellate. Le principali imprese di navigazione a vapore sono: la « Transatlantica (già Lopez »), la quale risiede a Barcellona ed esercita una quantità di ser-

[1] I cavi Almeria-Melilla, Tunara-Ceuta, Tarifa-Tangeri e Javera-Baleari (totale 444 km.) furono immessi, per conto del governo spagnuolo, dalla ditta italiana Pirelli.

[2] La prima ne ha 709 km. e la seconda 1294.

[3] Nel 1894 fu di 25 milioni; nel '95 di 26 milioni; nel '96 di 28 miljoni; nel '97 di 28,400,000; nel '98 di 26,800,000 (*Almanacco di Gotha*, 1897-1901), di cui 15,900,000 di navi estere, e 10,900,000 di navi spagnuole.

[4] Di cui 566,000 a vapore e 152,000 a vela.

vizî, alcuni dei quali sovvenzionati, nel Mediterraneo, nell'Oceano Indiano e nell'Atlantico; la « compagnia di Navigazione e industria » di Barcellona (coi paesi della Plata); la compagnia « Campo », che fa più specialmente i servizî dell'America centrale e meridionale sull'Atlantico, e dei successivi porti del Pacifico sino al Callao; la compagnia « Valenziana », che percorre in ogni senso il Mediterraneo; e la compagnia mercantile « Ispano-africana » di Cadice, che fa il servizio del Marocco, delle Canarie e dell'Africa occidentale fino a Fernando Po.

Commercio. — Il primo a risentirsi del risveglio economico della Spagna in questo ultimo decennio è stato il commercio coi paesi esteri. Dal 1850 esso si è quintuplicato. Ora però attraversa una crisi in seguito alla perdita dei mercati coloniali che assorbivano in larga misura le esportazioni della metropoli. Laonde il governo, allo scopo di neutralizzare in parte quella deficienza coll'aprire nuovi sbocchi al commercio paesano, ha istituito nel 1898 presso il ministero degli esteri un ufficio speciale (« Junta o Camara de esportacion »), incaricato di fornire agevolezze, informazioni pratiche e dati statistici agli esportatori e alla gente di affari in genere, ha nominato addetti commerciali presso alcuni consolati principali (Vera Cruz, Montevideo, Buenos Aires, Valparaiso) e infine ha abolito alcuni dazi di esportazione (6 ottobre 1898). Il commercio complessivo oscilla annualmente, comprese le monete e i metalli preziosi, dai 1400 ai 2000 milioni di pesetas.[1]

Gli articoli principali di *importazione* sono il cotone greggio, il carbon fossile, il legname, il frumento, il tabacco, le macchine, il merluzzo, i prodotti chimici, le pelli, il caffè, lo zucchero, il cacao, il petrolio. I principali articoli di *esportazione* sono i vini, il ferro, il piombo, il rame, il mercurio e i loro minerali, le cotonate, gli aranci, l'uva passa e fresca, le mandorle, il sughero, le calzature, l'olio d'oliva, la farina di frumento e lo sparto.

I *paesi* con cui la Spagna ha le sue maggiori relazioni commerciali sono anzitutto la Francia e l'Inghilterra, le quali assorbono da sole quasi la metà dei suoi traffici coll'estero. Venivano poi fino al 1897 le due colonie di Cuba e di Portorico, le quali ne prendevano per loro conto poco meno di $^1/_4$. Da quell'anno le cose sono cambiate naturalmente e cambieranno ancora di più in seguito, e alla Spagna, nel commercio con quelle due colonie diventate ora americane, andranno rapidamente sostituendosi gli Stati Uniti e l'Inghilterra. Vengono poi gli Stati Uniti, il Portogallo, il Belgio e la Germania.

Pesi e *misure* sono quelli del sistema metrico decimale. Il vino però si usa vendere ad « arrobe », una misura che vale 15 litri. Le *monete* sono eguali a quelle della lega latina ed hanno per base la « peseta » che vale 1 lira. Attualmente però la Spagna è sotto il regime del corso forzoso. Unico istituto di emissione è la banca di Spagna.[2]

Relazioni coll'Italia. — Sono assai meno importanti di quanto po-

[1] Nel 1894 fu di 1477, nel '95 di 1643, nel '96 di 1933, nel '97 di 1984 e nel '98 di 1642 milioni. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] Ha un capitale di 150 milioni di pesetas.

trebbero far supporre la vicinanza geografica, l'affinità etnografica e la diversità economica. Le regola il trattato di commercio del 1892, scaduto nel '94, e continuato per tacita proroga. Oscillano annualmente dai 20 ai 30 milioni di fr.[1] Gli articoli principali che l'Italia manda in Ispagna sono il carbone di legna, le doghe di rovere e di castagno, i legumi secchi, la canapa, le pelli, lo zolfo, i marmi; quelli che la Spagna invia all'Italia i pesci secchi e affumicati, o in salamoia, o ammarinati, o sott'olio, sardine salate e pressate, vini, turaccioli e quadrelli di sughero, ferro vecchio, conserve alimentari. Si calcolano a 3500 gli italiani residenti in Ispagna.[2] Frequenta regolarmente i porti italiani la compagnia « Valenciana de navegacion » (linea Valenza-Livorno), come toccano continuamente porti spagnuoli le nostre compagnie della Navigazione generale italiana e della Veloce.

Emigrazione e Colonie. — La guerra disatrosa combattuta contro gli Stati Uniti e la conseguente perdita delle isole di Cuba, di Portorico e delle Filippine cedute agli Americani, e delle Caroline, Palau e Mariane vendute per 25 milioni di pesetas ai tedeschi, l'impero *coloniale*, « sopra cui un giorno non tramontava mai il sole, » si è ridotto ai pochi « Presidios » scaglionati sulla costa del Marocco, alla costa occidentale del Sahara sull'Atlantico, all'isola di Fernando Po nel golfo di Guinea e alle isolette di Annobon, Elobey e Corisco presso il Congo francese, — totale 2065 kmq. con 36,000 ab.

L'*emigrazione*, la quale si è conservata in questi ultimi anni presso a poco costante intorno alle 40 mila persone[3] ed è costituita in buona parte da gallegos o abitanti della Galizia, poi da catalani e valenzani (Alicante), continuerà probabilmente a dirigersi come in passato per lo più in America, in Oceania, in Francia e in Algeria.

Centri principali.[4] — La capitale è *Madrid*, che conta mezzo milione di ab. (512,000 nel 1897) ed è il principale centro ferroviario; ma la città più importante, dal punto di vista economico, è *Barcellona*, la seconda per popolazione (510,000 ab. nel 1897), la prima per attività industriale, marinaresca e commerciale. Il suo porto, il quale assorbe la maggior parte del commercio marittimo, è il principale della Spagna e uno dei primi del Mediterraneo. Sede delle principali compagnie di navigazione, fornito di 12 moli con uno sviluppo lineare di 5 km., e di grandi docks all'estremità settentrionale capaci di 32,500 tonn. di merci, e di un potente macchinario idraulico,[5] e, inoltre, toccato da

---

[1] Nel 1896 furono di 31,600,000 pesetas secondo le statistiche spagnuole, nelle quali però sono comprese le monete e i metalli preziosi; di 22,400,000 secondo le statistiche italiane (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901); nel '98 di 36,300,000 pesetas contro 35,900,000 lire.

[2] Ganeval, *Dictionnaire de Géographie commerciale*, pag. 155.

[3] Nel 1895, 36,200 persone; nel '96, 45,300; nel '97, 39,400 (*Sole*, 25 luglio 1899); nel '98, 59,500 (*Almanacco* ec., 1901.)

[4] Nelle pubblicazioni statistiche della Spagna si usa dividere quel regno nelle seguenti regioni: la Spagna settentrionale (Galizia, Asturie, Vascogna); la Spagna Mediterranea (Catalogna, Valenza, Granada); l'Andalusia; la Meseta (Leon, Vecchia e Nuova Castiglia, Estremadura); e l'Aragona.

[5] Il porto ha una superficie di 148 ettari, una profondità di 8 m. (14 nell'avamporto). (Id., c. s.)

tutte le linee di navigazione del Mediterraneo, esso ha un movimento annuo di 5 milioni di tonn. che va continuamente crescendo.[1]

Seguono: sul Mediterraneo la città di Valenza, la terza del paese, per popolazione (205,000 ab. nel '97), col vicino porto marittimo attivissimo di *El Grao;* i porti commerciali di *Malaga* e di *Alicante,* che attendono specialmente all'esportazione del vino, dell'olio d'oliva e dell'uva passa; e, infine, il porto militare di *Cartagena.*

Sull'Atlantico il primo centro commerciale è *Bilbao,* che può dirsi la città del ferro e a cui serve da porto attivissimo *Portugalete* sul golfo di Biscaglia. È, dopo Barcellona, il secondo porto importatore di carbon fossile.

Notiamo ancora: a nord-ovest i porti commerciali di *Santander, Corogna* e *Vigo,* e il porto militare di *Ferrol,* e a sud-ovest il porto attivissimo di *Cadice* (sale, vino, sughero, fichi, tonno), che è il principale dell'emigrazione spagnuola, e quello di *Huelva,* che può dirsi la città mineraria per eccellenza, specie pei minerali di rame, che costituiscono il suo principale articolo di esportazione.[2]

Emergono, nell'interno, *Siviglia,* la quarta città per popolazione, capitale della ricca Andalusia, che conta anche *Granata* e *Cordòva*; poi *Murcia, Saragozza, Valladolid, Jerèz de la Frontèra.*

Viene infine *Palma* capoluogo e porto principali delle Baleari.

CANARIE.

Benchè sieno considerate dalla Spagna come parte integrante di sè medesima, pure ne differenziano moltissimo, sia per la posizione geografica a più di 800 km. a sud-ovest dallo stretto di Gibilterra presso le coste africane, come per gli abitanti che sono di razza diversa dagli spagnuoli (spagnuoli, mauri e normanni fusi cogli indigeni guanchos), come per il **clima** che, quantunque dolce al pari e più dell'andaluso, è però più di esso tropicale, quanto infine per i prodotti naturali e per il movimento commerciale che danno loro una fisionomia economica tutto affatto speciale. **Superficie** 7270 kmq. **Abitanti** 335,000 (al 31 dicembre 1897). **Isole** principali: Tenerifa, Fuerteventura, Gran Canaria, Palma, Lanzarota, Gomera, Ferro.

Situate come sono sulla via delle navi dall'Europa alle coste occidentali dell'Africa ed all'America meridionale, le Canarie si sono da tempo consacrate alla produzione e al commercio delle merci di approvvigionamento. Così esse producono in gran quantità *patate, legumi, ortaggi, frutti, pollame, uova, animali da macello.* Inoltre tengono allo stesso scopo nei loro porti grandi depositi continuamente rinnovati di *carbon fossile* e di *acqua dolce* ad uso e consumo dei piroscafi. Esse sono infine il centro della *pesca* che si esercita sulla vicina costa africana e vanno distinte per la produzione dell'*oricello,* che è considerato uno dei migliori, e per l'allevamento della *cocciniglia,* in cui occupano

[1] Nel 1897, 7860 navi con 5,250,000 tonn. (*Boll. della soc. geogr. it.*, luglio 1900.)
[2] Nel 1898, 939,000 tonn. di minerale di rame, 285,000 id. di ferro, 123,000 id. di magnesio. (*Boll di not. commer.*, settembre 1899, n. 39.)

il primo posto nel mondo. Vi si allevano inoltre alcune centinaia di *cammelli*. L'arcipelago possiede una propria *marina mercantile* costituita da tante piccole navi da cabotaggio di una portata complessiva di oltre 80,000 tonn. di stazza. Ma ciò che costituisce la loro principale caratteristica è la *navigazione* attivissima dei loro porti, la quale oscilla annualmente intorno a 3 milioni di tonn. Sono circa 20 le linee di navigazione a vapore che regolarmente li toccano.[1] Tutto l'arcipelago è considerato come porto franco. Le navi non vi pagano che un leggero diritto di statistica. Tutte le merci sono esenti da dazio. Città principali sono *Las Palmas* nell'isola di Gran Canaria e *Santa Cruz* in quella di Tenerifa.

GIBILTERRA.

Possedimento inglese di soli 5 kmq. di **superficie** e una **popolazione** di 21,400 abitanti (1898). Scoglio montuoso, che si protende nel Mediterraneo a sud della Spagna, a cui è congiunto da una lingua paludosa di sabbia, essa ha soprattutto una grande importanza strategica a cagione della sua posizione e delle sue formidabili fortificazioni, le quali comandano l'entrata dello stretto dello stesso nome.

Trae importanza commerciale dall'essere, per la sua posizione, un porto di rilascio comodo e spesso necessario per tutte le navi traversanti lo stretto di Gibilterra, le quali vengono a ricevervi ordini, a prendervi o lasciarvi la posta e i passeggeri, a rifornirsi di provviste e, soprattutto, se sono piroscafi, a caricarvi il combustibile di cui hanno bisogno. Gibilterra è perciò uno dei maggiori porti carbonieri del mondo. Si valuta a 500,000 tonn. la quantità di carbon fossile che vi viene caricato in media ogni anno dai bastimenti di passaggio. Siccome però il porto è ancora molto imperfetto e le maggiori navi mercantili devono ancorarsi nella rada, lungi dalla riva, tutto quel carbone viene conservato a disposizione dei bastimenti in grandi pontoni galleggianti (mahone). Per quanto ora non lo sia più come in passato, Gibilterra si conserva ancora un grande focolare di contrabbando colla Spagna, specialmente del tabacco e degli spiriti. Non è più completamente porto franco giacchè vi pagano dazio all'entrata gli spiriti, il vino e la birra. Il movimento della sua navigazione, al quale contribuiscono, si può dire, tutte le marine del mondo, oscilla annualmente intorno a 9 milioni di tonn. Una compagnia inglese vi mantiene un servizio regolare di navigazione a vapore con Tangeri. Alla moneta spagnuola, che sola vi aveva corso legale, venne sostituita, dall'ottobre 1898, la moneta inglese.[2] Si è progettato un tunnel, lungo 40 km., il quale, passando per Gibilterra, dovrebbe andare dalla costa spagnuola al Marocco.

[1] 9 *inglesi:* British and African S. N. Co., Forwood, Castle, Union, New Zealand, Staw, Savilland Albion, Aberdeen, Can;
3 *tedesche:* Nordeuscher Lloyd, Woermann, Hamburg-Süd Amerikanische;
4 *francesi:* Transatlantique, Chargeurs réunis, Paquet, Transports maritimes;
2 *italiane:* Navigazione generale, Veloce;
3 *spagnuole:* Transatlantica (già Lopez), Compagnia di navigazioni ind., Co. ispano-africana.

[2] *Boll. di legisl. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1898, pag 842.

ANDORRA.

Piccola **repubblica** situata nelle gole dei Pirenei e posta sotto la sovranità della Francia e del vescovo di Urgel (Spagna), ai quali paga un annuo tributo (1420 fr.). Ha una **superficie** di 452 kmq. ed una **popolazione** di 5200 abitanti. Il potere legislativo vi appartiene a un Consiglio generale, l'esecutivo a un Sindaco o procuratore generale eletto dal Consiglio, il giudiziario a due Vicarî nominati a vita, l'uno dalla Francia e l'altro dal vescovo di Urgel.

Questo minuscolo paese non ha, si può dire, alcuna importanza economica. I suoi pochi abitanti poverissimi sono tutti *boscaiuoli, carbonai, minatori*, ovvero esercitano la nobile industria del *contrabbando*.

PORTOGALLO.

Superficie, escluse Madera e le Azzorre, 89,000 kmq. **Monarchia** costituzionale con due Camere, una elettiva o dei Deputati, e una vitalizia e di nomina regia o dei Pari. **Abitanti** 4.660,000 (nel 1890).

Assai meno esteso e meno popolato della Spagna, il Portogallo le è inferiore anche in tutte le manifestazioni della vita economica. Afflitto da maggiori preoccupazioni politiche e finanziarie, esso è d'altra parte sostenuto da una operosità molto minore. Con una superficie di poco superiore a quella dell'Italia settentrionale e una popolazione complessiva inferiore a quella di Londra, il Portogallo non può naturalmente avere una grande importanza economica.

Le sue principali risorse sono costituite anzitutto dal *vino* (dai 2 a 3 milioni di hl.),[1] da quello specialmente che si raccoglie nel « paiz do vinho » lungo la valle del Douro,[2] e che si accentra ad Oporto, donde viene spedito per la massima parte in Inghilterra, dove lo si consuma moltissimo sotto il nome di « portwine »[3]; dal *sughero,* che si raccoglie soprattutto nei distretti meridionali ed è divenuto da pochi anni il secondo articolo d'esportazione dopo il vino, al quale è però di gran lunga inferiore;[4] dai *frutti* così detti del sud, specie i fichi, l'uva, le mandorle, le castagne e gli aranci, i quali ultimi anzi, in alcune parti d'Italia ed altrove, si chiamano « portogalli »; dai *cereali,* in particolare il grano-

[1] Nel 1895, 3 milioni; nel '96, 3,200,000; nel '97, 2,500,000; nel '98, 2,100,000. La viticoltura venne molto danneggiata dalla filossera. Nel 1882 la produzione del vino saliva a 4,750,000 hl.

[2] I prodotti migliori sono forniti dai vigneti piantati negli schisti nerastri e disgregati che ricoprono le pendici nude e senz'alberi delle colline esposte direttamente ai raggi del sole, le quali si allineano lungo la riva destra del fiume. I vini più rinomati sono il Porto, il Madera, il Carvavellos, il Moscatel.

[3] Se il vino di lusso va in Inghilterra, il vino comune va in Brasile.

Nel 1896, sopra 760,000 hl. di vino esportato, di cui 428,000 di qualità comune rossa e 285,000 di porto, 206,000 vennero mandati al Brasile, 185,000 all'Inghilterra e il resto (369,000 hl.) alle colonie, alla Germania, alla Danimarca, ec. (*Boll di legisl. e stat. dog.*, luglio-settembre 1898). Nel 1897 esportazione di vino per 10,280,000 milreis; nel '98 per 11,480,000; nel '99 per 10,910,000. (*Almanacco* ec., 1899-1901.)

[4] Nel 1897 per 3,570,000 milreis; nel '98 per 3,300,000; nel '99 per 3,040,000. (*Almanacco* c. s.)

turco, che costituisce il principale alimento della classe povera e per il consumo relativo del quale il Portogallo è il secondo paese d'Europa; dall'*olio d'oliva*, il quale era fino a poco tempo fa di qualità così scadente da essere improprio all'esportazione e da doversi sostituire coll'olio italiano nella preparazione dei pesci destinati all'estero; dagli animali, specie le *pecore*, le *capre*, i *maiali*, i *bovini*, che costituiscono per sè e per i loro prodotti il terzo articolo di esportazione,[1] neutralizzata in parte dalla importazione che si fa di bovini soprattutto e di pecore; dai *pesci*, specie le sardine, poi i tonni, i salmoni, i merlanghi, che sono il prodotto dell'industria molto fiorente della pesca ed alimentano una notevole esportazione,[2] la quale però è neutralizzata da una importazione altrettanto ragguardevole e talvolta superiore di merluzzo; dal *sale*, tutto sal marino, che viene fornito in gran copia dalle numerose saline scaglionate lungo la costa, principalissime quelle di Setubal, ed alimenta una certa esportazione verso l'America meridionale;[3] e infine dal *rame* e dai minerali di rame. Notiamo ancora il *lino*, il *tabacco*, di cui si va estendendo la coltura nei vigneti devastati dalla filossera, la *bachicoltura*, che potrebbe essere però assai più considerevole, i *marmi*, di cui si lavorano qua e là alcune cave eccellenti, l'*ardesia*, che si esporta anche al Brasile,[4] e l'*oro*, che si raccoglie sotto forma di polvere nelle sabbie di alcuni fiumi. Il *disboscamento* ha recato gravi danni al paese, poichè non solo lo ha fatto dipendente dall'estero per una quantità cospicua di legname, ma ha reso le estati più aride e gli inverni più rigorosi. Da qualche tempo si è incominciato ad operare il rimboschimento. I sistemi di *coltura* e gli strumenti del lavoro sono ancora rudimentali. Il pascolo comune è un vero flagello e il passaggio frequente delle greggi è una causa di impoverimento. La stessa organizzazione della proprietà costituisce un ostacolo serio a qualsiasi miglioramento. Poco diffusa e troppo povera è la piccola proprietà, la quale predomina nella regione montuosa della provincia di Beira. Nei dintorni di Braga e di Coimbra si pratica di preferenza l'enfiteusi. Nel resto del regno prevalgono le grandi proprietà, le quali vengono coltivate col sistema dell'affitto e della mezzadria. Veri e propri latifondi si stendono nell'Alemtejo e nell'Algarve, che sono le due province più meridionali, ed ivi soprattutto si riscontra un completo abbandono, i coltivatori limitandosi a raccogliere il sughero e ad allevare i maiali che pascolano le ghiande nelle foreste di quercie.

È noto come il trattato di Methuen, coll'Inghilterra, durato dal 1703 al 1834, facendo scomparire le INDUSTRIE dal Portogallo, avesse reso questo paese così dipendente da quella da esserne considerato

[1] Nel 1897 per 3,400,000 milreis; nel '98 per 3,140,000; nel '99 per 2,650,000. (*Almanacco* ec., 1899-1901.)

[2] Nel 1897 per 1,680,000 milreis; nel '98 per 1,900,000; nel '99 per 1,450,000. (Id.)

[3] Produzione 250,000 tonn., di cui 240,000 a Setubal; esportazione 110,000. (SCHERZER, *La vita economica dei popoli*, pag 575.)

Nel 1899 si è fondata una società inglese per la lavorazione della miniera di Ardilla. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 5 ottobre 1899.)

[4] *Boll. di not. commer.*, n. 15, aprile 1899.

quasi come una fattoria.[1] Dall'anno 1834, in cui quel trattato veramente esiziale venne abolito, ha cominciato a risorgere, benchè lentamente, l'attività manifatturiera del Portogallo, la quale, favorita da un regime doganale ultra-protezionista, si esplica ora, soprattutto col *cotonificio*, che oramai soddisfa quasi interamente ai bisogni del paese non solo ma alimenta una forte esportazione,[2] soprattutto nelle colonie, fornendo, ad esempio, ai negri di quelle i fazzoletti e le camicie che venivano un tempo interamente dall'Inghilterra. Il cotone greggio è diventato uno dei primi articoli di importazione.[3] Seguono il *lanificio*, e il *setificio*,[4] entrambi inferiori ai bisogni del consumo nazionale,[5] la fabbricazione di *cordami* (Algarve), e di *merletti* (Peniche nell'Estremadura), la preparazione delle *conserve alimentari* (pesci sott'olio), e infine le industrie dell'*oreficeria* (Lisbona e Porto), della *coltellineria* (Guinarraes), della *ceramica* (Vista Alegre), e del *tabacco*, quest'ultima esercitata in « regía » da una grande compagnia.

In quanto alle COMUNICAZIONI, a non parlare delle *poste* e dei *telegrafi*, specie sottomarini, molti dei quali appartengono ad una compagnia inglese, la « Europe and Azores T. Co. », le più importanti sono la navigazione marittima e le *ferrovie*. Queste ultime hanno ora uno sviluppo di 2360 km. e sono esercitate interamente da private compagnie, di cui le principali sono la « Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes » e quella « do Sul e Sueste ».[6] La linea principale è quella che, proveniendo dalla Francia, attraverso la Spagna e il Portogallo, mette capo a Lisbona ed è percorsa dai treni diretti per servizio della posta e dei passeggeri che vanno a imbarcarsi a quell'estremità sud-ovest del continente europeo, regolarmente e frequentemente toccata dai transatlantici.

La *navigazione interna* non ha importanza che nel corso inferiore del Tago, il quale viene risalito dai vaporetti per 100 km. da Lisbona

[1] Questo celebre trattato, il quale prese nome dal plenipotenziario inglese sir Paul Methuen che l'aveva stipulato il 27 dicembre 1703, stabiliva semplicemente che i tessuti inglesi da una parte e i vini portoghesi dall'altra fossero ammessi nei due paesi con esenzione di dazio. Ne venne che da quell'epoca non si bevve più in Inghilterra che « portwine » e non si usarono in Portogallo che lanerie, e, più tardi, cotonate inglesi. Ma mentre il primo paese non ebbe che il vantaggio di ber vino a un prezzo più basso, in Portogallo tutte le industrie tessili, soffocate dalla concorrenza inglese, un po' alla volta scomparvero, trascinando poscia nella loro rovina tutte le altre, di mano in mano che vi si infiltravano i prodotti similari inglesi, anche se non favoriti dal trattato, ma attrattivi dalla forza degli affari, delle relazioni, dei guadagni. E, dopo le industrie, vennero le comunicazioni, i commerci, la moneta, tutte insomma le manifestazioni della vita economica. E la dipendenza del Portogallo verso l'Inghilterra venne cementata dalle battaglie combattute da questa in difesa del territorio di quello all'epoca delle guerre napoleoniche in cui parve che il Portogallo fosse diventato addirittura territorio britannico. Il trattato di Methuen, riconosciuto e proclamato esiziale, venne finalmente denunciato dal Portogallo nel 1834. Con tutto ciò quel paese si conserva ancora in gran parte una dipendenza economica dell'Inghilterra. Così vi hanno ancora corso legale, di fianco alle portoghesi, le monete inglesi.

[2] Nel 1897 per 410,000 milreis; nel '98 per 2,440,000; nel '99 per 2,510,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[3] Il secondo nel 1897 per 2,840,000 milreis e nel '98 con 3,530,000 (Id.)

[4] Tessuti di seta damascati e broccati in oro.

[5] Importazioni nel 1897 di lanerie per 779,000 milreis, e di seterie per 621,000, nel '98 di lanerie per 840,000 e di seterie per 680,000 (Id.)

[6] Co. Reale portoghese oltre 1000 km., quella del Sud e del Sud-Est, 475; Minho-Douro, 353; Beira, 253; Nazionale, 105.

fino a Santarem. Attivissima invece è la *navigazione marittima*, giacchè oscilla dai 15 ai 20 milioni di tonn., che è quanto dire dalla metà ai due terzi di quella della Spagna.[1] È fatta per $^9/_{10}$ da navi a vapore e si concentra quasi interamente nei due porti di Lisbona e Porto. Vi prende però assai poca parte la *flotta mercantile*, la quale, assai minore di quello che fosse un tempo e inoltre in continua decadenza, arriva appena complessivamente alle 130,000 tonn.[2] Gli è vero però che quasi la metà è di navi a vapore, laonde la potenzialità effettiva della marina mercantile arriva a oltre 190,000 tonn. Con legge 15 settembre 1890 venne accordato un premio di navigazione alle navi nazionali costruite dopo quell'epoca. Le imprese principali di navigazione a vapore sono: « la Mala real portugueza », che possiede i migliori piroscafi e fa il servizio colle colonie portoghesi dell'Africa orientale e occidentale; l' « Empreza Lusitana », che fa il servizio coll'Africa occidentale; l' « Empreza Insulana », che attende alle comunicazioni colle Azzorre e con Madera; e, infine, la « Companhia general portugueza ».

Molto scarso è il COMMERCIO coll'estero, giacchè oscilla dai 300 ai 400 milioni di fr.[3] Eppure si è duplicato di fronte a quello che era nella seconda metà del secolo attuale.

L'*importazione*, che supera generalmente l'esportazione di una cifra che varia dai 50 ai 100 milioni di fr.,[4] consta soprattutto di cereali (frumento), cotone greggio, merluzzo, zucchero, carbon fossile, cotonate, ferro e macchine, lana e lanerie, pelli e animali, seterie, caffè, riso, legname e doghe, petrolio, prodotti chimici.

I principali articoli di *esportazione* sono, anzitutto il vino, il quale ne rappresenta da solo oltre $^1/_3$, poi il sughero greggio e i turaccioli, gli animali, i pesci (sardine e tonni sott'olio), i frutti, il rame e l'olio d'oliva.

I *paesi* con cui il Portogallo ha le sue maggiori relazioni commerciali sono: anzitutto l'Inghilterra, la quale ne assorbe ancora da sola quasi $^1/_3$, poi il Brasile, la Germania, la Spagna, gli Stati Uniti e la Francia per oltre la metà.[5] Chi ha più guadagnato nel commercio estero del Portogallo è stata ultimamente la Germania.

Pesi e *misure* sono del sistema metrico decimale. *Moneta* è il milreis, il cui valore è disceso da fr. 5,68 nel 1895 a 4,50 nel '97. I conti però si usano fare, in reis di cui ciascuno vale meno di $^1/_2$ centesimo,

[1] Nel 1897, 18,400,000 tonn., di cui 17,400,000 a vapore; nel '98, 201,500,000, di cui 19,500,000 a vapore; nel '99, 19,400,000, di cui 18,600,000 a vapore. (*Alm. di Gotha*, 1899-1900.)

[2] Nel 1898, 286 navi con 77,800 tonn., di cui 35,600 a vapore; nel '99, 630 navi con 130,000 tonn., di cui 60,000 a vapore.

[3] Nel 1896 ascese, esclusa la moneta, a 68,400,000 milreis, nel '97 a 67,700,000, nel '98 a 79,700,000, nel '99 a 79,500,000, che è quanto dire, calcolando i milreis al loro medio valore di 4,50, da 300 a 360 milioni di fr. (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, luglio-settembre 1898 e *Almanacco di Gotha*, 1901.)

[4]

Nel	1896	di	13	milioni	di milreis	eguale a	58 milioni di fr.
»	1897	»	13	»	»	»	58 » »
»	1898	»	17,500,000	»	»		78 » »
»	1899	»	21,800,000	»	»		108 » »

[5] Nel 1898, Inghilterra 24,300,000 milreis, Brasile 8,300,000, Germania 8,800,000, Spagna 8,600,000, Stati Uniti 7,500,000, Francia 4,700,000. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

donde vengono cifre cospicue anche nelle spese più modeste della vita comune. Attualmente però (1899) c'è il corso forzoso con un aggio che oscilla intorno al 130 %, e la poca circolazione metallica è quasi tutta di monete inglesi. Principale istituto di *credito* è la Banca di Portogallo.

Dal 1° febbraio 1892, il Portogallo, il quale si era precedentemente svincolato da tutti i trattati di commercio stipulati coll'estero, ha applicato una tariffa *doganale* fortemente protezionista, e, per certi articoli, veramente proibitiva.

Sospese pochi anni fa, in seguito alla visita promessa e poi mancata del re di Portogallo al re nostro in Roma, le RELAZIONI COL L'ITALIA sono ora ridiventate, come lo furono sempre, cordialissime dal punto di vista politico. Hanno invece poca importanza riguardo al commercio, giacchè oscillano annualmente dai 5 ai 6 milioni di fr.[1] e constano più che altro di merci italiane che vengono introdotte in Portogallo, quali lo zolfo, le fave, l'olio d'oliva, la canapa, le seterie di Como, i velluti della Liguria, i nastri di Milano e le porcellane di Ginori-Richard. In un paese come il Portogallo, dove il sentimento religioso è vivissimo e dove il popolo ama le sontuose funzioni ecclesiastiche, potrebbero trovare un utile spaccio i paramenti sacerdotali che si fabbricano a Milano, Genova, Torino, Firenze. Le merci portoghesi che si mandano in Italia sono quasi tutte costituite da pesci sott'olio (tonno e sardine) e salati (sardine). Le navi italiane che entrano annualmente nei porti di Lisbona e di Porto non giungono neppure al centinaio e sono quasi tutte a vela. Di navi portoghesi non se ne vedono quasi mai nei porti italiani. Nel 1897 venne costruita nel cantiere Orlando di Livorno una nave da guerra portoghese. Le nostre maggiori relazioni col Portogallo sono quelle di transito per le isole Azzorre e Madera, dove si fermano molte delle nostre navi che fanno i viaggi dell'America meridionale.

All'EMIGRAZIONE, la quale, nonostante la esigua popolazione del Portogallo, varia da 20 a 50 mila persone all'anno,[2] si collega l'impero COLONIALE, il quale, benchè diminuito in questi ultimi tempi, e in istato di continua disgregazione, è ancora troppo vasto e complesso, di fronte al piccolo, debole e povero paese, che si direbbe questo soffochi sotto il peso di quello. Figurarsi che l'Impero coloniale ha una superficie complessiva di 2,146,000 kmq., che è quanto dire quasi 25 volte l'area della metropoli, e una popolazione di 15 milioni, cioè oltre il triplo di quella del Portogallo.

Sono anzitutto i due grandi possedimenti di Angola e di Mozambico nell'Africa meridionale, poi quelli minori delle isole del Capo Verde, di San Tomé e del Principe e il territorio della Guinea portoghese nell'Africa occidentale; quelli parimenti piccoli di Goa, Damao e Diu, nell'India; quello piccolissimo di Macao nella Cina; e l'altro infine più

[1] Nel 1896 furono di 1,100,000 milreis, il che, al corso d'allora di 5,50 equivaleva a 6 milioni di fr.

[2] Nel 1895, 26,700 persone; nel '96, 44,400; nel '97, 27,600. (*Sole*, 25 luglio 1899.)

esteso di Timor e Kambing in Oceania. Dalle sue colonie il Portogallo non ha saputo mai trarre grandi vantaggi economici.

Lisbona, città capitale e porto principale, conta più di 300,000 ab. e sorge sul Mar della Paglia, che è una magnifica espansione lacustre formata dal Tago nel suo corso inferiore poco prima di gettarsi nell'Atlantico. Di lì parte tutto un ventaglio di telegrafi sottomarini e di linee di navigazione per l'Inghilterra, la Francia, la Spagna, Gibilterra, il Mediterraneo, le Azzorre, Madera, l'Africa occidentale e il Brasile.

Oporto, che sorge sul corso inferiore del Douro ed è l'emporio principale del fiorente commercio vinicolo, è la seconda città per popolazione (139,000 ab.) e il secondo porto marittimo.

Seguono i porti di *Setubal* e di *Tavira* e la città interna di *Braga*.

AZZORRE E MADERA.

Quantunque si considerino come facenti parte integrale del regno, questi due arcipelaghi, i quali hanno rispettivamente una **superficie**, quello di 2388 e questo di 815 kmq. e una **popolazione**, il primo di 255,000 e il secondo di 134,000 abitanti, differenziano effettivamente dal Portogallo quasi quanto le Canarie differiscono dalla Spagna. Le Azzorre sono 9 di cui appaiono le più vaste San Michele, Terceira e Fayal. Delle 7 isole di Madera la principale è quella che porta questo nome. Le une e le altre sono caratterizzate da un fertile **suolo** e da un dolce **clima**.

Questi due arcipelaghi traggono importanza economica, oltrechè dalla loro naturale fertilità e dalla dolcezza del loro clima, anche dalla loro posizione, che li fa, quasi al pari delle Canarie, lo scalo comandato di una quantità di linee di navigazione fra l'Europa da una parte e l'America meridionale e l'Africa occidentale ed australe dall'altra.[1] I due cavi *telegrafici* sottomarini da Lisbona al Brasile toccano Madera e le isole del Capo Verde.

Le Azzorre producono e forniscono alle navi *frutti* (aranci), *legumi*, *vini*, *spirito*, *carne salata*, *olio d'oliva*. Madera, divenuta stazione climatica frequentatissima dagli ammalati di petto, fornisce ancora in copia il suo celebre *vino* dopo che vi furon ricostruiti i vigneti successivamente devastati dall'oidio e dalla filossera, ma produce altresì *zucchero di canna*, *legumi*, *frutti* e *pesce*. I porti più frequentati sono *Funchal* nell'isola di Madera, *Ponta Delgado* nell'isola San Miguel, e *Horta* nell'isola di Fayal (Azzorre).

[1] Funchal, ad es., nell'isola di Madera, è toccata regolarmente dalle seguenti linee: Castle, Union, British and colonial, British and African, Booth and Red Cross e Forwood, inglesi; Empreza nacional e Empreza insulana, portoghesi;
St. Miguel nelle Azzorre dalla Empreza insulana di Lisbona, dalla Demerara and Derbice S.S. Co. di Londra, e dalla Navigazione generale italiana.

PENISOLA BALCANICA.

Geograficamente limitata a nord da una linea molto accidentata che va dal Quarnaro al delta danubiano, la grande penisola orientale d' Europa, si avanza però politicamente al di qua e al di là di quel confine, giacchè comprende il regno di Grecia, il principato del Montenegro, la Turchia europea, il regno di Serbia, il principato di Bulgaria e il regno di Rumania, ma ne sono escluse la Dalmazia e la Bosnia-Erzegovina. Entro questi limiti essa ha una **superficie** di 530,000 kmq. ed una **popolazione** di circa 17 milioni di abitanti (rumeni, bulgari, serbi, montenegrini, greci, albanesi, turchi) in gran parte di religione greco-ortodossa. D' **aspetto** prevalentemente montuoso, essa è percorsa da est a ovest dai Balcani, che ne costituiscono la catena principale, da nord a sud da parecchie catene parallele, fra cui emerge l'Olimpo (2985 m.), che ne è il picco più elevato. Il **fiume** più importante è il Danubio, che appartiene alla penisola soltanto nel suo corso inferiore, ma vi riceve molti affluenti, tra cui la Morava dalla Serbia, l'Aluta, il Seret e il Prut dalla Rumania. Il fiume principale proprio della penisola è la Maritza, che si getta nell' Egeo. Il **lago** più importante è quello di Scutari, che ha per emissario la Bojana. Delle **coste**, frastagliatissime e molto accidentate, sono notevoli: il golfo di Arta, i due golfi successivi di Patrasso e di Corinto, che separano dal continente la penisola greca di Morea ad essa congiunta per l'istmo di Corinto e terminante a sud col Capo Matapan, la punta più meridionale d' Europa, poi i golfi di Salonicco e di Orfani coll' interclusa accidentata Penisola Calcidica, e infine gli stretti dei Dardanelli e del Bosforo. Fra le **isole** numerosissime primeggiano le Jonie, l' Eubea, le Cicladi e le Sporadi del nord, che appartengono alla Grecia, l'isola di Tasso, che dipende dalla Turchia e la grande isola di Creta (Candia). Il **suolo** è molto vario, ma generalmente poco fertile fuorchè nella bassa valle danubiana. Il **clima**, temperato-caldo e quasi sub-tropicale nelle regioni più meridionali, diventa continentale a nord, nella regione dei Balcani.

GRECIA.

Superficie 64,680 kmq. **Monarchia** costituzionale con una sola Camera (elettiva). **Abitanti** (nel 1896) 2,434,000, quasi tutti di religione greco-ortodossa. Greci di razza, di lingua, di tradizioni, di aspirazioni, costituiscono la maggioranza della popolazione di Creta e sono disseminati lungo tutte le costiere del Mediterraneo, specie orientale, dove, come a Costantinopoli e a Smirne e nelle Sporadi, formano colonie numerosissime e fiorenti.

Affranta dalla guerra inconsulta e disgraziata recentemente combattuta contro la Turchia (1897), la piccola Grecia sta ora rilevandosi, a stento, dai disastri economici allora sofferti.

Paese eminentemente agricolo, le sue risorse principali sono costituite dai prodotti VEGETALI, principalissimi i *frutti*, la cui cultura è molto adatta alla natura calcarea del suolo ed alla siccità prevalente del clima. Così la vite, coltivata dovunque ma più specialmente in Morea, fornisce oltre al vino (circa 2 milioni di hl.),[1] liquoroso, scadente, troppo spesso resinato, che alimenta una certa esportazione, una gran quantità di uva secca o appassita (tanto il zibibbo quanto quella varietà senza acini propria del paese e conosciuta col nome di « passolina di Corinto »), la quale costituisce, specie la passolina, il primo articolo di esportazione.[2] Patrasso ne è l'emporio principale, ed essa viene diretta per lo più all'Inghilterra e alla Russia. Si producono inoltre e si esportano in copia fichi secchi,[3] specialmente da Kalamata (Morea) e agrumi da Corfù (Jonie). Scarseggiano i *cereali*, i quali sono poco coltivati dovunque e soltanto in Tessaglia vengono prodotti in quantità superiore ai bisogni del consumo. Sono soprattutto frumento, maiz ed orzo che si raccolgono; sono maiz e frumento che si importano. I cereali anzi costituiscono il principale articolo d'importazione.[4] Una grande importanza hanno gli *olivi* che crescono numerosissimi dovunque, soprattutto alle isole Jonie, ma col frutto dei quali i greci non hanno saputo estrarre ancora che un olio scadente o appena discreto (500,000 hl.) che figura però tra i primi articoli di commercio del paese.[5] Da alcuni anni però vanno piantandosi, sotto la direzione di tecnici francesi, frantoi perfezionati, da cui si ottiene un olio pregevole che viene spedito a Nizza. Comunque i greci fanno anche una notevole esportazione di olive. Nei terreni bonificati dell'antico lago di Kopais e in qualche altro luogo si raccoglie il *cotone*. Le *foreste*, in gran parte scomparse, non hanno importanza che per la vallonea, nella cui produzione la Grecia è il secondo paese del mondo dopo l'Anatolia, e per le noci di galla, che si raccolgono soprattutto in Morea.[6] Infine, altro prodotto degno di nota è il *tabacco* di qualità eccellente.

Allo sviluppo dell'AGRICOLTURA ha molto giovato la bonifica del lago di Kopais che venne eseguita in Beozia.

Scarsa com'è di foraggi a cagione del suo clima eccessivamente

---

[1] Nel 1895, hl. 1,600,000; nel '96, 2,100,000; nel '97, 1,200,000; nel '98, 1,100,000. I vini più rinomati sono quelli di Santorino, Tinos (malvasia), Santa Maria, Cefalonia, Patrasso.

[2] L'esportazione dell'uva secca era un tempo gravata da dazio d'uscita Ad essa venne sostituita una ritenuta in natura, e l'uva passa spettante al governo si deposita, per essere venduta all'asta, nei grandi magazzini della *Parakratisis*. Esportazione nel 1896 per 23,120,000 drame, nel '97 per 33,300,000. (*Almanacco di Gotha*, 1900-01.)

Nel 1898 la produzione dell'uva passa è salita a 1,700,000 ql. (Agenzia Stefani, telegramma del 17 agosto 1898.)

[3] Nel 1900, 271,000 ql. greci (pari a 153,000 ql. metrici), di cui 230,000 ottenuti nella sola nomarchia o provincia di Kalamata. Esportazione prevista pel 1900 di 260,000 ql. greci (pari a 156,000 ql. metrici). Sull'esportazione gravita un dazio di 2 drame (che ora col corso forzoso valgono lire 1,34) al ql. greco. Essa si dirige per lo più in Austria ed è costituita in parte da fichi mangerecci e in parte da fichi detti « di fabbrica » che servono a preparare i succedanei della cicoria (da un rapporto dell'Incaricato italiano d'affari in Atene, *Boll. cam. comm. ital.*, Costantinopoli 30 novembre 1900). Nel 1896 se ne esportarono per 3,600,000, nel '97 per 2,550,000 drame (*Almanacco di Gotha*, 1900-01.)

[4] Nel 1896 per 31,200,000 drame, nel '97 per 33,100,000. (Id.)

[5] Esportazione di olio d'oliva nel 1896 per 3,040,000 drame, nel '97 per 4,650,000. (Id.)

[6] Esportazione di noci di galla nel 1896 per 3,300,000 drame, nel '97 per 2 milioni. (Id.)

asciutto, la Grecia alleva in piccola quantità gli ANIMALI maggiori, quali i *bovini* mediocri, i *cavalli* piccoli ma robusti e infaticabili, gli *asini* e i *muli* più diffusi dei cavalli, e infine i *maiali*. Sono invece numerose le *pecore* e numerosissime le *capre*. Per queste ultime anzi la Grecia, relativamente alla popolazione, occupa il primo posto in Europa. A Patrasso si allevano in copia i *tacchini*. La *bachicoltura*, che si esercita di preferenza in Morea, fornisce in certa copia i bozzoli all'esportazione e all'industria nazionale della trattura, che ha il suo centro principale a Kalamata. A cagione delle coste frastagliatissime, delle innumerevoli isole e dell'indole marinaresca degli abitanti, è molto sviluppata la *pesca*, specie quella delle spugne, in cui i greci esercitano il primato in tutte le acque del Mediterraneo, specialmente lungo le coste della Siria, della Tripolitania e della Tunisia. Le spugne costituiscono perciò un articolo notevole del loro commercio d'esportazione.

Scarsa di prodotti MINERALI, la Grecia non ha importanza che per il *sal marino*, che si raccoglie sopra quasi tutte le sue coste (da 15 a 20 mila tonn. all'anno); per i *marmi* di Paros, del Pentelico e di altri luoghi, ammirabili tutti per finezza, splendore e trasparenza, che li fanno ancora, come in antico, ricercatissimi dalla scultura; per lo *smeriglio*, di cui si lavora nell'isola di Naxos, per conto del governo, una cava che è la prima del mondo (70,000 ql. all'anno);[1] per l'*allume*, per cui parimenti la Grecia occupa il primo posto nel mondo;[2] ma, soprattutto, per i diversi minerali metallici, specie di *piombo*, di *zinco* e di *argento*, che si scavano nella celebre miniera di Laurion situata all'estremità meridionale dell'Attica, a sud-est di Atene, lavorata già nell'antichità e di cui, dal 1866, una società francese ha assunto con successo la rifonditura delle scorie piombifere abbandonatevi dagli antichi.[3] Questa, e una società greca detta « Laurion », ricavarono nel 1898 19,600 tonn. di piombo.[4] Inoltre, a Laurion e ad Antiparo (una delle Cicladi) si raccolgono annualmente 50,000 tonn. di calamina o perossido di zinco. La Grecia è infine il primo paese del mondo nella produzione dei minerali di *manganese* (ferro manganesifero).[5]

Le INDUSTRIE hanno appena incominciato a nascere qua e là coll'aiuto del governo e colla protezione di un'alta tariffa doganale. Ricordiamo fra esse i *molini*, i *cotonifici*[6] e la *cartiera* del Pireo, il *lanificio* del Falero e il *cantiere* meccanico della Società Ellenica che sorge nell'isola di Sira. Una specialità di quest'isola è il *dolce* « rahat lucùm » che pasticceri siriotti fabbricano inoltre a Costantinopoli, a Smirne, e in altre città del Levante. Ha preso da qualche tempo un forte sviluppo l'industria *ceramica*, la quale è riuscita quasi a soddisfare ai bisogni del

[1] *Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 28 febbraio 1900.
[2] *Boll. di not. commer.*, settembre 1899, n 39.
[3] Il piombo argentifero costituisce il secondo articolo d'esportazione; nel 1896 per 8 milioni di drame e nel '97 per 8,700,000. (*Almanacco di Gotha*, 1900-01.)
[4] *Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 13 luglio 1899.
[5] Anche il ferro manganesifero occupa uno dei primi posti nel comm. d'esportazione; nel 1896 per 4,170,000 drame e nel '97 per 3,330,000 (*Almanacco di Gotha*, 1900-01.)
[6] Nel 1899 si calcolava che 3000 operai fossero impiegati nella filatura e 1400 nella tessitura. (*Rassegna italiana* di Cospoli, 31 maggio 1900.)

paese. Centri principali ne sono Atene, Corfù, Zante e alcune Cicladi. Si va estendendo anche la fabbricazione dei *tappeti*, specialmente in Morea (Tripolitza). Molto diffusi sono la fabbricazione e il consumo della *mastica*, gustosissimo liquore d'anice. Notevole e di qualità superiore è la concia delle *pelli*, la quale ha il suo centro più classico a Sira. La Grecia smercia in tutto il Levante i suoi *saponi* profumati, i *tessuti* vaporosi di Missolungi, i *veli* a liste d'oro di Kalamata, le *stoffe* trapunte d'oro di Hydra, i *fazzoletti* bianchi di seta trapunti in oro delle Cicladi.

Di COMUNICAZIONI, a non parlare delle *poste* e dei *telegrafi* che sono perfettamente sviluppati e di cui sono degni di menzione speciali i cordoni sottomarini inglesi che hanno per centro Corfù (uno che va a Trieste e quattro che vanno a Otranto, a Malta, a Creta, a Costantinopoli), non sono veramente importanti che le marittime.

Infatti le *strade ordinarie* scarseggiano al punto da fare in certi luoghi, specialmente di montagna, assolutamente difetto; e di *ferrovie* non sono aperte all'esercizio (al 31 dicembre 1897) che 950 km. Le due reti più importanti sono: quella che va da Atene al Peloponneso, del quale ultimo specialmente percorre la costa settentrionale fino a Patrasso e a Pyrgos, e l'altra della Tessalia, che comprende le due linee di penetrazione irradianti dal porto di Volo.

Il *Canale di Corinto*, lungo 6343 m., profondo 8 e largo al fondo 21,[1] venne aperto nel 1893 allo scopo di abbreviare il tragitto alle navi dal Mediterraneo occidentale e soprattutto dall'Adriatico, all'Egeo e al Mar Nero, ma non ha raggiunto ancora un movimento rimuneratore. Questo ascese nel 1897 a 2434 navi con 329,000 tonn. e nel 1898 a 2527 con 368,000.[2] e diede un reddito, rispettivamente, di 255 e di 261 mila franchi, reddito meschinissimo di fronte al capitale (in gran parte francese) che fu impiegato nell'impresa (circa 30 milioni di fr.). Gli è che le grandi compagnie non vi trovano ancora la necessaria sicurezza per il transito delle loro navi maggiori, per ottenere la quale occorrerebbe eseguire alcuni lavori (come ingrandire l'avamporto, costruire uno scambio a Posidonia, modificare le gettate di questa e di Istmia, e consolidare le rive del canale), i quali richiederebbero la spesa di oltre un milione di fr. che gli azionisti, sfiduciati, non sono più disposti a versare.

Attivissima è la *navigazione marittima*, la quale oscilla annualmente intorno a 5 milioni di tonn.[3] E fiorente altresì è la *marina mercantile*, la quale conta (nel 1898) 1270 navi di lungo corso con una portata complessiva di 326,000 tonn., di cui 87,000 a vapore.[4] La compagnia « Ellenica » è la principale impresa nazionale di navigazione a vapore. È sorta recentemente a Sira la « Nuova navigazione a vapore ellenica ».[5]

[1] Scavato attraverso l'istmo di Corinto, esso va da Posidonia, nuova borgata a 2 km. da Corinto, in fondo al golfo di questo nome, fino a Istmia, situata poco lungi dalla rada di Kalamaki sul golfo di Egina.

[2] *Moniteur* ec. (Bruxelles, 27 agosto 1899.)

[3] Nel 1895 fu di 5,130,000 tonn. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[4] *Almanacco* id.

[5] Da un rapporto dell'agente consolare italiano. (*Boll. di notizie commerciali*, n. 28, luglio 1899.)

E, relativamente alla piccolezza e alla povertà del paese, è attivissimo anche il COMMERCIO, poichè oscilla annualmente intorno a 200 milioni di fr.[1] Esso viene fatto anzitutto coll'Inghilterra, a cui il trattato commerciale del 1890 ha confermato la posizione vantaggiosa che essa aveva già conquistata negli anni precedenti, poi colla Russia, coll'Austria-Ungheria, colla Francia, col Belgio, colla Turchia, colla Germania e coll'Italia. A favore del commercio è sorta ad Atene, nel gennaio 1899, la « Società dei Musei commerciali del Levante ».[2]

Pesi e *misure* sono quelle del sistema metrico decimale[3] e le *monete*, che hanno per base il drachma o drama (eguale a un franco), corrispondono a quelle della Lega latina a cui la Grecia ha aderito. Però la sua circolazione è inquinata da una soverchia quantità di monete di rame e dal corso forzoso della carta moneta. Unico istituto di emissione è la Banca nazionale di Grecia.

Quando si pensi alla vicinanza della Grecia col paese nostro e all'intensità dei rapporti che esistettero per secoli fra Venezia e le Isole Jonie, che ne erano una dipendenza e nelle quali si parla ancora il veneto dialetto, si deve riconoscere che sono poco attive le RELAZIONI commerciali di quel paese COLL'ITALIA poichè oscillano annualmente intorno a 7 milioni soltanto di franchi[4] e sono costituite per quasi $^2/_3$ da merci greche mandate in Italia (vino per oltre la metà, poi olio d'oliva, bozzoli, formaggio, vallonea, uva di Corinto) e per il resto da merci italiane importate in Grecia (prodotti chimici, pesci preparati, tessuti e filati, riso, lavori di sparto e canapa, metalli lavorati). Vivono in Grecia circa 10,000 italiani ed esistono scuole italiane ad Atene e a Patrasso. Il trattato di commercio e navigazione italo-greco del 1° aprile 1894, disdetto a partire dal 26 maggio 1899, prorogato fino al 31 dicembre dello stesso anno, venne nel 1900 rinnovato sopra basi alquanto diverse.

CENTRI PRINCIPALI di popolazione, di industria, di comunicazione e di commercio sono: *Atene*, la capitale, con oltre 110,000 ab.; il *Pireo*, che ne è il porto ed è la seconda città per popolazione, la prima per attività industriale, ferroviaria e marittima, il suo porto essendo il migliore e il più frequentato della Grecia; *Ermopoli* nell'isola di Sira, che è il secondo porto del regno,[5] ed ha un grande deposito di carbone per il rifornimento delle navi; *Patrasso*, città e porto principale della Morea, e *Corfù*, piccola metropoli delle Isole Jonie.

---

[1] Nel 1896, 188,700,000 drachme; nel '97, 198,100,000; nel '98, 241,500,000; nel '99, 222,700,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[2] Dal *Konstantinopler Handlesblatt*. (*Boll. di nat. commer.*, n. 15, aprile 1899.)

[3] Come unità di peso si usa però ancora moltissimo l'oka che vale 1 kg. e $^1/_4$ e il cantaro o quintale greco che ne vale 56 $^1/_4$.

[4] Nel 1896 ammontarono a 6,900,000 fr., di cui 4 milioni di esportazioni e il resto di importazioni, nel '97 a 7 milioni, di cui 5,220,000 di esportazioni in Italia.

[5] Nel 1897, 869,000 tonn.; nel '98, 1,198,000 (da un rapporto dell'agente consolare italiano nel *Boll. di notiz. commerc.*, n. 28, luglio 1899), di cui 832,000 con bandiera greca e 155.000 con bandiera inglese. Nello stesso anno ha avuto un movimento commerciale di 24 milioni di drachme (franchi), di cui 7,300,000 coll'Inghilterra, 4,300,000 con Turchia e Creta, 2,300,000 con Francia, 1,700,000 con Austria-Ungheria, 1 milione col Belgio, 900,000 con Russia. (Id.)

CRETA.

Grande isola del Mediterraneo, a sud della Grecia, con una **superficie** di 8618 kmq. Provincia autonoma sotto l'alta sovranità della Turchia a cui paga un tributo, ma destinata a diventare quandochessia un principato indipendente o a venire annessa alla Grecia. Frattanto è governata, sotto la protezione e colla garanzia di alcune grandi potenze, da un principe della casa regnante di Grecia, il quale è assistito da un' assemblea elettiva. **Abitanti** (al 17 giugno 1900) 307,000, di cui 267,000 greci e soli 33,000 di religione maomettana (da 88,000 che erano alcuni anni fa) avendo la più parte di essi emigrato verso l'Anatolia.[1] Ha un **aspetto** prevalentemente montuoso; picco culminante il Psiloriti o Ida (2455 m.). Sono molto frastagliate e portuose le **coste** settentrionali.

Dopo di aver finalmente, nel 1898, coll'aiuto delle grandi potenze, conquistata la propria autonomia per la quale aveva invano combattuto per secoli, l'isola di Creta pare si voglia dedicare energicamente allo sviluppo delle sue risorse economiche, le quali sono ora costituite dai *cereali,* dall' *olio d' oliva,* dai *frutti,* specie gli aranci e le carrube, dai *vini,* di cui è celebre la malvasia e dalla *pesca* che vanno ad esercitare nelle sue acque a gara greci, maltesi e italiani. Molto pregiato in levante è il *formaggio* « spakia » che si prepara sulla costa orientale dell'isola, così come è noto il *sapone* che si fabbrica a Candia. Mancante o quasi di *strade ordinarie,* quasi tutte le comunicazioni si fanno per *via di mare.* Varî cordoni *telegrafici* sottomarini, appartenenti a una società inglese, congiungono i varî porti fra di loro e questi con Zante, Sira, Rodi e Port Said. Il servizio *postale,* oltrechè dal governo locale, è fatto da uffici francesi ed austriaci, a cui si è aggiunto uno italiano. Per aiutare il *commercio* ancora in sul nascere e tutte le altre manifestazioni della vita economica, venne deliberata nel 1899 la creazione di una banca di emissione con un capitale di 10 milioni di fr. Quale sistema *monetario* vi fu introdotto nello stesso anno quello della Grecia con a base la drama portante l'effigie del governatore. L'*Italia,* che ebbe una parte eminente e decisiva nella conquista dell'autonomia cretese, sta preparandosi ad aumentare i suoi traffici con quel paese. Frattanto ha ottenuto che vi si introduca l'insegnamento della lingua italiana, e ha proceduto, nell'ottobre del 1899, all'impianto di un proprio ufficio postale a Canea. Inoltre nel gennaio 1901 fu accordata una toccata a Candia dei piroscafi addetti alla linea settimanale Genova-Costantinopoli. Capitale politica dell'isola è *Candia,* ma la capitale commerciale è *La Canea* col porto migliore e più frequentato.

MONTENEGRO.

Principato assoluto, con una **superficie** di 8433 kmq. e una **popolazione** di 228,000 abitanti.

Questo piccolo paese, che ha una superficie di poco superiore a quella della Liguria, e una popolazione eguale a quella della città di Genova,

[1] Petermann Mittheilungen. (*Almanacco di Gotha,* N. 1, 1901.)

ha pressochè nessuna importanza economica. Nonostante gli sforzi degli abitanti per dare maggiore sviluppo all'*agricoltura*, la risorsa principale del paese, povero e montuoso, rimane ancora l'allevamento delle *pecore* e delle *capre*.

Così, nonostante i progressi fatti nell'ultimo ventennio, scarseggiano ancora le *comunicazioni*, perfino le strade ordinarie. Di queste la più importante è la via carreggiabile di recente costruzione che partendo da Cattaro si arrampica a zig-zag fino a Cettigne. Si è deliberata nel 1901 la costruzione di una ferrovia fra Antivari e Podgoritza. Un piroscafo montenegrino fa un servizio regolare nel lago di Scutari. Per la navigazione marittima nei suoi porti di Antivari e di Dulcigno,[1] il Montenegro deve dipendere dal Lloyd austriaco e dalla società Puglia (italiana). Questa e i recenti legami dinastici hanno contribuito a rendere più attivi e cordiali i *rapporti* di quel paese *coll' Italia*. Nel luglio 1899 venne denunciato il trattato di commercio italo-montenegrino allo scopo di riformarlo.

Tutto il *commercio* del Montenegro coll'estero, il quale è assorbito per $^9/_{10}$ dall'Austria-Ungheria e dall'Inghilterra, oscilla dai 3 ai 5 milioni di fr. all'anno.[2]

La capitale, *Cettigne*, conta poco più di 3000 ab., mentre *Podgoritza*, nell'interno, ne ha più di 6000.

SERBIA.

Superficie 48,300 kmq. **Regno** costituzionale; assemblea unica la Skupcina, parte elettiva e parte di nomina regia. **Abitanti** 2,452,000 (al 1° gennaio 1900) quasi tutti di lingua serba e di religione greco-ortodossa.

Paese eminentemente agricolo e forestale, la Serbia attende soprattutto all'allevamento dei *maiali*, il quale viene fatto in estate e in autunno a mandrie innumerevoli nei boschi di querce. Si sa che, relativamente alla popolazione ed alla superficie, la Serbia è il primo paese del mondo nell'allevamento suino. E i suini ne costituiscono altresì il principale o uno dei principali articoli di esportazione. Anche i *bovini* e le *pecore* hanno cominciato da alcuni anni ad essere molto esportati. I serbi allevano in quantità il *pollame*. Ma una grande importanza hanno anche i *cereali*, specie il frumento e il maiz che formano egualmente oggetto di commercio. Di *frutta* si coltivano specialmente le prugne, che, disseccate, costituiscono oggetto notevole di esportazione (400,000 ql.),[3] oppure servono in paese alla fabbrica dello slivovitz, e le

[1] Nel 1899, movimento di Antivari 201,000 tonn. di stazza, di cui 152,000 austro-ungariche e 40,000 italiane, e di Dulcigno 154,000, di cui 146,000 austro-ungariche. (*Rassegna italiana* di Cospoli, 30 aprile 1900.)

[2] Nel 1897, fu di 2,800,000 fr., nel '98 di oltre 6 milioni. (*Almanacco di Gotha*, 1900-01.)

[3] Nel 1899 se ne esportarono 405,300 ql. per un valore di 11,200,000 fr., ciò che ne ha fatto il terzo articolo di commercio (dati raccolti all'Esposizione di Parigi del 1900). Si esportarono nello stesso anno anche 72,900 ql. di marmellata di prugne per un valore di 2,300,000 fr.

viti, che forniscono quasi 1 milione di hl. di vino ogni anno.[1] I *fagiuoli* entrano in buona parte nell'alimentazione dei contadini. Le *foreste* ricoprono ancora quasi la metà dell'area del regno. Dalle numerose foreste governative, costituite in gran parte da quercie, si ritraggono in quantità le doghe per botti.

Pochissimo sviluppate sono le *industrie*. Notevole è la regia fabbrica d'armi di Kraguievatz. A Belgrado e Nish si lavora la filigrana. A Belgrado sorge una gran fabbrica di *birra* tedesca (Weifert). A Maidan Pec esiste una fonderia del *ferro*, esercitata da inglesi. Formano oggetto di monopolio la *carta da sigarette*, i *fiammiferi*, il *tabacco*, il *sale*, il *petrolio*.

Le *ferrovie*[2] appartengono per la massima parte allo Stato e di esse è notevole la grande linea che, giunta a Belgrado dall'Austria-Ungheria, prosegue attraverso la Serbia fino a Nish e ivi si biforca per Costantinopoli e Salonicco. Belgrado è uno dei centri più notevoli della *navigazione* danubiana esercitata quasi interamente, anche nei porti serbi, da navi austriache od ungheresi. Molti vaporini vanno e vengono regolarmente da Belgrado a Semlino.

Il *commercio*, il quale oscilla ordinariamente intorno a 100 milioni di fr.[3], è fatto per $^3/_4$ coll'Austria-Ungheria, di cui la Serbia può dirsi una vera dipendenza economica, e per il resto colla Germania e colla Inghilterra.

Pesi e *misure* sono quelli del sistema metrico decimale. Il « dinar » corrisponde al franco della Lega latina. Principale istituto di *credito* è la Banca nazionale serba.

Scarsissime sono le *relazioni coll' Italia*, alla quale la Serbia non è neppur legata da uno speciale trattato di commercio.[4] Però, mentre noi pressochè nulla esportiamo dalla Serbia, vi importiamo una certa quantità di prodotti naturali e manifatturati.[5] Vive in Serbia quasi un migliaio di italiani,[6] i quali vi hanno una propria scuola e una società di mutuo soccorso. Per agevolare e rendere più intensi i rapporti col paese nostro venne instituita a Belgrado un' agenzia commerciale italiana, che ora però ha cessato di funzionare.

Belgrado, che è la capitale e la prima città per popolazione (61,100 ab. nel 1900), è altresì il principale centro ferroviario e mercantile. Seguono *Nish* e *Kraguievatz*.

[1] Nel 1895, 800,000 hl.; nel '96, 1,100,000; nel '97, 900,000; nel '98, 800,000. Eccellente e conosciuto anche all'estero è il vino di Negotina.

[2] Alla fine del 1899 km. 570 (*Almanacco di Gotha*, 1901). Nel 1899 si è progettata la costruzione di 380 km. di ferrovia, e cioè la linea Nish-Negotin o del Timok (250), la Belgrado-Valjevo (100), e la Mladenovatz-Arangelowatz (30). (*Boll. min. est.*, marzo 1899.)

[3] Nel 1896, 103,700,000 dinars, compresi 16,800,000 di transito; nel '97 115,100,000; nel '98, 112,900,000; nel '99, 129,100,000, di cui 82,200,000 coll'Austria-Ungheria, 10,700,000 colla Germania, 5,700,000 coll'Inghilterra. (*Moniteur des int. mat.*, 26 luglio 1900.)

[4] La dichiarazione del 10 maggio 1880 per regolare reciprocamente il trattamento daziario di favore sino alla conclusione d'un trattato definitivo, è ancora mantenuta in vigore per tacita proroga.

[5] Nel 1898 la Serbia esportò in Italia per 3000 dinars e ne importò per 733,000 (stoffe, alimenti, bevande, coloniali, frutti, macchine, strumenti, cotonate, seterie, maglie, cappelli, pochissimo olio d'oliva, e quasi niente vino).

[6] Nel 1898, 960 italiani.

TURCHIA EUROPEA.

Fa parte dell' **Impero Turco**, il quale comprende anche la Turchia asiatica e la Tripolitania ed esercita l' alta sovranità, in Europa sulla Bulgaria e sulle isole di Tasso e di Creta, in Asia sull' isola di Samos, e in Africa sull' Egitto, tutti paesi i quali gli pagano tributo. Complessivamente l' impero, di cui è capo assoluto il sultano o « padiscià » residente a Costantinopoli, ha una **superficie** di 3,989,000 kmq. (escluse Cipro, Bosnia ed Erzegovina che possono considerarsene omai completamente staccate) e una **popolazione** di circa 38 milioni di abitanti. La **superficie** della Turchia d' Europa non è che di 170,340 kmq. e la **popolazione** di 6,100,000 abitanti.

Due sono le principali risorse economiche del paese, l' AGRICOLTURA e la PASTORIZIA. La prima, benchè poco sviluppata, per l'ignoranza della popolazione e il suo attaccamento tenace agli antichi sistemi, per la legislazione imperfetta e complicata dai diritti di manomorta, per il sistema fiscale soverchiamente oneroso e troppo spesso arbitrario, e per la mancanza di strade carreggiabili, produce in gran copia i *cereali*, i quali tutti, chi più chi meno, dal frumento al granoturco, alla segala, all' orzo, al riso, dopo di aver servito di base all' alimentazione degli abitanti, formano oggetto di esportazione; i *legumi*, specie i fagiuoli; i *frutti* d' ogni genere ma in modo particolare i fichi che si esportano allo stato secco e l' uva la cui produzione va sempre aumentando e colla quale si fabbrica vino in quantità ogni anno maggiore;[1] gli *olivi* i quali crescono in così gran numero che fanno della Turchia, a loro riguardo, il terzo paese del mondo; il *tabacco* che, coltivato dovunque, riesce soprattutto di qualità superiore a Kavala, Drama e Jenigié in Macedonia. Dalle *foreste*, che ancora ricoprono molte regioni dell' interno fra cui il versante settentrionale dei Balcani e l' alta Albania, si ottengono in quantità la vallonea, il sommacco ed altre *materie concianti*. Sui *pascoli*, che ricoprono tanta parte degli altipiani interni e delle pendici montuose, si allevano in gran quantità, a greggi vaganti e per opera di pastori valacchi o zingari, le *pecore* e le *capre*, d' onde una cospicua produzione ed esportazione di lana e di pelli. Nè mancano i *bovini*, gli *equini* (specie asini), e i *suini*, che si allevano specialmente, benchè in proporzioni molto minori, nelle pianure. La *bachicoltura* viene esercitata di preferenza in Macedonia, specie intorno ad Adrianopoli che può dirsene la capitale, e i bozzoli sono per lo più spediti in Italia. Attivissima è la *pesca* nei mari territoriali, specie quella delle spugne da Salonicco al Mar di Marmara. Nel lago di Scutari e nel suo emissario Boiana si prendono in copia le anguille, gli storioni e una specie di sardine dette « skoranze » che si esportano salate nelle Puglie.

Tra i prodotti MINERALI, generalmente scarsissimi, non sono degni di nota che il *carbon fossile* di Eraclea in Macedonia, il *sale* delle

[1] Nel 1895, compreso Cipro, 2,400,000 hl.; nel '96, 3 milioni; nel '97, 1,800,000; nel '98, 1,600,000.

lagune dell'Albania e delle coste dell'Egeo, la *scagliola* di Rodostò e Gallipoli, i *marmi* delle isole del Mar di Marmara e del monte Athos e il *manganese* di Kassandra nel vilayet di Salonicco. Nel 1899 si è costituita una società inglese (la « Balkan Copper Corporation ») per la lavorazione dei giacimenti di *rame* del monte Rodope situato a nord-ovest di Costantinopoli.

Delle INDUSTRIE, le quali vengono per lo più esercitate su piccola scala e con metodi antiquati, ricordiamo quella dei *panni* e delle altre lanerie che ha il suo centro principale a Salonicco e dintorni; la fabbricazione dei *tappeti*, per cui è ancora celebre Prizrend in Albania; la trattura dei bozzoli e la lavorazione della *seta*, che si esercita fra Salonicco e Adrianopoli; e infine i *ricami d'oro* e *d'argento*, le *pantofole*, le *pipe*, i *bocchini*, gli oggetti di *filigrana*, i *laterizî*[1] ec., che si fabbricano a Costantinopoli. L'industria e il commercio del *tabacco* vennero concessi in monopolio a una « Regía cointeressata », esercitata da una potente società europea, con capitali in gran parte francesi.[2] Ed è parimenti sotto forma di monopolio che si esercitano il commercio e l'industria dei *fiammiferi*, con due fabbriche a Costantinopoli e a Salonicco.

Anche le COMUNICAZIONI sono ancora molto imperfette. Accanto alle *poste* turche funzionano, specie nei porti marittimi, le poste europee, e le linee *telegrafiche* sono coperte dalla protezione degli Stati d'occidente. Alcuni cavi inglesi riuniscono Constantipoli a Salonicco, ad Atene, a Creta, ad Odessa, e fra poco un cordone tedesco la unirà a Costanza in Rumania. Al governo italiano appartiene il cavo Durazzo-Otranto.

Negli ultimi 20 anni il governo ha fatto grandi sforzi per costruire e migliorare le *strade ordinarie*, ma con risultati molto mediocri.

Le *ferrovie* principali attualmente in esercizio sono due, quella che da Costantinopoli va a Mustafà-pascià ai confini della Bulgaria e di lì poi prosegue fino a Nish, e quella che va da Salonicco a Zibeftcè, ai confini della Serbia, d'onde poi prosegue parimenti per Nish. Appartengono entrambe alla società « Chemins de fer orientaux ». Dalla seconda di esse si distacca a Uskub una diramazione per Mitrovitza, ai confini della Erzegovina. Una linea che discende da Adrianopoli lungo la valle della Maritza fino a Dede Agatch situata alla foce di quel fiume, è congiunta, mediante un'altra linea parallela alla costa dell'Egeo, a Salonicco. Un'altra ferrovia (tedesca) va infine da Salonicco a Monastir. Si è progettato di attraversare il Bosforo o con un ponte girevole o con un viadotto subacqueo.

Attendono la esecuzione di forti lavori di ingegneria, per acquistare

[1] Le fornaci situate nei dintorni di Costantinopoli producono annualmente oltre 130 milioni di mattoni. La principale sorge a Buyukderé sull'alto Bosforo, fornisce da sola 1/3 del prodotto, e appartiene a una ditta italiana (Salomone). (Da un rapporto del prof. Carmelo Melia, delegato commerciale italiano a Costantinopoli, *Boll. di notiz. commerc.*, n. 15, aprile 1899.)

[2] Ha un capitale di 100 milioni di fr. ed è una delle maggiori potenze finanziarie dell'impero.

importanza commerciale, la *navigazione* del lago di Scutari e quella della Maritza.

Attivissima invece è la *navigazione marittima*, specialmente nei due grandi porti di Salonicco e di Costantinopoli, il quale ultimo è uno dei primi d'Europa; ma viene esercitata quasi esclusivamente da navi estere (inglesi, francesi, austriache, italiane, greche, russe) perchè molto scarsa è la *marina mercantile* turca, specialmente a vapore (Compagnia imperiale Mahsussé).

Vivace è il COMMERCIO, anch'esso quasi interamente nelle mani degli occidentali (detti franchi), ma più ancora dei greci, degli armeni e degli ebrei.

Benchè sia stato introdotto per legge il sistema metrico decimale, pure sono rimaste nell'uso molte delle antiche *misure*, specie l'oka di kg. 1, 28, il kantaro di 230 kg. e il chilò o chilè di litri 36. *Monete* correnti sono la lira turca d'oro che ha un valore medio tra il marengo e la sterlina (fr. 23) e si divide in 100 piastre (d'argento), e queste in para (di rame). Principale istituto di *credito* è la Banca imperiale ottomana, impresa anglo-francese che ha sede a Costantinopoli.[1] C'è anche una Società generale d'*assicurazione* ottomana con un capitale di 10 milioni di fr. Le *dogane* sono vincolate mediante i trattati colle potenze estere a non imporne più dell'8 % « ad valorem » sull'importazione e dell'1 % sull'esportazione.

Molto attive sono le *relazioni coll'Italia*. Oltre alle capitolazioni stipulate a perpetuità col nostro come con tutti gli altri paesi civili, esiste fra l'Italia e la Turchia un trattato di commercio (del 1861). A non parlare dei greci, sono gli italiani (circa 10,000) che costituiscono a Costantinopoli la colonia europea più numerosa. E noi abbiamo colà parecchie scuole,[2] una camera di commercio, società di mutuo soccorso, un ospitale, e, recentemente, fu nominato un addetto commerciale presso quella nostra ambasciata. Altri nostri connazionali si trovano disseminati in buon numero negli altri porti, specialmente a Salonicco, dove è sorta parimenti una scuola tecnica-commerciale italiana, che serve anche di preparazione alle scuole superiori di commercio del regno, e a Scutari, dove sorge egualmente una scuola italiana fondata dai missionarî. Nel dicembre 1900 venne istituita un'agenzia commerciale italiana a Giannina. La Navigazione generale italiana esercita un servizio regolare e frequente coi porti turchi dell'arcipelago e del Bosforo. Nel 1889 la Società Puglia ha istituito un servizio regolare di navigazione a vapore coi porti albanesi di Prevesa e Santi Quaranta e nel 1901 anche con quello di Oboti risalendo la Boiana. Costantinopoli e Salonicco sono regolarmente e frequentemente toccati, specie il primo, dai vapori della Navigazione generale italiana in servizio con Genova e Venezia.

Costantinopoli, o anche « Cospoli » come vien detta generalmente in gergo marinaresco e commerciale, è la capitale, non solo della Tur-

[1] Ha un capitale di 10 milioni di sterline, di cui 5 versati.
[2] Fra cui una scuola tecnico-commerciale; un'altra sorge a Salonicco.

chia europea ma di tutto l'impero turco e conta fra le città più cospicue del mondo. Situata in ammirabile posizione, all'ingresso del Bosforo e a cavallo di quella profonda insenatura che è detta il Corno d'oro, essa conta (secondo una valutazione del 1900) 1,125,000 ab. Il suo porto, costituito da quella parte del Bosforo che è attigua al Corno d'oro e dal principio di questo fino al ponte di Galata, ha un movimento annuo che oscilla intorno a 10 milioni di tonn. di stazza. Per la sua posizione esso è lo sbocco naturale ed il naturale emporio di approvvigionamento di una quantità di paesi d'Europa, d'Africa e d'Asia. Una specie di ferrovia metropolitana riunisce la parte bassa alla parte alta della città.

Il secondo porto mercantile è *Salonicco*, che è altresì la seconda città per popolazione (105,000 ab.). Nell'interno, la città principale è *Adrianopoli* (80,000 ab.), la quale ha molto guadagnato dalla costruzione della ferrovia che la unisce a Costantinopoli e al resto d'Europa. Le serve di sbocco la rada pericolosa di *Dedeagatch* sull'Egeo.

BULGARIA.

Consta ufficialmente di due parti: il **principato di Bulgaria** completamente autonomo quantunque riconosca nominalmente l'alta sovranità del sultano, e la **provincia della Rumelia orientale**, di cui il principe bulgaro è governatore generale per conto della Turchia, alla quale è dovuto un annuo tributo. I due paesi, i quali vanno ogni anno più fondendosi in uno solo che promette di divenire, quandochessia, completamente indipendente, hanno una **superficie** di 96,660 kmq. e una **popolazione** di 3,300.000 abitanti (nel 1893) in maggioranza di razza bulgara e di religione greco-ortodossa. Il potere legislativo spetta al principe e all'assemblea nazionale, o Sobranjé, eletta dal popolo.

Questo piccolo paese, ingranditosi recentemente coll'annessione pacifica della Rumelia orientale, attende con energia, e, per quanto lo consente la civiltà poco avanzata dei suoi abitanti, allo sviluppo delle sue risorse naturali, le quali sono costituite principalmente dall'AGRICOLTURA e dalla PASTORIZIA. Base di quella sono i *cereali* (specie il mais, il frumento e l'orzo), i quali formano i $^3/_4$ dell'esportazione. Si va estendendo la coltura delle *viti*, che producono una quantità sempre maggiore di vino.[1] Originale e caratteristica è la coltivazione delle *rose*, la quale si esercita specialmente nelle vallate della Tungia e della Struma nella Rumelia orientale, intorno a Kezanlik, e dalle quali si estrae una *essenza* finissima, molto ricercata nell'oriente musulmano e il cui commercio si accentra a Filippopoli e a Costantinopoli.[2] La metà del suolo essendo ancora coperta di *foreste* (noci, querce, frassini, pini, abeti), si ha una notevole produzione di legname.

[1] Nel 1895, 1,200,000 hl.; nel '96, 1,300,000; nel '97, 1 milione; nel '98, 2,600,000.

[2] Nel 1897 produzione 528,000 muskal (boccettina che contiene la 208ª parte di 1 kg. di essenza); nel '98, 500,000 muskal. (Dalla *Revue commerc. du Levant*, 30 giugno 1898 nel *Boll. di legisl. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1899.)

I grandi dominî territoriali che appartenevano ai turchi sono stati sbocconcellati in piccole proprietà, ciò che ha molto favorito i progressi dell'AGRICOLTURA.

Pecore e *capre*, allevate in gran numero nelle greggi vaganti sui monti e sui piani, forniscono alimento a una notevole esportazione di animali, di lana e di pelli. Ma si allevano anche, benchè in numero molto minore, *bovini*, *cavalli* e *suini*, e si esercitano la *bachicoltura* [1] e la *pesca*.

Di prodotti MINERALI hanno piccola importanza, mentre potrebbero averne una maggiore, alcune cave di *carbon fossile* e di *materiali da costruzione*, e parecchie *sorgenti minerali e termali*.

Delle INDUSTRIE sono degne di nota la fabbricazione del *formaggio*, specie di quello detto « kasckaval », la trattura dei bozzoli e la lavorazione della *seta*, che hanno il loro centro principale a Tirnova, i tessuti di *lana* detti « sciayak », e quelli più grossolani chiamati « abas », i *tappeti*, industria di recente risorta e che gareggia coi prodotti turchi e persiani, i passamani parimenti di lana detti « haitan », e la *filigrana* d'oro e d'argento che si fabbrica a Vidino ed è celebrata in tutto il Levante. Ultimamente (nel 1899) sono sorte, per opera di una società anglo-bulgara, due grandi filature di cotone a Varna e a Burgas.

Le COMUNICAZIONI vanno rapidamente sviluppandosi, specie colla costruzione delle *ferrovie*, le quali contavano, nel 1900, 1560 km., di cui 1260 appartenenti allo Stato e da esso esercitati. Oltre alla ferrovia Mustafà-pascià-Filippopoli-Sofia-Tzaribrod appartenente alla grande linea internazionale Costantinopoli-Belgrado, sono notevoli le linee Rusciuk-Varna e Tirnova-Burgas. Nel 1899 venne aperta la linea che va da Sofia a Samovit sul Danubio dirimpetto alla città rumena di Turn-Magurele che una ferrovia congiunge direttamente a Bukarest.[2] La *navigazione marittima* nei due porti di Varna e di Burgas viene esercitata completamente da navi estere, specie austriache, italiane, russe, essendochè la Bulgaria manca ancora di *marina mercantile*.

Discretamente attivo è il COMMERCIO esterno, il quale oscilla annualmente dai 120 ai 180 milioni di fr.[3] e viene fatto per $^2/_3$ e talvolta per $^3/_4$ con l'Inghilterra, la Turchia, l'Austria-Ungheria e la Germania.[4] Vengono principalmente importati i tessuti, poi i lavori in metallo, le manifatture in pelle e in legno, i coloniali ec. L'esportazione è costituita quasi interamente di cereali.

Nel 1898 venne instituito a Sofia un museo industriale e commerciale.

Il paese ha adottato i *pesi* e le *misure* del sistema metrico decimale. *Moneta* base è il « lei » d'argento che corrisponde, coi suoi multipli e sottomultipli, al franco della Lega latina.

[1] Nel 1897 si misero in incubazione 15,000 once di semi e se ne ottennero 328,000 kg. di bozzoli, di cui 150,000 furono esportati (*Revue commerc. du Levant.*)

[2] Due altre ferrovie stanno per essere ultimate, la Roman-Sciumla, e la Rustciuk-Tirnovo; ma alcune altre dovettero essere sospese o abbandonate per mancanza di fondi. (*Boll. minist. esteri*, marzo 1899.)

[3] Nel 1895 fu di 147 milioni di lei, nel '96 di 185, nel '97 di 144, nel '98 di 139, nel '99 di 113.

[4] Nel 1899, Turchia 27,600,000 fr., Inghilterra 22,200,000, Austria-Ungheria 22,600,000 Germania 12,300,000. (*Moniteur des int. mat.*, 9 settembre 1900.)

I RAPPORTI COLL' ITALIA, regolati dall'accordo commerciale del 1° aprile 1897 prorogato fino al 1900 e comprendente la clausola della nazione più favorita, sono cordialissimi dal punto di vista politico quantunque ancora poco intensi ai riguardi commerciali. Infatti i traffici italo-bulgari oscillano annualmente dai 3 ai 5 milioni di fr.[1] Sono per lo più merci italiane che si importano in Bulgaria, come riso, cuoio da suole, filo di cotone, sale. Di merci bulgare che entrano in Italia non sono notevoli che il granoturco, il frumento ed i bozzoli. Molti italiani hanno trovato impiego nelle amministrazioni pubbliche e private e vi lavorano inoltre moltissimi operai specialmente nelle ferrovie.

Le CITTÀ PRINCIPALI dell'interno sono *Sofia*, capitale del principato e primo centro ferroviario, cresciuta rapidamente nell'ultimo ventennio (47,000 abitanti), e *Filippopoli*, capoluogo della Rumelia orientale (36,000 ab.). Commercialmente però sono più importanti *Varna*, porto principale sul Mar Nero,[2] e *Rusteciuk*, principale emporio sul Danubio. Dopo che nel 1900 verranno condotti a termine i lavori del suo porto, salirà senza dubbio a un posto cospicuo anche *Burgas*, che è situata parimenti sul Mar Nero.

RUMANIA.

Superficie 131,020 kmq. **Monarchia** costituzionale con Senato e Camera dei Deputati, entrambe elettive. **Abitanti** (nel dicembre 1899) 5,913,000, in maggioranza di razza rumena e di religione greco-ortodossa. Divisa amministrativamente in distretti, consta però ancora di tre parti principali: la Valacchia, la Moldavia e la Dobrugia.

Questo, che è dopo la Turchia il più esteso e popolato dei paesi danubiani, e che ne è il primo di tutti per i progressi civili ed economici da esso rapidamente compiuti, trae le sue principali risorse dai PRODOTTI NATURALI.

Sono primi fra essi i *cereali*, primissimo il granoturco il quale non solo costituisce (sotto la forma della nazionale «mamaliga»), la base principale dell'alimentazione degli abitanti, la Rumania essendo il primo paese d'Europa nel consumo relativo del mais, ma forma altresì, col frumento, l'orzo, la segala e l'avena, oltre la metà del commercio d'esportazione.[3] Va sempre più diffondendosi la *viticoltura* con un aumento continuo nella produzione dei vini[4] per $^3/_4$ di color bianco come i vini del Reno per i quali vengono qualche volta venduti. I migliori sono quelli di Dragasani in Valacchia. Da qualche tempo va facendo progressi rapidissimi la coltura della *barbabietola da zucchero*,

[1] Nel 1895, 3,100,000; nel '96, 4,500,000; nel '97, 3,900,000; nel '98, 5, nel '99, 4,200,000.

[2] Nel 1898, sola navigazione a vapore 865,000 tonn. (*Boll. di notiz. commerc.*, n. 15, aprile 1899.)

[3] Nel 1898 per 241,400,000 lei, nel '99 per 97,100,000. (*Almanacco di Gotha*, 1900-01.)

[4] Nel 1895, 3,100,000 hl.; nel '96, 7,500,000; nel '97, 3,200,000; nel '98, 3,900,000. Secondo un rapporto del ministro d'Italia a Bucarest pubblicato nel *Boll. di notiz. commerc.*, n. 14 del marzo 1899, vi sarebbe decadenza continua di quantità e di qualità, d'onde la convenienza di indirizzare in Rumania, più intensamente di quanto non si sia fatto finora, la esportazione dei vini italiani.

Tabacco, canapa, lino sono coltivati in quantità insufficiente ai bisogni nazionali. Le estese *foreste* alimentano una certa esportazione di legname.

I preesistenti istituti AGRARÎ di natura feudale vennero soppressi definitivamente nel 1894, e, colla espropriazione parziale dei latifondi, venne costituita la piccola proprietà a vantaggio di quegli stessi coloni che in passato vivevano in condizione di servi della gleba.

Fiorente è l'allevamento ANIMALE, specie dei *bovini* e delle *pecore*. A Vilkovo sul delta danubiano si pescano annualmente oltre 1 milione di kg. di storioni e di carpi. A San Giorgio si pescano in media altri 500,000 kg. di storioni e 225,000 di altri pesci.

I principali prodotti MINERALI sono il *sale* della valle dell'Aluta (oltre 800,000 ql., di cui 180,000 vengono esportati)[1] e il *petrolio* dei Carpazi, la cui produzione, continuamente crescente e divenuta oramai la quarta del mondo,[2] spetta in gran parte alla « Steana Romana » trasformatasi recentemente in società inglese dal titolo « Roumanian Oil Trust », che ne è l'impresa principale e ha eretto grandi serbatoi nel porto di Costanza. Notiamo ancora l'*ambra* nera, che si scava in Valacchia. Sono monopolio in Rumania il sale, il tabacco, i fiammiferi e le carte da giuoco.

Fino a pochi anni fa le INDUSTRIE facevano quasi completamente difetto, eccezione fatta per qualche *distilleria* (slivovitz), qualche *birreria*, qualche *segheria*, alcune *cartiere*, due grandi manifatture del *tabacco* e una fabbrica di *calce*, anch'esse però di creazione recente e in parte sovvenzionate o altrimenti sorrette dallo Stato. Oggi, collo sviluppo delle altre manifestazioni della vita economica, è sorta e va sviluppandosi anche la grande vita manifatturiera, coll'aiuto e sotto la direzione di forestieri, in gran parte belgi. Così è sorta la « Società generale degli *zuccheri* », la quale, colle due grandi fabbriche di Saskut in Moldavia e di Romun in Valacchia, tratta le barbabietole prodotte in paese e fornisce al consumo oramai la maggior parte dello zucchero di cui ha bisogno.[3] E così sono sorti alcuni stabilimenti *metallurgici*, e alcune fabbriche di *cemento* e *ceramica* (Cotroceni), una fabbrica di *carta* da giornali, e una grandiosa di cotonate (a Galatz).

Poste, telegrafi e *telefoni* sono esercitati dal governo. Nel 1899 venne accordata alla Germania la costruzione d'una grande linea telegrafica terrestre che, attraverso la Rumania, metterà capo a Costanza e di lì proseguirà con proprio cavo sottomarino fino a Costantinopoli.[4]

---

[1] SCHERZER, *La vita economica dei popoli*. pag. 588.

[2] Nel 1897, 173 pozzi ne produssero 16,000 vagoni; nel 1898, 2,400,000 ql. (da un rapporto del console generale inglese di Galatz al *Foreign-Office*; vedi *Boll. delle finanze*, 12 aprile 1899). L'avvenire più splendido è destinato a questa industria nel giorno in cui si eseguirà la grande « pipe-line », ora progettata, da Ploesti a Galatz, la quale verrà a costare 12 milioni.

[3] Si annunciò che dal 1900 questa società belga (che ha un capitale di 9 milioni di fr.) potrà bastare da sola al consumo nazionale e iniziare fors'anche una certa esportazione. (*Moniteur des int. mat.*, 30 aprile 1899.)

[4] *Bulletin de l'Association des anciens étudiants de l'École supérieure de commerce de Marseille*, luglio 1899.

Molte *tranvie* furono impiantate e vengono esercitate da belgi. Delle *ferrovie*, le quali appartengono tutte allo Stato e sono da esso esercitate (3170 km. nel 1900), la linea principale è quella proveniente dall'Ungheria e che, per Orsova e Bucarest, attraverso un nuovo e grandioso ponte sul Danubio, va al nuovo porto di Costanza sul Mar Nero. Ma una importanza ancora maggiore hanno la *navigazione fluviale*[1] e la *marittima*, le quali si concentrano entrambe e si fondono e si confondono nel corso inferiore del Danubio, soprattutto in quel tratto che va da Braila alla foce mediana del delta (Sulinà), tratto il quale, fin dal trattato di Parigi del 1856, dipende da una *Commissione europea* autonoma che risiede a Galatz ed ha per ufficio di mantenere e regolare la libera navigazione del Danubio inferiore, così dal lato tecnico come dal lato politico. Anche per il Pruth venne istituita nel 1866 una Commissione austro-russo-rumena. Il suo movimento di navigazione oscilla intorno a 150,000 tonn. di stazza.[2] La navigazione del Danubio è 20 volte maggiore poichè oscilla annualmente, esclusi i vapori postali, dai 2 milioni e ½ ai 3 milioni di tonn.[3] per quasi la metà di bandiera inglese e il resto greca, italiana, austriaca, russa e rumena. Il movimento complessivo della navigazione marittima nei porti rumeni è di poco inferiore ai 20 milioni di tonn.[4]

La piccola *marina mercantile* (300 navi con 70,000 tonn.)[5] benchè di creazione recente, è ancora costituita per ⅘ di navi a vela. Alcuni piccoli vapori dipendenti dall'amministrazione ferroviaria fanno un servizio regolare fra Costanza e Costantinopoli. Altri, appartenenti alla Regia dei monopoli, fanno il servizio di traghetto tra i porti rumeni e i porti bulgari sul Danubio.

Discretamente attivo è il COMMERCIO, poichè oscilla intorno ai 600 milioni di fr. all'anno[6] ed è fatto anzitutto coll'Austria-Ungheria e coll'Inghilterra, le quali ne assorbono circa la metà, poi colla Germania e col Belgio, che hanno fatto entrambi grandi e rapidi progressi nei loro rapporti commerciali colla Rumania. Principali articoli di *esportazione* sono anzitutto i cereali, i quali ne rappresentano da soli quasi i ⁹/₁₀, poi i vini, le frutta, i prodotti alimentari diversi, il legname e gli animali vivi. Nell'*importazione* tengono il primo posto le materie tessili, dopo di cui vengono i metalli e i prodotti metallurgici, e infine i coloniali, le pelli e calzature, il combustibile, gli olî, e la carta.[7]

---

[1] I barconi che si usano nel Danubio per il trasporto dei grani al fianco dei vapori sono detti « schlepp ». (*Boll. di notiz. commerc.*, agosto 1899.)

[2] Nel 1898 fu, alla sola entrata, di 1420 imbarcazioni con 1,476,000 tonn. inglesi; nel '99, 1050 navi con 1,070,000 tonn. (*Almanacco di Gotha*, 1900-01.)

[3] Nel 1897 fu di 2,800,000 tonn.

[4] Nel 1897 fu di 18,600,000, nel '98 di 22,500,000, nel '99 di 11 milioni. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[5] Nel 1899, 382 navi con 69,100 tonn., di cui a vela 327 con 56,300. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[6] Nel 1895, 569 milioni di lei; nel '96, 662; nel '97, 610; nel '98, 673 (*Moniteur des int. mat.*, 15 ottobre 1899); nel '99, 482,4000 (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[7] Nel 1898: Esportazioni..... 283,200,000 fr., di cui 241 di cereali
Importazioni.... 389,900,000 » » 150 di materie tessili, e 92 milioni di metalli e prodotti metallurgici. (*Moniteur des int. mat.*, 15 ottobre 1899.)

Misure e *pesi* sono quelli del sistema metrico decimale, base delle *monete* è il lei, che corrisponde al franco della Lega latina. Principali istituti di *credito* sono la Banca nazionale di Rumania, che è anche istituto di emissione, e la Banca nazionale.

Cordialissime, abbastanza attive e in continuo consolante aumento sono le RELAZIONI COLL'ITALIA, sia per il numero dei nostri connazionali ivi residenti come imprenditori e come operai, come per quello dei bastimenti nostri che frequentano quei porti, e come infine per l'entità effettiva dei traffici fra i due paesi, traffici che oscillano annualmente dai 18 ai 32 milioni di fr.[1] Le merci italiane che vengono più specialmente introdotte in Rumania sono le cotonate, i feltri, il riso, le frutta, le conserve alimentari, i vagoni; mentre dei prodotti rumeni che si mandano per lo più in Italia la metà è costituita da gran turco e il resto da segale, frumento, legname, bovini. La Rumania è uno dei paesi esteri in cui ha trovato maggiore e più utile impiego la grande industria italiana.

Città capitale è *Bucarest* con oltre 280,000 ab. (nel 1900), e principale centro ferroviario, industriale e commerciale. La seconda per popolazione è *Jassy* (78,000), emporio del commercio colla Russia.

Ma le città più importanti dal punto di vista economico sono i porti di *Galatz, Brailà* e *Giurgevo,* situati sul corso inferiore del Danubio, tutti forniti, specie quello di Brailà, di docks e di grandi silos pei grani; *Sulinà* e *Costanza* sul Mar Nero. Quest'ultimo, in seguito ai lavori che vi furono costruiti e alle ferrovie che lo congiungono alla Germania, sembra destinato a diventare il centro e il deposito del commercio tedesco nel Mar Nero e fors'anche uno dei punti di partenza dell'espansione germanica in oriente.

[1] Nel 1897 fu di 18,300,000 di lei, di cui 11,200 di importazioni italiane in Rumania; nel '98 di 31,900,000, di cui 14,150,000 di importazioni; nel '99 di 27,700,000, di cui 16,500,000 di importazioni. (*Almanacco di Gotha,* 1899-1901.)

ASIA.

Questa gran parte di mondo, all' Europa in gran parte politicamente sottomessa per mezzo dei paesi che dipendono dalla Russia, dalla Turchia, dall' Inghilterra, dalla Francia e dalla Germania, è a quella economicamente congiunta per la quantità enorme di prodotti manifatturati che ne ritrae e per la copia ancora maggiore di prodotti naturali che le invia. I paesi che hanno la maggiore importanza economica sono l' India, la Cina, l' Indo-Cina, il Giappone, la Russia d'Asia e la Turchia asiatica.

L'Asia ha una superficie la quale varia, secondo i calcoli diversi che se ne sono fatti, da 42 a 45 milioni di kmq., ma che è comunque il quadruplo di quella dell' Europa, e conta una popolazione (secondo il Levasseur, nel 1887) di 789 milioni di abitanti.

RUSSIA ASIATICA.

Comprende la Siberia, l'Asia centrale russa e la Caucasea, che è quanto dire una **superficie** di 16,700,000 kmq., quasi il triplo della Russia europea, e una **popolazione** di 23,750,000 abitanti, cioè poco più di un quinto di quella.

Più che per il suo stato presente, la Russia asiatica è importante per la speranza di ricchezze future. L'espansione lenta ma continua dei russi nell'Asia, a cominciare dai primi sconfinamenti transuralici dei cosacchi condotti da Jermak, il fondatore della Siberia, e venendo alla conquista laboriosa del Caucaso, alle guerre fortunate colla Cina, all'occupazione dei Kanati dell'Asia centrale, all'acquisto dell'Armenia russa, e infine alla recente presa di possesso di Port Arthur sul Mar Giallo, preparazione ad un prossimo inevitabile protettorato sulla Manciuria, è una delle forme più singolari e più fortunate della colonizzazione europea. Questo impero coloniale, il quale, unico al mondo, forma, colla madre patria, un solo ininterrotto territorio, è destinato a diventare prossimamente una formidabile unità politica, la maggiore, la più compatta di tutte. Ogni nuovo passo che i russi vanno facendo nell'Asia segna d'altronde una nuova conquista della civiltà. E ciò è dovuto tanto all'intelligenza larga ed aperta, allo spirito di giustizia ed alla perseveranza dei funzionari governativi, quanto alle qualità intrinseche che fanno dei contadini russi i primi coloni del mondo, quanto ancora alla parentela di razza, la quale fa sì che i russi siano molto meglio compresi dagli asiatici che non lo siano i francesi dagli arabi e dagli annamiti e gl'inglesi dagli hindù.

SIBERIA.

Superficie 12,518,500 kmq. **Abitanti** 5,727,000 (nel 1897), di cui oltre la metà indigeni di razza mongolica, finnica e turca. Divisione **amministrativa** in province e in governi. L'isola di Zakhalin forma un distretto autonomo. **Aspetto** prevalente di una immensa pianura aperta a nord verso l'Oceano glaciale artico (luogo in cui si stendono le « tundre » o paludi gelate), sostenuta a sud da varie catene di montagne (fra cui emergono gli Altai), e percorsa da sud a nord da **fiumi** giganteschi: l'Obi col suo affluente Irtisch, l'Jenissei col suo affluente Angará emissario del **lago** Baikal, e la Lena. Nella regione orientale, al di là

del Baikal, scorre da ovest a est fino al Pacifico il gran fiume Amur coll'affluente Ussuri, i quali formavano ancora per un certo tratto il confine della Cina colla Siberia, prima che a questa non venisse virtualmente annessa la Manciuria. Nel Pacifico si protende la penisola vulcanica del Kamsciatka e si stende l'**isola** di Zakhalin. Lo stretto di Behring, che unisce li Pacifico all' Oceano glaciale, separa la Siberia dall'America settentrionale. Il Capo Orientale, con cui termina in quel punto il continente asiatico, venne ribattezzato nel 1898 col nome di Capo Deshnew. Nell' Oceano glaciale artico si distende l' arcipelago della Nuova Siberia. Il **suolo** è più fertile che altrove nella zona piana che si stende fra i monti Urali e l'Jenissei, nella Transbaicalia presso Nercinsk e nella valle dell'Ussuri. Il **clima** è freddo, anzi prevalentemente rigido. Vercioiansk, a est della Lena, è considerato come uno dei poli del freddo. Però nella Siberia meridionale le brevi ma caldissime estati compensano i lunghi e intensi freddi invernali.

Questo paese, il cui triste nome non evoca nella mente che pene, miserie, fame e freddo, sta per essere rigenerato finalmente dal sapiente lavorío della civiltà. Il nuovo indirizzo dell' espansione coloniale del grande impero moscovita, a cui la Siberia appartiene, e soprattutto le nuove vie di comunicazione che vi si vanno febbrilmente costruendo, stanno per aprire ad essa un' èra nuova di pacifica e feconda prosperità.

Nella costituzione economica della Siberia hanno esercitato ed esercitano tutt' ora una grande influenza i *deportati* (per delitti comuni e per delitti politici). Furono dessi infatti che, col lavoro delle miniere, colla esecuzione delle opere pubbliche, e colla coltura dei campi, hanno preparato e preparano sempre più la strada alla *emigrazione* volontaria che vi si è già cominciata a dirigere da ogni parte della Russia, e che, aiutata dalle concessioni gratuite di terreno da parte del governo e dallo sviluppo sempre più vigoroso dei mezzi di trasporto, è destinata a trasformare presto radicalmente quella regione desolata, la quale non era nota in passato, si può dire, che per i suoi terribili freddi invernali. E poichè il numero dei deportati oscilla annualmente dai 18 ai 20 mila, mentre ascendono a ben 200,000 i contadini russi che si dirigono da qualche anno in Siberia (ad esempio nel 1896), è facile prevedere che, diventandovi fra poco prevalente la colonizzazione libera, la Siberia cesserà, come ha cessato l'Australia, di essere un luogo di deportazione.

Gli è che essa è ricca di risorse naturali. Primi in ordine al tempo furono i prodotti ANIMALI, specie le *pellicce* che i russi, dai primi anni della conquista, cominciarono subito ad acquistare dagl' indigeni o a esigere da essi sotto forma di tributo; e anche ora gli animali da pelliccia (orsi bianchi, martori, castori, ermellini, volpi azzurre, volpi argentine) vengono presi in gran numero da cacciatori indigeni ed europei, ed Irbit, al di là degli Urali nel governo di Perm, è il mercato principale delle loro pellicce. Il governo favorisce con premi la uccisione degli orsi. Altri animali sono quelli allevati allo stato domestico, come *cavalli, pecore, bovini, renne* e *cani* da tiro, allevamento ristretto però dalla deficienza di foraggi in inverno. Degni di nota sono ancora il *miele*

e la *cera* della regione dell'Altai, i *pesci* d'acqua dolce (storioni, salmoni, omul) che pullulano nei fiumi all'epoca in cui sono liberi dai ghiacci, e i pesci marini, specie i merluzzi che si prendono in gran quantità nel mare di Okotsk.

Alle pellicce si aggiunsero in progresso di tempo, come altra importante e caratteristica risorsa economica, i *metalli preziosi*, principalissimo l'oro, nella cui produzione, in gran parte accentrata nei bacini dell'Amur (Nercinsk) e della Lena (Olemka), la Siberia è il quarto paese del mondo. Altri prodotti MINERALI sono: il *carbon fossile* dell'isola Zakhalin e del governo di Tomsk; la *grafite* dei monti Sajanici (a est dell'Altai), la quale è forse la migliore del mondo;[1] le *pietre ornamentali* (malachite, tormalina, nefrite), che si raccolgono in molti luoghi; e l'*avorio fossile*, fornito dalle zanne di preistorici mammuth che si trovano presso le foci della Lena e dell'Jenissei e nell'arcipelago della Nuova Siberia.

Ultimi ad affermarsi nella vita economica della Siberia furono i prodotti VEGETALI, i quali, viceversa, sembrano destinati, in un tempo più o meno lontano, a superare tutti gli altri. Si trovò infatti che le terre della Siberia meridionale, le quali gareggiano in fertilità colle terre nere della Russia, si prestano bene, al pari di quelle, alla coltura dei *cereali*, specie del frumento, il quale è così divenuto in pochi anni il principale articolo di esportazione.[2] È in questa regione meridionale che riposa l'avvenire economico della Siberia. Altre colture sono i *legumi*, il *lino*, la *canapa*; mentre dovunque si stendono *foreste* dai radi alberi mingherlini e stentati, quali i «kedri» siberiani, ma occupanti immense estensioni. Così, quella che si distende pressochè ininterrotta fra i bacini dell'Obi e della Lena, si può considerare come una delle più grandi foreste del mondo.

Le INDUSTRIE, benchè appena nate, presentano uno sviluppo continuo e rapido. Nelle città vanno sorgendo e moltiplicandosi a gara le distillerie dello *spirito*, le fabbriche dei *tessuti* di lana in gran parte grossolani, e qua e là anche di tappeti, le fornaci di *laterizi* e le conce di *pelli*. Nelle zecche imperiali di Barnaul e di Nercinsk si fonde quasi tutto l'*oro* che viene raccolto in paese.

Il soffio di vita nuova che agita ora e va trasformando la Siberia economica, è in gran parte dovuto allo sviluppo vigoroso impressovi alle COMUNICAZIONI. Il *telegrafo* terrestre, il quale attraversa, con una delle maggiori linee mondiali, tutta la Siberia e si spinge da una parte fino a Vladivostok e dall'altra per la Mongolia fino a Pechino ed a Tientsin, si prolunga, da quei due porti sul Pacifico, per mezzo di cavi sottomarini, fino al Giappone e alle coste orientali della Cina. Per i bisogni del commercio con questo grande impero esiste da tempo il così detto «trakt» o grande *strada ordinaria* postale, la quale, par-

[1] Le celebri cave di Batugol appartengono alla ditta tedesca Faber e alla ditta russa Siderow (ZEHDEN, *Commercial Geography*, pag. 471). Nella produzione della grafite la Siberia è il primo paese del mondo.

[2] CHISHOLM, *Handbook of Commercial Geography*, pag. 305.

tendo da Tiumen, l'estremo punto orientale a cui arrivano le ferrovie d'Europa, va a Omsk, Tomsk, Krasnoiarsk e Irkutsk, d'onde poi, costeggiando a ovest il lago Baikal, prosegue a sud fino a Kiachta, estrema città siberiana situata di fronte a Maimacin, prima città cinese, donde prosegue come strada carovaniera, attraverso la Mongolia, fino a Pechino. È detta anche la « strada del the » perchè la percorrono in estate i carri e in inverno le slitte[1] cariche di the proveniente dalla Cina, generalmente pressato in tavolette, e diretto all'Europa. Nella breve estate le merci più pesanti preferiscono la via d'acqua pressochè parallela alla precedente, benchè molto più lunga, la quale è costituita per un primo tratto dal lago Baikal e dai fiumi Angarà e Jenissei, e per un secondo (separato dal precedente per mezzo di una zona di terreno di circa 100 km. attraverso la quale si è scavato recentemente un canale),[2] dai fiumi Obi, Irtisch e Tobol fino a Tiumen.

Questi *fiumi*, i quali sono navigabili solamente nei pochi mesi d'estate, avrebbero maggiore importanza economica se il Mare Glaciale, in cui sboccano, non fosse rimasto, nonostante replicati tentativi, pressochè inaccessibile alla navigazione mercantile. Ultimamente però si è potuto stabilire un servizio periodico, per quanto brevissimo, di *navigazione marittima* coi paesi situati lungo il corso inferiore dell'Obi. Anche il lago Baikal è fornito, in estate, d'un servizio regolare di navigazione a vapore. Oltre 100 piroscafi percorrono i fiumi e i laghi della Siberia.[3]

Dal lago Baikal un'altra strada postale conduce, attraverso la montuosa Transbaikalia, a Nercinsk sul Cilka d'onde poi segue costantemente questo fiume sino all'Amur e poi discende quest'ultimo e quindi risale il suo affluente di destra Ussuri fino a quando cessa di essere navigabile; dopo di che, con un ultimo tratto di strada ordinaria, giunge al porto di Vladivostok sul Pacifico. Percorribile d'inverno colle slitte, anche questa strada viene percorsa in estate per la massima parte dai vapori e dalle barche. Da Omsk e da Tomsk si staccano, dirette verso sud, due grandi strade carovaniere le quali si uniscono a Semipalatinsk e proseguono poi nell'Asia centrale.

Ma la via di comunicazione che diverrà la prima della Siberia non solo ma anche dell'Asia ed una delle prime del mondo e che è destinata a trasformare radicalmente le condizioni della Siberia e ad esercitare un'enorme influenza economica anche al di fuori dei confini di questa, è la grande *ferrovia Transiberiana*. Incominciata nel 1891, essa verrà ultimata nei primi anni del secolo venturo (nel 1903),[4] e sarà una delle più meravigliose eredità del secolo morto. Staccandosi dalla rete delle ferrovie russe orientali ad Ufa, essa passa per Celiabinsk, raggiunge ad Omsk la strada del the, e, proseguendo sul trac-

[1] Nel mese di gennaio 1899 sono passate da Tomsk 20,000 carovane da 50 a 70 slitte ciascuna e talvolta perfino da 200 a 300. Ogni slitta porta in generale 5 balle di the avvolte in pelli di bue e pesanti ciascuna da 50 a 80 kg. (Notizie attinte dall'A. all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

[2] Dato ufficiale raccolto dall'A. all'Esposizione universale di Parigi del 1900.

[3] ZEHDEN, pag. 472.

[4] Dato ufficiale raccolto dall'A. all'Esposizione universale di Parigi del 1900.

ciato di questa, arriva ad Irkutsk sul lago Baikal. Questo primo tratto venne già aperto alla circolazione dei treni fino dall' ottobre del 1898. Anzi vi fu già istituito un « espresso » che parte due volte alla settimana da Mosca. E il movimento è andato in questi pochi mesi tanto aumentando che vennero raddoppiate le corse dei treni e si sta provvedendo a cangiare l' armamento della strada che si è riconosciuto insufficiente all' aumento insperato ed intenso dei traffici.[1] La ferrovia attende soprattutto all' esportazione dei cereali e dei prodotti animali, all' importazione degli articoli di ferro, e al transito del the.[2] Nel 1898 venne aperto anche il tronco estremo verso il Pacifico, da Vladivostok a Kabarowsk, e, in attesa di costruire il resto, si è frattanto aperta una strada comoda, almeno in estate, fino a Nercinsk colla navigazione a vapore dell'Amur e della Cilka. Si stanno ora ventilando i progetti della costruzione dell' ultimo tronco fra Nercinsk e il lago Baikal che sarà il più difficile e il più costoso. Frattanto, nell' agosto del 1899, si è varato il primo dei « ferry boats » rompighiacci o « ferry ice-breakers » che dovranno trasportare i treni della ferrovia Transiberiana dall' imboccatura del fiume Angarà che esce dal lago, all' altro lato di questo, cioè alla stazione di Missovaia che ne dista 67 km. Quantunque veramente grandiosa, questa ferrovia trascontinentale avrebbe avuto una importanza relativamente ristretta quando le fosse stato unico sbocco il porto di Vladivostok, che è magnificamente situato, ma ha l' inconveniente di essere chiuso dai ghiacci per un periodo che varia dai tre ai quattro mesi all' anno. Ma la Russia ha potuto ottenere dalla Cina, nel 1897, sotto forma di affitto novantennario, la parte meridionale della penisola di Liatung, nel golfo di Pecili, costantemente libera dai ghiacci, su cui sorge il porto strategico di Port Arthur e sulla quale la Russia va ora costruendo, in posizione commercialmente migliore, il nuovo porto di Dalny. Si è quindi subito cominciata e febbrilmente continuata la costruzione, attraverso la Mongolia, del tronco che dovrà congiungere la Transiberiana a Port Arthur anzi al nuovo porto di *Dalny*, che diverrà perciò lo sbocco principale di quella e la sua testa di linea sul Pacifico.[3] Una volta termi-

[1] Nel 1895, 211,000 viaggiatori, 3,560,000 pud di merci
» '96, 417,000 » 11,433,000 » »
» '97, 600,000 » 27,485,003 » »
» '98, 1,049,000 » 43,371,000 » »
» '99, 1,975,000 » 40,759,000 » »
(*Moniteur des intérêts matériels*, 3 giugno 1900.)

[2] Nel 1897 il transito del the è salito a 1,740,000 pud, pari a 28,466 kg.; nel 1898 a 2,230,000 pud, pari a 36,482 kg.

[3] Dal 1891 al 1899 vi si sono già spesi 501,600,000 rubli, che è quanto dire (calcolando il rublo al corso medio di L. 2,50) 1254 milioni di fr. Nel 1900 se ne spenderanno circa 30 milioni (364 milioni di fr. al corso attuale di L. 2,80). Per condurre a termine l'opera colossale non occorreranno più che 180 milioni di rubli (circa 500 milioni di fr.), la quale perciò verrà ad aver costato complessivamente 2100 milioni di fr. senza contare, s'intende, gli 850 km. della diramazione detta *East Chinese* che andrà a sboccare a Dalny e di cui sono già aperti provvisoriamente al traffico i 457 km. (da Dalny a Mukden). (Da una relazione allo Tzar del ministro delle finanze Witte.)

Compiuta la linea, il prezzo del viaggio in prima classe con vagone-letto costerà, da Mosca a Vladivostok, 460 lire (115 rubli). Allora il viaggio da Parigi o Londra a Shanghai durerà per terra 16 giorni, e costerà, in prima classe, circa 850 lire; mentre oggi per mare esso dura da 34 a 36 giorni e costa quasi il triplo.

nata, la grande linea avrà uno sviluppo complessivo di oltre 8000 km., e, poichè per essa si potrà giungere dall'Europa (Pietroburgo) in 16 giorni alla Cina e in 17 al Giappone, se ne attende un'influenza economica maggiore delle celebrate ferrovie del Pacifico traversanti l'America del nord.[1]

La Siberia esercita un COMMERCIO *proprio* abbastanza attivo, specie colla Russia, da cui trae certe sostanze alimentari, i tessuti, gli oggetti di metallo, ed altri prodotti manifatturati, e a cui manda le sue pellicce, le sue pelli, il suo sego, il suo olio di pesce, i suoi minerali, e i suoi cereali; ma altresì colla Cina, a cui spedisce da secoli e i prodotti russi e i prodotti propri, specie l'avorio fossile, e da cui riceve i prodotti mongoli e cinesi.

Notevole è il commercio di *transito* che si esercita da tempo fra Cina e Russia attraverso la Siberia, e per mezzo del quale vengono, in Europa, le seterie, le ceramiche, le « chinoiseries », il rabarbaro, e, soprattutto, il the della Cina, il quale ultimo era già andato prendendo sempre più da qualche tempo di preferenza la via marittima per il canale di Suez.

Le *monete* e le *misure* della Siberia sono le medesime della Russia.

CENTRI principali di commercio sono: *Tobolsk* e *Omsk* sull'Irtish; *Tomsk* sull'Obi; *Irkutsk* sul lago Baikal; *Yakutsk* sulla Lena, centro del commercio delle pellicce; *Vladivostok*, città di recente fondazione, sul Pacifico; *Blagovetschenk* e *Cita* nel bacino dell'Amur; e *Kiachta* ai confini della Cina. Alla grande fiera che si tiene quivi di dicembre accorrono annualmente 20,000 mercanti.[2]

---

[1] Concepita dal governo imperiale come uno strumento di conquista, essa ha già cominciato a diventare uno strumento ancora più potente di progresso, di civiltà e di coltura. Grazie a questa ferrovia, destinata a fendere, come aratro fecondatore, un vasto paese quasi abbandonato dall'uomo e desolato dalla miseria, non tarderanno nelle vallate dell'Irtisch, dell'Jenissei e del lago di Baikal a sorgere operosi villaggi, e coi villaggi la flora rigogliosa dei campi, e dai campi e dai villaggi le industri agglomerazioni cittadine. I contadini che, attraverso quelle lande melanconiche, vivono rari e meno che uomini e vengono non di rado stremati dalle carestie, si umanizzeranno, ed entrando come fattori di civiltà nel nuovo consorzio civile che la ferrovia ingrosserà a getto continuo sulle terre che attraversa, ne godranno anche i dovuti benefici. È la redenzione della Siberia che spunta come un'alba radiosa dietro la grande ferrovia e a merito di essa. Laddove non sono che lande infeconde giganteggeranno immensi campi di biade. Il mondo sarà scosso da una nuova crisi di concorrenza, ma anche questa si risolverà, come sogliono risolversi a breve o a lunga scadenza tutte le crisi economiche, in una crisi di sviluppo. La ferrovia Transiberiana si può dire sia la nuova civiltà che dall'Europa marcia attraverso la Siberia per entrare trionfalmente nella Cina. Dapprima la colossale ferrovia trasporterà forse più armi che merci, più soldati che mercanti; colle sue prime corse urterà e sposterà, facendoli gemere e dolere, vecchi pregiudizi e vecchi interessi. Ma verrà giorno in cui essa non sarà più la folgore che colpisce ed atterra, ma un lungo raggio di sole che si proietterà, amico benefico, dalle rive del Baltico fino a quelle del Mar Giallo e rinfocolerà tanto la operosità degli accorti industriali europei, quanto quella dei placidi agricoltori dell'Asia. È allora, non solo i minerali e le pellicce della Siberia ma i grani e gli altri ricchi prodotti vegetali di quella, e le seterie della Cina e del Giappone, salteranno in groppa alla ferrovia per lanciarsi alla conquista dei mercati d'occidente. (Vedi alcune di queste idee nel *Sole* del 12 ottobre 1899.)

[2] ZEHDEN, pag. 473.

ASIA CENTRALE RUSSA.

Comprende; le steppe dei Kirghisi, a sud-ovest della Siberia, il Turkestan russo, il territorio Transcaspiano e i due kanati protetti di Bukhara e di Kiva, ed ha una **superficie** complessiva di 3,770,000 kmq. ed una **popolazione**, molto varia, di 9,770,000 abitanti (kirghisi, turcomanni, usbechi, russi). Amministrativamente il paese è diviso in province. D'**aspetto** molto incoerente, esso si stende dal Mar Caspio ad est per il bacino del lago d'Aral fino alla Cina, mentre si fonde e si confonde al nord, per mezzo delle steppe dei Kirghisi, colla grande pianura siberiana e si innalza a sud e a sud-est fino ai fastigi dei monti Tianshan e dell'altipiano elevatissimo del Pamir. È da questa regione montuosa che discendono l'Amu e il Sir, i due **fiumi** principali, i quali vanno a gettarsi a nord-est nel **lago** d'Aral, mentre più a nord-est ancora, nel lago Balkash, termina il fiume Ili. Proveniente a sud dell'Afganistan va a perdersi nelle sabbie della steppa il Murghab. A est del Mar Caspio, fra esso e il fiume Amu ed il lago d'Aral, predomina il deserto. Il **suolo** è fertile lungo le valli dei fiumi, specie dell'Ili e del Sir. Il **clima** è dovunque continentale, quindi caratterizzato da grandi freddi invernali e da grandi calori estivi. Le piogge cadono raramente e sono poco copiose.

In questo paese, destinato a diventare per i russi un magnifico campo di sfruttamento economico, le principali risorse finora sono costituite dai prodotti ANIMALI e VEGETALI. La pastorizia e l'allevamento del bestiame hanno infatti una capitale importanza in quelle regioni steppose e fra quei popoli nomadi. I *cavalli* del Turkestan sono molto richiesti per la rimonta della cavalleria russa. Nè sono meno rinomate le *capre* di Bukhara che gareggiano con quelle del Tibet, le *pecore* nere del Pamir che forniscono l'« astrakan »,[1] i *cammelli* che costituiscono i principali animali da trasporto, il *pollame*, i *bachi da seta*. Si esercita su larga scala nel Caspio la pesca delle *aringhe*.[2]

Attesi i grandi calori estivi e la siccità prevalente del clima, i prodotti vegetali non vengono in copia che nelle regioni irrigabili, quindi lungo il corso dei fiumi e specialmente dei quattro principali, l'Ili, il Sir, l'Amu, e il Murghab, i quali determinano coi loro affluenti altrettante striscie verdeggianti di coltura. Ai *cereali*, ai *legumi* ed ai *frutti*, che avevano un tempo il primato, si è aggiunto da poco tempo il *cotone*, la cui produzione, in continuo progresso, alimenta un'esportazione crescente verso la Russia, la quale introduce oramai dall'Asia centrale quasi la metà della fibra greggia richiesta dalla sua progrediente e progredita industria cotoniera.[3] Centri principali di coltura sono Kiva, Bukhara e Cocand. Il governo russo ha favorito e favorisce continuamente lo sviluppo degli « aryk » o « canali d'*irrigazione* », i quali vanno un po' alla volta conquistando il deserto.

---

[1] A Bukhara le pelli d'Astrakan sono un reddito personale dell'emiro.

[2] Nel 1898, 20,500 ql. del valore di circa 500,000 rubli. (*Revue française de l'étranger et exploration*, Paris, dicembre 1899.)

[3] CHISHOLM, op. cit., pag. 309.

Pochi sono i prodotti MINERALI: il *sale* lungo il Mar Caspio, lo *zolfo* fra questo e il Mar d'Aral, e le *pietre preziose* nell'alta valle dell'Amu, ai confini coll'Afganistan (Badakshan).

Di INDUSTRIE non hanno importanza economica che le poche in cui gl'indigeni adoperano con singolare abilità e per gli speciali bisogni locali le materie prime prodotte in paese; e quindi la concia e la lavorazione successiva delle *pelli* (oggetti di selleria), la tessitura e feltratura della *lana* e del *pelo* (tappeti, stoffe di pelo di camello), la trattura e la lavorazione successiva della *seta*.

Le COMUNICAZIONI hanno fatto, per opera esclusiva dei russi, enormi progressi. Regioni le quali, 30 anni fa, erano accessibili solamente ai viaggiatori travestiti da «dèrvisci», sono ora percorse con regolarità e con sicurezza, dalle *poste* e dai *telegrafi*. Predominano ancora, è vero, le *strade carovaniere*, le quali vengono generalmente servite, colle loro bestie da soma, da conduttori kirghisi. La principale è quella che da Oremburg (Russia) conduce a Taskend e di lì prosegue da una parte (verso S-O) a Samarcanda, dall'altra (verso S-E) a Cocand e quindi a Kashgar a Yarkand nel Turkestan cinese, e dall'altra ancora (verso N-E) a Semipalatinsk e in Siberia. Ma dal 1888 venne aperta all'esercizio la grande *ferrovia Transcaspiana*, lunga oltre 1500 km., la quale dal porto di Usum Ada sul Caspio, e passando per la città di Merw e attraverso il fiume Amu, e per le città di Bukhara e Samarcanda, mette capo a Tashkend e costituisce la più importante strada di penetrazione nell'Asia centrale. A Tashkend metteranno capo fra poco anche altre due linee, ora in costruzione, provenienti dalla Russia (Oremburgo)[1] e dalla Siberia (Omsk). Da Tashkend, divenuto così uno dei centri ferroviarî dell'Asia, dovrà partire un'altra linea importante, la quale, per il passo di Kulgia, penetrerà nella Cina orientale. Dalla ferrovia Transcaspiana si stacca (a Samarcanda) un tronco che arriva già ad Andiskan, a poco più di 100 km. da Herat, e dovrà essere prolungato per questa città e per Cabul verso Peshawer e l'India.

È per la ferrovia Transcaspiana che passa oramai gran parte del COMMERCIO dell'Europa coll'Asia centrale, ed è per essa che i russi hanno assicurato ivi uno sbocco sempre crescente ai loro prodotti manifatturati.

La CITTÀ PRINCIPALE è *Tashkend*, capitale, con 156,000 ab. (1897). Essa è il focolare dove si concentra e donde si esplica l'attività economica e politica russa.

Seguono: *Cocand* (82,000 ab.), in quella stessa valle del Sir; *Samarcanda* (55,000), fra quella e la valle dell'Amu, divenuta, in seguito alla costruzione della ferrovia, il principale punto di partenza delle carovane dirette verso l'interno; *Bukhara* e *Kiva*, situate entrambe nel bacino dell'Amu e capitali dei rispettivi Kanati; *Merw*, la quale più che una città può dirsi un agglomeramento di nomadi pastori (100,000); *Semipalatinsk*, capoluogo dei Kirghisi.

[1] Linea accordata nel 1899 a una compagnia danese.

CAUCASEA.

Comprende tutta la regione situata a nord e a sud della catena del Caucaso, fino alla Russia europea ed alla Turchia asiatica, fra il Mar Nero ed il Caspio, ed ha una **superficie** di 472,550 kmq. ed una **popolazione** (nel 1897) di 9,249,000 abitanti, in gran parte indigeni (georgiani, circassi, armeni), poi russi ed altri europei. Costituisce un solo governo generale ed è divisa **amministrativamente** parte in governi e parte in province. Ha una **configurazione fisica** molto ben definita, cioè una spina dorsale nel mezzo costituita dal Caucaso e in cui si elevano alcune cime superiori alle Alpi, quali l'Elburz (5660 metri) e il Kasbek; e poi, parallelamente a quella catena, una serie di altre minori, le quali vanno degradando a sud nella fertile pianura della Transcaucasea (sostenuta all'estremità meridionale dal monte Ararat) e a nord nelle vaste steppe salate che formano ivi il confine tra l'Asia e l'Europa. Nella Ciscaucasea il Terek, nella Transcaucasea il Kura, vanno a gettarsi entrambi nel Mar Caspio. Il **clima** della Trans- è assai più dolce e più umido di quello della Cis-Caucasea, il quale somiglia molto al clima della Russia meridionale.

Molto interessante dall'aspetto economico, la Caucasea abbonda di prodotti ANIMALI e VEGETALI, quali le *pecore*, le *capre*, i *bovini*, i *cavalli*, i *cammelli*, i *bachi da seta* (specie nella Transcaucasea),[1] i *pesci* (gli storioni del Kura), i *cereali*, specie il maiz, i *legumi*, i *frutti*, il *tabacco*, la *robbia*, specie quella che cresce sulle rive del Caspio (Derbent) e che è considerata la migliore del mondo.[2] Le pendici del Caucaso, specialmente le meridionali, sono ricoperte di magnifiche *foreste*.

Ma la principale sorgente di ricchezza è diventata, da oltre un ventennio, quella produzione antichissima della *nafta*, ricordata anche da Marco Polo,[3] la quale ha formato sempre una grande caratteristica economica del paese, ma il cui consumo era prima limitato alle regioni litoranee del Caspio e al bacino del Volga. Fu dal 1876 che lo sfruttamento di quelle sorgenti divenne, per opera soprattutto dello svedese Nobel, così razionale e vigoroso da assumere in pochi anni un'importanza mondiale. Ed ora la produzione di petrolio del Caucaso gareggia con quella degli Stati Uniti e divide con essa i principali mercati.[4] I pozzi di nafta della penisola di Apsceron (che si protende nel Caspio a nord di Baku) alimentano, per mezzo di una gran rete di tubi «(pipe-lines)») le immense raffinerie che forniscono al commercio, oltre al petrolio illuminante, la benzina, la parafina, la vaselina e finalmente, l'astaki,

[1] Nel 1900 si ottennero 6,500,000 kg. di bozzoli freschi che si è calcolato corrispondessero a 2 milioni di kg. di bozzoli secchi. Esportazione bozzoli secchi nel 1895, 129,000 kg.; nel '96, 178,000; nel '97, 276,000; nel '98, 242,000. (*Bulletin des soies et soieries* di Lione, in *Boll. Cam. di comm. ital.* di Costantinopoli, dicembre 1900.)

[2] ZEHDEN, op. cit., pag. 467.

[3] « La Grande Ermenia confina di verso tramontana con Giorges: e in questo confine è una fontana, ove surge tanto olio in tanta abbondanza, che cento navi se ne caricarebbono alla volta; ma egli non è buono da mangiare, ma sì da ardere; è buono da rogna e ad altre cose; e vengono gli uomini molto dalla lunga per questo olio, e per tutta quella contrada non s'arde altro olio ». (*I viaggi di Marco Polo*, per cura di Adolfo Bartoli, pag. 16.)

[4] Vedi nella parte generale i prodotti minerali a pag. 66.

l'ultimo residuo della raffinazione, il quale costituisce un eccellente combustibile per le navi a vapore. Altri bacini di nafta esistono lungo i fiumi Terek e Kuban e nel litorale caspiano da Derbent a Petrowsk. Il petrolio del Caucaso, la cui produzione è salita oramai a 70 milioni di ql., è di qualità più scadente dell'americano, ma si vende anche ad un prezzo minore. Le società più antiche e più fiorenti, come la Nobel, la Caspiana e la Baku, hanno quale raddoppiato e quale sestuplicato il proprio capitale.[1] Da Baku i vagoni-cisterna trasportano il petrolio per ferrovia sino al porto di Batum sul Mar Nero, d'onde poi, per mezzo dei vapori-cisterna, viene distribuito a tutti i porti del Mediterraneo ed anche altrove, ad esempio, nell'India. Si è progettata la costruzione d'un'immensa « pipe-line » che andrebbe da Batum a Baku e per la quale il petrolio potrebbe passare ininterrottamente, a guisa di ruscello, dal luogo di produzione sul Caspio al porto d'imbarco nel Mar Nero. Altri prodotti MINERALI sono il *carbon fossile*, il *rame* (in continuo aumento) nei governi di Elisavetpol e Tiflis, e il *manganese* nel governo di Kutais sul Mar Nero. Nella produzione di quest'ultimo anzi il Caucaso è il secondo paese del mondo.

L'INDUSTRIA principale, dopo la raffinazione della nafta, poc'anzi ricordata, è la trattura dei bozzoli per averne la *seta* greggia, che forma oggetto cospicuo di esportazione.[2]

Due sono le *ferrovie* principali della Caucasea: l'una al nord che, procedendo dalle ferrovie russe del Volga, prosegue per Vladicavcas fino a Petrovsk sul Caspio; l'altra a sud che, partendo da Baku sul Caspio, viene per Tiflis verso ovest finchè si biforca nei due rami che mettono capo ai due porti di Poti e di Batum. La prima, che è la più recente ed è completata da un servizio diretto di vapori con Usum Ada, costituisce la più rapida via di comunicazione dell'Europa coll'Asia centrale. Però anche Baku è regolarmente toccato dai vapori della compagnia Russa « Mercurio » che servono anche i porti della Persia sul Caspio. Dalla seconda si stacca una diramazione, ora in costruzione, che arriverà fra poco ad Erivan, nell'Armenia russa. Si è deliberato, nel 1899, di congiungere per ferrovia Petrovsk a Baku, e nel 1900 di allacciare allo stesso modo la ferrovia Transcaucasiana col porto di Novorossiisk sul Mar Nero. Le due grandi linee ferroviarie sono congiunte fra di loro per mezzo di un regolare servizio di diligenza il quale va attraverso il Caucaso per il passo di Dariel, da Tiflis a Vladikavkas. Fra Baku e Usum Ada venne immesso sotto il Caspio un cavo *telegrafico*. La Caucasea può dirsi oramai col suo gran porto di Baku il centro principale della *navigazione* del Caspio, la quale è esercitata esclusivamente da navi russe aventi una portata complessiva di 225,000 tonn.

---

[1] La Nobel, che ha un capitale di 15 milioni di rubli, produsse nel 1898 per 24,500,000 pud di petrolio eguali a circa 4 milioni di ql. e diede un dividendo di 4,500,000 rubli (*Moniteur des intérêts matériels*, 16 luglio 1899). La Caspiana ha un capitale di 6 milioni di rubli e la Baku di 2.

[2] La produzione annuale della seta greggia si calcola oscilli intorno a 500,000 kg., di cui 250,000 all'incirca vengono esportati. (*Bulletin des soies et soieries* di Lione in *Boll. Cam. di comm. ital.*, Costantinopoli, dicembre 1900.)

Il COMMERCIO è abbastanza attivo, specialmente per l'esportazione crescente del petrolio e dei residui della sua raffinazione.

La CITTÀ PRINCIPALE è *Tiflis*, che conta 160,000 ab. (1897); ma il centro economico più importante è *Baku*, che ne ha 112,000 e può dirsi la metropoli del petrolio, e il porto principale del Caspio. Seguono: nella Transcaucasea il porto di *Batum* che è il principale sul Mar Nero, e la città di *Erivan*, capitale dell'Armenia russa; nella Ciscaucasea, *Stavropol*, che ne è il capoluogo, e *Petrowsk*, che è il porto più importante sul Caspio. È sorto recentemente sul Mar Nero, verso lo stretto di Jenikalé, e allo scopo di smerciarvi i grani del Kuban e di Stavropol, colle quali regioni comunica per mezzo di una ferrovia, il nuovo porto di *Novorossiisk*, il quale non gela mai in inverno ed è divenuto in brevi anni uno dei maggiori caricatoi di grano della Russia. Vi sorge un imponente magazzino o elevatore dei grani che gareggia in capacità (500,000 ql.) con quelli famosi di Chicago. L'esportazione, che era stata appena di 46,000 tonn. nel 1888, è salita a 767,000 nel 1896 e a circa 900,000 nel 1897.[1] La popolazione parimenti, da 2,000 ab. quale era nel 1885, è salita a 35,000 nel 1898. Come Baku deve tutto al petrolio, Novorossiisk deve tutto al frumento.

[1] Movimento del porto nel 1897, 1,004,000 tonn. di merci. (Notizie attinte dall'A. all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

TURCHIA ASIATICA.

Si abbracciano con questo nome tutti i paesi dell'Asia che sono situati ancora sotto la sovranità, più o meno effettiva, della Sublime Porta. Costituiscono un complesso di paesi molto disgregati geograficamente, politicamente ed economicamente fra di loro. Dell'Anatolia, ad esempio, non si saprebbe dire veramente dove termini verso l'interno e dove comincino ivi l'Armenia ed il Kurdistan, i quali, lungi dal formare un'unità politica, sono divisi, questo in due parti fra Persia e Turchia, e quello in tre fra Turchia, Persia e Russia. Ordinariamente però, quando si parla di Armenia, si intende anche il Kurdistan turco. Così vediamo il territorio asiatico di Scutari e di Ismid formare un solo tutto amministrativo col territorio europeo di Costantinopoli. E le isole europee di Samotracia e di Imbro essere riunite in un unico vilayet colle isole asiatiche costeggianti l'Anatolia fino a Rodi. Nè una più compatta unità forma la Siria, anche comprendendovi la Palestina, giacchè, col vilayet di Aleppo abbracciante il bacino medio dell'Eufrate, essa invade i confini classici della Mesopotamia. E questa è ora assai meglio conosciuta colle designazioni arabe di « Al Gezirah » e « Irak Arabì », ovvero con quelle dei tre vilayet in cui è amministrativamente divisa: Mosul, Bagdad e Bassora. Della grande Penisola Arabica, infine, non appartengono alla Turchia che le due regioni di Hegiaz e di Yemen lungo il Mar Rosso e il distretto di El Hasa sul Golfo Persico, il resto essendo ancora indipendente (nell'interno), ovvero sottoposto al protettorato inglese (sul litorale del Mare Arabico e del Golfo Persico). Complessivamente la Turchia asiatica ha una **superficie** di 1,684,700 kmq. ed una **popolazione** di 17,429,000 abitanti. (*Almanacco di Gotha*, 1901.) I porti mediterranei dell'Asia minore, della Caramania e della Siria sono conosciuti da tempo col nome di *Scali del Levante*.[1]

ANATOLIA O ASIA MINORE.

Ha una **superficie** di 503,608 kmq. ed una **popolazione** di 9,239,000 abitanti, ed è divisa amministrativamente nei « vilayet » o province dell'Arcipelago, di Brussa, di Smirne, di Koniah, di Adana, di Kastamuni, di Trebisonda, di Angora e di Sivas. La maggioranza della popolazione, che alla periferia è ancora costituita da greci ed europei, è formata all'interno, quasi interamente, da turchi i quali sembra abbiano fatto dell'Anatolia la loro patria d'elezione. L'**aspetto** del paese è quello d'una penisola quadrangolare, sostenuta per ogni dove da monti, i quali racchiudono un vasto altipiano centrale per la massima parte arido e in gran

[1] Pare si siano così chiamati perchè le navi europee erano abituate di toccarli regolarmente, uno dopo l'altro, come i gradini di una scala. (ZEHDEN, op. cit., pag. 422.)

parte deserto. Notevole, soprattutto, è la catena meridionale del Tauro. **Fiume** principale è il Kizil Irmak, che va a gettarsi nel Mar Nero. Nell'interno si distendono parecchi **laghi,** generalmente salati, fra cui emerge il Tuz Göl. Le più frastagliate sono le **coste** bagnate dal Mar di Marmara, e, più ancora, dall'Arcipelago, dove sono orlate da un gran numero di isole. Il **suolo** non manca in molti luoghi, specie lungo il corso dei fiumi (Sihun) e nella pianura marittima occidentale, di potenzialità produttiva, ma appare assai meno fertile perchè sfruttato da secoli da popolazioni in decadenza. Il **clima,** mite e umido sulle coste, specialmente dell'ovest e del sud, ha sull'altipiano tutti i caratteri del clima continentale, ed ivi è per sopraggiunta afflitto dalle febbri malariche.

Nell'interno del paese la principale risorsa economica è costituita dall'allevamento ANIMALE, la pastorizia essendo l'occupazione prediletta di quegli abitanti semi-nomadi e venendo favorita dai pascoli estesi e dall'abbondanza del sale. Si allevano in gran numero le *pecore*, la carne delle quali costituisce il companatico ordinario degli abitanti, mentre la lana ne forma in parte un notevole articolo di commercio,[1] le *capre* (fra cui celebri un tempo quelle di Angora che fornivano il vello bianco finissimo conosciuto in commercio col nome di « mohair » o « tiftik », la cui produzione, ora molto ridotta, si dirige quasi intieramente dal porto di Smirne a Bradford in Inghilterra),[2] le *lepri*, di cui si esportano in copia da Smirne le pelli, i *cammelli* bellissimi e numerosi, gli *equini*, i *bovini*, i *bachi da seta* (Brussa). Nelle isole dell'Arcipelago si raccolgono in abbondanza il *miele* e la *cera*, e lungo la costa si pescano, in piccola quantità, le *spugne*. Da Samsun si esportano le *sanguisughe*.

Nelle pianure marittime prevalgono i prodotti VEGETALI, la cui coltura è diffusa però anche nell'interno. Primeggiano i *frutti*, specie le nocciuole di Trebisonda e della vicina Kerassunda, i fichi secchi di Smirne, che hanno la fama di essere i migliori del mondo,[3] e l'uva passa (colle sue varietà di sultanina o senz'acini, zibibbo e rasaki), la quale è fornita in copia da varie isole, specie da quella di Samos, e da molti luoghi della costa occidentale[4] specie i dintorni di Smirne, nel quale porto se ne concentra l'esportazione. Si ottiene *vino* solamente in qualche luogo della costa e in alcune isole dell'Arcipelago, quali Metelino, Scio, Samos (moscato) e Rodi. Si coltivano inoltre i *cereali*, specie l'orzo di eccellente qualità, il frumento e l'avena, alcuni *legumi*, fra cui sono degni di nota i fagiuoli di Trebisonda, alcune piante *tessili*, specie il cotone, e molte piante *industriali*, quali il tabacco in tutta l'Anatolia, lo zafferano che sembra esserne originario (a Zaffranboly), la robbia nel vilayet di Smirne, la gomma e la vallonea nella Cara-

[1] La produzione di lana nell'Anatolia è valutata a 250,000 ql. all'anno, dei quali 225,000 vengono adoperati dall'industria locale (ben 120,000 da quella solamente dei tappeti), e gli altri 25,000 sono esportati (*Bollettino* di marzo 1901 della *Camera di commercio italiana* di Smirne). L'industria dei tappeti assorbe anche 280,000 delle 300,000 oke a cui si calcola ammonti la produzione nell'Anatolia del pelo di capra.

[2] Esportazione di mohair 40,000 ql. all'anno. (*Sole*, 30 maggio 1899.)

[3] Esportazione media annua 100,000 ql. (SCHERZER, op. cit.)

[4] Tschesmoi di fronte a Scio, Vurla nel golfo di Smirne, Karaburun, Pochia, Còs, Aidin.

mania, la liquirizia dovunque, e infine l'oppio, che si ottiene specialmente ad Afium Kara Hissar (Castello nero dell'oppio), si esporta a « coffe »[1] da Smirne col nome di levantino ed è ritenuto il migliore del mondo. A Metelino, in altre isole e sulla costa occidentale dove crescono numerosi gli *olivi*, si ottiene un olio discreto di cui si fa esportazione. Il *lino* si coltiva nell'interno quasi esclusivamente per averne il seme. E molto coltivato allo stesso scopo è il *sesamo*, specie nella Caramania. Le *foreste*, pressochè scomparse dovunque, d'onde il pernicioso moltiplicarsi sull'altipiano di quegli stagni paludosi che diffondono la malaria, hanno importanza economica, più che per lo scarso legname, per le materie concianti e coloranti e per le gomme che esse forniscono in copia. Avviene così che l'Anatolia sia il primo paese del mondo nella produzione della vallonea, delle bacche di spino cervino, della gomma dragante, e vi abbia molta importanza anche quella delle noci di galla e del mastice o resina fragrante, la quale ultima è la gloria dell'isola di Scio.

Fra i prodotti MINERALI sono degni di nota: il *sale*, fornito in copia dai laghi salati dell'altipiano (Kotch Hissar ed altri); le *acque termali* di Brussa; la *schiuma di mare*, di cui si lavorano ad Eskiscer, situata a sud-est di Ismid, le prime cave del mondo; lo *smeriglio*, nella cui produzione (nella catena di monti che cominciando presso Gumahdagh attraversano i territorî di Sokia, Adassa, Kula), l'Anatolia è il secondo paese del mondo; il *cromo*, di cui venne scoperta recentemente una nuova miniera nella catena di colline che formano il basso Tauro, intorno a Mersina e che costituisce l'articolo principale del commercio di Macri, e infine il *rame* di Tokat e della valle superiore del Kizil Irmak.

L'INDUSTRIA, anche laddove si esercita da secoli, attraversa ora un periodo di decadenza, battuta com'è in breccia dalla concorrenza europea contro cui la Turchia è impotente a difendersi legata com'è dalle Capitolazioni secondo le quali non può imporre sulle merci estere un dazio maggiore dell'8 % « ad valorem ». Conservano però ancora una certa importanza, così la trattura dei bozzoli e la lavorazione delle *seterie*, le quali ultime sono la gloria di Brussa, come la fabbricazione dei *tappeti*, la quale si concentra anzitutto a Smirne e nei dintorni, poi fra Scutari e Ismid.[2] Quivi, ad Hereki, sorge una manifattura imperiale dei tappeti. Recentemente sono sorti due importanti *cotonifici* a Tarsus e ad Adana in Caramania.[3] Nelle isole dell'Arcipelago, specie a Scio, si fabbrica su larga scala quella bevanda spiritosa detta *mastica*, che è molto consumata in levante. A Smirne ed altrove si conciano le *pelli* di bue, mentre quelle di agnello, di pecore, di capretto vengono quasi tutte esportate.

[1] In media 3000 coffe all'anno per un valore di 4,500,000 fr. (*Bollettino* di marzo 1901 *della Camera di comm. italiana* di Smirne.)

[2] L'esportazione annua dei tappeti da Smirne si valuta a 7,300,000 fr., di cui 1,600,000 ad opera di una ditta italiana, e si dirige per la massima parte a Londra. (*Boll. Cam. di comm. italiana* di Smirne, febbraio 1901.)

[3] *Boll. di notiz. comm.*, n. 30, luglio 1899.

Le COMUNICAZIONI, ancora imperfette e manchevoli, sono il riflesso genuino del governo manchevole e imperfetto dei turchi. Alle *poste* governative, qualche volta negligenti e poco sicure, servono di complemento le poste europee. Così a Smirne esistono un ufficio postale austriaco, uno francese e uno inglese. Esistono parecchie linee *telegrafiche* terrestri congiunte a Costantinopoli (da Scutari), all'Arcipelago Greco (da Tschesme presso Scio) e a Candia (da Marmaritza in faccia a Rodi) per mezzo di altrettanti cavi sottomarini. La linea terrestre più lunga è quella che da Scutari, per Angora, Diarbekir, Mossul e Bagdad, mette capo a Fao, in fondo al Golfo Persico, e la quale è costruita in gran parte sul ciglio della grande *strada* carovaniera, la massima dell'Anatolia e della Mesopotamia, per cui passa il servizio postale periodico fra Costantinopoli e Bagdad. Le altre, assai meno importanti, non sono in generale che sentieri imperfetti e mal sicuri, i quali fanno un singolare contrasto coi numerosi avanzi delle antiche strade romane.

Quelle che promettono di acquistare presto una grande importanza, o sulle quali almeno si fondano grandi speranze, sono le *ferrovie*. Per lungo tempo non se ne ebbero che pochi tronchi i quali dai porti di mare si avanzavano timidamente verso l'interno, e di cui i più importanti avevano per centro Smirne.[1] Ora invece, mentre rimangono i piccoli tronchi Mudamia-Brussa e Mersina-Adana, si hanno già le grandi linee: Scutari-Ismid-Angora (colla diramazione per Eshiscer ed Afium Kara Hissar), Smirne-Manissa-Afium Kara Hissar-Koniah (colla diramazione Manissa-Soma), e Smirne-Aidin-Dinair, le quali vennero costruite e sono esercitate da compagnie inglesi, tedesche e francesi. La linea di Angora dovrà essere prolungata, in un'epoca più o meno prossima, lungo l'attuale strada carovaniera, fino a Sivas, Diarbekir, Mossul e Bagdad. Nel 1899 il sultano ne ha dato la regolare concessione a un sindacato tedesco i cui capitali verranno forniti dalla Banque ottomane e dalla Deutsche-Bank.[2] Si è progettato la costruzione d'una linea dal porto di Samsun sul Mar Nero ad Amassia, Sivas ed Erzerum. Con « iradè » del 12 aprile 1900 venne concesso alla Russia la costruzione di una ferrovia da Kars ad Erzerum.

Il paese manca affatto di *marina mercantile*. Delle principali compagnie di *navigazione* a vapore, le quali toccano più o meno regolarmente i porti dell'Anatolia, è il Lloyd austriaco che mantiene con essi le maggiori relazioni.

Il COMMERCIO, mediocre per scarsità di prodotti e per deficienza di comunicazioni, si accentra nei porti marittimi, ed è fatto da greci, armeni, ebrei, occidentali o franchi. Per Trebisonda passa una parte del commercio estero della Persia.

Moneta corrente è la lira turca, in oro, che vale L. 22,75 e si divide in 100 piastre d'argento del valore di 22 centesimi circa. La pia-

[1] Le prime ad essere costruite furono Smirne-Aidin e Smirne-Cassova ad opera di una società inglese (1856).

[2] *Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 6 agosto 1899.

stra si compone di 40 parà. Col variare dei corsi varia anche il numero delle piastre componenti il megidiè o tallero turco. L'unità di *peso* più comunemente usata è l'oka, pari a kg. 1,283; e 44 oke fanno un quintale turco, che è eguale perciò a kg. 56,452. Ordinariamente però lo si calcola di 55 kg.

Abbastanza attive sono le RELAZIONI COLL'ITALIA. A Smirne, dove esiste una fiorente colonia italiana (circa 8000 tra commercianti e operai), venne creata una Scuola tecnica-commerciale italiana sovvenzionata dal nostro governo, e ultimamente è sorta anche un'attiva Camera di commercio italiana. Il suo porto è toccato regolarmente ogni 15 giorni dai vapori della Navigazione generale Italiana. Peccato che al ritorno essi giungano a Smirne dopo di aver toccato Odessa e quindi troppo spesso carichi di grano in modo da non poter più accettare altra merce. I piroscafi della stessa compagnia toccano da qualche tempo anche Trebisonda.

Smirne è la città principale (200,000 ab.) e ad un tempo il primo centro industriale, ferroviario e marittimo dell'Anatolia, anzi di tutta la Turchia asiatica. Il suo porto, ampio e profondo, venne reso comodo e sicuro mediante la costruzione, per opera di una società francese, di banchine (oltre 3 km.) e di binarî; ma ha però l'inconveniente delle forti tasse che vennero imposte a compensare quelle spese, tantochè molte navi preferiscono ora di far scalo a Metelino. Con tuttociò il movimento del porto è già salito a oltre 3 milioni di tonn. di stazza all'anno. Anzi, prevedendosi presto un aumento maggiore, si è progettato di aggiungere un altro porto da consacrarsi all'esportazione delle merci mentre il porto antico verrebbe riservato all'importazione.[1]

Nei dintorni, che costituiscono la regione più fertile e popolata dell'Anatolia, emergono *Aidin*, *Magnesia* (Manissa) e *Alascer* (l'antica *Filadelfia*).

Sopra quella costa occidentale e nelle isole che la orlano sono degni di nota: *Vathy*, capitale e porto attivissimo di Samos; *Macry* di rimpetto all'isola di Rodi, e *Kastro*, città e porto principale di quest'isola.

Verso il Mar di Marmara occupa il primo posto *Brussa*, seconda città per popolazione dell'Anatolia (76,000 ab.) e principale centro della bachicoltura e dell'industria serica. Essa è congiunta con ferrovia al porto marittimo di *Mudamia*.

Presso *Scutari*, situata di rimpetto a Costantinopoli di cui forma parte integrale, sta per sorgere, coll'opera di capitali tedeschi, il nuovo porto di *Haidar pascià*. Notevole è anche il porto di *Ismid* in fondo alla profonda insenatura del medesimo nome.

Sul Mar Nero il porto principale è *Trebisonda*, dove mette capo la grande strada carreggiabile dell'Armenia, e che è perciò lo sbocco più

[1] Il porto nuovo verrebbe costruito all'imboccatura della baia di Bumbat all'altra estremità della banchina ove esistono i due scali delle linee ferroviarie Smirne-Cassaba e Smirne-Aidin. Inoltre verrebbero costruiti dei docks pel deposito franco delle merci arrivate dall'interno e destinate all'esportazione.

importante e uno dei primi centri di alimentazione di quel paese e dei paesi situati dietro di esso, specie la Persia.[1] Infatti la strada Trebisonda-Erzerum prosegue poi, come strada carovaniera, fino a Tabriz. Suo principale articolo di importazione sono le cotonate, di esportazione la seta, le stoffe di seta e i tappeti. Altro porto che gareggia in importanza con quello di Trebisonda è *Samsun*.[2] Vengono infine i porti, molto meno importanti, di *Sinope* e di *Erekli*.

Sulla costa meridionale, la quale conserva nell'uso comune il suo nome antico di Caramania, sono notevoli i porti di *Adalia* e di *Mersina*, quest'ultimo congiunto con ferrovia alla città interna di *Adana*.

La principale città dell'altipiano è *Kaisarièh* (72,000 ab.), che gli sorge proprio nel mezzo e ne è il maggiore centro carovaniero. Seguono *Marash, Koniah, Sivas, Amasia, Malatia, Tokat, Angora*.

ARMENIA (TURCA).

Compreso il Kurdistan turco, ha una **superficie** di 187,000 kmq. ed una **popolazione** di 2.472,000 abitanti, per la massima parte armeni e kurdi. Si divide amministrativamente nei 5 vilayet di Erzerum, Mamares-el-Azis, Bitlis, Diarbekir, Van. Ha l'**aspetto** di un altipiano montuoso, il quale serve come a congiungere l'Anatolia all'Iran. In esso hanno origine e scorrono per un certo tratto i due grandi **fiumi** Eufrate (più occidentale) e Tigri, i quali racchiudono la Mesopotamia e si congiungono a Korna, per gettarsi infine, col nome unico di Shatt-el-Arab, nel Golfo Persico. In mezzo all'altipiano armeno si distende il vasto **lago** di Van. Il **suolo**, prevalentemente montuoso, non è fertile che nei dintorni del lago e nelle anguste valli fluviali. Il **clima** è continentale.

La principale ricchezza di questo paese è costituita dall'allevamento ANIMALE. Oltre alle *pecore*, che tengono il primo posto, sono degni di nota i *cavalli*, di cui si fa esportazione. Le *api* producono un miele rinomato.

Fra i prodotti VEGETALI, che le feroci lotte di razza e di religione che dilaniano il paese infelice rendono di anno in anno sempre più scarsi, sono rimarchevoli i *frutti* (specie le albicocche) e i *cereali*.

Delle INDUSTRIE la più importante è forse quella delle *armi da taglio*, che ha il suo centro ad Erzerum.

La principale via di COMUNICAZIONE è la strada ordinaria, abbastanza buona, che conduce al porto di Trebisonda sul Mar Nero e per la quale passa, come abbiam detto, gran parte del COMMERCIO armeno coll'Europa. Il resto prende la via dell'Armenia russa e della Caucasea (Batum). La strada Trebisonda-Erzerum prosegue per Bayezid fino a Tabris in Persia.

[1] Nel 1898 ebbe un movimento marittimo di 661,000 tonn. di stazza (*Boll. di notizie comm.*, n. 29) e un commercio di 713,000 ql. di merci per un valore di 52 milioni di fr. Nel 1899 si importarono a Trebisonda, dirette in Persia, 51,400 ql. di merci per un valore di 12 milioni e $^1/_2$ di fr. e se ne esportarono, provenienti dalla Persia, 15,400 per 3,800,000. (*Boll. Cam. di comm. ital.* di Costantinopoli 30 novembre 1900.)

[2] Nel 1898 ebbe un movimento di 768,000 tonn. (*Bollettino di notizie commerciali*, luglio 1899, n. 31.)

Erzerum (39,000 ab.) è la città principale, situata com'è all'incrocio delle vie carovaniere fra il Mar Nero e la Persia e tra il Mediterraneo e la Caucasea.

Seguono: *Diarbekir* sul Tigri, e *Kharput* presso l'Eufrate, che sono altri due centri carovanieri.

SIRIA.

Comprende la Palestina ed ha una **superficie** (con tutto il bacino medio dell'Eufrate dipendente da Aleppo) di 283,700 kmq. ed una **popolazione** di 3,317,000 abitanti (arabi, drusi, ebrei, greci, ec.). Si divide amministrativamente nei vilayet di Aleppo, di Beyrut e di Siria e nei « mutesarif » del Libano, di Gerusalemme e di Zor. A non contare il deserto che si stende vastissimo ad est verso la Mesopotamia, i principali caratteri **fisici** del paese sono le due catene di monti parallele del Libano e dell'Antilibano, in mezzo a cui nascono e scorrono due fiumi, il Nahr-el-Asi (l'antico Oronte) che va verso nord e si getta nel Mediterraneo, e il Giordano che si dirige a sud e, dopo di avere attraversato il lago di Genezareth, va a terminare in quella profonda depressione in cui si distende il Mar Morto (a 320 metri sotto il livello del Mediterraneo). Le **coste**, abbastanza frastagliate, sono fornite di molti porti naturali. A certa distanza sorge l'**isola** di Cipro. Il **suolo** fu molto più fertile un tempo. Anche il **clima** era un tempo migliore essendo ora evidentemente divenuto più caldo e più arido di quello che doveva essere, ad esempio, in Palestina all'epoca di Cristo.

L'importanza economica che ha attualmente questo paese non è che un pallido riflesso di quella grandissima che aveva all'epoca dei Fenici quando esso era il focolare di quasi tutto il commercio che si esercitasse allora nel mondo conosciuto. Le ricchezze principali sono costituite ora dai prodotti naturali.

Tra i VEGETALI emergono i *cereali*, specie il frumento, l'orzo e il dari che vengono anche qualche volta esportati; gli *agrumi*, specie gli aranci dolci squisiti che si raccolgono in quantità nei dintorni di Giaffa, poi a Tripoli e a Saida; gli altri *frutti*, specie gli albicocchi[1] e l'uva passa (zibibbo), di cui si fa esportazione, un'altra parte di uva restando in paese per la fabbricazione, ora assai migliorata ed estesa, dei *vini*, per lo più di tipo francese, e dei quali è celebre il vino d'oro del Libano; il *cotone* abbondante ma di qualità scadente; il *tabacco*, specie quello di Latakiéh che gode la fama di essere il migliore tabacco turco; l'*oppio*, che mette capo ad Aleppo ed Alessandretta; gli *olivi*, che crescono numerosi dovunque; le radici di *liquirizia*, che si esportano a New York;[2] le *rose*, che ancora si coltivano, a scopo industriale, nei dintorni di Damasco. Non esistono quasi più *foreste*, bensì soltanto qua e là macchie di quercie, le quali forniscono al commercio in quantità la gomma adragante e le noci di galla (celebri quelle di Aleppo). Nè mancano le piante che crescono in terreni salini e forniscono colle loro ceneri la soda. Gli antichi cedri celeber-

[1] La pasta d'albicocche di Damasco è rinomata in tutto l'oriente.
[2] *Boll. di notiz. commerc.*, n. 30, luglio 1899.

rimi che ricoprivano un tempo le pendici del Libano sono ormai pressochè scomparsi, e gli ultimi venerandi superstiti formano oggetto quasi di venerazione e meta di pellegrinaggio.

L'AGRICOLTURA attraversa ora in Palestina un periodo di singolare e vigoroso risveglio per opera delle colonie recentemente fondatevi da Rothschild e dalla « Alliance israélite universelle » allo scopo di dar lavoro agli ebrei fuggiti dalla Russia e dalla Rumania e le quali vanno rapidamente conquistando sul deserto tutta la regione che si stende a levante di Giaffa.[1] Ovunque si piantano motori a vapore per estrarre l'acqua dai pozzi profondi a scopo d'irrigazione. Le derivazioni d'acqua dal Giordano al medesimo scopo sono talmente cresciute che il Mar Morto si va rapidamente asciugando e fra poco più non sarà che un deposito di sale asciutto.[2]

I principali prodotti ANIMALI sono le *pecore*, le *capre*, gli *equini*, i *cammelli* bellissimi, i quali fanno il servizio delle carovane, i *bachi da seta*, i quali vengono allevati soprattutto nella regione del Libano, le *spugne*, che sono pescate dai greci lungo tutta la costa ma più specialmente presso Batrun, Tripoli e Beirut e vengono considerate, per qualità, come le migliori del mondo.

Infine, di prodotti MINERALI aventi valore commerciale, non c'è che l'*asfalto* del Mar Morto, ma si potrebbero estrarre dalle acque di questo parecchi sali, come la carnallite e il cloruro di potassio e di magnesio.

Nelle INDUSTRIE hanno speciale importanza le *sete* gregge del Libano che si esportano quasi interamente in Francia; le seterie di Aleppo e quelle speciali a fiorami che si fabbricano ancora a Damasco d'onde presero il nome; i tessuti di *cotone* di Aleppo; i tessuti *misti* di seta, cotone, lana e oro che si fabbricano a Homs e Hamah; i *tappeti* di Damasco e di tutta l'industre vallata del Nahr el Asi; i braccialetti di *vetro* che si producono ad Hebron e vengono molto adoperati dalle donne di Giudea come ornamento; le *maioliche* e le *terre cotte* di Gerusalemme. La contemporanea presenza dell'olio d'oliva e della soda ha favorito da tempo lo sviluppo dell'industria del *sapone* ordinario, la quale ha raggiunto una seria importanza a Gerusalemme e ad Aleppo. Da Aleppo e dintorni si esporta il *burro* in Egitto, a Smirne, a Costantinopoli.[3] Infine a Gerusalemme e in altri luoghi della Terra-Santa si fabbricano in quantità strabocchevole gli *oggetti di devozione*, come rosarî e corone di ossi di cammello o di bufalo, ovvero di vetro o di corallo, crocifissi di legno incrostati di madreperla e simili.

Le COMUNICAZIONI sono abbastanza sviluppate. Dalla grande linea *telegrafica* Costantinopoli-Bagdad, si stacca a Diarbekir la linea Aleppo-El Arish che prosegue poi per l'Egitto. Un cavo sottomarino congiunge Alessandretta a Cipro e ad Alessandria d'Egitto. Fra le *strade*

[1] La scuola agricola di questa città contava, nel 1898, 150 allievi. (Da una relazione verbale di Gualtiero Fries di Venezia.)

[2] *Rundschau für Geographie und Statistik* (Vienna, n. 4, 1900).

[3] *Boll. di notiz. commerc.*, n. 30, luglio 1899.

carovaniere è importantissima quella che da Alessandretta conduce ad Aleppo e di lì, per la valle dell'Eufrate (Biregik), a Bagdad e a Mossul, ed è quella che viene percorsa regolarmente dalla posta turca, a dorso di dromedario. Un'altra è quella che proviene ad Aleppo dall'Anatolia e prosegue per Homs, Damasco e Gerusalemme fino a Suez, ed è la strada dei pellegrini maomettani che si recano alla Mecca. Una magnifica strada ordinaria, costruita da una compagnia francese, congiunge Beirut a Damasco e vi si paga un pedaggio. Un'altra ancora, costruita di recente da una società indigena, conduce dal porto di Tripoli ad Homs. In Palestina, quasi tutte le vie di comunicazione sono fra le mani della ditta inglese Cook. A Beirut, Giaffa ed altrove sorgono uffici *postali* francesi, inglesi, austro-ungarici, tedeschi.

Due *ferrovie* sono ora aperte nella Siria, quella di 98 km. a scartamento ridotto (1 m.) che va da Giaffa a Gerusalemme, e quella di 147, in parte a cremagliera, che conduce da Beirut a Damasco e ad Hauran e che dovrà essere prolungata fino ad Homs ed El Mzerib (Hama).[1] Ma se ne è progettata un'altra molto più grandiosa, la quale, partendo da un punto qualsiasi della costa e passando per Aleppo attraverso l'Eufrate (a Biregik) e per Urfa, arriverebbe a Diarbekir. C'è poi la *tranvia* francese del Libano che unisce Tripoli a Saida.

I *porti* sono toccati regolarmente da compagnie austriache (Lloyd), francesi (Messageries), tedesche (Deutsche Levante Linie), italiane (Navigazione generale), egiziane (Kediviale) e inglesi.

Anche in Siria il COMMERCIO non ha molta importanza, causa la scarsità dei prodotti e la deficienza delle comunicazioni.

Abbastanza vivaci sono le *relazioni coll' Italia*. I monaci del celebre convento di Santa Maria del Carmelo sono tutti italiani, e molti sono i religiosi italiani, specie francescani, sparsi in tutta la Terra-Santa. Ma i laici più numerosi sono a Beirut, dove sorge anche una scuola commerciale italiana. Un'agenzia fondatavi dal governo alcuni anni fa non diede buoni risultati e venne chiusa. Fra gli articoli italiani ricordiamo i filati di cotone, che vanno continuamente guadagnando terreno sopra gli inglesi.

Degna di nota è la *emigrazione temporanea* di quattro o cinque mila persone che si dirige annualmente dal Libano verso l'America.

CITTÀ principale è *Damasco* (154,000 ab.), massimo centro industriale e carovaniero. Gareggia con essa *Aleppo* (127,000 ab.),[2] la quale, essendo situata come quella all'orlo del deserto, è, al pari di essa, il punto di partenza e di arrivo delle carovane che lo attraversano, specialmente in direzione dell'Eufrate (il quale non ne dista che 100 km.) e della Mesopotamia (Mosul). Una strada carreggiale la unisce al porto di Alessandretta. Altre città notevoli dell'interno, in quella

[1] Nel maggio 1900 un « iradè » imperiale ha concesso alla Società delle ferrovie economiche della Siria la costruzione della linea da Rayah (stazione della ferrovia Beyrut-Damasco) a Homs e Hama, lunga 192 km. (*Moniteur des int. mat.*, 31 maggio 1900.)

[2] Ab. 140,000 secondo una stima approssimativa della *Rassegna italiana* di Costantinopoli. (*Boll. di notiz. commerc.*, n. 30, luglio 1899.)

parte media e settentrionale della Siria o *Hauran*, che ne è detta il granaio, sono *Homs*, *Aintab* e *Urfa*.

Ma il principale centro commerciale, a cagione dell' attività del suo porto, il migliore e il più frequentato della Siria, il secondo della Turchia asiatica dopo Smirne, è *Beirut* (120,000 ab.), che può dirsi l'erede di Tiro e di Sidone. Vi fanno scalo parecchie linee di navigazione a vapore e vi si esercita un attivo commercio, soprattutto con Damasco, di cui Beirut è lo scalo marittimo. A nord di esso si succedono *Tripoli* o Tarabolus,[1] porto di Aleppo, *Latakièh*[2] e *Alessandretta*[3] entrambi porti animati, e a sud *Giaffa* con un pessimo ancoraggio il quale serve da porto alla città importante di *Gerusalemme* (42,000 ab.).

CIPRO.

Grande **isola** situata presso le coste della Siria e posta dal 1878 sotto il dominio dell' Inghilterra. **Superficie** 9600 kmq. **Abitanti** (nel '98) 225,700.

Quest' isola che, nelle mani degli inglesi, ha una grande importanza strategica giacchè comanda l' entrata del canale di Suez, non manca però anche d' importanza economica, a cagione soprattutto dei suoi prodotti naturali, quali i *grani* (frumento, orzo), i *frutti* (carrube, uva), il *cotone*, il *mastice*, la *trementina*, il *sesamo*, il *sal marino* e soprattutto il *vino* (Limassol sulla costa meridionale). Il suo *commercio* oscilla annualmente da 500 a 600 mila sterline che è quanto dire da 12 a 15 milioni di fr.,[4] ed è fatto con Inghilterra, Germania, Austria ed Italia. Anzi i rapporti col paese nostro sono molto aumentati dopo che Cipro viene toccata mensilmente dalle navi della Navigazione generale italiana che fanno il servizio colla Siria.

Porto e città principale ne è *Larnaca*, sulla costa sud, con un movimento annuo di 900,000 tonn.

MESOPOTAMIA.

Esclusa la valle media dell' Eufrate attribuita alla Siria, questa regione, il cui nome significa « tra i fiumi » poichè si estende fra il Tigri e l' Eufrate (nel loro corso medio e inferiore), ha una **superficie** di 259,600 kmq. ed una **popolazione** di 1,350,000 abitanti, in gran parte arabi nomadi. **Amministrativamente** si divide nei tre vilayet di Mossul, Bagdad e Bassora. Ha un **aspetto** quasi completamente piano, in molti luoghi deserto. La **costa** sul Golfo Persico è bassa e uniforme. Il **suolo** si dimostra fertile solamente nelle parti irrigabili situate lungo il Tigri e l' Eufrate. Il **clima** è caldissimo ed arido.

Questo paese, un tempo celebre per la sua fertilità e per la sua ricchezza e che fu la culla e la sede di una delle più splendide civiltà

[1] Navigazione del porto di Tripoli nel 1898, 493,000 tonn., di cui 106,000 francesi, 100,000 egiziane, 96,000 austro-ungariche, 72,000 russe, 70,000 inglesi. (*Boll. di notiz. commerc.*, n. 27, luglio 1899.)

[2] Navigazione del porto di Latakièh nel 1898, 475,000 tonn. Esso importa specialmente sale, cotonate, chincaglierie; esporta bozzoli, seta greggia, fave, cereali, gialli d'ova, albumina, fichi, uva secca. (*Boll. di notiz. commerc.*, n. 22, giugno 1899.)

[3] Navigazione del porto di Alessandretta nel 1898, 566,000 tonn. di stazza, di cui 164,000 con bandiera inglese, 108,000 francese, 107,000 austriaca, 62,600 greca, 53,700 egiziana, 51,100 turca, 16,500 italiana. (*Boll. di notiz. commerc.*, n. 30, luglio 1899.)

[4] Nel 1898 fu di 532,000 sterline. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

che la storia ricordi (Babilonia e Ninive), deve la sua presente inferiorità alla mancanza di un governo forte che difenda i pacifici lavoratori del suolo dai rapaci predoni del deserto.

Sue principali risorse economiche sono: l'allevamento ANIMALE (*pecore, camelli, cavalli*), il quale costituisce la occupazione prediletta degli abitanti, in maggioranza nomadi e pastori; l'AGRICOLTURA praticata a stento lungo le striscie irrigate dei due fiumi allo scopo di ottenere *durah* ed altri cereali, *datteri* ed altri frutti, specie l'uva passa, *legumi*, specie i ceci, *noci di galla, gomma, liquirizia, oppio, tabacco* ec.; e infine alcune INDUSTRIE, come quelle dei tappeti, delle stoffe di seta, dei marocchini, che sono accentrate nelle città principali. La potenzialità di produzione dei grani a basso prezzo vi è così grande che taluno ritiene possa questa regione entrare efficacemente in concorrenza, in un periodo più o meno remoto, perfino cogli Stati Uniti.[1]

La grande linea *telegrafica* proveniente da Costantinopoli e la quale attraversa tutta la Mesopotamia e mette capo a Fao sul Golfo Persico, si collega ivi a un cavo sottomarino che va a Bushire (Persia) e a Caracci (India). Da Bagdad partono 4 grandi *strade carovaniere* per l'Armenia, per Aleppo, per Bassora, per Ispahan (Persia). Però le COMUNICAZIONI del paese sono in gran parte imperniate intorno alla *navigazione interna*. Dei due fiumi che lo attraversano, soltanto il Tigri si mantiene sempre navigabile a cagione del tributo costante d'acqua novella che gli viene dalle montagne dell'Iran che esso costeggia; mentre l'Eufrate, attraversando il deserto della Siria, vi si impoverisce talmente in estate da non bastare ai bisogni non che della navigazione neppure dell'irrigazione. Avviene così che il Tigri soltanto venga regolarmente risalito fino a Mosul dai vapori della compagnia inglese « Eufrate and Tigri rivers S. N. Co. », i quali sono in coincidenza a Bassora coi vapori marittimi della « British India ». Nell'epoca delle piene e con fatica le piccole imbarcazioni possono risalire l'Eufrate sino a Biregik.[2]

Sul COMMERCIO, che pur dev'essere abbastanza attivo, non si hanno notizie positive. Oltre alle lire ed alle piastre turche vi circolano ancora i talleri d'argento di Maria Teresa.

CENTRI principali sono: *Bagdad* sul Tigri con grandi bazar, terza città per popolazione della Turchia asiatica (145,000 ab.); *Mossul* (61,000 ab.), parimenti sul Tigri, presso le rovine di Ninive; *Kerbela* (65,000 ab.), sul corso inferiore dell'Eufrate (presso le rovine di Babilonia); e *Bassora* o *Basra*, porto marittimo sul Shatt el Arab.

ARABIA.

Presa nel suo assieme la Penisola Arabica ha l'**aspetto** di un altipiano quadrangolare, cinto per tre lati da monti costieri, e occupato per la massima parte da un grande deserto di sabbia, il quale, verso il quarto lato, si fonde e si confonde

[1] Vedi *Moniteur des intérêts matériels*, Bruxelles, 31 marzo 1901.
[2] CHISHOLM, op. cit., pag. 314.

col deserto di Siria. Dal punto di vista **politico**, mentre l'altipiano interno è ancora indipendente e la penisola del Sinai appartiene all'Egitto, il resto è diviso fra Turchia e Inghilterra.

ARABIA TURCA.

Comprende tutta la parte occidentale della penisola, lungo il Mar Rosso. **Superficie** 450,000 kmq. **Abitanti** 1,050,000 di pura razza araba. **Aspetto**: una pianura marittima conosciuta col nome di « tehama » e generalmente arida, sterile, infuocata; monti costieri che condensano l'umidità atmosferica proveniente dal mare e danno la fertilità, specie nella regione di sud-est, alle valli che li attraversano. **Amministrativamente** si divide nelle due province o « vilayet » dell'Hegiaz (Mecca) e dell'Yemen (Sana).

Produce in generale *datteri* e *durah*, che sono la base dell'alimentazione degli abitanti. Ma, nella parte meridionale, nel fertilissimo Yemen, corrispondente all'antica celebrata « Arabia felice », si raccoglie in copia, sulle terrazze ammirabilmente coltivate di quei monti, il *caffè*, che un tempo si concentrava a Moca, d'onde ha preso il nome che conserva tuttavia, mentre ora si concentra ad Aden e a Hodeida. Costituisce il principale articolo d'esportazione. Seguono l'*incenso*, la *mirra*, l'*olibano*, il *balsamo*, che vanno parimenti a finire ad Aden; le *noci di behen*, dalle quali si trae l'olio omonimo, il principe dei lubrificanti.

Nell'allevamento ANIMALE, al quale si dedicano di preferenza le popolazioni seminomadi dell'Hegiaz, emergono le *pecore*, che entrano per tanta parte nella loro alimentazione, gli *asini* numerosi e bellissimi, i *cavalli* ed i *cammelli* eccellenti.

Dei prodotti MINERALI non si estrae, si può dire, che il *sale*. Notevole fra gli altri quel grande deposito naturale di Salif, sul Mar Rosso, d'onde si esportano annualmente nella sola India da 25 a 30 mila tonn. di sale.[1]

Delle poche INDUSTRIE che si esercitano vanno ricordati i lavori di *oreficeria* della Mecca.

Ossequenti al precetto del Profeta che « tanto varrebbe morire cristiano od ebreo quanto non aver fatto almeno una volta in vita il viaggio alla Mecca », si dirigono ivi annualmente, all'epoca del « grande Bairam », numerose schiere di *pellegrini*, i quali fanno capo generalmente al porto di Gedda. Si valuta a 100,000 il numero dei fedeli che ivi convengono da ogni parte del mondo musulmano. Ne ricevono naturalmente un considerevole impulso le COMUNICAZIONI e i COMMERCI; giacchè le carovane, organizzate a tale scopo, servono anche al trasporto e allo scambio delle merci.

Il fanatismo musulmano si è opposto finora alla costruzione della *ferrovia* tante volte progettata fra Gedda e la Mecca, ferrovia che costerebbe pochissimo e darebbe eccellenti risultati. Un cavo *telegrafico*

[1] Nel 1897-'98, 29,700; nel '98-'99, 26,800; nel '99-1900, 26,600. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 2 dicembre 1900.)

congiunge Gedda a Suakim. La maggiore *strada carovaniera* è quella che da Mecca per Medina prosegue verso la Siria fino a Damasco. Si sa che prima della scoperta della via marittima alle Indie gli arabi avevano il monopolio del commercio di quel paese coll'Europa attraverso il Mar Rosso e l'Egitto. I loro *sambuchi* correvano allora tutto l'Oceano Indiano. Ora hanno ripreso un po' d'attività in seguito all'apertura del canale di Suez, ma sono destinati anch'essi a scomparire nella impari lotta coi bastimenti a vapore.

Gedda, che è il porto principale dell'Arabia turca, è toccata spesso da parecchie linee di navigazione a vapore. Nell'interno la città principale è *Mecca* (60,000 ab.). Nell'Yemen, *Hodeida*, che ne è il porto principale, serve da sbocco marittimo alla ricca città di *Sana* situata nell'interno, rinomata per i lavori in pelle (calzature, oggetti di selleria) che vi fabbricano i musulmani e per gli articoli di oreficeria che vi sono prodotti in copia dagli ebrei.

ARABIA INGLESE.

Da Aden, che fu il primo porto da loro occupato nell'Arabia (1839), gl'inglesi sono andati estendendosi piano piano alle isole litoranee di Kurian Murian, al sultanato di Oman (protettorato), alle isole Bahrein nel Golfo Persico (protettorato) ed ultimamente (nel 1898) a tutti i piccoli paesi indigeni situati lungo la costa meridionale e che erano rimasti finora indipendenti.

Le isole Bahrein sono rinomate per la pesca delle *perle*, ivi come a Massaua, come a Ceylan, monopolizzata dai mercanti indiani, o bània.

Nel sultanato di Oman, ricco più che altro di *datteri*, la città principale è *Mascate*.

Ma il possedimento inglese più importante è quello di Aden, il quale, sorgendo all'uscita dello stretto di Bab-el-Mandeb, è divenuto, dopo l'apertura del canale di Suez, lo scalo necessario, comandato, dei piroscafi sulla nuova via delle Indie; una grande stazione di rifornimento del carbone, dei viveri, degli attrezzi, delle merci di scambio; il porto di partenza e di ritrovo dei vaporini e dei sambuchi che fanno il commercio coll'Arabia, colla Somalia, collo Zanzibar; e l'emporio principale delle merci provenienti da queste regioni o ad esse dirette. Ad Aden mettono capo cavi sotto marini i quali la mettono in comunicazione telegrafica coll'Europa, con Suakim, con Massaua ed Assab, collo Zanzibar, coll'India, e i quali passano per l'isolotto di *Perim* che è situato proprio nello stretto di Bab-el-Mandeb ed appartiene parimenti all'Inghilterra. Aden, toccata com'è da tutte le linee di navigazione a vapore che fanno il commercio coll'India, coll'Australia e coll'estremo Oriente asiatico, attraverso il canale di Suez, ha un movimento annuo di oltre 3 milioni di tonn. e un commercio di quasi 200 milioni di fr. quasi tutto eseguito per via di mare. Il suo commercio di terra coll'Arabia passa tutto attraverso lo stretto istmo che congiunge la penisola al continente vicino ed è fatto interamente coi cammelli.

Aden consta di due parti: *Aden-camp*, la città propria, la quale sorge nell'interno, e *Steamar Point*, che ne è il porto.

ARABIA INDIPENDENTE.

Dopo le recenti estensioni del protettorato inglese non è rimasto indipendente che l'altipiano centrale, il quale, essendo in gran parte occupato dal deserto, ha ben poca importanza economica.

Nel NEGGED, che è il gruppo principale di oasi aventi una certa unità politica, le principali risorse economiche sono i *datteri*, i *cavalli*, i *cammelli*.

Gli è qui che si allevano di preferenza i cavalli celeberrimi dell'Arabia e i cammelli da corsa.

Hail e *Riad* sono i più importanti centri carovanieri.

PERSIA.

Impero autocratico. **Superficie** 1,645,000 kmq. all'incirca. **Popolazione** approssimativa 9 milioni di abitanti, di cui quasi 2 $^1/_2$ nomadi. I sedentari sono conosciuti per lo più col nome di tagichi. Religione maomettana scita (scismatica). **Aspetto**: grande altipiano centrale, occupato in gran parte da deserti (Lut, Gran deserto salato) e sostenuto tutto all'intorno da monti, fra cui i più elevati sono a sud del Caspio (Demavend 5630 m.). **Fiume** principale il Karun affluente del Shatt-el-Arab. **Lago** vastissimo di Urmiah verso la Caucasea. **Coste** uniformi sul Caspio, un po' più accidentate sul Golfo Persico. **Suolo** fertile appena dove c'è acqua. **Clima** molto vario, generalmente continentale, per lo più asciuttissimo e caldo.

Paese eminentemente AGRICOLO e PASTORALE, la Persia produce in copia *cereali* (frumento, orzo, riso), *legumi* feculenti, *frutti* squisiti (datteri, uva da tavola, pesche — quest'ultime, pare, originarie della Persia), una piccola quantità di *vino*,[1] alcune *droghe*, un po' di *cotone*, molto *oppio*, il quale viene esportato in Cina e in Europa (a scopo medicinale) e di cui le migliori qualità si ottengono a Ispahan e Herman, molto *tabacco*, le cui varietà più fine sono conosciute in commercio col nome di tombeki e di tutun, *gomme* diverse, e infine *lana* e *pelli*, tutti articoli dei quali si fa esportazione. Notevole è la *silvicoltura*, specie nella provincia del Ghilan sul Caspio, la quale può dirsi una sola grande foresta pressochè disabitata. La Persia è il primo paese del mondo nella esportazione del bosso, molto pregiato per la sua durezza. La pastorizia nomade (fra i monti e le pianure) ha per oggetto le *pecore* soprattutto che entrano per tanta parte nel vitto della popolazione, e le *capre*; ma si allevano anche *cavalli* stimati, *asini*, *muli*, *cammelli*, *bovini*, *pollame*, *api*, e si esercita altresì la *bachicoltura*. I *pesci* costituiscono, coi datteri, il vitto principale degli abitanti del Kusistan. Nel Golfo Persico si raccolgono le *perle*.

Nè mancano i prodotti MINERALI, specie il sale disseminato in grande quantità nei deserti e nei loro bacini lacustri; ed alcuni *metalli*, quali il ferro, l'argento, il rame, il piombo. In alcuni luoghi si estraggono le *turchesi* ed altre pietre ornamentali e preziose.

[1] Nel 1897, 25,000 hl.; nel '98, 45,000.

Le INDUSTRIE, un tempo fiorentissime ed ora molto decadute a cagione della concorrenza europea, producono ancora una quantità di articoli, fra cui emergono i *tappeti* antichi di Kerman e i moderni di Sultanabad, i quali non hanno rivali nel mondo, per lo splendore e la finezza del tessuto, per lo spicco dei colori, per il gusto e l'originalità del disegno; la *seta greggia* del Ghilan, del Mazanderan e del Khorassan; le *seterie* di Yezd e di Teheran; le spade ed altre *armi* del Khorassan damaschinate e incrostate d'oro e d'argento; i *narghillèh* di Ispahan; l'*essenza di rose* e i *vini* di Sciraz; e la *ceramica* d'Ispahan dai riflessi di rame e d'acciaio. Parecchie industrie nuove (*zucchero, vetraria*) vi sono sorte recentemente per opera dei belgi.

Le COMUNICAZIONI sono ancora molto imperfette. Una linea *telegrafica* terrestre proveniente da Hannequi ai confini della Turchia asiatica (dove si distacca dalla grande linea Costantinopoli-Fao) va a Teheran e di lì all'Asia centrale russa. Un cavo telegrafico inglese, il quale parte da Fao all'estremità interna del Golfo Persico, tocca successivamente Bushire e Jask prima di giungere a Caracci nell'India.

Le *strade ordinarie*, che s'arrampicano dall'orlo periferico all'altipiano interno, non sono che sentieri carovanieri percorsi da cammelli, asini e muli. Invece, sull'altopiano che costituisce la massa principale del paese, c'è tutta una rete di strade, in gran parte carreggiabili, le quali irradiano per lo più da Teheran a guisa di ventaglio e vanno da una parte ai porti di Mescediser, Enselì [1] e Asterabad sul Caspio, dall'altra a Tabris d'onde poi si biforcano per Trebisonda e per Tiflis, da una terza parte a Bagdad sul Tigri e da una quarta ancora a Shuster sul Karun e a Bushire sul Golfo Persico.

Non esiste in Persia (almeno sino al febbraio 1899), che una *ferrovia* di 13 km. fra Teheran e Shah Abdul Azim (una specie di « Versailles » della Persia), la quale appartiene ad una società belga, e che si è progettato di continuare fino a Rescht sul Caspio. È allo studio parimenti, per opera di ingegneri russi, la costruzione di una linea ferroviaria da Alexandropol nella Caucasea fino a Shaktan e a Tabriz in Persia da prolungarsi poi a Teheran e al Golfo Persico. I russi infine hanno ottenuto la concessione della ferrovia da Merv nella Transcaspiana a Mesced nel Khorassan.

Nella lotta che si combattono Inghilterra e Russia per l'egemonia della Persia, ebbe un grande vantaggio la prima dall'apertura del fiume Karun alla *navigazione* di tutte le bandiere, il che significa all'Inghilterra poichè le sue navi solamente frequentano quei paraggi. La navigazione a vapore del fiume Karun si esercita ora regolarmente dalla sua foce (Mohamrah) fino a Schuster, dove è arrestata dalle rapide. Anche il Sefid-rud che si getta nel Caspio è navigabile negli ultimi 160 km. del suo corso.

Per la sua posizione a cavallo di due mari, la Persia avrebbe una importanza molto maggiore di quella che ha attualmente se i suoi abi-

[1] La strada carreggiabile Teheran-Enselì venne compiuta nel 1899 da un consorzio russo. (*Boll. della soc. geogr. ital.*, marzo 1900.)

tanti non avessero conservato la loro antica secolare avversione per il mare. Mancando affatto il paese di *marina mercantile* sua propria, i suoi porti sul Caspio sono serviti da navi russe e quelli assai più importanti sul Golfo Persico lo sono da navi inglesi. La *navigazione marittima* oscilla in questi ultimi intorno a 900,000 tonn. di stazza[1] di cui la maggior parte è concentrata nei porti del Golfo Persico, dove primeggia sovrana la bandiera inglese. Il porto principale è quello di Bushire.[2]

Poco attivo è il COMMERCIO esteriore.[3] Si pratica colla Russia per i porti del Caspio, coll'Europa per la strada di Trebisonda, colla Mesopotamia per la via di Bagdad, e coll'Arabia, l'India e l'Europa per la strada del Golfo Persico. Per quest'ultima via passano annualmente circa 60 milioni di fr. di merce,[4] per quella di Trebisonda 19.[5] I principali articoli d'*importazione* sono lo zucchero (in gran parte da Marsiglia), i tessuti (inglesi, olandesi, russi), i filati (inglesi), la vetraria e la ceramica (russa) di qualità scadente, il rame, le candele, il the, il cuoio, la carta. I *paesi* con cui la Persia ha le sue maggiori relazioni commerciali per mezzo del Golfo Persico sono l'Inghilterra, l'India e l'Arabia.[6]

Pesi e *misure* sono il cantar di kg. 220, 8, l'artaba di kg. 32, 2, il man di Teheran o batman di kg. 2, 94, la scenica di l. 1, 3, l'artaba di l. 75, 76 e infine il zer di m. 1, 12. *Monete* correnti sono il toman d'oro da 5 lire e il kran d'argento di L. 0, 50. Venne fondata nel 1889 con capitali inglesi una *banca* di emissione detta, la « Banca imperiale persiana ». Ma da qualche tempo le sono sorti di contro altri istituti di credito con capitali russi, il più potente dei quali, la Banca di prestito, ha accordato alla Persia nel 1900 un imprestito al 5 % che le permetterà di pagare quello al 6 % stipulato alcuni anni prima coi capitalisti inglesi della Banca imperiale. Ciò che significa un altro successo della Russia.

Il trattato di commercio stipulato fra la Persia e l'ITALIA nel 1862 e scaduto nel 1874, è mantenuto in vigore per tacita proroga. Non ha tariffa speciale e contiene la clausola della nazione più favorita. Di prodotti italiani si smerciano in Persia i tessuti di seta, i quali vi arrivano in generale per mezzo dei negozianti di Costantinopoli. Ma vi si potrebbero mandare molti altri prodotti nostri atti a soddisfare la tendenza dominante nella classe agiata di quel paese a circondarsi di tutto il « comfort » della vita europea.

---

[1] Nel 1896, 934,000 tonn. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

[2] Nel 1899, nel solo Golfo Persico, 665,000 tonn., di cui oltre 600,000 con navi inglesi. (*Almanacco di Gotha*, 1900.)

[3] Si valuta ordinariamente a 250 milioni di fr. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[4] Nel 1898, 2,900,000 sterline. (Id.)

[5] Nel 1898, importazione 13,600,000 fr. (Inghilterra, Austria, Germania, Francia — cotonate, lanerie e the); esportazione 5,200,000 fr. (Turchia, Egitto, Austria, Germania — tappeti, seterie.) (Dalla *Revue commerciale du Levant*, in *Boll. mensile della Camera di commercio francese di Costantinopoli*, marzo 1899.)

[6] Nel 1898, sopra 2,600,000, sterline di merci passate per i porti del Golfo Persico, avevano per provenienza e destinazione: 1,446,000 l'Inghilterra; 1 milione l'India; 500,000 l'Arabia. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

Le CITTÀ PIÙ IMPORTANTI sono: *Teheran*, capitale, con 230,000 ab., grande centro carovaniero; *Tauris* con 180,000, emporio del commercio di terra colla Caucasea e col Mar Nero (Trebisonda); *Ispahan*, terza città per popolazione (80,000), *Mesced* (70,000) e *Kerman* (41,000), tutte e tre, al pari delle due precedenti, nell'interno, e altrettanti centri di operosità manifatturiera e commerciale.

Notiamo ancora il porto di *Bushire* o *Buscir*, che è il principale, sul Golfo Persico, ed è congiunto con strada carovaniera a Sciraz e di lì al resto della Persia, e quelli che gli vengono subito dopo di *Linguè* e *Bender Abbas*. In seguito all'apertura del Karun alla navigazione ha acquistato importanza anche il porto di *Mohammrah*, che è situato presso la foce di quel fiume. Notiamo ancora le città di *Resht* e di *Barfrush* situate presso il Caspio, su cui sorgono i porti di *Mescediser*, *Enseli* e *Asterabad*. *Kermensah* è l'emporio del commercio di terra per Bagdad.

AFGANISTAN.

Principato assoluto con alla testa un Emiro. **Superficie** 558,000 kmq. **Abitanti** circa 5 milioni, per la massima parte afgani propri, di religione maomettana sunnita (ortodossa). **Aspetto** prevalentemente montuoso; catene principali l'Hindukush a nord, e i Suleiman a est. **Fiumi** più importanti: il Cabul affluente dell'Indo, l'Helmund che va a finire nelle paludi del confine occidentale verso la Persia, l'Herirud che termina nelle sabbie della Transcaspiana. **Suolo** fertile soltanto nelle valli di questi tre fiumi. **Clima** continentale.

Paese quasi esclusivamente PASTORALE, l'Afganistan attende soprattutto all'allevamento delle *pecore*, generalmente a coda grossa e rigonfia di sego e rinomate per la loro lana; delle *capre*, di cui si cacciano anche quelle che vivono allo stato selvatico; dei *cavalli*, numerosi e in alcuni luoghi, come ad Herat, molto belli; degli *asini*, di cui si fa un grande uso nei lavori agricoli; dei *bovini*, di cui si allevano più specialmente le vacche; dei *dromedarî*, che costituiscono, in molte parti del paese, le bestie da soma più in uso, e infine dei *polli*, delle *api* e dei *bachi da seta*.

Si esercita però anche l'AGRICOLTURA nelle valli dei fiumi, specie del Cabul, che ne è il principale, e ivi si ottengono in discreta quantità *cereali*, *legumi*, *frutti* squisiti, *droghe*, *assa fetida*. L'Helmund esercita colle sue piene periodiche la stessa azione fecondatrice del Nilo. Nel bacino del Cabul, dove è molto sviluppata l'*irrigazione*, i contadini portano l'acqua da grandi distanze in modo ingegnoso con piccoli acquedotti lunghissimi di legno.

Fra i prodotti MINERALI primeggiano le sorgenti di *petrolio* scoperte presso Herat ma che non si è trovato ancora il modo di sfruttare, le *pietre ornamentali e preziose* specie il lapislazzuli e i rubini balasci (verso Badakshan a sud dell'Amudaria), i *marmi*, la *grafite*, il *sale*, e parecchi minerali *metallici*. Nelle sabbie di alcuni fiumi si raccoglie polvere d'*oro*.

Delle INDUSTRIE la più importante è la tessitura della *lana* e soprattutto la fabbricazione dei *tappeti*, che ha il suo centro principale a Herat. A Candahar e Cabul si producono *scialli*.

Le COMUNICAZIONI si riducono alle grandi strade carovaniere che, partendo da Cabul, vanno, da una parte a Peshawer nell'India, per il celebre passo di Khyber, e dall'altra a Candahar ed a Herat verso la Persia ed il Turkestan. Da Candahar, per il passo di Khogiak, si va a Chaman, dove comincia la ferrovia di Pishin-Quetta, che conduce alla valle dell'Indo. Dalla *ferrovia* Transcaspiana russa si stacca una diramazione, la quale è arrivata, al principio del 1899, a Kuschk, a soli 120 km. da Herat, ma verrà senza dubbio prolungata, in un periodo più o meno lontano, fino a questa città.

Non molto attivo è il COMMERCIO, il quale è fatto anzi tutto col Turkestan per la via di Herat, poi coll'India per le vie di Candahar e di Cabul.[1] *Moneta* corrente è la rupia di Cabul, che vale L. 1. 25 e si divide in 12 anna. Però, nei paesi che prospettano il Turkestan, circola il rublo russo.

CITTÀ PRINCIPALI sono: *Cabul*, capitale; *Candahar* a sud della precedente; *Herat*, detta una delle porte dell'India e destinata ad un grande avvenire se, come pare, vi passerà la ferrovia dal Caspio all'India; *Balk*, che ha perduto ora quasi ogni sua importanza, ma che fu per lungo tempo uno dei maggiori centri commerciali del mondo sulla via più frequentata tra l'Europa da una parte, l'India e la Cina dall'altra.

BELUCISTAN.

Questo paese, situato a sud dell'Afganistan, si divide in due parti nettamente distinte: l'alta regione della parte orientale, che è la più fertile e dipende dal kanato di Kelat, e i territori del sud e dell'ovest, compresi sotto la denominazione di Mekran, i quali riconoscono, chi più chi meno, l'alta sovranità dell'Inghilterra. **Superficie** 420,000 kmq. **Popolazione** approssimativa 2,500,000 abitanti, ed in gran parte beluci. **Aspetto**: altipiano che si abbassa gradatamente a mezzogiorno e a ponente.

Questo povero paese, la supremazia sul quale era un tempo divisa tra Persia e Inghilterra ma che sembra ora passata interamente a quest'ultima, non ha risorse economiche all'infuori di pochi prodotti vegetali e animali. Emergono fra essi i *frutti*, specie le palme dattilifere, che danno prodotti buoni e copiosi nelle basse e sabbiose province litoranee, e i poponi, che raggiungono in certi luoghi uno sviluppo prodigioso pur conservando sempre la finezza del loro aroma; i *cereali*, specie il riso a sud; i *legumi* ed altre piante alimentari;

[1] Nel 1896-97, col Turkestan, 8 milioni di rubli; coll'India, via Candahar, 6,500,000 rupie; via Cabul, 4,400,000 rupie. Nel 1897-98, col Turkestan, 7,930,000 rubli; coll'India, via Candahar, 4,730,000 rupie; via Cabul, 3,450,000 rupie. Nel 1898-99, col Turkestan, 4,930,000 rubli: coll'India, via Candahar, 5,930,000 rupie; via Cabul, 5,120,000 rupie. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

l'*assa fetida* ed altre piante medicinali; i *cammelli* (nelle parti più elevate) e i *dromedarî* (nelle regioni più basse), che costituiscono la cavalcatura ordinaria degli abitanti e la loro unica bestia da soma; i *pesci*, che abbondano sulle coste, così che gli abitanti di quelle ne fanno la base precipua della loro alimentazione tanto da meritarsi ancora il nome di « Ittiofagi » che fu dato loro dagli antichi. Il *sale* è l'unico prodotto minerale che vi sia regolarmente sfruttato.

Il porto principale è *Guadar*, toccato dal cavo telegrafico sottomarino che va da Bassora a Bombay. *Kelat* è la città più cospicua dell'interno.

INDIA.[1]

L'**IMPERO ANGLO-INDIANO** che comprende tutta l'India, dall'Himalaya all'Oceano Indiano, si stende anche nelle gole interne e al di là di quella grande catena di monti, col Butan, col Sikkim, col Kashmir, col territorio recentemente conquistato del Citral (1895), e va parimenti al di là dei confini naturali dell'India propria così verso ponente, dove abbraccia i territori limitrofi dell'Afganistan e del Belucistan (Quetta e Chelat), come verso levante, dove comprende, nell'Indo-Cina, l'Alta e la Bassa Birmania. E ivi comprende parimenti le isole Andaman e Nicobar, mentre ne sono esclusi gli Stabilimenti dello Stretto. Comprende infine Aden e i protettorati dell'Arabia, l'isola di Socotora e perfino la costa dei Somali in Africa; ma viceversa poi l'isola di Ceylan, che giace ai piedi della penisola cisgangetica di cui forma quasi un prolungamento, allo stesso modo che la Sicilia forma il prolungamento della penisola italica, costituisce una colonia affatto separata e distinta dall'impero anglo-indiano, il quale apparisce così un mostruoso amalgama amministrativo e politico che fa ai pugni colle norme più semplici e fondamentali della geografia fisica. Che se poi si passa a studiarne i particolari amministrativi si entra in un tale ginepraio di nozioni complicate come non c'è esempio in alcun altro stato del mondo. Così, mentre una parte di quei paesi (un po' meno della metà) è costituita da province dipendenti dall'Inghilterra e da essa (o meglio dall'impero che ha una certa autonomia di fronte alla madre patria) direttamente amministrate, ve ne è un'altra la quale risulta dall'insieme degli Stati indigeni a cui l'impero ha lasciato una certa autonomia e i quali si dirigono e amministrano da sè sotto il protettorato e la sorveglianza degli inglesi a cui d'ordinario pagano un annuo tributo. Vi sono poi nell'India, e affatto indipendenti dall'impero, i possedimenti portoghesi e francesi. Le divisioni amministrative principali della parte propriamente inglese sono le province o presidenze di Bombay, di Madras, del Bengala, che hanno alla testa ciascuna un governatore e costituiscono altrettanti Stati autonomi, i quali non dipendono che per alcuni affari dal governo centrale personificato nel vicerè, che è nominato, al pari dei governatori, dall'Inghilterra e risiede parte dell'anno a Calcutta ma in parte ancora maggior a Simla ai piedi dell'Himalaya. Altre divisioni amministrative minori dell'India propriamente inglese sono la provincia del nord-ovest, il Pengiab, l'Assam, le province centrali, l'Alta e la Bassa Birmania. Entro questi limiti l'impero anglo-indiano ha una **superficie** di 5,131,000 kmq. ed una **popolazione** di 291 milioni di abitanti. Poichè di alcune parti dell'impero (come Aden, Protettorati arabi, il Belucistan inglese) ab-

[1] La maggior parte dei dati intorno all'impero anglo-indiano vennero attinti in parte personalmente in paese dall'autore in un suo viaggio nell'India, e in parte dal classico libro dell'HUNTER, *The Indian Empire* (London, Allen, 1893).

biamo già parlato, e di altre (Alta e Bassa Birmania, Andaman, Nicobar e costa dei Somali) parleremo in seguito, limiteremo qui il nostro studio all'India propriamente detta, compresi gli Stati a nord della medesima e aggiuntale l'isola di Ceylan. Faremo così qualche cosa di più conforme all'ordine geografico che intendiamo di seguire in tutto il Manuale; ma d'altra parte ci metteremo nella contingenza di non potere approfittare che con discrezione dei dati statistici, i quali si riferiscono ordinariamente a tutto quanto l'impero.

INDIA PROPRIA.

Compresa Ceylan, **superficie** 3,824,000 kmq. **Abitanti** 286 milioni, per $^2/_3$ hindù di religione braminica, per $^1/_5$ maomettani, e il resto parsi, meticci, europei. Gli inglesi non soldati sono circa 100,000, i soldati 75,000. Gli indigeni più poveri, detti « culis », alimentano una discreta emigrazione. **Aspetto** caratterizzato prima dalla grande cintura dell'Himalaya, che vanta i monti più alti del globo (Everest 8840 m.), e appare orlata verso sud dalla regione paludosa del Terai, poi dalla successiva grande pianura indo-gangetica, che presenta a ponente l'aspetto di deserto (Tharr), dalla catena dei monti Vindya e dal successivo altipiano del Dekkan, sostenuto altresì dalle due basse catene dei Gati, una dei quali, l'occidentale, si completa e si perfeziona cogli alti monti Nilghiri. **Fiumi** principali: l'Indo coi suoi 4 affluenti che attraversano con esso il « paese dei 5 fiumi » o Pangiab, il Gange col suo grande affluente Giumna, il Brahmaputra che confonde il suo delta con quello del Gange, e infine il Godavery e il Nerbudda, l'uno a levante e l'altro a ponente del Dekkan. **Coste**: del Malabar (sul mare arabico) con a settentrione la penisola del Catch, e del Coromandel (sul golfo del Bengala), riunentisi all'estremità meridionale della penisola col Capo Comorin. Il golfo di Mannaar e lo stretto di Palk (divisi dal ponte di Adamo) separano dall'India l'**isola** di Ceylan. Isole minori sono le Laccadive e le Maldive. **Suolo** generalmente fertile, specie nella valle del Gange. **Clima** svariatissimo, dalle pendici gelate dell'Himalaya alle regioni tropicali dell'India meridionale e di Ceylan. Sua grande caratteristica sono i monsoni, i quali spirano per sei mesi (da ottobre a aprile) nel senso ordinario degli alisei, cioè da nord-est a sud-ovest, e per gli altri sei (da maggio a settembre) in senso opposto. Nel primo periodo non piove mai, nel secondo piove sempre. Le piogge cadono copiosissime soprattutto nell'Assam (Cerrapongi è il luogo forse dove piove più di tutto il mondo). Durante le piogge le regioni basse sono malsane per gli europei, i quali si ritirano, potendo, nei « sanatories ». Il Bengala è la patria classica del colera.

L'India, paese fortunato per spontanea liberalità della natura, è sempre apparso e appare ancora molto più ricco di quanto lo sia effettivamente, a motivo della esiguità incredibile dei bisogni della sua popolazione; — d'onde una esuberanza di produzione che non sarebbe possibile nei paesi occidentali, ma che ha costituito il segreto delle grandi ricchezze facilmente accumulate in tutte le epoche dai reggitori di quel paese, il cui nome va perciò naturalmente accoppiato a immagini sfolgoranti di pompa e di splendore. L'India ha in ispecie per l'Inghilterra una grande importanza economica: — come luogo di produzione a buon mercato di materie gregge; come largo, sicuro sbocco di manifatture; come centro naturale di traffico colla Cina, coll'Iran, coll'Indo-Cina, coll'Arcipelago Indiano; come campo di lucrosa operosità tanto nelle imprese industriali e commerciali, quanto negli

impieghi civili e militari lautamente retribuiti. Dal 1897 l'India attraversa una crisi dipendente da una terribile malattia, la peste bubbonica, la quale vi ha infierito in passato e vi serpeggia tuttora.

Prodotti vegetali. — Costituiscono la ricchezza principale dell'India.

Base dell'agricoltura sono, pressochè dovunque, i CEREALI, primissimi: il *miglio* (due varietà principali dette gioar e bagira), che occupa nel Deccan i $^4/_5$ del suolo arativo; il *riso*, che cresce principalmente nella pianura gangetica e nei delta fluviali sul golfo del Bengala, i quali anzi ne forniscono, con due raccolti all'anno, circa la metà; il *frumento*, che ha speciale importanza solamente nelle regioni asciutte del nord-ovest, del Pengiab e delle province centrali, di cui costituisce il prodotto principale. Allargatasene la coltura collo sviluppo delle ferrovie, il frumento costituisce, negli anni di buon raccolto (i quali non sono a cagione della siccità molto frequenti), uno dei principali articoli di esportazione.

Molto diffusa è la coltura dei FRUTTI, quali gli *agrumi*, i *mangi* e, soprattutto, i *banani* che costituiscono una delle caratteristiche dell'India giacchè crescono in tutte le regioni di essa, dai piedi dell'Imalaya fino all'isola di Ceylan. In quest'ultima si raccolgono anche gli *ananas*. Nel Kashmir e in altri paesi situati al di là dell'Imalaya abbondano le *mele*. E ivi soltanto si era abbastanza diffusa la *viticoltura* prima che la devastasse, in questi ultimi tempi, la filossera. Generalmente i frutti dell'India hanno poco sapore.[1]

Molta importanza hanno nell'economia nazionale le piante OLEIFERE, quali le palme da *cocco*, che costituiscono, si può dire, la ornamentazione comandata di tutte le regioni marittime del Deccan e di Ceylan e le cui noci, mentre offrono allo stato fresco una rinfrescante bevanda e un cibo gradevole, forniscono, se disseccate e spremute, l'olio di cui si fa nell'India il maggiore consumo e che viene altresì esportato;[2] il *sesamo* (gingelly), il *ricino*, una specie di *rapa* dai semi oleiferi (rapeseed), nella cui produzione ed esportazione l'India è il primo paese del mondo; il *semelino*, nella cui esportazione l'India viene ordinariamente subito dopo la Russia, e infine le *arachidi* (secondo paese del mondo dopo l'Africa occidentale), il *papavero* (primo di tutti), la *colza*, il *behen*.

Ceylan e l'India meridionale, specie le regioni collinose dei Gati occidentali, del Maissur, del Curg, nel Malabar, sono il primo paese dell'Asia nella produzione del *caffè*. Ma la coltura di questo va lentamente restringendosi per lasciare il posto a quella assai più rimuneratrice del *the*, e la quale, presso che ignota trent'anni fa, si è rapidamente diffusa, specie col processo della grande coltura intensiva e ad opera delle società anonime, così nell'isola di Ceylan (specie ad ovest, a sud-ovest e in tutti i distretti montuosi), di cui è diventata

[1] Proverbio locale: « In India i frutti non han sapore, i fiori non hanno odore e le donne.... non hanno amore ».

[2] Dalle palme di cocco si ottiene anche il tali o vino di palma.

il reddito principale,[1] come nelle regioni di nord-est dell'Indostan, cioè nelle valli collinose dell'Assam. Ora India e Ceylan sono diventate il secondo paese del mondo nella esportazione della preziosa fogliolina. La *canna da zucchero*, coltivata quasi dappertutto nell'India meridionale ed a Ceylan, serve quasi dovunque alla estrazione dello zucchero, il quale ivi è prodotto anche col nome di « jaggery » dalla palma dattilifera del Bengala e dalla palma toddy dell'India meridionale e della presidenza di Bombay.

Ceylan è il primo paese del mondo nella produzione della *cannella*, così come l'India propria lo è in quella, assai meno importante, del *cardamomo* e dello *zenzero*.

Sulle coste del Malabar si raccoglie un *pepe nero* che passa per essere il migliore del mondo. A Ceylan e nell'India propria si ottengono le noci di *areca* e le foglie di *betel*. Infine l'India è uno dei primi paesi nella produzione della *senape*.

La pianta TESSILE più importante dell'India è il *cotone*, la coltura del quale vi è originaria ma vi si è largamente diffusa nella seconda metà del secolo attuale, cosicchè ora viene per importanza subito dopo quella che si pratica agli Stati Uniti, ed il cotone greggio costituisce dell'India il primo articolo d'esportazione. I centri principali di produzione sono: le pianure del Guggerat, specie il bacino della Tapti dove si raccoglie la qualità « Surat » che è reputata la migliore ed ha preso nome dalla città omonima situata appunto alla foce della Tapti, poi la valle del Gange nella provincia del nord-ovest (Cawnpore) e le terre nere del Deccan nelle province centrali. Il grande emporio ne è Bombay per l'esportazione in Europa. Altra pianta tessile meno importante, ma la coltura della quale è esclusiva, si può dire, all'India, anzi al Bengala settentrionale ed orientale, dove si è molto diffusa nella seconda metà del secolo attuale, è la *juta*. Calcutta ne è l'emporio principale. Dalle fibre esteriori delle noci di cocco si estrae il *coir*, che forma parimenti oggetto di commercio insieme alla *ramie*, di cui si va diffondendo la coltura.

L'*indaco*, un tempo assai più importante, costituisce però ancora un prodotto cospicuo del Bengala, specie del Behar, intorno a Patna.[2] E quivi parimenti, a Ghazipur, a Benares, è il centro principale della coltura del *papavero da oppio*, la quale è proibita nelle altre regioni fuorchè in alcune parti dell'India centrale (Malwa), e il cui prodotto è monopolizzato dal governo per la esportazione nella Cina. Nell'indaco e nell'oppio l'India tiene incontrastabilmente il primo posto nel mondo. Essa occupa invece il quarto posto nella produzione del *ta-*

[1] Nel 1882, esportazione di the, libbre 697,300 per 49,300 sterline; nel '96, 110,095,000 libbre per 2,505,800 sterline. Esportazione di caffè nel 1882, 429,200 ql. per 1,430,700 sterline; nel '96, 19,600 ql. per 92,700 sterline. (LECLERQ, *Ceylan — Revue des Deux Mondes*, 1° marzo 1900.)

[2] Dopo che comparve sul mercato (nel 1897) l'indaco artificiale tedesco, la superficie coltivata ad indaco si è ridotta alla metà (da 18,760 a 9530 ettari) e già si tratta di destinare anche i campi residui alla coltura del tabacco. (DASTRE, *L'industrie chimique des couleurs artificielles — Revue des Deux Mondes*, 1° giugno 1900.)

bacco, il quale inoltre vi è, in generale, di qualità scadente. Nell'India meridionale (Nilghirry) e a Ceylan si coltiva da qualche tempo la *cinchona* o china peruviana, per averne la corteccia medicinale; e altro medicinale è il *tamarindo,* il quale è fornito da un grande albero che cresce, assai più numeroso che altrove, nella valle gangetica. Degni di nota sono ancora la *gomma-gotta,* la *curcuma,* il *sandalo* ed altre piante tintorie, i *mirabolani* o noci del Bengala (che si raccolgono esclusivamente nell'India), il *gambir* ed altre materie concianti, e la *gomma lacca,* nella cui produzione l'India è il primo paese del mondo.

Molto praticata è la coltura dei *fiori,* a cagione del grande consumo che ne fanno gli indigeni nelle cerimonie religiose e civili. Si coltivano a campi interi le rose nei dintorni di Lahore.

Scarseggiano le ERBE e i FORAGGI.

L'India si conserva ancora, specie in alcune sue parti, una delle regioni più forestali del mondo, e il taglio dei BOSCHI viene accuratamente regolato dal governo. I legni più pregiati sono l'*ebano* di Ceylan, il *sandalo* delle coste del Malabar e del Coromandel, il *teak* dei Gati occidentali e il *sal* dei Prehimalaya e del Deccan settentrionale.

Agricoltura. — Costituisce la principale occupazione degli abitanti. Dato il livello di civiltà di questi ultimi, non può essere naturalmente molto sviluppata. Ha però, pressochè dovunque, carattere intensivo. Il contadino o « rayot » pratica le correzioni e i concimi, alterna le colture, e, dirigendo ingegnosamente i fili d'acqua irrigatoria, o estraendola faticosamente dai pozzi e dai canali inferiori, ottiene dal suolo, che infaticabilmente coltiva, fino a due o tre raccolti ogni anno.

Una grande funzione esercita nell'India l'*irrigazione,* la quale venne molto diffusa in questa seconda metà di secolo per opera del governo inglese. Viene esercitata più intensamente che altrove nella valle del Gange. Ivi si distacca dal fiume sacro quel canale del Doab che irriga tanta parte della valle di quello, a ovest di Cawnpore, e che è considerato come uno dei maggiori canali d'irrigazione del mondo. Anche la Sone, massimo affluente di destra del Gange, alimenta due canali d'irrigazione, i quali hanno già conquistato parte del Ragiputana.

Prodotti animali. — La scarsità dei foraggi e la poca richiesta della carne in un paese dove il consumo di questa è severamente interdetto dalla religione alla maggior parte degli abitanti (gli Hindù di casta), sono le cause perchè abbia poca importanza l'allevamento animale.

I più numerosi sono i *bovini,* che servono a tutto, anche a trottare attaccati alle carrozze, e si usano perfino come cavalcature. Nel massimo numero sono buoi gibbosi o « zebu », pel resto bufali negri e robusti che vivono di preferenza nelle regioni paludose.

Sono scarsi e mingherlini i *cavalli* e gli *asini,* e l'allevamento nazionale deve essere integrato con una cospicua importazione di cavalli dall'Iran e dall'Australia.

Le *pecore* e le *capre* sono inferiori in numero ai bovini. Le seconde si allevano di preferenza nel Cashmir.

Poco numerosi sono i *maiali*, mingherlini e dall'aspetto selvatico. Nella valle media dell'Indo si allevano in quantità i *cammelli*.

Gli *elefanti*, che vivono ancora a Ceylan allo stato selvatico, formano oggetto di allevamento allo stato domestico per conto del governo inglese e dei principi indigeni nell'India.

Il *pollame* è abbastanza numeroso. Numerosissimi poi sono gli *uccelli*, alcuni dei quali formano oggetto di commercio, o di per sè stessi (come i pappagalli) o per le loro penne (come gli aironi e i marabù), le quali vengono usate in Europa a scopo d'ornamento.

La *bachicoltura* ha il suo centro principale nel Basso Bengala, dove inoltre si allevano sugli alberi, all'aperto nelle jungle, quei grossi bachi che danno la seta « tussar ».

Assai più della pesca dei *pesci*, che si pratica nelle acque dei fiumi e sulle coste marittime, è importante la pesca delle *perle*, che ha il suo centro più famoso nel golfo di Mannaar presso l'isola di Ceylan. Essa è monopolio del governo e vi sono occupate circa 8000 persone.

Nelle isole Maldive e Lacchedive si raccolgono quelle piccole *conchiglie* graziose dette « cauris » le quali fanno l'ufficio di moneta piccolissima nella valle del Gange e in alcuni paesi dell'Africa orientale.

Prodotti minerali. — Sono, in generale, poco copiosi.

Il *carbon fossile*, la cui produzione è andata negli ultimi anni rapidamente crescendo[1] così da ridurne l'importazione a proporzioni molto modeste,[2] è dato per $^9/_{10}$ dalle miniere di Ranigangi, nella valle di Damuda, a nord-ovest di Calcutta, e mandato in gran parte a questa città per uso delle ferrovie, dei vapori e delle officine. Non è però di qualità superiore, poichè abbandona troppa cenere. Bombay e Madras importano carbone dall'Inghilterra. Si hanno giacimenti carboniferi anche nel Berar e nel Vardha.

Abbondano i *materiali da costruzione*, specie i marmi bellissimi (a Giodpur e a Geipur).

Il *sale* è prodotto, benchè in quantità insufficiente, anzitutto nelle saline marittime di Bombay, Madras e Ceylan, poi nei laghi salati del Ragiputana (Sambhar) e, infine, sotto forma di salgemma, nelle colline del Pengiab (Salt Range in distretto di Jehlam).[3] Il suo commercio è monopolio governativo in molte regioni orientali. A Patna e in altri luoghi del Bengala si raccoglie il *salnitro* (nitrato di potassio), che viene poi esportato in gran parte nella Cina.

Un tempo l'India era il primo paese del mondo nella produzione delle *pietre preziose*. Anche ora per alcune di esse, come smeraldi, topazi, zaffiri, conserva ancora la sua antica celebrità l'isola di Ceylan e specialmente i fiumi della sua costa meridionale, ma per i diamanti l'India venne successivamente superata dal Brasile e dall'Africa au-

[1] Nel 1894, 2,500,000 tonn. (De Scherzer, pag. 492); nel '97, 4,063,000 (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 24 agosto 1899). Si prevedeva pel 1901 una produzione di 10 milioni di tonn. (Id., 14 febbraio 1901). La lavorazione delle miniere occupa 60,000 persone.

[2] Nel 1896-97, per 9,790,000 rupie, pari a 15,700,000 fr. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

[3] Produzione di sale nel 1897, 9 milioni di tonn., di cui 6 circa di salmarino; importazione per altri 8 milioni. (*Moniteur des int. mat.*, 14 settembre 1899.)

strale. D'altronde le sue antiche celebrate miniere di Golconda sono da tempo completamente esaurite ed i diamanti si raccolgono ora unicamente a Pannah, nel Bundelkund, a sud del Gange mediano.

La *grafite* di Ceylan gareggia in bontà con quella della Siberia e figura tra le prime del mondo.

Nella produzione dei minerali di *ferro,* sparsi in molti luoghi, l'India figura ancora tra gli ultimi paesi produttori.[1]

Assai più cospicua invece è la produzione dell'*oro*, in cui l'India occupa il secondo posto nell'Asia e il quinto o il sesto nel mondo. Le miniere principali sono situate nel Mysore, a sud di Madras, e il loro reddito va continuamente crescendo.[2]

Industrie. — Celebrate fino dai tempi più antichi, le manifatture indiane, le quali continuano ad esercitarsi cogli stessi identici sistemi di un tempo, sono ora naturalmente in decadenza poichè, nonostante il vilissimo prezzo della mano d'opera, non possono più sostenere la lotta coi prodotti similari dei grandi stabilimenti meccanici d'occidente. Da qualche anno però anche in India va sorgendo e allargandosi la grande industria per opera specialmente dei capitalisti inglesi.

Industrie alimentari. — Nella *macinazione* dei cereali e nella *brillatura* del riso prevalgono ancora i sistemi più primitivi e imperfetti. Invece sono sorte dovunque fabbriche di *ghiaccio artificiale* e di *soda* (acqua di Seltz) per uso e consumo, non soltanto degli europei, ma anche degli indigeni più agiati. Le bevande spiritose vengono per lo più dall'Europa; però sono sorte recentemente, ai piedi dell'Himalaya, alcune fabbriche di *birra*. A tutela dell'industria indigena dello *zucchero* e di quella dell'isola Riunione, il cui prodotto viene intieramente consumato nell'India, venne imposta recentemente una sopratassa all'importazione dello zucchero proveniente dai paesi che ne favoriscono l'esportazione con premî governativi.

Industrie tessili. — Sono le più fiorenti dell'India.

Il *cotonificio,* originario di quel paese, non vi ha però raggiunto la grande importanza che esso ha attualmente, se non nella seconda metà di questo secolo. Mentre conserva ancora carattere casalingo nella tessitura, la quale si esercita d'ordinario cogli antichi sistemi in diverse regioni, ciascuna delle quali non produce da secoli che un determinato genere di tessuti, ha invece raggiunto carattere di grande industria meccanica e fatto enormi progressi[3] nella filatura, la quale ha il suo centro principale a Bombay. Ciò non toglie però che il principale articolo d'importazione sia costituito dalle cotonate, le quali provengono per $^3/_4$ dall'Inghilterra.

La tessitura della *juta* viene esercitata quasi esclusivamente a Cal-

[1] Nel 1896, 13,800 tonn. (*Moniteur des int. mat.*, 14 settembre 1899.)

[2] Nel 1896, 342,000 once troy da gr. 31; nel '97, once 390,000, pari a 12,100 kg.; nel '98, once 415,000, pari a 12,900 kg., per il valore di 1,500,000 sterline (*Moniteur des int. mat.*, 15 gennaio e 17 agosto 1899); nel '99, once 448,100; nel 1900, 495,800. (Id., 18 aprile 1901.)

[3] Nel 1878-79, 1,436,000 fusi; nel 1897-98, 4,211,000 fusi. (*Boll. economico,* Milano, 25 novembre 1899.)

cutta, specialmente per farne sacchi da imballaggio.[1] A Ceylan e nell'India si fanno molti tessuti di *coir* che vengono anche esportati. Poco notevole è l'industria della *lana*, fuorchè nella valle indo-gangetica, dove si fabbricano tappeti (Cawnpore) e soprattutto nel Cashmir, che gode di una reputazione mondiale a motivo dei suoi magnifici scialli, i quali vengono intessuti col « pashm » o vello delle capre del Tibet. Antichissima e fiorente è l'industria della *seta*, così la trattura dei bozzoli per averne la seta greggia, come o più specialmente la fabbricazione dei tessuti di seta dai disegni fantastici e dai colori brillanti, la quale ha i suoi centri principali a Madras e nel Bengala.

Industrie minerali. — Molto diffusa è la fabbricazione dei *laterizi*, specialmente intorno a Calcutta e a Bombay. Ha poca importanza invece la industria delle *terraglie* e della *ceramica*, di cui gli Hindù fanno uso scarsissimo. La lavorazione dell'*alabastro* costituisce una specialità della città di Agra, nella valle del Gange, dove se ne fanno oggetti d'ornamento.

Delle industrie metalliche le più importanti sono due: quella degli utensili d'*ottone*, che sono d'uso comune e pressochè esclusivo degli Hindù per la cucina, per la tavola ec. (in luogo del rame, dei vetri e delle terraglie), industria che si esercita dappertutto, ma che ha il suo centro più artistico e più classico a Benares; e l'*oreficeria*, che, soddisfacendo alla passione degli ornamenti ed all'abitudine del tesaureggiare per loro mezzo che sono generali a tutti gli abitanti, viene esercitata dovunque. Degna di nota è, nel Pengiab, la *coltellineria*.

Industrie diverse. — Molto diffusa e molto progredita è la lavorazione del *legno*, in quanto soprattutto ha per iscopo di farne oggetti scolpiti e intarsiati. E allo stesso scopo sono molto sviluppate le industrie dell'*avorio*, della *tartaruga* (Ceylan), della *lacca*. La concia e la lavorazione successiva delle *pelli*, che costituiscono un monopolio naturale dei maomettani, vengono esercitate in molte città, specialmente della valle indo-gangetica. A Cawnpore sorge una fabbrica di calzature per soldati che ha un'importanza quasi mondiale. A Lahore si producono l'acqua e l'essenza di *rosa*.

Comunicazioni. — *Poste* e *telegrafi* sono perfettamente organizzati. Settimanalmente arriva a Bombay la Valigia d'Europa e ne parte quella dell'India. Tre cavi telegrafici sottomarini congiungono Bombay ad Aden, due Madras a Penang e Singapore, uno Caracci a Bushire (Persia) e due piccoli l'Indostan all'isola di Ceylan.

Le *strade ordinarie* sono numerose e ben tenute, specialmente nella valle indo-gangetica. Istituzioni molto diffuse lungo di esse sono i « serai » per raccogliere le carovane indigene e i « dack bungalow » per ospitare i viaggiatori europei nei luoghi dove non sono sorti ancora gli alberghi. Molte strade hanno un regolare servizio di diligenza (tonga). Molto importanti sono le strade che conducono dall'India, at-

[1] Anche questa ha fatto grandi progressi come risulta dalle seguenti cifre: nel 1878-79, 4600 telai; nel 1897-98, 13,600. (*Boll. economico*, Milano, 25 novembre 1899.)

traverso l'Himalaya e gli altri monti, ai paesi contermini, la Cina, l'Asia centrale e l'Iran. Carovane ascendono la valle dell'Indo fino a Leh nella valle del Ladak, donde le merci, caricate sul dorso di zebu o di pecore, si recano, superando gli altissimi passi del Karakorum, a Lhassa nel Tibet o a Yaarkand nel Turkestan orientale. Altra via carovaniera importantissima è quella che da Peshawer conduce, attraverso il passo di Kyber, a Cabul nell'Afganistan.

Ma la meraviglia odierna dell'India e uno dei suoi maggiori titoli di gloria sono le *ferrovie*. Incominciate a titolo di esperimento nel 1853, spinte innanzi dal governo, il quale si assunse coraggiosamente la garanzia d'interesse del capitale che veniva impiegato nelle costruzioni, risultarono subito di per sè così proficue da attirare in esse la speculazione europea che vi trovò un impiego insperatamente lucroso. Gli è che gl'indigeni, attirati dalle basse tariffe, presero subito una grande passione per le ferrovie. Le terze classi perciò sono sempre affollatissime. In complesso il servizio è eccellente. Le rotaie hanno per lo più uno scartamento maggiore dell'europeo (m. 1.67). Attualmente (al 31 marzo '99) esistono in esercizio nell'India 37,800 km. di ferrovie, e altri 4298 sono già in costruzione, di guisa che si può calcolare sopra un totale prossimo di 40,000 km.,[1] i quali appartengono per $^2/_3$ al governo, ma sono in gran parte esercitate da private compagnie (la Bombay-Ragiputana-Malwa con 3000 km., la Great Indian Peninsular con 2400, la South-Indian con 1700, la Madras con 1400, la Bombay-Baroda con 800). La linea principale è l'Indo-Gangetica che da Calcutta, risalendo tutta quanta la valle del Gange e del suo affluente Giumna, passa al bacino dell'Indo, dove arriva sino a Peshawer ai confini dall'Afganistan, linea che si tratta ora di prolungare fino al Kaiber-pass che conduce a Cabul. Si stacca da essa a Lahore la linea di recente costruzione che discende lungo la valle dell'Indo fino al porto di Caracci,[2] e ad Allahabad quell'altra, molto più antica, che mette capo al porto di Bombay. Il quale poi comunica, per mezzo di un'altra linea molto importante, attraverso tutto il Deccan, colla città di Madras, e questa poi finalmente, per altre sue ferrovie, coll'India meridionale. Una ferrovia nell'isola di Ceylan va da Colombo fino a Kandy. Tra le linee secondarie è notevole quella a scartamento ridotto che, staccandosi dalle ferrovie del Bengala, si arrampica fino a Dargiling, ai piedi dell'Himalaya.

La *navigazione interna* non ha una certa importanza che nel corso inferiore e nei canali deltogeni del Gange e del Brahmaputra i quali sono regolarmente percorsi dai vaporini di varie compagnie residenti a Calcutta. Così il Gange viene regolarmente risalito fino a Mirzapur (fra Allahabad e Benares) e i vaporini risalgono per lungo tratto an-

[1] Di questi 25,450 km. 14,163 hanno lo scartamento di m. 1,67 e 10,747 di m. 1,544. Capitale impiegato 2852 milioni di rupie. (Dal *Recueil consulaire* del Belgio, vol. 103, fasc. 1° — nel *Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 14 ottobre 1899.)

[2] Da questa linea parte verso ponente una diramazione che penetra fino a Quetta e a New Chaman, in direzione di Kandahar. Questa ferrovia serve molto anche al commercio colla Persia.

che il corso del Brahmaputra fino all'Assam. L'Indo, non navigabile nel suo delta, lo è invece da Kotri (alla testa di quello) fino a Multan (sul Cinab affluente principale di sinistra).

Benchè non siano molto numerosi i porti e scarseggi la *marina mercantile,* costituita per lo più da semplici navi a vela,[1] la *navigazione marittima* è abbastanza attiva, giacchè rappresenta un movimento annuo di circa 8 milioni di tonn.,[2] di cui oltre $^3/_4$ sono assorbiti dalle navi inglesi,[3] il resto da navi estere[4] e in piccola parte da navi anglo-indiane e indigene. La navigazione di cabotaggio viene esercitata in gran parte dai vapori della « British India ». I porti principali sono Bombay, Calcutta, Madras, Caracci e Colombo.

Commercio. — Quello *interno* è attivissimo e viene esercitato per lo più dai « bania » e dai « parsi ». Come lo fu dai tempi più remoti fino ai nostri giorni, si mantiene ancora importantissimo il commercio coll'ESTERO, formando la ricchezza dell'Inghilterra che lo ha in gran parte nelle sue mani, così come ha formato la ricchezza e la potenza dei fenici, dei greci, degli arabi, dei veneziani, dei portoghesi che lo hanno successivamente esercitato; con questo però di diverso, che, mentre quei popoli ne hanno avuto uno dopo l'altro il monopolio, attualmente esso è libero completamente con tutti e non vi è fatta all'Inghilterra alcuna posizione privilegiata all'infuori di quella che essa ha saputo conquistarsi in India ed altrove colla superiorità delle sue industrie, dei suoi capitali, della sua operosità, della sua potente marina mercantile. Per quanto si può arguire, limitando la portata dei loro dati entro i confini del nostro studio, i traffici dell'India coll'estero oscillano annualmente intorno a 3 miliardi di franchi e sono fatti, per la massima parte, per via di mare.[5] L'apertura del canale di Suez ha molto giovato ai rapporti dell'India coll'Inghilterra.

L'*esportazione,* la quale supera ordinariamente l'importazione di circa 200 milioni di rupie all'anno, che è quanto dire di oltre 300 milioni di fr., ma che promette di aumentare collo svolgersi continuo dei lavori pubblici, specie delle ferrovie, le quali aumenteranno la facoltà acquisitiva del popolo che avrà una maggior quantità di prodotti del suolo da offrire in cambio dei prodotti europei, è costituita principal-

[1] 75 legni con 6700 tonn. alla fine di marzo 1898. (*Boll. di leg. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899.)

[2] Nel 1895-96, 8,200,000 tonn.; nel '96-97, 7,700,000; nel '97-98, 7,800,000 (*Boll. di leg. e stat. dog.*, genn. 1899); nel '98-99, 9,116,000, di cui 7,468,000 inglesi (*Almanacchi di Gotha,* 1899-1901), di cui 6,200,000 inglesi, 1,100,000 estere, 275,000 anglo-indiane.

[3] Principali compagnie inglesi di navigazione a vapore toccanti i porti dell'India, P. and O. British India, Bibby, Anchor, Hall, City, Henderson, Mač Iver, Castle, Glen, Ocean, Harrison, Orient.

[4] Principali compagnie estere, id., Messageries maritimes, Lloyd austriaco, Navigazione generale italiana, Nederland.

[5] Nel 1896-97, 1938 milioni di rupie, pari a 2900 milioni di fr.
Nel 1897-98, 1946 » » 2920 »
(*Moniteur des intérêts matériels,* 27 agosto 1899 — *Review and Tables relating to the Trade of British India for the years 1893-94 to 1897-98,* London, 1898, in *Boll. di leg. e stat. dog.*, genn.-marzo 1899.)
Nel 1899-'900, secondo l'*Almanacco di Gotha* del 1901 e comprendendo tutti i paesi dell'impero anglo-indiano, e al commercio marittimo aggiungendo anche il terrestre, si ha una cifra complessiva di 4216 milioni di rupie.

mente di cotone greggio, juta, the, grani oleiferi, oppio, filati di cotone, pelli, tessuti di juta, indaco e cereali (frumento). Solamente $^1/_3$ di queste esportazioni si dirige verso l'Inghilterra.

Le *importazioni*, destinate anch'esse ad aumentare indefinitamente coll'aumento continuo della popolazione e dei gusti e delle idee d'occidente, sono costituite per oltre $^1/_3$ dai tessuti di cotone che vengono per la massima parte da Manchester, per un altro terzo dagli articoli di ferro e d'acciaio (macchine, materiale ferroviario), poi dallo zucchero, dalle seterie, dai tessuti di lana, dai filati di cotone, dal carbon fossile e dal petrolio. L'importazione proviene per circa $^2/_3$ dall'Inghilterra.

I *paesi* con cui l'India ha le sue maggiori relazioni commerciali sono, anzitutto, l'Inghilterra che ne assorbe da sola circa la metà, poi la Cina, gli Stabilimenti dello Stretto, la Germania, la Francia, il Belgio, gli Stati Uniti, l'Austria-Ungheria e l'Italia.

Le *misure* sono generalmente le inglesi o quelle del sistema decimale. Per i *pesi* si adopera il seer che vale kg. 0.93 e il maund (bazar maund) che vale 40 seers cioè kg. 37.3 e si adopera specialmente dagl'indigeni nelle transazioni locali, e il factory maund che vale kg. 23.9 e si adopera di preferenza nelle fattorie inglesi e nei rapporti coll'estero.

Il sistema *doganale* è molto semplice, poichè consta di un piccolo dazio all'esportazione del riso e di alcuni dazî d'importazione i quali, fuorchè per le armi e le bevande spiritose, sono lievissimi, il 5 % « ad valorem ». Anzi per le cotonate non sono che il $3\ ^1/_2$ %. In omaggio ai principî del libero scambio, non è fatto alcun trattamento di favore alle merci provenienti dall'Inghilterra, le quali sono considerate alla medesima stregua di quelle provenienti dalla Germania, dalla Francia e va dicendo. Soltanto occorre mettere, sopra tutti gli articoli che si importano, la designazione del paese d'origine colla frase, ad esempio, « made in England », « made in Germany », ec.

La *moneta* del paese è la rupia d'argento che si divide in 16 anna, ed è ora molto deprezzata perchè non vale più che L. 1.50. Per combattere questa crisi, che del resto travaglia anche altrove le monete d'argento, il governo, che aveva chiuso fino dal 1893 le zecche alla libera coniazione dei privati, si è deciso, dopo lunghi studî, ad introdurre nell'India, a cominciare dal 1900, il bimetallismo zoppo della lega monetaria latina, un sistema, cioè, per cui, pur mantenendo in circolazione, in gran quantità, le rupie d'argento con pieno potere liberatore, non si ammetteranno alla libera coniazione che le monete d'oro, le quali saranno le sterline e verranno dichiarate esse sole moneta legale, fissando il valore della rupia a 16 pence.[1] Nell'isola di Ceylan, in questa come in tante altre cose affatto separata e distinta dal resto dell'India, la moneta corrente è il dollaro d'argento. Banche di emissione dei *biglietti* di banca sono in India quelle di Bombay, di Madras e di Calcutta.

[1] *Moniteur des int. mat.*, 14 settembre 1899.

Relazioni coll' Italia. — Attivissime nel medio evo quando le repubbliche italiane e soprattutte Venezia avevano il monopolio assoluto dei traffici indo-europei, decaddero completamente colla scoperta della nuova via marittima fatta dai portoghesi e non cominciarono a riaversi che dopo 3 secoli e $^1/_2$ coll' apertura del canale di Suez. Genova fu dei porti italiani quello che approfittò subito e meglio della nuova via, istituendovi linee di navigazione a vapore e iniziando traffici fruttuosi. La seguì, benchè a distanza, Venezia, la quale però, incapace di creare una linea propria di navigazione, dovette ricorrere a compagnie estere, sussidiate dal governo. Il servizio indiano della inglese P. and O., sospeso per parecchi anni, venne ripreso nel 1895 con una serie di viaggi regolari da Venezia a Port Said, in coincidenza in quel porto colle altre linee della medesima compagnia verso i paesi dell' India. Ma, venuto a cessare nel 1900, gli furono sostituiti provvisoriamente alcuni viaggi diretti Venezia-Bombay, esercitati dalla Navigazione generale Italiana. Il benemerito Comitato pel commercio coll' estremo Oriente ha istituito a Bombay un'Agenzia commerciale, la quale fa eccellenti affari, e si pensa già di istituirne altre a Madras e a Calcutta. E qualche vantaggio se ne è ottenuto se i traffici italo-indiani, da una media di 30 milioni di rupie, cioè di circa 48 milioni di fr., sono saliti nel 1897-98, improvvisamente, a oltre 50 milioni di rupie, che è quanto dire a quasi 70 milioni di fr.[1] Le esportazioni dall' India sono costituite per circa la metà dal cotone greggio, poi dalle pelli, dalla juta, dai semi oleosi, dall' indaco.[2] I principali articoli che l' Italia importa nell' India sono le conterie e le perle di vetro, per le quali, se non per il valore certo per la quantità, noi teniamo il primo posto, poi il corallo, le seterie, i marmi, i colori d' anilina, i cementi, le manifatture, i vini, le derrate alimentari, i saponi;[3] ma potrebbe mandare questi articoli in maggiore quantità e alcuni altri potrebbe inviarne di nuovi, alcuni dei quali vanno egualmente nell' India, ma per la via dell' Inghilterra e della Francia, come l' olio d' oliva, le conserve alimentari, il cacio parmigiano.[4]

Porti e città principali. — **India propria.** — *Bombay*, situata in una magnifica baia, sopra un' isola congiunta al continente per mezzo di strade ordinarie e ferrate, è la seconda città per popolazione (822,000 ab. nel 1891) e il primo porto dell' impero anglo-indiano. Attende soprattutto all' esportazione del cotone greggio, poi dei semi oleosi, dei cereali, dei filati di cotone. Si può dire che ivi siano concentrati i $^2/_3$ delle grandi filature meccaniche del cotone ultimamente sorte nell' India. Dalla sua magnifica stazione di Vittoria, che è forse la più bella del

[1] Nel 1893-94, 30,200,000 rupie: nel '94-95, 33,400,000; nel '95-96, 35,600,900; nel '96-97, 35,300,000; nel '97-98, 52 milioni. (*Boll. di leg. e stat. dog.*, genn.-marzo 1899.)

[2] Nel 1897-98, cotone 11,300,000 rupie, pelli 4,300,000, juta 3,700,000, semi oleosi 5,300,000 (di cui 2,100,000 di lino e altrettanti di sesamo), indaco 600,000 (c. s.).

[3] Nel 1897-98, colori d'anilina 800,000, cotonate 600,000, corallo 580,000, conterie 180,000, seterie 280,000 (c. s.).

[4] Vedi la relazione sul commercio dell'Italia coll'India fatta da Fries e Lanzoni alla Società italiana per le strade ferrate meridionali (Bologna, Civelli, 1896).

mondo, irradiano molte ferrovie verso l'interno. Il porto, ampio, comodo, sicuro, possiede vastissimi docks (Princes, Victoria, Sassoon) e grandi bacini di carenaggio.

Calcutta, che è la prima città dell'impero per popolazione giacchè, se vi si comprende il sobborgo di Howrah, conta 927,000 ab., ne è inoltre la capitale. Però il vicerè usa passare, con tutta la sua corte, più della metà dell'anno a Simla ai piedi dell'Himalaya. Calcutta sorge sulla riva sinistra e a 160 km. dalla foce dell'Hoogly, il ramo più occidentale del delta gangetico, ed è l'emporio delle due vallate fluviali del Gange e del Brahmaputra e centro della navigazione di quei fiumi. Da Calcutta e da Howrah, che le sorge dirimpetto dall'altra parte del fiume, partono molte ferrovie. A Howrah sono concentrate le principali fabbriche di juta che costituiscono l'industria principale di Calcutta, dove però si esercitano su larga scala anche quelle dei laterizi, del cotone e della seta. Il porto è costituito dal fiume e dai bacini artificiali che vennero scavati alla sinistra del medesimo e fra cui emergono i magnifici docks di Kidderpore, e parecchi bacini di carenaggio o « dry-docks. » Il commercio attivissimo [1] attende soprattutto all'esportazione della juta, del the, dell'oppio, del riso, dei semi oleosi, dell'indaco e delle pelli.

Madras è il terzo porto e la terza città per popolazione (con quasi $^1/_2$ milione di abit.). Esercita parecchie industrie (seterie, tappeti, concia delle pelli) ed è gran centro ferroviario. Il suo porto artificiale è racchiuso da due moli semicircolari e fornito all'interno da una diga protendentesi normale alla riva, ma a cui non possono avvicinarsi che i battelli minori, per mezzo dei quali si procede al carico e allo scarico delle merci e delle persone. Madras attende soprattutto all'esportazione del caffè, del cotone, dell'indaco, dei semi oleosi, del riso e delle pelli conciate.

Caracci o *Kurrachee* è il quarto porto ed è di recente creazione. Tutto in esso dinota la città nuova che va febbrilmente sviluppandosi. Il suo porto, che venne testè migliorato, sorge a est del delta dell'Indo, ma, per mezzo delle ferrovie che vi mettono capo, serve da emporio di sbocco e di approvvigionamento a tutta la vasta vallata di quel fiume e dei suoi affluenti. Attende soprattutto all'esportazione del frumento, dei semi oleosi, del cotone e della lana.

Nell'interno primeggia la ricca pianura indo-gangetica, dove si seguono in ordine d'importanza *Lucknow, Benares, Delhi, Cawnpore,* detta la Manchester dell'India, *Lahore, Allahabad, Agra* e *Patna,* tutte città da 270 a 170 mila abitanti.

Nel Deccan le città principali sono: *Haiderabad,* capitale dello Stato indigeno del Nizam, la quarta dell'India per popolazione, con oltre 400,000 ab.; *Bangalore,* capitale dello Stato parimenti indigeno del Maisor o Mysore, gran centro industriale e mercantile con 180,000 ab.;

[1] Nel 1897-98, 719 milioni di rupie, di cui 441 all'esportazione. (*Moniteur des int. mat.,* 14 settembre 1899.)

indi *Poona* presso Bombay e *Nagpur* principale centro di commercio dell'India centrale.

Negli Stati situati a cavallo dell'Himalaya, o al di là di questa catena montuosa, emerge il KASHMIR colla grande città di *Srinagar* che conta oltre 100,000 ab., e viene detta qualche volta la « Venezia dell'India ».

Ceylan. — In quest'isola, che è detta per la sua grande fertilità e per la ricchezza svariatissima dei suoi prodotti, il « giardino dell'India », emerge *Colombo*, la quale conta 100,000 ab., ed ha sostituito per attività mercantile *Pointe de Galle*, che è situata più a sud. Viene talvolta chiamata la « cassetta postale » dell'estremo Oriente, perchè ivi si toccano e si incrociano le varie Valigie postali, e potrebbe dirsi anche uno dei maggiori uffici per le comunicazioni telegrafiche sottomarine, perchè vi mettono capo parecchi cordoni. Inoltre è stazione obbligata dei piroscafi sulla via dell'estremo Oriente asiatico e dell'Australasia e possiede perciò vasti depositi di carbone. Il suo porto è protetto da dighe potenti.

POSSEDIMENTI FRANCESI E PORTOGHESI.

Dei primi, i quali sono per lo più sparpagliati sulla costa orientale, il più importante è *Pondichery*, che serve da capitale e dove si fabbricano in quantità quelle tele azzurre dette « guinee » le quali costituiscono il principale articolo di scambio sulla costa occidentale dell'Africa.

Dell'India portoghese, interamente sparpagliata sulla costa occidentale, i centri e porti principali sono *Goa* capitale e *Calicut*.

INDO-CINA.

Comprende la Birmania (Alta e Bassa) e gli Stabilimenti dello Stretto, che appartengono all' Inghilterra colle loro dipendenze nella penisola di Malacca; il regno del Siam, che è indipendente; e infine il Camboggia, la Cocincina, l'Annam e il Tonchino, che appartengono alla Francia e formano dal 1898 quella unità organica conosciuta col nome di Indo-Cina francese; — il tutto con una **superficie** di 1,786,000 kmq. ed una **popolazione** di 36 milioni di abitanti. **Aspetto**: altipiano montuoso, degradante da nord a sud e tagliato da parecchie valli longitudinali e parallele percorse dai **fiumi** Irauaddy, Saluen, Menam, Mekong, Songkoi. **Lago** principale Bien-ho, fra Siam e Camboggia. Penisola di Malacca, congiunta alla parte continentale per mezzo dell' istmo di Krah e protendentesi molto a sud fino al Capo Romania sullo stretto di Singapore.

Questo vasto paese, di cui si contendono a gara la supremazia Francia e Inghilterra, fra le cui aspirazioni va sempre più impicciolendosi il regno indipendente del Siam posto a guisa di cuneo o di « stato cuscinetto » fra i possedimenti rispettivi, ha una grande importanza economica, sia di per sè medesimo a cagione della grande ricchezza dei suoi prodotti naturali, e sia per la sua posizione che ne fa da una parte una via di penetrazione terrestre nell' interno della Cina, e dall' altra un luogo obbligato di passaggio per il traffico marittimo coll' estremo Oriente asiatico.

BIRMANIA.

(BURMA.)

Fa parte integrante dell' impero anglo-indiano e consta di due colonie separate e distinte: la Bassa Birmania, che è la più antica, e l'Alta Birmania, che è la più recente (1886). Anche le isole Andaman e Nicobar, le quali formano in parte una colonia a sè e in parte uno Stato protetto, dipendono dall' impero anglo-indiano. **Superficie** complessiva 452,300 kmq. **Abitanti** 7,700,000 di razze e famiglie diverse, fra cui primeggiano i birmani. Figurano nella sfera d' influenza inglese da una parte il Katscin nel bacino superiore dell' Irauaddy, dall' altra gli Stati Shan a nord del Siam.

Le principali caratteristiche economiche di questo paese sono: nella parte bassa, e specialmente nel delta dell' Irauaddy, il *riso*, di cui Rangun è uno dei più grandi centri esportatori del mondo; e nella

parte alta il legname di *teak*, eccellente per le costruzioni, e le miniere di *rubino*, le prime del mondo, situate a nord-est di Mandalè. Ma non mancano d'importanza gli altri prodotti *vegetali*, quali i frutti, il the, il cocco, le noci di areca, le foglie di betel; i prodotti *animali*, quali i bovini, i bufali, gli elefanti selvaggi e domestici, i maiali, il pollame, i bachi da seta ed i pesci; ed infine altri prodotti *minerali*, quali parecchi metalli, il sale, bei marmi, l'ambra, la giada e soprattutto il petrolio, nella cui produzione (sulle rive dell'Irauaddy) la Birmania è il quarto paese del mondo.

Delle varie *industrie* sono specialmente sviluppate la pilatura del riso, che ha il suo centro principale a Rangun, l'industria multiforme della seta, specialmente in quanto ha per iscopo la fabbricazione di quei tessuti solidi di cui gli abitanti agiati vanno ordinariamente vestiti, l'arte ceramica, le varie industrie metalliche, specie la oreficeria e la fondita del bronzo (campane e gong), e infine la lavorazione multiforme del legno.

Gli inglesi, oltre che a tutte le altre manifestazioni della vita economica, hanno dato un largo impulso alle *comunicazioni*. In seguito a una convenzione colla Cina (6 settembre 1894) l'Inghilterra ha potuto riunire telegraficamente la Birmania (Bhamò) colla linea cinese dell'Yangtsè. Lunghe carovane da 300 a 500 muli arrivano periodicamente dalla Cina a Bhamò, anzi ora soltanto fino a Myitkila, che, essendo situata presso l'estremo limite della navigazione sull'Irauaddy e presso il punto estremo a cui arrivano le ferrovie della Birmania, è l'emporio principale del commercio di questa colla Cina. Tutto un quartiere di Bhamò, ed ora anche di Myitkila, appartiene ai mercanti cinesi, i quali vengono a comperarvi il cotone, la giada e le manifatture europee. Da Rangun partono due ferrovie, una più corta che va a Prome e a Thajet-mijo sul corso inferiore dell'Irauaddy, l'altra molto più lunga che risale tutta la valle di questo fiume, parallelamente alla riva sinistra del medesimo, fino a Mandalay, a Bhamò e a Myitkila. Ultimamente (nel 1898) l'Inghilterra ha ottenuto dalla Cina la concessione di prolungare questa ferrovia fino all'Yunnam. Da Mandalay si stacca il tronco che ora va fino a Naungkio, che arriverà tra breve fino a Hsepaur, e che dovrà spingersi fino a Kunloon.[1] L'Irauaddy è percorso regolarmente fino a Bhamò dai grossi vapori inglesi della « Irauaddy Flottilia Co ». — Più in su, altri vapori più piccoli rimontano il fiume fino a Myitkila. Abbastanza viva è la navigazione marittima. Frequentano i porti birmani parecchie compagnie inglesi[2] e d'altri paesi europei.

Il *commercio* è discretamente attivo, così coi paesi asiatici ed europei per via di mare, come colla Cina per via di terra. Moneta corrente nel paese è la rupia indiana.

Le *relazioni coll'Italia* erano assai più vive in passato quando parecchi italiani avevano trovato impiego lucroso presso il regno di Bir-

[1] *Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 11 aprile 1901.

[2] Vi fanno servizio regolare, fra altre, la British India, l'Henderson line e la Bibby line.

mania. La merce principale che noi esportiamo di là è il riso. A facilitarvi la importazione dei prodotti italiani venne recentemente istituita, a Rangun, un'agenzia del Consorzio commerciale di Milano.

Città capitale è *Mandalè* (190,000 ab. nel 1891), situata sul corso medio e navigabile dell'Irauaddy; ma il principale centro commerciale è *Rangun* (180,000 ab.), che sorge sul delta di quel fiume. Seguono, per importanza, i porti di *Akiab* e *Bassein* a nord di Rangun, e di *Malmen* e *Mergui* a sud,

Nelle isole ANDAMAN, le quali servono in parte da luogo di deportazione, emerge *Port Blair*.

Anche le NICOBAR servono allo stesso ufficio e vi sorge lo stabilimento penale di *Kauiaka* sull'isola Camortà, la principale dell'Arcipelago.

STABILIMENTI DELLO STRETTO

(STRAIT'S SETTLEMENTS).

Non sono che tre: Penang (colla provincia di Wellesley), Malacca e Singapore, con una **superficie** di 4000 kmq. e una **popolazione** di 560,000 abitanti (nel 1896), ma dipendono da essi parecchi Stati della penisola di Malacca posti sotto il protettorato inglese (Perak, Selangor, Negri Sembilan, Pahang, Giohore), che hanno un'altra **superficie** di 89,400 kmq. e una **popolazione** di 900,000 abitanti. Ne dipendono anche le isole di Keeling e Cocos.

Questi piccoli possedimenti hanno una grande importanza economica, sia come scali della navigazione marittima da e verso l'Indo-Cina e la Cina, e sia come emporî di approvvigionamento e luoghi di sbocco dei paesi situati nell'interno della penisola di Malacca.

I principali prodotti naturali che vi mettono capo sono: tra i *vegetali* il riso, la tapioca, il sagu, gli ananas (eccellenti e di cui Singapore è uno dei centri più reputati), lo zucchero di canna, il pepe (nella cui produzione la penisola di Malacca è il terzo paese del mondo), i chiodi di garofano e le noci moscate (che si producono specialmente nell'isola di Penang), le noci di cocco, la guttaperca (nella cui produzione la penisola malese è il primo paese del mondo), e infine il gambier e il legno teak; fra i prodotti *animali* i bovini e le capre; fra i prodotti *minerali* lo stagno, nella cui produzione gli stabilimenti dello Stretto e i paesi che ne dipendono occupano il primo posto nel mondo.[1] Sono celebri le miniere di Laroote, Perak, Tongkah, Kopah e Pongah. Questo stagno è conosciuto in commercio col nome di « stagno degli Stretti ».

Di *industrie* notevoli non si hanno che alcune grandi pilature di riso appartenenti ad europei e alcuni cantieri di costruzioni e di riparazioni per la marina.

Poste e *telegrafi* vi sono abbastanza sviluppati. Da Singapore irradiano parecchi cordoni sottomarini per Labuan e Hong-Kong, per l'Au-

[1] Nel 1895, 53,400 tonn.; nel '96, 53,400; nel '97, 46,000; nel '98, 47,400. (*Moniteur des int. mat.*, 28 settembre 1899.)

stralia, per Batavia, per l'Indo-Cina francese (St.-Jacques) e per Penang; e da Penang per Madras e per Sumatra (Medan). Vi sono *strade ordinarie*, le cui reti si estendono a misura che si formano nuove agglomerazioni. Funzionano due *tranvie* a vapore a Singapore e a Penang. Si sono progettate parecchie *ferrovie* verso i paesi protetti dell'interno. Il movimento dei *porti* supera annualmente i 10 milioni di tonn., dei quali oltre 7 spettano al solo porto di Singapore. Sono tutti porti franchi e l'unica tassa che si preleva sulle navi è quella di 8 centesimi per tonn. per il mantenimento dei fari dello Stretto. Le comunicazioni fra Penang e Singapore sono quasi quotidiane. La maggior parte delle linee regolari che toccano quei due porti principali e quello di Malacca appartengono alle compagnie inglesi Peninsular, British India, Glen line, alle Messageries françaises, alla Nederland olandese, alla Navigazione generale Italiana, al Lloyd austriaco, al Nordeutscher Lloyd e alla Nippon Yusen Kaisha del Giappone. La inglese Mankuss linie[1] fa una quantità di servigi fra Singapore, il Siam, i porti della penisola di Malacca e le isole della Sonda.

Gli stabilimenti dello Stretto sono il centro, il nucleo, il fulcro d'una grande attività *commerciale*, la quale si estende dalla Birmania a Giava, da Sumatra al Siam. Si collegano inoltre alla grande arteria che congiunge l'Europa alla Cina e al Giappone. Il complesso dei loro traffici oscilla annualmente dai 350 ai 400 milioni di dollari.[2] Due terzi di essi fanno capo a Singapore. Sono fatti per circa la metà coll'Inghilterra, dopo della quale vengono il Giappone, gli Stati Uniti, la Cina, la Francia e la Germania. Gli articoli principali d'importazione e d'esportazione sono lo stagno, il riso brillato, i tessuti di cotone, il pepe, l'oppio, il gambir, l'areca. Tutto questo commercio è salito rapidamente alle proporzioni attuali dopo la fondazione di Penang e di Singapore. Ed ora l'antica corrente commerciale delle Indie olandesi passa anch'essa in gran parte per gli Stretti. Moneta corrente è il dollaro messicano.[3]

L'*Italia* non ha comunicazioni proprie con quei paraggi se non a mezzo della linea mensile della Navigazione generale Italiana che fa il servizio Bombay-Hong-Kong. Eppure nel 1897 essa ebbe con essi un movimento commerciale di 2 milioni e ½ di fr. A Singapore venne instituita di recente un'agenzia commerciale italiana la quale fa buoni affari.

Città e porti principali sono: *Penang* sull'isoletta dello stesso nome (Pulo Penang) con un porto magnifico, accessibile alle navi maggiori; *Malacca*, la cui importanza è molto diminuita di confronto a quella che aveva in passato; e *Singapur* o Singapore, detta la Gibilterra dell'estremo Oriente, ma che ne è più che altro la Port-Said e la Aden ad un tempo, vale a dire lo scalo comandato di tutte le navi che pas-

[1] Parc che nel 1899 essa sia diventata tedesca. (Da una lettera di Pertile alla *Gazzetta di Venezia*, 18 aprile 1899.)

[2] Nel 1898, 460 milioni di dollari, di cui 298 d'importazione. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[3] Con decreto del 2 febbraio 1895 è stata ordinata la coniazione di un dollaro inglese, moneta legale, rimanendo però sempre il dollaro messicano, il quale è diviso in 100 cents ed ha un valore oscillante intorno a 4 fr.

sano per lo stretto di Malacca. Possiede perciò, ad uso e consumo di dette navi che sono per la massima parte a vapore, immensi depositi di carbone. Il suo porto eccellente è fornito di grandi docks (Tagiong Pagar) e possiede 3 bacini di carenaggio. A cagione della sua ammirabile posizione sopra un'isoletta all'estremità della penisola di Malacca ed all'uscita verso levante dello stretto di questo nome, Singapore può dirsi uno dei primi centri commerciali dell'Asia, poichè ivi si concentra gran parte dei traffici del Siam, dell'Indo-Cina, della Birmania e del vicino impero coloniale neerlandese. Essa è l'emporio principale, ad esempio, del pepe, del gambir, della gutta-perca, del belzoino, e uno dei depositi principali delle altre droghe, del caffè, del tabacco, di guisa che viene detto uno dei porti più odoranti del mondo.

SIAM.

Monarchia assoluta. **Superficie** 633,000 kmq. **Popolazione** 6,300,000 abitanti, fra cui oltre 1 milione di cinesi, i quali hanno invaso tutto nel Siam e vi occupano le posizioni più diverse, dai facchini (culis) che muoiono di fame, ai grandi mercanti ricchissimi che sbattono sugli indigeni l'alterigia del loro fasto.[1] Religione buddista.

Principali caratteristiche economiche di questo paese sono: il *riso* che costituisce la base dell'alimentazione ed il primo articolo d'esportazione,[2] il *caffè* e la *canna da zucchero* di cui si va diffondendo la coltura, il *pepe* nella cui produzione il Siam è il secondo paese del mondo dopo Sumatra, il *cardamomo* vero e bastardo di cui si fa parimenti esportazione, il *cocco*, il *sesamo* ed altre piante oleifere, il *bambù* che cresce dovunque e del quale si fanno le stuoie, i cesti, i vasi, le case, il *teak* ed altri legnami (specie il sapan che dà la tinta rossa), i quali[3] vengono ordinariamente fluitati sino a Bangkok, i *bovini* il cui allevamento è abbastanza cospicuo da alimentare una certa esportazione, gli *elefanti* tanto selvatici nelle foreste dell'interno i quali formano oggetto di caccia, quanto addomesticati i quali costituiscono la bestia da soma per eccellenza in molte province del Siam proprio, la *bachicoltura* che si esercita su larga scala nelle regioni più temperate, la *pesca* fluviale, lacuale e marittima che fornisce al consumo ed al commercio una gran quantità di pesce disseccato, lo *stagno* le cui miniere, generalmente lavorate da cinesi, sono situate per lo più negli Stati vassalli della penisola di Malacca, alcuni altri metalli, specie il *ferro* il cui sfruttamento si limita ai bisogni locali, e infine le *pietre preziose* ed il *sale*, che si raccolgono in gran copia in regioni diverse.

---

[1] La immigrazione dei « Culis » dalla Cina è stata di 1600 nel 1889, di 33,000 nel '90, di 9800 nel '91, di 12,000 nel '92, di 19,000 nel '93, di 22,000 nel '94, di 10,000 nel '95, di 37,500 nel '96, di 7900 nel '98. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] Nel 1896, tonn. 454,000 per 21,200,000 dollari (*Almanacco di Gotha*, 1899); nel 1897, tonn. 557,700; nel '98, 513,300; nel '99, 600,000. (*Sole*, 23 gennaio 1900.)

[3] Esportazione di teak per oltre 5 milioni di fr. all'anno. (Notizia attinta all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

Delle *industrie* la più caratteristica e la più diffusa è la *oreficeria*, la quale soddisfa alla passione grandissima che hanno i siamesi per gli oggetti d'ornamento. Non vi ha famiglia, per quanto povera, la quale non ne possegga una certa quantità. Nel 1889 venne installata dal re, nel suo palazzo, una scuola di oreficeria diretta da un orefice di Londra. Si fanno inoltre tessuti di *seta* finissimi dai riflessi metallici, e magnifici lavori d'*avorio* intarsiato e di *legno* odoroso come quelli che figuravano all'Esposizione di Parigi del 1889 e del 1900.

Poste e *telegrafi*, di recente istituiti, vanno continuamente diffondendosi. Il Siam appartiene all'Unione postale universale. C'è una lunga linea telegrafica terrestre da Bangkok a Saigon, e un cavo sottomarino, che va da Bangkok a Singapore. Anche pel Siam l'èra *ferroviaria*, incominciata colla costruzione della piccola linea da Bangkok a Paknam che è il suo avamporto marittimo alla foce ed alla sinistra del Menam, si è aperta colla costruzione testè ultimata (nel 1900) della linea molto più importante la quale va da Bangkok ad Ayuthia e a Korat (265 km.). È in costruzione un tronco di 40 km., il quale, distaccandosi dalla linea precedente a Sofuri, dovrà proseguire fino a Ban-Fagg, d'onde poi potrà essere prolungata, attraverso tutto il Siam, fino a congiungersi alle ferrovie birmane. Attivissima è la *navigazione* del fiume Menam (su cui sorge Bangkok) e dei fiumi e canali che sono ad esso collegati. Una parte della popolazione vive costantemente nelle barche, le quali sono numerosissime e costituiscono perciò altrettante dimore galleggianti. Del Menam l'affluente più importante è il Meping (di destra), il quale viene regolarmente risalito fino a Xiengme. Navigabile e navigato è anche il Mekong, di cui è rimasta al Siam, per il continuo avanzarsi dei francesi, soltanto e non tutta la riva destra. La *marina mercantile* marittima è una quantità pressochè insignificante,[1] mentre è abbastanza attiva la *navigazione marittima*, la quale si concentra per la massima parte nel porto di Bangkok ed è fatta per $^3/_4$ da navi inglesi (Holt line).[2] Si è progettato di scavare attraverso l'istmo di Krah un *canale* il quale risparmierebbe alle navi che si recano dall'India alla Cina molte ore di viaggio e la traversata talvolta pericolosa dello stretto di Malacca.

Poco importante è il *commercio*, giacchè oscilla da 50 a 70 milioni di dollari soltanto[3] ed è in gran parte commercio marittimo, il quale era un tempo quasi esclusivamente nelle mani degli inglesi, ma va ora passando lentamente in quelle dei tedeschi. I cinesi sono padroni del piccolo commercio. Pesi e misure sono il chang, che vale due catty cinesi e corrisponde a kg. 1,200, l'hale che pesa kg. 60,500, il va che vale quasi 2 m. Unità monetaria è il tical d'argento che corrisponde ora press'a poco a L. 1,50 e viene coniato alla zecca di Bangkok colla rifusione dei dollari messicani.

[1] Nel 1898, 5200 tonn., di cui 470 a vapore. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)
[2] Nel 1896, 950 navi, di cui 680 inglesi; nel '97, 881,000 tonn.; nel '98, 498,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)
[3] Nel 1898, 63,790,000 dollari; nel '99, 59,980,000. (*Almanacco di Gotha*, 1900-1901.)

Le *relazioni coll' Italia* sono regolate dal trattato del 1868, entrato in vigore nel 1871, a scadenza indeterminata. Non vivono al Siam che poche diecine di italiani, quasi tutti impiegati nei pubblici servizî. Recentemente vi è sorta un' agenzia del Consorzio italiano per il commercio coll' estremo Oriente e di qualche cosa si sono avvantaggiati i traffici, del resto sempre meschini, fra quel paese e l' Italia.

Città principali sono: *Bangkok,* capitale, con circa 200,000 ab., di cui la metà immigrati cinesi, e chiamata per la sua configurazione la « Venezia del Siam »; *Aguthia,* antica capitale, con 50,000 ab.; *Shantabun,* secondo porto del regno; *Paknam,* porto complementare di Bangkok; *Korat,* città del Camboggia siamese situata sopra un affluente navigabile del Mekong e destinata ad un grande avvenire dopo che venne ultimata la ferrovia che la congiunge a Bangkok.

INDO-CINA FRANCESE.

Benchè costituita di parti che hanno aspetto, storia, popolazione molto diverse e di cui sono differenti i rapporti di dipendenza verso la Francia, due essendo le colonie direttamente amministrate da essa (Cocincina e Tonchino), due protettorati (Camboggia, Annam) e un paese soggetto (Laos), pur tuttavia viene considerata oramai come un tutto complesso ed organico, di cui va sempre più cementandosi l' unità. C' è un solo governatore per tutta l' Indo-Cina e questa ha assunto recentemente un solo prestito cospicuo e vi si è instituita da poco una sola grande banca, detta appunto, dell' Indo-Cina. Complessivamente ha una **superficie** di 705,000 kmq. e una **popolazione** di 16,362,000 abitanti.

CAMBOGGIA.

Regno indigeno sotto il protettorato francese. **Superficie** 104,700 kmq. **Abitanti** 1,500,000, in massima parte camboggiani o khmer.

Questo piccolo paese è caratterizzato economicamente dalla coltura in grande del *riso* che ivi serve di base all' alimentazione ed al commercio, dalla produzione della *gomma lacca* fornita dall' albero camboggia, dal *pesce* che viene preso in grande quantità, specialmente nel lago Bien-ho e nel suo emissario Tonlésap, dove accorrono, nella stagione della pesca, fino a 30,000 persone, le quali mettono poscia in commercio molto pesce salato e disseccato e molto olio di pesce, e infine da considerevoli giacimenti di minerali di *ferro,* di cui si è cominciata da poco tempo timidamente la estrazione. Il corso inferiore del Mekong viene regolarmente navigato, fino a Pnom-Penh, dai vapori della compagnia delle « Messageries fluviales » della Cocincina, che, da qualche tempo, risalgono di tanto in tanto quel medesimo fiume, su su, fino a Xiengkong, percorrendo quasi 3000 km.

Città capitale è *Pnom-Penh,* situata alla confluenza del Mekong col Tonlè-Sap e perciò uno dei centri principali di navigazione interna nell' Indo-Cina.

COCINCINA.

Colonia francese dal 1867. **Superficie** 55,620 kmq. **Abitanti** 2,262,000 (nel '98).

La principale caratteristica economica anche di questa che fu il primo nucleo del grande impero francese dell' Indo-Cina è il *riso* che ne costituisce il principale articolo di commercio. Ma il paese produce anche legname, zenzero, cardamomo, curcuma, coprah, pepe, e una quantità di altri prodotti *vegetali,* alleva molti *animali* ed esercita su larga scala la pesca. La punta di St.-Jacques è congiunta per mezzo di 3 cavi *telegrafici* sottomarini a Singapore, a Huè, e a Hong-Kong. Una ferrovia di 71 km. va dal porto di Saigon alla città di Mitho situata sul delta del Mekong. Il *commercio* oscilla intorno a 130 milioni di fr. ed è fatto per $^1/_4$ soltanto colla madre patria e colle sue colonie.

Città capitale è *Saigon,* la Parigi o meglio la Marsiglia dell'Indo-Cina, con un magnifico porto, uno dei più animati di quei paraggi, poichè ha un movimento annuo di 1,200,000 tonn. (nel 1896). *Mitho* è la seconda città per popolazione e per importanza commerciale.

ANNAM.

Regno posto dal 1884 sotto il protettorato della Francia.
Superficie 420,980 kmq. **Abitanti** 7,500,000 per lo più annamiti.

La principale ricchezza di questo vasto e promettente paese è costituita finora dai prodotti vegetali, quali il *riso* che in alcune parti della pianura marittima si raccoglie perfino due volte all'anno e che costituisce il principale nutrimento degli abitanti, la *canna da zucchero* la quale fornisce al commercio il suo primo articolo d' esportazione, la *cannella* che gliene fornisce il secondo, i *piselli* ed altri legumi, gli *ortaggi,* la palma da *cocco,* le noci d' *areca,* il *caucciù* e altre *gomme* (nel Laos), il *cotone,* il *tabacco,* il *legname* da costruzione e il legno da ebanisteria. Ma si allevano anche gli animali, specie i *suini* e i *bachi da seta,* mentre sugli scogli che pendono a picco sul mare vengono raccolti in quantità i *nidi delle rondini* salangane. Infine, tra i prodotti minerali, emergono l' *oro* di cui si lavorano alcune miniere ad Attopeu, nell' interno, a ovest di Tourane, lo *stagno* di cui furono scoperti nel 1900 alcuni ricchissimi giacimenti nel Laos,[1] i *marmi* rinomati e il *carbon fossile* di cui furono trovate alcune cave abbondanti presso Tourane.

Le *industrie* sono abbastanza sviluppate giacchè gli abitanti soddisfano con esse a quasi tutti i bisogni complessi della loro decrepita civiltà, ma hanno dovunque il carattere d' industrie casalinghe. Degna di nota è la trattura dei bozzoli la quale alimenta una certa esportazione di seta greggia. Una grande e celebre via ordinaria, detta la *strada mandarina,* percorre tutto il regno, parallelamente al mare,

[1] *Revue française de l'étranger et d'exploration.* (Parigi, n. 265, genn. 1901.)

da Vinh nel Tonchino giù giù per Huè e Tourane fino a Nhatrang verso la Cocincina, ma manca affatto di ponti e devono essere passati a guado o sopra battelli i fiumi che l'attraversano. Se ne sta costruendo un'altra la quale da Tourane, per il passo di Ailao, andrà a sboccare nel bacino del Mekong. Scarso è il movimento dei *porti* numerosi ma scadenti allineati lungo la costa.[1] E parimenti poco attivo è il *commercio* esteriore, il quale è fatto in piccola parte solamente colla madre patria.[2] Misure e pesi sono il tuoc o eoc della dogana che vale m. 0,62, il cahn eguale a kg. 0,62, e il bin che vale 50 cahn (kg. 31,2). Le monete in corso sono costituite precipuamente dai piccoli sapeki di rame bucati nel mezzo onde potersi infilare. Seicento di essi fanno un cuan o ligatura d'argento che vale circa 1 lira. I pagamenti importanti si fanno in verghe d'oro e d'argento.

Città e porto principale è *Huè*, capitale, con 30,000 ab.

TONCHINO.

Possedimento francese dal 1883.

Superficie 314,110 kmq. **Abitanti** 14 milioni, per la più parte annamiti-tonchinesi.

Questo paese, che fu oggetto di aspre sanguinose contestazioni colla Cina ed è costato grandi sagrifici alla Francia, appare il più promettente dei suoi possedimenti nell'Indo-Cina, a cagione soprattutto del delta fertilissimo del Songkoi, sul quale vive una fitta popolazione. Quella immensa pianura è occupata quasi interamente da *risaie*, le quali forniscono due e perfino tre raccolti all'anno. Il riso, mentre è la base dell'alimentazione degli abitanti i quali ne mangiano in media 1 kg. al giorno per ciascuno, costituisce altresì il primo articolo di commercio. Ma l'agricoltura fornisce una quantità di altri prodotti vegetali, quali le patate, gli ortaggi, le banane, gli agrumi, la canna da zucchero, alcune droghe, il ricino, il sesamo, il cotone, il tabacco, la canna, e il kaighio, la cui scorza serve alla fabbricazione della carta. Le immense foreste che ricoprono la regione di sud-ovest, forniscono legname e cunao anche per esportazione. Degli *animali*, il cui allevamento è poco sviluppato, sono più importanti i bovini, specie i bufali e i zebu, i maiali, il pollame e i bachi da seta. Dei prodotti *minerali* il più ricco finora è il carbon fossile, di cui una compagnia francese lavora alcune abbondanti miniere a Kebao ed altrove, e del quale si fa anche una certa esportazione. Ma si hanno altresì saline, cave di marmo e miniere metalliche (oro, argento, ferro). Delle *industrie* indigene le più fiorenti sono quelle della seta, della carta, del cotone, dello zucchero, della madreperla, della lacca. Si è costituita una società francese per le lacche del Tonchino; ma altre imprese europee sono sorte a gara testè per l'esercizio di molte manifatture indigene o importate.

[1] Nel 1896, 220,000 tonn., di cui 58,000 di giunche. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

[2] Nel 1896, 27 milioni di fr., di cui 19 cogli altri paesi dell'Indo-Cina francese, 6 coll'estero e 350,000 colla Francia. (Id.)

Nel 1899, 10,740,000 fr., di cui 6,507,000 di esportazioni. (*Moniteur des int. mat.*, 22 luglio 1900.)

Poste e *telegrafi* sono ormai organizzati e diffusi nelle regioni principali. Recentemente, la rete telegrafica venne unita a quella della Cina, laonde il paese è stato così sottratto alle esigenze costose dei cavi inglesi. La più parte dei trasporti facendosi ancora a dorso d'uomo, le *strade* sono strette e stabilite per lo più sulle dighe. La sola che si possa paragonare alle nostre carreggiabili è quella detta « mandarina » che, in prosecuzione alla strada omonima dell'Annam, conduce in Cina ed era percorsa dalle ambasciate annamite che si recavano periodicamente a Pechino. Ma per il Tonchino sta per aprirsi una nuova èra in seguito alle *ferrovie* che vi si stanno ora eseguendo. Fino adesso non esisteva che il solo tronco di 100 km. a scartamento ridotto il quale andava da Fulangthuong (presso Bacninh) a Langson verso il confine della Cina. Ma ora se ne stanno costruendo altri due da Haifong a Victri (154 km.) e da Hanoi a Ninbinh (319) nella regione del delta del Songkoi,[1] e si è progettata un'altra ferrovia più importante la quale risalirebbe il corso di quel fiume sino a Laokai, al confine della Cina, e di lì poi, penetrando nell'Impero Celeste, sempre nella stessa valle fluviale, si spingerebbe fino alla città di Yünnan. Comunque, il Songkoi o « fiume rosso » si mantiene sempre l'arteria principale del Tonchino, così per il commercio interno come per le sue relazioni colla Cina. Per mezzo suo si è avviata una forte corrente di transito.[2] La compagnia francese delle « Messageries fluviales » esercita un servizio regolare di navigazione a vapore fra il porto di Haifong, situato alla foce più settentrionale del delta, e la città di Hanoi, posta sul corso inferiore del fiume; il quale però viene risalito di lì colle giunche fino a Manghao nella Cina. Così il Tonchino ha cominciato ad esercitare quel suo ufficio di penetrazione commerciale nell'Impero Celeste, sul quale riposa tanta parte del suo avvenire economico e politico. La *navigazione marittima* non è ancora gran cosa giacchè è inferiore al milione di tonn.

Poco notevole ancora è il *commercio* coll'estero, mentre è quasi altrettanto cospicuo quello di cabotaggio.[3] È però attivissimo e in continuo aumento quello che ha luogo coll'attigua provincia cinese dell'Yünnan. Le *misure* e *monete* per gli indigeni sono le stesse dell'Annam al cui impero il Tonchino un tempo apparteneva. Per gli europei circola il dollaro messicano di cui si sono fatte anche alcune coniazioni francesi.

La capitale è *Hanoi*, con 80,000 ab., sul corso inferiore del fiume Rosso. Il suo porto fluviale è l'emporio principale di tutto quel ricco bacino. Il principale porto marittimo è *Haifong* e la città più manifatturiera è *Nam-Dinh*.

---

[1] *Moniteur des int. mat.*, 11 maggio 1899.

[2] Nel 1890 per 5,180,000 fr., nel '97 per oltre 15 milioni. (Jolaand Barral, *Illustration française*, 27 novembre 1898.)

[3] Nel 1896, commercio estero 32,800,000; cabotaggio 27,600,000 fr. (*Almanacco di Gotha*, 1899). Nel 1899, commercio estero 65,382,000 fr., di cui 45,017,000 alle importazioni. (Dal *Feuille de renseignements de l'office colonial* in *Moniteur des int. mat.*, 22 luglio 1900.)

CINA

O « CIUNG-KUO » — IMPERO DEL CENTRO.

Monarchia assoluta composta di paesi che dipendono direttamente dall' impero, quali le 19 provincie della Cina propria, la cui superficie effettiva va diminuendo coll' estendersi in esse delle occupazioni europee, e di paesi come la Manciuria, la Mongolia, la Dzungaria, il Turkestan e il Tibet, ciascuno dei quali costituisce un ente autonomo e pressochè indipendente dall' impero, ad eccezione della Manciuria, che è considerata proprietà personale dell' imperatore ma che ora va insensibilmente passando tutta quanta nelle mani della Russia. Considerato con queste limitazioni, tutto l' impero cinese, ha ancora, nominalmente e ufficialmente, una **superficie** di 11,081,000 kmq. ed una **popolazione** di 357 milioni di abitanti.

Questo immenso impero, il quale supera in superficie l'Europa e le è di poco inferiore in popolazione, è ben lontano dall' avere l' importanza politica ed economica che quei due grandi coefficienti farebbero supporre. Gli è che i paesi di cui è costituito sono troppo disgregati fra di loro, e che gli abitanti che lo popolano, per quanto dotati di una civiltà molto più antica dell' europea, non hanno ancora sentito l' impulso di vita nuova che anima e sospinge la civiltà occidentale, e ne moltiplica straordinariamente la potenza e ne accumula prodigiosamente i risultati. Ma l' Impero Celeste, la « gran mummia cinese », sta ora attraversando una doppia crisi politica ed economica, la quale sarà feconda per esso dei più grandi risultati. Mentre da una parte esso va rimpicciolendosi coll' estendervisi delle occupazioni europee e minaccia di disgregarsi a cagione dei principî autonomistici che vanno serpeggiando nelle provincie con un' intensità proporzionata all' indebolirsi del potere centrale, dall' altra la operosità e l' esempio degli europei, degli americani e dei giapponesi, a cui venne concesso di penetrare nell' impero, la lavorazione delle miniere che furono loro accordate, l' impianto delle nuove industrie che essi vi hanno già incominciato, le costruzioni ferroviarie che procedono con un' insperata rapidità, gli stessi debiti contratti, in proporzioni inaudite per la Cina, coi paesi europei, tutto ciò dimostra che sta per penetrarvi quel soffio di vita nuova che le è mancato fin ora e il quale promette di trasfor-

marla economicamente coll'aiuto della popolazione fittissima, laboriosa, ingegnosa, economa, rispettosa delle leggi e dell'ordine, che affolla soprattutto le province della Cina propria.

CINA PROPRIA.

Superficie 5,396,100 kmq. **Abitanti** 346 milioni, per la massima parte cinesi, di religione buddista se del popolo, seguaci di Confucio se delle classi dirigenti. **Aspetto** prevalentemente piano. Dall'altipiano del Tibet, da cui la Cina propria di mano in mano discende, degradando, verso levante, si staccano alcune linee parallele di monti in mezzo a cui scorrono, in direzione generale da ovest ad est, i tre **fiumi** principali: Hoang-ho, Yangtsè-kiang e Si-kiang. I **laghi** più importanti sono quelli situati nel bacino inferiore dell'Yangtsè, specie il Taihu. **Coste** molto accidentate, dal golfo di Petcili che le due penisole di Lautung e di Sciantung chiudono verso il Mar Giallo, agli estuari articolati dei tre fiumi maggiori, al golfo del Tonchino che l'**isola** di Hainan separa dal mar della Cina. **Suolo** fertilissimo, così nelle valli del Si-kiang e del Yangtsè coperte in gran parte di terreno d'alluvione, come in quella dell'Hoang-ho formata di « loess » o terra gialla, la quale gareggia in fertilità colla « terra nera » della Russia. **Clima** temperato, uniforme, regolare, come lo è, data l'estensione, in pochi altri paesi del mondo.

Prodotti vegetali. — Base della coltura, come base dell'alimentazione, sono i CEREALI, principalissimo il *riso*, che si coltiva di preferenza nella valle dell'Yangtsè e nelle province meridionali, ma si consuma dovunque, anche nelle province settentrionali, dove per altro il cereale più coltivato è il *miglio*. Altrove si ottengono *frumento, orzo*, e *maiz*. Quantunque sia prodotto in grandissima quantità il riso, di cui si fanno anche talvolta due raccolti all'anno, è insufficiente d'ordinario ai bisogni di quell'immensa popolazione, e se ne deve importare una certa quantità, la quale oscilla da un milione a un milione e ½ di ql. generalmente dal Siam.[1] Altra pianta alimentare molto diffusa è il *bambù*, in quanto se ne usano come alimento dovunque i teneri germogli. Si adoperano come commestibili anche le *alghe* e i *fuchi* marini, di cui si fa inoltre importazione.[2] Infine, nella Cina settentrionale si coltivano su larga scala le *patate* e si raccolgono in quantità i *funghi* (specie nel Szetciuan), e in molte regioni della Cina meridionale il *sago*, il *taro*, l'*arrowroot*.

Molto coltivati sono i LEGUMI, specie i *fagiuoli*, con una varietà dei quali, detta « soya », si prepara nella Cina settentrionale una specie di formaggio che serve su larga scala di alimento, e le *fave* che,

[1] Nel 1897, 2,100,000 picul (pari a 1,300,000 ql.) per un valore di 4 milioni di taels haikuan o della dogana (pari a 13,200,000 fr.). (*China Imperial maritime customs — Returns for trade and trade reports for the year 1897* — Shanghai, 1898 — dal *Boll. di leg. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1898.)
Nel 1898 l'importazione è salita a 10,400,000 taels; nel '99 a 17,800,000. (*Almanacco di Gotha*, 1900-1901.)

[2] Nel 1897, 544,000 picul per 1,111,000 taels. (*Almanacco di Gotha*, 1898.)

semplici o sotto forma di panello, vengono anche esportate principalmente in Giappone.[1]

Vengono poi gli ORTAGGI, in particolare i *cavoli*, l'*aglio* e le *cipolle*; i FRUTTI, fra cui emergono gli *agrumi* (aranci e mandarini), i krak specie di nocciuoli, i scisci specie di prugne con guscio, i licis che rassomigliano a grosse fragole, le noci, che danno anche olio, i giuggioli grossi come datteri, i peri, i meli ec.[2]

Poco notevoli sono le piante OLEIFERE, fra cui vanno ricordate le arachidi, il sesamo,[3] il ricino, le palme da cocco (isola di Hainan).

Importantissimi sono invece i COLONIALI, primo fra tutti il *the*, nella cui produzione e nella cui esportazione la Cina è, così per qualità come per quantità, il primo paese del mondo. Il suo centro classico di produzione è la valle dell'Yangtsè, suo emporio principale Hankau alla riva sinistra e sul corso medio di quel fiume. L'esportazione del the, la quale oscilla annualmente intorno a un milione di ql.[4], e costituisce in valore il secondo articolo del commercio cinese, è fatta per $^3/_4$ per la via di mare e si dirige per la massima parte in Inghilterra. Il resto viene smerciato verso nord sotto forma di tavolette, le quali in Mongolia, ad esempio, circolano come moneta. Gli è attraverso la Siberia che una parte del the cinese giunge in Russia, d'onde vien distribuito anche ad altri paesi d'Europa col nome di the da carovana.

La coltivazione della *canna da zucchero*, estesasi nelle province meridionali e nell'isola di Hainan, vi alimenta ora una certa esportazione,[5] la quale però non rappresenta neppure la sesta parte di quella quantità che deve esserne importata nelle province centrali e settentrionali.[6]

Delle SPEZIE la più coltivata è la cassia lignea o *cannella* cinese, che viene in abbondanza nelle province meridionali di Kuangsi e Kuantung ed alimenta anche una certa esportazione.[7] Nella sua produzione anzi la Cina è reputata il primo paese del mondo. Delle altre spezie essa deve fare importazione.[8]

Un grande impulso ha ricevuto ultimamente la coltura delle piante TESSILI, quali la ramie, la bohemeria, il lino, la canapa,[9] ma soprattutto il cotone, che viene specialmente in gran quantità nelle province

---

[1] Nel 1897, fave..... 2,047,000 picul per 3,600,000 taels
panelli di fave.. 1,810,000 » » 2,340,000 »
Nel '98, esportazione di fagiuoli e panelli di fave per 7,800,000 taels; nel '99 per 9,400,000. (*Almanacco di Gotha*, 1898.)

[2] Esportazione di frutta nel 1897 per 1,050,000 taels. (Id.)

[3] Esportazione di semi di sesamo nel '97, 45,000 picul per 200,000 taels.

[4] Media dell'ultimo decennio (1888-1897), 1,800,000 picul (*Illustration française*, 23 settembre 1899). Nel 1897, 1,530,000 picul (pari a 918,000 ql.) per 29,200,000 taels (*China maritime imperial Customs*); nel '98 per 28,900,000 taels; nel '99 per 31,500,000. (*Almanacco di Gotha* 1899-1900.)

[5] Nel 1897, 515,000 picul per 1,740,000 taels.

[6] Nel 1897, importazione 2,300,000 picul per 10,200,000 taels; nel '97, per 9 milioni di taels; nel '98 per 10,200,000.

[7] Nel 1897, 97,000 picul per 430,000 taels.

[8] Importazione di chiodi di garofano ed altre spezie nel '97 per 570,000 taels, più pepe per 280,000 taels.

[9] Nel 1897, esportazione 100,000 picul per 780,000 taels.

di Honan e di Hupè a nord dell' Yangtsè medio e nel Kiangsu ad est verso il Pacifico e, dopo di aver soddisfatto in parte ai bisogni dell' antichissima industria locale, costituisce il terzo articolo di esportazione, la quale si dirige, per la massima parte, al Giappone.[1]

Delle piante INDUSTRIALI la più importante è senza dubbio il *papavero da oppio,* che, nonostante gli editti imperali i quali ne proibivano un tempo la coltura, domina sovrano nelle campagne dell' Yunnan, ma si coltiva anche in quelle del Szetciuan e del Cekiang. Però l' oppio migliore si ottiene a Itsciang sull' Yangtsè medio, in provincia di Hupé. Comunque, essendone altrove proibita la coltura e costituendo questa droga micidiale uno dei prodotti più caratteristici del consumo cinese, l' oppio figura ancora come il secondo articolo di importazioni e proviene interamente dall' India.[2] Il *tabacco* essendo poco usato, avviene che la sua produzione, benchè limitata a poche province (Szetciuan, Yunnan, Hainan), sia superiore ai bisogni del consumo.[3] Un prodotto singolare della Cina, anzi delle province inferiori dell' Yangtsè, è la *cera vegetale* (detta anche *sego vegetale*) che si estrae dalle bacche della « stillingia sebifera » e serve a fare candele. Degni inoltre di nota sono l' albero della *vernice* o *tsisciù* (rhus vernicifera) che cresce nelle province meridionali, l' albero della *carta* di cui si fa un uso grandissimo nella fabbricazione di questa,[4] l' albero del *sapone* nel Szetciuan, la *liquirizia* la cui radice forma oggetto d' esportazione, la *cassia* delle province meridionali, il *rabarbaro* che si raccoglie nella provincia di Kansu, ai confini della Mongolia, e si spedisce per $^3/_4$ in Inghilterra,[5] le *noci di galla* che vengono principalmente dalle province di Hunan e Szetciuan.[6]

Deficienti invece sono dovunque nella Cina propria, i PRATI, i PASCOLI e le FORESTE.[7]

Agricoltura. — Non vi è altro paese dell'Asia in cui l' agricoltura sia praticata così intensamente come nella Cina propria, nè alcun altro al mondo in cui sia tenuta tanto in onore. Si sa che esistono perfino templi dell' agricoltura e che i coltivatori del suolo sono reputati come la prima delle classi sociali. L' imperatore medesimo è considerato come il primo agricoltore, e una volta, verso la fine di marzo di ogni anno, era tenuto a lavorare in persona, vestito da contadino, un vero campo, di cui poi alcuni veri agricoltori terminavano il lavoro, e il grano

[1] Nel 1897, 490,000 picul per 7,400,000 taels, di fronte a cui c' è anche però una certa importazione, la quale ascese in quello stesso anno a 160,000 picul per 2,260,000 taels. Nel 1898 esportazione di cotone per 3,200,000 taels, importazione per 2,800,000; nel '99 esportazione per 3 milioni, importazione per 3,500,000.

[2] Nel 1897, 49,000 picul per 27,900,000 taels; nel '98 per 29,300,000 taels; nel '99 per 35,800,000.

[3] Nel 1897 esportazione 142,000 picul per 1,944,000 taels; nel '98 per 3,800,000 taels; nel '99 per 2,300,000.

[4] La così detta carta di riso viene estratta dal midollo dell' « aralia papyrifera » detta tungsan che cresce nel Fokyen, nel Kuantung e nell' Yunnan. Si fa carta anche con scorza di gelso e di bambù, con cotone e con stracci.

[5] Esportazione, nel 1897, 7200 picul per 300,000 taels.

[6] Esportazione, nel 1897, 34,000 picul per 830,000 taels.

[7] Importazione di legname da costruzione nel 1897 per 1,300,000 taels.

della messe imperiale veniva presentato al dio del Cielo come offerta del popolo intero. I cinesi hanno conquistato tutto il terreno coltivabile non soltanto nelle pianure, ma ben anche sui fianchi delle montagne che essi hanno tagliato a terrazze per poterli coltivare sino alla cima. Con una lavorazione intensiva, che si potrebbe paragonare a quella che si pratica nelle nostre ortaglie, essi ottengono dal suolo non solo quanto basta ad alimentare, benchè scarsamente, una popolazione fittissima, la quale d'altronde non si ciba in generale d'altro che di vegetali, ma anche per fare una grande esportazione. Nessun altro popolo, ad esempio, conosce e pratica da più lungo tempo del cinese le *concimazioni* e gli *emendamenti*. Attualmente il regime che prevale è quello della piccola proprietà; ma esistono ancora gli avanzi qua e là degli antichi latifondi in cui prevalgono l'affittanza e la mezzadria, e in qualche luogo i terreni appartengono a tutta una comunità e sono dalla medesima usufruiti in comune.

L'*irrigazione* è in grande onore dovunque, ma specialmente nel Szetciuan, che meritò per questo di venir chiamato la «Lombardia della Cina».

Prodotti animali. — A cagione della scarsità dei foraggi, della coltura intensiva del suolo, la quale è fatta interamente colla vanga, e della religione dominante che proscrive l'uso della carne, è scarsissimo l'allevamento degli animali. Notiamo i *bovini*, le *pecore*, le *capre*, i *cavalli*, gli *asini*, i *muli*, i *cammelli* (del Petcili e del Shansi), i *daini muschiati* (del Szetciuan). Formano oggetto d'esportazione le pelli bovine, la lana di pecora, i peli di cammello, il muschio.[1] Ma non sono numerosissimi veramente che i *maiali*, i quali costituiscono l'animale domestico per eccellenza di tutti i cinesi che sono ghiottissimi della loro carne. E così abbondano anche i *cinghiali*, di cui formano oggetto di commercio le setole.

Si è molto sviluppato, pare, ultimamente, l'allevamento del *pollame* (specie delle anitre e dei colombi) o almeno si è cominciato a fare, cosa che non si sarebbe in passato supposta possibile, esportazione di uova agli Stati Uniti. Degli aironi ed altri splendidi uccelli si esportano le piume variopinte.[2] Si importano invece i nidi di rondini salangane.[3]

Nell'alto bacino dell'Yangtsè, specie nella provincia di Szetciuan, si alleva l'insetto «peila» che depone sopra una specie di frassino la *cera* bianca tanto apprezzata dai cinesi, i quali ne fanno anche una leggera esportazione.[4] Altra cera è prodotta dalle api comuni ad Hainan. Ma l'insetto economicamente più importante, il quale costituisce nello stesso tempo il prodotto animale più ricco e più caratte-

[1] Nel 1897, pelli bovine per 3,070,000 taels, lana di pecora 200,000 picul per 2,090,000 taels, pelo di cammello 25,000 picul per 300,000 taels, muschio per 460,000 taels; nel '98 esportazione di pelli per 6,800,000 taels; nel '99 per 7,700,000.

[2] Nel 1897 per 640,000 taels.

[3] Nel 1897 per 567,000 taels (933 picul).

[4] Produzione media, secondo Richthofen, per 14 milioni di fr.
Esportazione, nel 1897, 4300 picul per 436,000 taels. (*Imperial maritime Customs.*)

ristico della Cina, è il *baco da seta*, nel cui allevamento l'Impero Celeste è il primo paese del mondo. Non si hanno dati statistici intorno alla produzione dei bozzoli, i quali rimangono quasi interamente in paese per esservi lavorati; ma dai dati che si possiedono intorno alla produzione e al commercio della seta greggia, si deduce che le province le quali si dedicano più intensamente alla bachicoltura sono quelle di Cekiang e Kuantung, che forniscono i $^2/_3$ del prodotto totale,[1] e dopo le quali vengono, ma a distanza, Szetciuan, Honan e Sciantung. Oltre al baco comune si coltivano nella Cina il baco pernyi e il baco selvatico.

E una grande importanza economica vi hanno anche i *pesci*, di cui non soltanto è molto praticata la pesca, ma è arte perfetta e antichissima l'allevamento artificiale. Si calcola che $^1/_{10}$ della popolazione viva esclusivamente di pesce e che questo formi l'alimento complementare di circa la metà della medesima. I carpioni sono la varietà di pesce che maggiormente si prende nelle acque dell'interno. Ningpo nel Cekiang è il centro principale della pesca marittima e vi sorgono numerose ghiacciaie per la conservazione e il commercio del pesce e dei frutti di mare, di cui è uno degli empori maggiori.[2] Si prendono in quantità le *ostriche* sopra tutte le coste specialmente meridionali e le *seppie* dovunque. La Cina è il primo paese del mondo nella pesca delle *perle fluviali*, di cui promuove anche artificialmente lo sviluppo. Il Cekiang è il paese originario dei pesci dorati delle nostre vasche. Presso l'isola di Hainan si raccolgono le *perle marine* e lungo tutte le coste quelle oloturie che forniscono il *trepang*, articolo di cui si fa grande consumo nella Cina e dove lo si importa anche dai mari della Sonda e della Polinesia.[3]

Prodotti minerali. — Finora hanno avuto pochissima importanza a cagione della credenza popolare nella esistenza di spiriti maligni e funesti rinchiusi nelle viscere della terra e a cui si aprirebbe un varco pericoloso coll'escavo delle miniere. Ma tutti gli scienziati che hanno studiato quel paese dal punto di vista geologico, sono concordi nell'affermare che esso è ricchissimo dei più svariati e dei più utili prodotti minerali.

Così, a cominciare dai COMBUSTIBILI FOSSILI, pare che di solo *litantrace* la Cina possieda da sola tanti giacimenti quanti ne lavora attualmente tutta l'Europa. Anzi, secondo Richthofen,[4] la sola provincia di Shensi possederebbe da sola tanto carbone da sopperire a tutto il fabbisogno mondiale per 2400 anni. E gli è appunto in questa provincia che ha ottenuto testè la concessione di lavorare siffatte miniere un

[1] Seta 9,400,000 kg., di cui 3,600,000 nel Cekiang, 2,500,000 nel Kuangtung, 760,000 nel Szetciuan, 725,000 nel Kiangsu, 600,000 nell'Honan, 500,000 nel Shantung. (DE SCHERZER.)

[2] Nel 1897 { Importazione / Esportazione } di pesci e prodotti della pesca { per 3,450,000 taels / per 1,060,000 »

Nel '98 importazione di pesci per 3,200,000 taels; nel '99 per 3,800,000.

[3] Importazione, nel 1897, 44,000 picul per 1,090,000 taels.

[4] VON RICHTHOFEN, *China, Ergebnisse einiger Reisen und darauf gedruntere Studien.* (Berlino, Reiner, 1877-85.)

sindacato in origine anglo-italiano (almeno di nome) ora completamente inglese e conosciuto col nome di « Peking Syndacate ». Ma altri giacimenti carboniferi si trovano nelle province di Hunan e del Szetciuan. In quest' ultima anzi lo si scava e lo si adopera fino dall' epoca di Marco Polo, il quale ne fa espressa menzione. Ma altrove uno sfruttamento regolare con criterî e sistemi moderni non si è incominciato finora che a Kaiping (a nord-est di Tientsin), ad Hankan (nell'Hupe), e nella provincia di Kuangsi, dove però si tratta, più che altro, di *antracite*, il deposito più ricco della quale si trova a Tse-ciau nella provincia di Shansi.[1] La produzione annua odierna pare sia salita a 3 milioni di tonn., ma è inferiore ancora ai bisogni del consumo.[2] Il *petrolio*, di cui si va estendendo il consumo, deve essere interamente importato.[3] Le numerose sorgenti di *gas naturale* sono utilizzate da secoli, nel Szetciuan, per l' evaporazione dell' acqua salina.

Il *sale* è appunto uno dei prodotti caratteristici di questa provincia,[4] la quale ne approvvigiona tutte le regioni contermini, ma esso abbonda parimenti nei laghi salati dello Shansi, e nelle saline marittime del Cekiang, del Fokien e del Kuangtung. Principale luogo di *bagni marini* è Cefu nel golfo di Petcili, detta, con evidente esagerazione, la « Trouville » della Cina. Si raccoglie *allume* bianco nel Cekiang e nel Fokien.

Di MINERALI METALLICI e METALLI sono notevoli finora le ricche miniere di *rame* che si lavorano da tempo immemorabile nell' Yunnan, che fornisce all' impero tutti i sapechi della sua circolazione monetaria, l' *argento* e il *piombo*, di cui è ricca quella medesima provincia; l'*oro*, che si raccoglie col lavaggio delle sabbie fluviali nell' Yunnan e nel Shantung; lo *stagno*, che costituisce uno dei prodotti più ricchi e più caratteristici della provincia di Kueitceu, dove vennero scoperte testè anche alcune ricche miniere di *mercurio*. Manca o quasi il *ferro*, di cui perciò la Cina deve fare importazione.[5]

Industrie. — Di molti secoli più antiche che in Europa, le industrie manifatturiere presentano in Cina lo stesso aspetto delle altre manifestazioni della vita economica, cioè appaiono cristallizzate nello stato di perfezione più o meno mirabile da esse, da lungo tempo, raggiunto. Presi a sè, individualmente, gli operai cinesi si dimostrano laboriosi, sobrî, abilissimi, specialmente nella esecuzione disperante delle minuzie. Quello che manca loro è il soffio di vita nuova che ha rinnovato le industrie in Europa e in America dopo l' introduzione delle

[1] Questo giacimento si stende sopra una superficie di 150,000 miglia quadrate e si è valutato contenga 3000 milioni di tonn. di antracite. (*Moniteur des int. mat.*, 17 gennaio 1900.)

[2] Importazione nel 1897, 550,000 tonn. per 3,700,000 taels (*Imperial maritime Customs*, id.); nel '98 per 5,300,000; nel '99 per 6,400,000.

[3] Nel 1897, 100,000 galloni per 13,300,000 taels; nel '98 per 11,900,000 taels; nel '99 per 13 milioni.

[4] Secondo il console Jamesion, 2,400,000 ql. all'anno per 6 milioni e $^1/_2$ di fr. (*Moniteur des int. mat.*, 28 maggio 1899). — Secondo Bellet sarebbe soltanto di un milione di ql. (Id., 1° gennaio 1899.)

[5] Nel 1898 per 4,200,000 taels, nel '99 per 4 milioni.

macchine e del vapore, l'istituzione dei grandi opificî e l'applicazione della divisione del lavoro. Ma facciamo che tutte queste belle cose, rompendola colle tradizioni secolari e coi pregiudizî inveterati, vengano introdotte, applicate e diffuse nella Cina, e vedremo questo paese fare tali progressi rapidissimi e giganteschi nelle industrie da emanciparsi dalla dipendenza in cui si trova per molte di esse dall'estero, non solo, ma da muovere a questo una concorrenza tanto più minacciosa quanto è più basso nella Cina il prezzo della mano d'opera. Col trattato di Scimonosaki, concluso fra Cina e Giappone nel 1895 e per il quale (all'art. 6) venne finalmente permessa la introduzione, un tempo vietata, delle macchine,[1] una nuova êra sta per aprirsi alla operosità industriale della Cina. E la prima città ad approfittarne è stata Shanghai dove, con capitali cinesi, europei ed americani, sono già sorti e vanno moltiplicandosi i grandi opificî di tipo moderno perfezionatissimo.

Delle varie industrie ALIMENTARI la più diffusa è, naturalmente, la *pilatura* del riso; ma conviene ricordare anche la *macinazione* dei cereali e la fabbricazione delle *paste alimentari*, specialmente nelle province settentrionali dove se ne fa grande uso e donde se ne pratica anche una certa esportazione; la estrazione dello *zucchero* nelle province meridionali, specie in quella di Kuantung (Swatow e Canton) colle grandi raffinerie di Hong-Kong; la preparazione dei *formaggi* di legumi e delle *conserve* di maiale; la estrazione dal riso di quella bevanda spiritosa detta *samsciu* o *tsiu* o vino fermentato, di cui la varietà migliore è ottenuta nella provincia di Cekiang;[2] la spremitura dell'*olio* dalle arachidi e da altri prodotti oleiferi (il diptero cupus, una specie di legno, e il dolichos viridis, una specie di fava).[3]

Ma le industrie più avanzate sono, senza confronto, le TESSILI, e primissima quella antichissima della *seta*, in cui la Cina, se non per la qualità, certo per la quantità, occupa il primo posto nel mondo. A non calcolare il grande consumo che si fa in paese dei tessuti di seta e intorno al quale non si possiedono del resto dei dati neppure approssimativi, è certo che la seta greggia e le seterie costituiscono di gran lunga il primo articolo d'esportazione nei porti marittimi aperti al commercio coll'estero.[4] Quelle che si esportano maggiormente sono la seta greggia (bianca) ottenuta dagl'indigeni nelle loro innumerevoli filandine sparse per ogni dove nella regione sericola e la quale, per la imperfezione dell'industria, è di qualità molto scadente, e la seta greggia di qualità superiore (*steam filature*) che si ottiene nelle grandi filande meccaniche perfezionate che vennero piantate a gara da qual-

[1] Già nel 1897 se ne sono importate per 2,700,000 taels.
[2] Esportazione del samshu, nel 1897, 130,000 picul per 490,000 taels.
[3] Esportazione di tutti questi olî nel 1897, 295,000 picul per 2,210,000 taels; nel '98 per 2,500,000; nel '99 per 2 milioni.
[4] Nel 1897, per 54,100,000 taels (pari a 180 milioni di fr.), di cui 40,700,000 costituiti di seta greggia, 10 milioni di tessuti e il resto di cascami e altri prodotti serici (*Imperial maritime Customs*, c. s.); nel '98 per 56,100,000 taels, di cui 45,400,000 di seta greggia; nel '99 per 81,900,000, di cui 71,400,000 di seta greggia. (*Almanacco di Gotha*, 1900-1901.)

che tempo a Shanghai e a Nanking e nelle quali sono occupati come soprastanti e capi fabbrica alcune centinaia di operai lombardi d'ambo i sessi. Delle sete indigene le più fine sono conosciute col nome di «tsalee». Shanghai e Canton sono i maggiori centri di esportazione della seta greggia,[1] la quale viene mandata per la più gran parte in Francia, Svizzera, Germania ed Italia. Il massimo centro dell'industria serica è la provincia di Cekiang, di cui sono rinomati, fra altro, i broccati. Molto importante però è anche la provincia di Szetciuan. Di Suceu (nel Kiangsi) sono celebri i ricami di seta. Per alimentare la fiorente arte tintoria, in cui i cinesi tengono ancora testa vittoriosamente agli europei, essi adoperano, oltre a una quantità di prodotti nazionali, il legno di sapan che viene introdotto dall'India.[2]

Un'industria forse altrettanto antica, per quanto meno importante di quella della seta, ma che ha fatto progressi molto più rapidi ed intensi, è l'industria del *cotone*. A Tientsin, a Shanghai sono sorti di recente grandiosi stabilimenti meccanici che gareggiano in imponenza cogli europei. Questo non toglie però che le cotonate costituiscano, in valore, il primo articolo dell'importazione cinese dalla parte di mare.[3] L'industria del cotone è molto fiorente anche a Ningpo nel Cekiang. Fiorentissima vi è l'arte della *paglia* e del *giunco*, in cui la Cina è il primo paese del mondo, specie nella fabbricazione delle stuoie e dei cappelli, che sono in paese d'uso pressochè universale. Le stuoie [4] anzi e le trecce di paglia [5] costituiscono due notevoli articoli di esportazione. E degni di nota sono anche i tessuti di *ramie*, i quali vengono posti in commercio col nome di «China cloths». L'industria della *lana*, ancora poco fiorente in paese, viene integrata da un'importazione sempre crescente di tessuti.[6] Per il bisogno dei suoi cittadini sparsi nei paesi esteri la Cina fa una notevole esportazione di *vestiti* (cinesi) e di calzature.[7]

Delle industrie MINERALI le più importanti sono la *vetraria*[8] e la *ceramica*, specie quest'ultima in quanto mette in commercio quelle porcellane che hanno conquistato da secoli una rinomanza mondiale. Il loro centro più classico è il bacino del lago Poyang a destra del corso inferiore dell'Yangtsè. L'esportazione però, specie quella che se ne fa

[1] Nel 1898-99, 81,000 balle. La sola Shanghai ne ha esportato, nel 1897, 72,000 balle di 65,000 picul (pari a 3,900,000 kg.) di sola seta greggia e altri 15,000 picul di cascami (CARLI, *Il Cekiang*, Roma, Forzani, 1899). Nel 1893, esportazione 4,560,000 kg. di seta greggia, di cui 3,270,000 da Shanghai e 1,290,000 da Canton. (DE SCHERZER, op. cit., pag. 386.)

[2] Nel 1897 per 240,000 taels.

[3] Nel 1897, per 79 milioni di taels (oltre 260 milioni di fr.), di cui 34 di soli filati per la massima parte di fabbrica indiana (*Imperial maritime Customs*, c. s.); nel '98 per 77,600,000 taels, di cui 39,300,000 di filati; nel '99, per 103,500,000, di cui 54,900,000 di filati (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[4] Nel 1897 se ne esportarono per 3 milioni di taels, pari a 10 milioni di fr.; nel '98 per 3,700,000 taels; nel '99 per 3,700,000.

[5] Nel 1897 se ne esportarono per 6,700,000 taels, pari a 22,300,000 fr.; nel '98 e '99 molto meno.

[6] Nel 1898 per 3 milioni di taels, nel '99 per 3,700,000.

[7] Nel 1897 per 2,180,000 taels, pari a 7,300,000 fr.; nel '98 per 2 milioni di taels; nel '99 per 2,200,000.

[8] Certi articoli di vetraria vengono anche esportati, ma si devono importare i vetri da finestra (nel '97 per 460,000 taels) e altre vetrerie (per 330,000 taels).

per via di mare, venne molto ridotta dalla concorrenza europea.[1] A Poshan, nel Shantung, sorge la maggiore vetreria. Si lavorano con mirabile pazienza le *pietre preziose* e *ornamentali* per farne ninnoli, tabacchiere, amuleti. Abbastanza fiorente è anche l'*oreficeria*. Grandi stabilimenti meccanici sono sorti di recente a Hankau ed altrove per la lavorazione del *ferro*, i cui articoli non cessano per questo di costituire un notevole oggetto d'importazione.[2] Così, nonostante la forte produzione locale, si devono importare, in certa quantità, lo *stagno* e il *piombo* metallici in pani.[3] Notevoli sono i magnifici *smalti sul rame* che si preparano a Pechino.

Infine, tra le industrie DIVERSE, emergono quelle multiformi della *carta*,[4] dei *parafuochi* e *paraventi*, e dei *ventagli*;[5] poi i lavori molteplici di *lacca*[6] e tutti i prodotti dell'industria del *bambù* e di quella del *legno*, specialmente intagliato e intarsiato (Ningpo), la lavorazione minutissima dell'*avorio* e di altre materie per farne quei ninnoli che sono conosciuti in commercio col nome di « chinoiseries », e finalmente gli *ombrelli*, le *scarpe ricamate*, i *medicinali*, i *fiammiferi*,[7] l'*inchiostro della Cina*, i *fuochi d'artifizio*, i *tappeti di cammello* (Tientsin), il *sapone* (Venceu).

Comunicazioni. — Sviluppatissime fino dai tempi più remoti, quando ancora mancavano all'Europa, esse si sono mantenute, come tante altre istituzioni, attraverso i secoli, forse anzi peggiorate dalla decrepitezza, tali e quali esse erano allora, colla rete del resto ammirabile delle ventuna strade imperiali che irradiano da Pechino, rivolte in tutte le direzioni, e costellate di « serai », di stazioni di ricambio per i cavalli, di mercati e di posti di guardia. E si esercita ancora allo stesso modo come in passato quel servizio di *posta* per conto dell'impero e ad uso esclusivo del servizio centrale e che ha sempre formato, per secoli, la meraviglia dei forestieri, servizio il quale conta oltre 8000 uffici per i carri e 2000 per i corrieri. Viceversa poi le corrispondenze comuni vengono ancora trasmesse, come si faceva in passato, per mezzo di imprese private, le quali si fanno tra loro una forte concorrenza. Nei porti di mare aperti al commercio internazionale è l'amministrazione inglese delle Dogane e sono gli uffici postali addetti ai consolati delle maggiori potenze che attendono alla trasmissione della corrispondenza da e per l'estero e fra i vari porti tra di loro; ma anche essi

[1] Nel 1897, per 1,300,000 taels, pari a 4,300,000 fr. (*Imperial maritime Customs*, c. s.); nel '98 per 1,500,000 taels, nel '99 per 1,800,000. (*Almanacco*, ec.)

[2] Nel 1897 per oltre 2 milioni di taels, di cui 490,000 di filo per chiodi e 290,000 di verghe (id.), più 650,000 taels di aghi; nel '98 per 4,230,000 taels; nel '99 per 4,021,000.

[3] Nel 1897 stagno.... 68,000 picul per 1,940,000 taels
piombo ... 127,000 » » 690,000 »

[4] Nel 1897, esportazione di *carta* per 2,120,000 taels, *ventagli* per 530,000, *lacca* per 340,000, *fuochi d'artificio* per 1,750,000, *medicinali* per 1,270,000 (importazioni per 755,000). Nel '98 esportazione di *carta* per 1,700,000 taels, nel '99 per 2,200,000.

[5] Nella provincia di Canton vengono fabbricati in gran quantità e spediti per ogni dove i ventagli di palma.

[6] Sono notevoli fra gli altri i braccialetti di lacca detti *bangles*.

[7] Importazione di fiammiferi nel '97 per 2,050,000 taels, nel '98 per 2,600,000, nel '99 per 2,700,000.

devono servirsi delle agenzie private per l'inoltro nell'interno del paese. Con recente trattato la Francia si è riservata la direzione eventuale del servizio postale che venisse istituito regolarmente nell'impero. Altra cosa invece è il *telegrafo*, il quale, se non è penetrato ancora nelle abitudini cinesi, funziona però molto regolarmente per mezzo di grandi linee terrestri e marittime. Delle prime la più importante è quella che unisce Pechino da una parte al suo porto di Tientsin e dall'altra alla grande linea siberiana che viene in Europa. Ma ve ne sono poi molte altre che irradiano da Pechino verso tutte le frontiere dell'impero sino al Tonchino e alla Birmania, e fino a Yarkand e a Kashgar in fondo al Turkestan.[1] Delle seconde basta ricordare i cavi sotto marini, immessi da una società inglese (Eastern Extension Telegraph Co.), i quali congiungono fra di loro i principali porti dell'impero ed hanno per centro Shanghai. Nel 1900 i tedeschi ne hanno immerso uno per conto proprio da Cefu a Tsintan.[2]

Alle *strade ordinarie* che formano la rete imperiale di cui venne già parlato conviene aggiungere quelle che vengono percorse dalle carovane fra la Cina e le province che ne dipendono e di cui la più importante è il così detto « trakt », che conduce da Pechino a Maimacin ai confini della Siberia e viene regolarmente percorso da un servizio postale istituitovi dal governo russo. Altra grande strada carovaniera è quella che da Pechino, per la valle dell'Hoangho, arriva a Kulgia donde penetra nell'Asia centrale russa.

Ma le strade che sembrano destinate ad assumere una grande importanza nella vita economica della Cina e sulle quali si concentra ora tutto l'interesse degli europei sono le *ferrovie*. La prima ad essere costruita fu quella di circa 18 km. fra Scianghai e il suo avamporto di Vusung; ma essa non durò che un anno solo e il governo cinese la faceva strappare nel 1877 per evitare una imminente minacciata rivolta del popolo. Poco tempo dopo però, Li-Hun-Ciang, l'onnipotente ministro cinese, si lasciò persuadere a stabilire una breve ferrovia industriale fra le sue miniere carbonifere di Kaiping a nord-est di Pechino e il fiume navigabile più vicino, il Petan. E fu questo tronco che, prolungato poscia da una parte fino a Tientsin, dall'altra fino a Shanhaikuan, ai piedi della Grande Muraglia, così da avere uno sviluppo di 280 km., costituisce la ferrovia più antica che vanti la Cina (benchè non risalga effettivamente, nel suo esercizio complessivo, che al 1890), l'unica che essa abbia avuto fino al 1896. Nel 1897 il governo cinese le aggiunse una linea di 135 km. da Tientsin a Pechino, o, per essere più esatti, a Machiapu, che dista due ore a cavallo dalla capitale. Nel 1898 venne ristabilita la linea Shanghai-Wusung, la quale è esercitata dalla « Imperial Chinese Railway Company. » Erano così in totale 433 km. in esercizio. Questi esperimenti avendo dato eccellenti risultati, così dal lato tecnico come da quello economico, fu una gara tra le potenze europee

[1] Pierre Leroy-Beaulieu, *Les chemins de fer chinois.* (*Revue des Deux Mondes*, 1° settembre 1899.)

[2] Dallo *Scottish Geographical Magazine* del novembre 1900, Edimburgo.

per ottenere qualche concessione ferroviaria dal governo cinese. Il suolo prevalentemente piano e fittamente popolato, la passione che hanno subito dimostrato i cinesi d'andare in ferrovia, le grandi ricchezze naturali che aspettano un mezzo di trasporto per venire utilmente sfruttate, tutto ciò fa prevedere uno splendido avvenire alle strade ferrate nonostante il timore che possano venire quandochessia danneggiate o distrutte, almeno nei primi tempi, dal fanatismo popolare.

Le concessioni accordate rappresentano uno sviluppo di 10,000 km. La rete principale che si sta ora (1900) costruendo è quella di 2400 km. ufficialmente designata col nome di « Ferrovie del Shen-King o Est Cinese » che percorre in vario senso la Manciuria, e comprende l'ultima sezione della ferrovia Transiberiana (1425 km.) la quale, passando per Tsitsikar e presso Kirin, andrà a finire a Vladivostok; una grande diramazione della medesima per Mukden e Dalny (800 km.), e un'altra più piccola per Newchwang. Questa ferrovia viene costruita da una compagnia privata dietro a cui sta il governo russo ed ha il medesimo scartamento della Transiberiana e delle altre ferrovie russe. Verrà terminata nel 1903. La rete dell'Est cinese sarà congiunta alle ferrovie già esistenti per mezzo della linea da Newchwang a Shanhaikuan (415 km.) che si è fatta concedere dalla Cina una compagnia inglese, nonostante l'opposizione della Russia, la quale avrebbe voluto anche quella nelle sue mani. Essa avrà perciò non lo scartamento russo siberiano, ma quello più stretto delle ferrovie attualmente in esercizio, che è poi lo scartamento normale dell'Europa continentale. In compenso la Russia ha chiesto la concessione d'una linea propria a scartamento russo la quale andrebbe egualmente da Mukden (capitale della Manciuria) a Pechino, ma con un tracciato molto più interno della ferrovia litorale inglese; ma finora (novembre 1900) non l'ha potuta ancora ottenere per l'accanita opposizione dell'Inghilterra. Un'altra rete di circa 1000 km. costruiranno i tedeschi dal loro porto di Kiao-Ciao alle due grandi città di Tsinan e di Yenciao attraverso alla ricca provincia dello Sciantung.[1] Una linea importantissima è quella ottenuta da un sindacato franco-belga tra Paoting (sulla linea Tientsin-Pekino) ed Hankau (sull'Yangtsè) e della quale, in agosto 1899, erano già in servizio 350 km. e che si prevede verrà ultimata nel 1904. Una compagnia americana ha ottenuto la concessione di un'altra ferrovia, non meno importante, che andrà da Hankau (o da Vuciung che le sorge dirimpetto alla destra dell'Yangtsè), fino a Canton, e la quale costituirà colla precedente la grande ferrovia longitudinale della Cina. Sarà lunga circa 1000 km. Ed è un gruppo di capitalisti anglo-tedeschi che deve raccogliere i fondi necessari alla costruzione dell'altra grande linea di circa 1000 km. che andrà da Tientsin, per Tsinan, a Cinkiang sull'Yangtsè. I francesi si sono fatti concedere tre linee di penetrazione dal Tonchino, le quali però non si collegheranno, almeno per ora, alla gran rete ci-

[1] Nella primavera del 1901 verrà inaugurato il primo tronco di 74 km. da Kiao-Ciao a Tsintan. (*Moniteur des int. mat.*, 20 gennaio 1901.)

nese; e cioè da Laokai a Yunnan-Sen (400 km.), dalla porta della Cina presso Langson fino a Longtceu (35), e da Pakhoi sul golfo del Tonchino (destinata a diventare possedimento francese), a Nanningfu sul fiume dell'Ovest (250). Il governo inglese alla sua volta ha già ottenuto o spera di ottenere la concessione dei 1000 o 1200 km. di ferrovia che occorrerebbero per congiungere la sua rete della Birmania al bacino dell'Yangtsè. Fra le concessioni minori ricordiamo quella fatta al Peking Sindacate delle ferrovie necessarie allo sfruttamento delle sue miniere e il quale ha già avanzato il progetto d'una linea di 500 km. fra Taiyuen e Putceu sul fiume Giallo, mentre una banca russo-cinese ha ottenuto la concessione della ferrovia di 300 km. da Taiyen a Cingting sulla linea Pechino-Hankau, e che verrà prolungata fino a Singan la grande capitale dello Shensi. Ricordiamo ancora le due linee di 700 km. ottenute dalla « British Chinese Corporation », le quali, partendo da Shanghai, andrebbero l'una a nord-ovest fino a Nanking, l'altra a sud-ovest per Hangceu a Ningpo. Altra linea di 200 km. verrà infine costruita dagli inglesi fra Hong-Kong (Kaulun) e Canton.

Un grave ostacolo allo sviluppo delle comunicazioni interne è l'istituto pressochè generale del « likin », una specie di pedaggio di varia misura stabilito dalla consuetudine ma troppe volte alterato dall'arbitrio, la cui riscossione viene fatta dalle autorità locali dei paesi che le merci attraversano così per via di terra come per via di acqua. Però, anche questo impaccio sta per essere ridotto a proporzioni minori, almeno nel bacino dell'Yangtsè, giacchè, come altro dei pegni accordati dalla Cina alle banche anglo-tedesche nel 1898 in occasione dei prestiti avuti da loro, c'è appunto il provento dei likin di quella regione e la cui riscossione verrà affidata all'amministrazione (europea) delle dogane.

Una grandissima importanza ha la *navigazione interna*, specialmente lungo quell'ammirabile arteria dell'Yangtsè, navigabile per migliaia di kilometri attraverso il cuore della Cina, fino quasi ai piedi del Tibet, e che meritò di essere chiamato il « Mediterraneo cinese ». Nel 1895 fu dichiarato libero alla navigazione estera fino al porto remoto di Sciunking. Altri fiumi navigati sono il Peiho e l'Hoangho, congiunti fra di loro e all'Yangtsè per mezzo del grande Canale imperiale, lungo 1700 km., il quale, se anche non è più navigabile in tutto il suo sviluppo, conserva una notevole importanza in quei tratti più o meno lunghi che presentano uno stato discreto di manutenzione. Nel 1896 venne dichiarato aperto alla navigazione di tutte le bandiere anche il fiume Sikiang che sbocca nella baia di Canton. Questo e gli altri grandi fiumi hanno una tale profondità che possono essere risaliti per un tratto più o meno lungo dalle maggiori navi marittime. Così Hankau, sul corso medio dell'Yangtsè e a oltre 1000 km. dalla sua foce, è un vero e proprio porto marittimo. Ma accanto a questa grande navigazione, fatta pressochè esclusivamente dai piroscafi europei, c'è la piccola navigazione interna, quasi dovunque monopolio dei cinesi che costipano tutte le arterie navigabili delle loro innumerevoli

imbarcazioni a vela, a remi, ad alzaia, molte delle quali servono loro di abitazione, cosicchè non v' è altro paese al mondo dove la gente passi in tanto numero la propria vita costantemente sull' acqua. E cinesi sono parimenti le numerose piccole imprese di navigazione a vapore che hanno pullulato come i funghi negli ultimi anni per il servizio delle città numerosissime e popolose disseminate sulle rive dei fiumi e dei laghi.

Chiuso un tempo gelosamente ad ogni contatto col mondo occidentale, particolarmente per via di mare, la *navigazione marittima* nei porti del Celeste Impero, era esercitata pressochè esclusivamente da giunche cinesi, giapponesi e malesi. Poi le potenze d' Europa imposero l' apertura di alcuni porti, il numero dei quali è andato aumentando ad ogni concessione politica della Cina, cosicchè ora è giunto al numero di 28 e comprende tutti i più importanti, da quelli di Shanghai e di Canton, che ne sono i principali, andando a quelli situati nelle parti più interne sui fiumi navigabili. Gli è così che il movimento dei porti ha raggiunto ora un movimento il quale oscilla annualmente da 30 a 40 milioni di stazza.[1] Costituito per $^{19}/_{20}$ da navi a vapore, si capisce che la bandiera cinese non ne rappresenti neppure la quarta parte, il resto essendo assorbito da navi europee, per lo più inglesi,[2] poi giapponesi, tedesche, scandinave, francesi.[3]

La *marina mercantile* cinese è costituita per la massima parte da giunche, da sampan e da altre imbarcazioni a vela. Però da qualche tempo, vi si va aumentando anche il numero dei piroscafi costruiti in Europa. Molti di essi appartengono alla « China Merchants S. N. Co. » la quale risiede a Shanghai.

Commercio. -- Popolo eminentemente mercantile, il cinese esercita un attivissimo scambio di merci fra le varie parti di cui si compone l' Impero Celeste e coi paesi esteri. Anzi il commercio coll' estero, che è pure in continuo aumento,[4] sarebbe molto maggiore quando non fosse inceppato dal secolare sistema d' isolamento, il quale prevale tuttora, a malgrado delle brecce numerose apertevi dagli occidentali, e, recentemente, anche dai giapponesi, colla forza delle armi o in virtù di trattati. Il fenomeno dell' isolamento come stato appare molto singolare quando lo si pone daccanto al fenomeno espansionista dei cinesi

---

[1] Nel 1896, 33,500,000 tonn.; nel '97, 33,800,000; nel '98, 34,200,000; nel '99, 39,300,000. Nel 1897, 32,500,000 a vapore e 1,300,000 a vela; 7,800,000 con bandiera cinese e 21,900,000 con bandiera inglese; nel '98, 32,900,000 a vapore e 1,300,000 a vela; 21,300,000 inglesi e 8,200,000 cinesi; nel '99, 37,800,000 a vapore e 1,500,000 a vela; 23,300,000 inglesi e 9,300,000 cinesi (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[2] Principali imprese che toccano regolarmente i porti cinesi: la Peninsular, la Glen line, la Shire line ed altre dell' Inghilterra; la Nippon Yusen Kaisha del Giappone; il Norddeutscher Lloyd della Germania; il Lloyd austriaco; le Messageries françaises e la Navigazione generale italiana.

[3] Nel 1897, tedesche 1,660,000, giapponesi 660,000, scandinave 620,000, francesi 620,000 (*Imperial maritime Customs Returns*); nel '98, tedesche 1,703,000, giapponesi 1,630,000; nel '99, tedesche 1,903,000, giapponesi 2,800,000.

[4] Nel 1885, 153 milioni di taels; nell' '86, 165; nell' 87, 188; nell' '88, 217; nell' '89, 208; nel '90, 214; nel '91, 235; nel '92, 238; nel '93, 268; nel '94, 290; nel '95, 315; nel '96, 334; nel 97, 366; nel '98, 367 (*Boll. di leg. e stat. dog.*, genn.-marzo 1899); nel '99, 461 milioni. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

come privati i quali hanno costellato di colonie mercantili i mari della Cina e del Giappone. L'aumento continuo e considerevole del commercio esteriore è assai meno grande di quanto appaia dalle cifre, giacchè è andato svolgendosi di pari passo col deprezzamento dell'argento che in Cina serve unicamente da moneta. Non bisogna però dimenticare quella parte di commercio estero che si esercita esclusivamente con navi cinesi nei porti ancora chiusi agli europei e tutto quello che si fa per via di terra dalla Cina propria verso i paesi e da questi coll'India, col Turkestan russo e colla Siberia. Limitando il nostro esame al commercio dei 28 porti aperti, perchè a quelli soltanto si riferiscono le pubblicazioni ufficiali dell'impero, troviamo che esso oscilla da qualche anno intorno a 360 milioni di taels che è quanto dire intorno a 1200 milioni di fr.[1]

I cinque principali articoli d'*importazione* sono i tessuti di cotone, i filati di cotone, l'oppio, il petrolio e lo zucchero, i quali rappresentano da soli i $^3/_5$ della totalità.

I quattro principali articoli d'*esportazione* sono la seta greggia, il the, le seterie e il cotone, che ne rappresentano essi pure quasi i $^3/_5$.

I *paesi* con cui la Cina ha le sue maggiori relazioni commerciali sono Hong-Kong, che ne assorbe da sola i $^2/_5$, poi l'Inghilterra, gli Stati Uniti, il Giappone, l'India e la Russia.

Pesi e *misure*, quantunque molto diverse dalle nostre, hanno però in generale, cosa singolarissima, una base decimale. Così unità di lunghezza è il tsci (eguale a m. 0,318) che si divide in 10 tsun, unità di superficie il shing (674 are) che si divide in 100 meu, unità di volume il teu (l. 10, 3) che si divide in 10 tscing, unità di peso il picul o tan (kg. 60. 5) che si divide in 100 scin o cattie.[2]

Assai complicato è il sistema *monetario*. Esso ha, è vero, per base comune il tael che corrisponde a un'oncia d'argento, ma usandosi nelle varie parti dell'impero once diverse, si ha anche una quantità diversa di taels, il cui valore è reso ancora più svariato dalla diversa lega che contengono e dal credito diverso di cui godono. Vi sono così i taels di Pechino, di Tientsin, di Shanghai, il tael degli orefici, il tael dei mercanti, l'uno diverso dall'altro. Nei rapporti col governo per i pagamenti da farsi a questo o per le riscossioni da esigerne v'è un altro tael detto kuliang. Infine pei pagamenti alle dogane marittime nei porti aperti agli stranieri è stabilito un altro tael del peso di gr. 37 $^3/_4$ d'argento a $^{900}/_{000}$, chiamato « haikuan tael » o « tael della dogana » (H. K. Tls) che è la moneta in cui figurano tutte le cifre da noi adoperate in questo studio sulla Cina. Ma ciò che è singolare alla Cina si è che con tutto questo lusso di taels, non esiste alcuna moneta effettiva che si chiami con un tal nome, i pagamenti venendo fatti con ver-

[1] Nel 1899, a non parlare di Canton e degli altri porti meridionali dei quali non possiedo i dati ufficiali, l'importanza commerciale era rappresentata pei vari porti dalle seguenti cifre: Shanghai 135 milioni di taels, Tientsin 70, Hankau 57, Niuciuang 48, Suatow 45, Cinkiang 26, Ciunking 25 $^1/_2$, Vuhu 20, Amoy 19, Kinkiang 18 $^1/_2$, Fuceu 17, Hangceu 11 $^1/_2$. (*Moniteur des int. mat.*, 22 novembre 1900.)

[2] Martini Angelo, *Manuale di metrologia*. (Torino, Loescher, 1883.)

ghette d'argento il cui peso, fatto di volta in volta dai contraenti colle bilancette inseparabili ad ogni mercante cinese, dinota in once il numero dei taels. È questo un tale inconveniente che i mercanti preferiscono di usare, quando lo possono, il dollaro messicano che ha corso da tempo in tutta l'Asia meridionale, da Ceylan, a Hong-Kong e a Shanghai.[1] Anzi, ultimamente, ha incontrato fortuna la coniazione fatta in alcune province del dollaro cinese, sul medesimo tipo e nella stessa misura del messicano, preludio a quella riforma monetaria a tipo unico che è intensamente domandata al governo imperiale. Di comuni veramente a tutto l'impero non sono che i cien o li, che gli inglesi chiamano *cash* e noi italiani *sapechi*, cioè monete divisionarie di bronzo con un buco nel mezzo e di cui occorrono 650 grandi e 1300 piccole per fare il valore d'un tael haikuan. Il valore del tael suddetto è andato continuamente discendendo col deprezzamento dell'argento da L. 6,32 nel 1882 a L. 3,33 nel 1897. Però nel 1898 è salito a 3,50 e nel '99 a 3,75.[2] La carta moneta, vecchia istituzione della Cina, non vi circola più che nell'angusta periferia d'influenza delle rare banche di emissione. Ricordiamo fra le altre la « Hong-Kong-Shanghai Banking Corporation » che è la prima banca inglese dell'estremo Oriente.

La *Dogana imperiale* (Imperial Maritime Customs), istituita nel 1860 a garanzia dell'indennità di guerra dovuta alla Francia e all'Inghilterra e rimasta, anche a pagamento compiuto, per volontà del governo che ne aveva saputo nel frattempo apprezzare gli eccellenti risultati, è diretta ancora quasi interamente da impiegati europei, e malgrado le grasse retribuzioni a questi assegnate, fornisce al governo lauti profitti. La dogana è incaricata, nei così detti « treaty ports » o porti aperti al commercio estero, della esazione dei diritti e nello stesso tempo del servizio dei fari, dei servizi di capitaneria e del servizio postale. Le merci europee pagano all'entrata un diritto del 5 % « ad valorem ». Se dai porti aperti devono poi proseguire nell'interno si aggiunge un altro diritto eguale alla metà del primo e mediante cui ricevono un « passa » che le esenta dal pagamento del « likin », il quale è non solo un pedaggio, come si è visto parlando delle comunicazioni, ma anche una tariffa doganale imposta dalle varie amministrazioni all'ingresso delle rispettive province. Alcune mercanzie cinesi, come the, seta, porcellana, dirette all'Europa, pagano all'uscire, un diritto di dogana del 5 % « ad valorem ».

Relazioni coll'Italia. — Incoraggiati dalle concessioni territoriali fatte dalla Cina alla Russia, alla Francia, alla Germania, all'Inghilterra, abbiamo chiesto anche noi, ma con risultato negativo, la concessione della baia di San Mun nella ricca provincia orientale del Cekiang allo scopo di farne un porto di rifugio, una stazione di rifornimento del carbone o almeno un osservatorio commerciale. Più tardi (nel 1901)

[1] Nel 1901 esso valeva a Shanghai L. 2,70. (Da una corrispondenza particolare da quel porto.)

[2] *Moniteur des intérêts matériels*, 22 novembre 1901.

avremmo gettato l'occhio sulla baia di Nimrod, situata a nord, dalla regione precedente, nella medesima provincia del Cekiang.

Noi abbiamo pochissimi rapporti effettivi coll'Impero Celeste dove non sono che poche case commerciali italiane e non vive che un centinaio o poco più di connazionali d'ambo i sessi a Shanghai.[1] Un sindacato anglo-italiano, in cui però d'italiano non c'è che il nome, o poco più, ha ottenuto dal governo cinese la concessione di 71,000 miglia quadrate di ricche miniere di carbon fossile, di petrolio e di ferro nello Shansi e nell'Huan.[2] I rapporti italo-cinesi sono regolati dal trattato del 1866. Recentemente vennero istituite agenzie nostre commerciali a Hong-Kong (dal Consorzio di Milano) e a Shanghai (dall'Unione industriale di Torino); ma quelli che ci mancano sono rapporti nostri diretti tra i porti italiani e la Cina, la Navigazione generale Italiana esercitando solamente un meschino servizio mensile fra Bombay e Hong-Kong. Gli è vero però che, ultimamente, il Norddeutscher Lloyd ha istituito un servizio regolare fra Genova e Shanghai e un altro ne ha fatto sorgere il Lloyd austriaco (dall'agosto 1899) fra Venezia (e Trieste) e i porti dell'estremo Oriente. Egli è a questi fatti che si deve attribuire l'aumento che si riscontra da qualche tempo nei traffici diretti italo-cinesi.

Merci italiane che potrebbero avere un facile sbocco in Cina sono il vino, il latte condensato, i salumi, le paste alimentari, la cioccolata, ed altri prodotti d'alimentazione.

Ricordiamo infine, a titolo di onore per l'Italia, quel colossale istituto di carità che sorge ad Hankau e comprendente un orfanotrofio per le bambine, una casa di ricovero per le donne cinesi abbandonate, e un ospitale per cinesi ed europei, il quale è diretto esclusivamente da monache canossiane italiane.

Emigrazione e Colonie. — Notevole è l'*emigrazione* dei «coolies» cinesi in tutti i paesi tropicali dell'Oceano Indiano, del Pacifico e dell'Atlantico (nelle Antille), emigrazione che ebbe un tempo perfino il carattere della tratta, e che si pratica anche ora con forme non troppo corrette per conto delle grandi imprese minerarie e coloniali dell'America e dell'Oceania, le quali ricercano avidamente questi laboriosi figli di Han (in gran parte della provincia soverchiamente popolata di Fokien) che si accontentano di una paga modestissima, pressochè irrisoria, e non esigono altro che l'assicurato ritorno nella patria di sè o del proprio cadavere. È tale emigrazione che gli elementi europei combattono aspramente dovunque essa renda loro impossibile la vita con una insostenibile concorrenza.

Ma più notevole ancora è il fenomeno assai più antico e più diffuso della emigrazione volontaria nell'Indo-Cina e nell'Arcipelago Asiatico, dove i cinesi formano *colonie* molto numerose e hanno nelle loro mani quasi tutto il piccolo commercio.

[1] Nel 1898, 9 case italiane e 140 connazionali nei porti aperti. (Da un rapporto della Legazione italiana a Pechino — nel *Boll. di not. commerc.*, n. 27, luglio 1899.)
[2] Telegrammi Stefani del 2 aprile 1901.

Porti e città principali. — **Nelle province settentrionali.** — *Pechino* capitale, con una popolazione variamente valutata da 500 a 1,650 mila abitanti. La sua stazione ferroviaria è Machiapu, il suo porto fluviale Tungtceu sul Peiho; e frequentatissime sono le vie ordinarie e che conducono a questi due luoghi, dove si concentra gran parte dell'attività mercantile della metropoli.

Ma la città economicamente più importante, non solo di quella provincia di Petcili a cui appartiene anche Pechino, ma di tutta la Cina settentrionale, è *Tientsin*, una delle prime dell'impero, con quasi un milione di abitanti. Situata sul corso inferiore del Peiho, in fondo alla baia di Petcili, e dirimpetto allo sbocco del canale Imperiale, essa serve da porto principale a tutta quella vasta regione.[1] Le navi maggiori però, le quali non possono risalire il fiume sino a Tientsin, si fermano alla sua foce, al porto di *Taku*.

Nelle due province interne di Shansi e di Shensi, l'una a sinistra e l'altra a destra dell'Hoangho, emergono le grandi città di *Taijuen* e di *Singan*, quest'ultima con un milione di abit. e una delle città più antiche, anzi la più antica capitale dell'impero. *Lantciau* e *Sining* sono i centri più importanti della provincia successiva di Kansu situata all'estremo sud-ovest della Cina propria.

Nella provincia marittima di Shantung, che si può dire entrata interamente nella sfera d'influenza germanica, sono degni di nota, oltre alla grande città interna di *Tsinan*, la patria di Confucio, la quale ha ½ milione di abit., il porto cinese di *Cefu*,[2] il porto inglese di *Weihaiwei* e soprattutto il porto tedesco di *Kiao-ciao*.

Nella provincia interna di Honan la città principale è *Kaifong*.

Province centrali. — Nella successiva provincia marittima di Kiangsu, situata sul corso inferiore dell'Yangtsè, emerge la città di *Shanghai*, la quale non conta che 400,000 ab. ma è il primo porto dell'impero. Giace sul corso inferiore di un piccolo fiume perfettamente navigabile, alla foce del quale sorge *Wusung*, a cui è congiunta con ferrovia. Shanghai ha un movimento commerciale che oscilla annualmente intorno a 36 milioni di sterline.[3] Inoltre è un gran centro industriale.

Però la città capitale è *Nanking*, o, come viene ufficialmente chiamata « Kiang-ning », la quale sorge a destra dell'Yangtsè, di fronte all'imboccatura del canale Imperiale, e avrebbe dovuto essere aperta al commercio estero fino dal trattato di Tientsin del 1845, ma non lo fu effettivamente che nel 1899. Fra Scianghai e Nanking sorge il porto interno di *Sutcen* situato presso il lago Taihu.[4].

---

[1] Movimento commerciale di Tientsin, nel 1898, 63,064,000 taels; nel '99, 70,605,000 taels. (*Board of Trade Journal*, in *Moniteur des int. mat*, Bruxelles, 22 novembre 1900.)

[2] Movimento commerciale di Cefu nel 1898, 26,239,000 taels; nel '99, 28,124,000 taels; di Kiao-Ciao, nel '99 di 2,211,000 taels.

[3] Nel 1897 ebbe un movimento di 206 milioni di taels. Nel 1898, importazione 18,100,000, riespedizione verso altri porti 13,900,000, esportazione di prodotti indigeni 4,450,000, totale 36,450,000 sterline (*Moniteur des int. mat.*, 31 agosto 1899). Nel 1899 il movimento complessivo delle merci è salito a 134,600,000 taels haikuan, pari a 24,690,000 sterline. (Id., 22 novembre 1900.)

[4] Movimento commerciale di Sutcen, nel 1898, 1,425,000 taels; nel '99, 1,455,000.

Nelle varie province collocate a destra e a sinistra dell' Yangtsè (Nganuei, Hupè, Kiangsi, Hunan, Szetciuan e Kueitceu) emerge quella grande agglomerazione formata dalle tre città di *Hankau, Hanyang* e *Uciang*, situate le due prime a sinistra e la terza a destra del gran fiume, alla sua confluenza coll' Han, la quale conta complessivamente quasi 2 milioni di abitanti e costituisce il primo emporio commerciale della Cina centrale. Essa è soprattutto il più grande e più attivo porto dell' Yanktsè e l' emporio principale del the.[1] Altri porti notevoli sullo stesso fiume, risalendolo dalla foce, sono: *Cinkiang, Vuhu, Kinkiang, Shasi, Itshang* o *Iciang* e *Ciungking*, quest' ultimo il più interno di quanti vennero aperti finora al commercio coll' estero.[2] *Nanshang* e *Ciangsha* sono grandi città situate sugli affluenti di destra navigabili del gran fiume.

Nelle successive province marittime orientali di Cekiang e Fokien, la prima chiesta invano dall' Italia, la seconda destinata ad entrare quandochessia nella sfera d'influenza dei giapponesi, i quali possiedono già le vicine isole di Pescadores e la maggiore isola Formosa, emergono la grande città di *Hangceu*, la celebre Quinsay di Marco Polo, che conta circa un milione di abit., e i grandi porti di *Ningpo, Uenceu, Fuceu* (grande emporio del the), *Amoy* e *Suatow*.[3]

Provincie meridionali. — Nella provincia di Kuangtung la città principale, la quale è ad un tempo la prima per popolazione dell'impero con circa 2 milioni di abitanti e uno dei suoi porti principali, è *Canton* o « Kuangceu », la quale sorge sul Tungkiang, a est del delta del Sikiang, ed è il più antico emporio del commercio cinese coll' estero.

Nella stessa baia di Canton sorgono, all' ingresso, da una parte il piccolo e insignificante possedimento portoghese di *Macao*, dall' altra la magnifica isoletta di Hong-Kong ceduta dalla Cina all' Inghilterra nel 1841 e divenuta nelle mani di questa uno dei massimi centri del commercio mondiale. Mentre nel '41 non aveva che 2000 abitanti, ora ne conta quasi 300,000, di cui 15,000 soltanto bianchi e il resto cinesi, i quali parlano tutti quanti o comprendono il « pigeon-english » o inglese corrotto. Città principale è *Vittoria* con 150,000 ab. Hong-Kong è stata chiamata « lo splendido fermaglio di quella catena d' oro con

---

[1] Movimento commerciale di Hangkau, nel 1898, 53,773,000 taels; nel '99, 62,200,000.

[2] Movimento commerciale di Cinkiang, nel 1898, 38,200,000 taels; nel '99, 25,700,000
» » Vuhu, » 10,100,000 » » 20,000,000
» » Kinkiang, » 17,500,000 » » 18,500,000
» » Shasi, » 170,000 » » 136,000
» » Iciang, » 1,130,000 » » 4,000,000
» » Ciungking, » 17,400,000 » » 25,500,000
(*Board of Trade Journal* in *Moniteur des int. mat.*, 22 novembre 1900.)

[3] Movimento commerciale di Hangceu, nel 1898, 8,000,000 taels; nel '99, 11,503,000
» » Ningpo, » 14,408,000 » » 9,263,000
» » Uenceu, » 1,438,000 » » 1,625,000
» » Fuceu, » 15,725,000 » » 17,350,000
» » Amoy, » 13,230,000 » » 16,960,000
» » Suatow, » 35,324,000 » » 45,152,000
(*Board of trade*, ec.)

cui le colonie inglesi chiudono il mondo. » È un centro industriale importante dove fra altro si raffina una grande quantità di zucchero greggio proveniente dalla Cina, da Formosa, da Manilla, da Giava; ma è soprattutto un immenso emporio commerciale, il quale concentra ed abbraccia la massima parte dei traffici cinesi coll'Europa. La sua fortuna è incominciata coll'introduzione dell'oppio nella Cina ed è questa ancora una delle sue funzioni più caratteristiche. Il suo magnifico porto è uno dei primi del mondo giacchè ha un movimento annuo di circa 14 milioni di tonn. di stazza.[1] La prosperità ascendente dei suoi traffici comincia ora ad essere battuta in breccia dalla concorrenza di Shanghai.

Gli inglesi hanno ottenuto nel 1898 di completare questo loro magnifico possedimento coll'acquisto della penisola di *Kaulong* situata di fronte ad Hong-Kong.

Nella provincia di Kuangsi la capitale è *Kuei-lin*, ma le città più importanti, commercialmente parlando, sono i porti situati sul Si-kiang, i quali vennero aperti testè al commercio coll'estero, e il porto marittimo di *Pakoi*, che è destinato ad entrare, quandochessia, nella sfera d'influenza francese insieme alla grande isola di *Hainan*. Frattanto la Francia si è fatta cedere nel 1898 la baia di *Quangciuan* situata sulla costa sud-est della penisola che si avanza in faccia ad Hainan. Infine, tra le province meridionali, può essere collocata anche quella dell'Yunnan, per quanto situata nel bacino superiore dell'Yangtsè, e nella quale emerge la città capitale di *Yunnan*. Nel 1887 vi furono aperti al commercio internazionale, e soprattutto all'influenza francese, i due centri commerciali di *Mongtsè* e *Longceu*.

MANCIURIA.

Superficie 942,000 kmq. **Abitanti** 7,500,000. Dopo la concessione, fatta alla Russia, di Port Arthur in fondo alla penisola di Liaotung, e della ferrovia che vi adduce staccata dalla Transiberiana e che ingegneri russi, coll'aiuto di operai europei e sotto la protezione di squadre di cosacchi, vanno rapidamente costruendo, si può dire sia entrata anch'essa tutta quanta nella sfera d'influenza russa e possa considerarsi, al pari della Mongolia, come una dipendenza economica e politica della Siberia. **Aspetto** prevalentemente piano fra due catene di monti, in mezzo a cui scorrono i suoi due **fiumi** principali: il Liau-ho che si getta nel golfo Liaotung, e il Sungari, grande affluente di destra dell'Amur. **Suolo** fertilissimo. **Clima** temperato freddo.

Le ricchezze principali di questo bel paese, abitato da una razza forte, laboriosa ed economa, e destinato ad essere assorbito quandochessia dall'impero moscovita che ne farà un complemento della Siberia finitima, sono i prodotti *vegetali*, cioè i cereali specie il frumento, l'orzo, il miglio ed il riso, i legumi specie i piselli e le fave (di cui si mandano in Cina propria i pannelli che vi servono da concime), il ta-

[1] De Lièvre, *Bulletin de la Société géographique du Havre*, 1897.

bacco di cui gli abitanti fanno grande consumo, il ginseng che si spedisce molto nella Cina,[1] il legname che si ottiene in certa quantità e potrebbe ottenersi in quantità ancora maggiore e pressochè indefinita dalle immense foreste che vi ricoprono intere regioni; gli *animali* (cavalli, asini, pecore, bovini) che vengono allevati in gran copia negli ampi pascoli, i bachi da seta che formano una delle caratteristiche del paese, i pesci che formicolano specialmente nelle acque del Sungari e forniscono un copioso alimento a quelle popolazioni rivierasche; e, infine, i prodotti *minerali*, come il carbon fossile, di cui si lavorano ricche miniere a sud-est di Mukden, i marmi ed altri materiali da costruzione, lo zolfo, le sorgenti minerali e termali, e l'oro nella cui estrazione sono occupati migliaia d'operai.

Delle *industrie* la più fiorente è quella della seta.

Le *comunicazioni*, fino a che non saranno condotte a termine le ferrovie che vi si stanno ora costruendo rapidamente dai russi, si impernieranno come fanno ora ai due fiumi maggiori, entrambi navigabili, specie al Sungari che è più intensamente navigato coi suoi due affluenti Nonni e Khurka.

Abbastanza attivo è il *commercio*.

Caratteristica inoltre è l'opera di *colonizzazione* che vi avevano iniziato da tempo i cinesi impiantandovi colonie di deportati nelle parti deserte.

Città principali sono: *Mukden* capitale, nel bacino del Liauho, *Aigun* sull'Amur, *Kirin* sul Sungari, la città più importante dell'interno, *Shanhaikuan*, porto attivo sul golfo del Petcili al di là della Gran Muraglia, *Niutciuang*, altro porto ancora più attivo, in fondo al golfo di Liaotung,[2] e, finalmente, *Port Arthur*, situata in ammirabile posizione, all'estremità meridionale della penisola di Liaotung, e che, nelle mani della Russia, a cui venne ceduta nel 1898 sotto forma di affitto per 99 anni, è destinata a diventare il punto estremo di arrivo della grande ferrovia Transiberiana e perciò uno dei maggiori centri commerciali dell'Asia. A meno che, pur conservando la sua importanza strategica di primo ordine, essa non ceda il posto, come emporio commerciale, alla nuova città di *Dalny* che i russi vanno costruendo al fondo di un'altra ammirabile baia di quella stessa penisola di Liaotung.

MONGOLIA.

Colla Dzungaria ed il Turkestan ha una **superficie** di 3,543,000 kmq. e una **popolazione** di 2 milioni di abitanti. **Aspetto**: mentre la Mongolia propria, che la Gran Muraglia separa dalla Cina, è in gran parte occupata dal deserto di Gobi o Shamo, il Turkestan lo è da quello di Takla Makan. I monti Altai separano la prima dalla Dzungaria, i Tienshan questa dall'ultima. **Fiumi** princi-

[1] Importazione nella Cina, nel 1897, 4900 picul per 2,150,000 taels. (*Chinese imperial maritime Customs returns.*)

[2] Movimento commerciale nel 1898, 32,441,000 taels (*Board of Trade Journal* in *Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 22 novembre 1900.)

pali sono: della Mongolia il Selenga col suo affluente Eke, emissario del lago Kossogol; del Turkestan il Tarim, che va a perdersi negli avanzi dell'antico lago Lobnoor. **Suolo** in gran parte sterile. **Clima** perfettamente continentale.

Mongolia propria. — Le principali caratteristiche economiche di questo paese, che è entrato ormai definitivamente nella sfera d'influenza della Russia da quando (1895) le case commerciali russe, protette da scorte di cosacchi, si sono installate in tutte le città principali, sono la *pastorizia nomade* e l'*allevamento del bestiame*. Quelle greggi e quelle mandrie hanno tutto ciò che loro occorre per prosperare e moltiplicarsi, cioè la immensità delle steppe, l'abbondanza del sale, e perfino l'assenza degli insetti (a cagione dei venti freddi e violenti). Così vi sono numerosissime le pecore dalla grossa coda, i cavalli generalmente piccoli ma robusti, veloci, infaticabili, i buoi, gli jak, i cammelli, le capre, ed i cani, i quali ultimi vengono allevati a mandrie allo scopo di cavarne la pelle che costituisce un importante articolo di commercio. I muli, gli asini e i maiali non si incontrano che nella zona di coltura della Mongolia interna popolata da cinesi. Ivi si producono orzo, miglio, legumi. Il rabarbaro è il prodotto *vegetale* più caratteristico del deserto di Gobi. I principali prodotti *minerali* finora conosciuti sono il sale, il salnitro, i solfati di soda e di magnesia che si trovano intorno ai laghi e alle paludi, il marmo e gli altri materiali da costruzione, e il carbon fossile, di cui si lavora una miniera a 100 km. da Kobdo ad uso e consumo esclusivo di quella città dove esso si adopera per il riscaldamento, essendo scarsissima nella Mongolia la legna da ardere.

Le *industrie* sono poca cosa e si limitano alla concia delle pelli, alla fabbricazione degli articoli di cuoio, all'oreficeria, ec.

La sola *strada* carreggiabile è quella proveniente da Pechino, la quale attraversa tutta la Mongolia e, passando per Urga, mette capo a Maimacin, l'ultima città mongola ai confini della Siberia di fronte a Kiachta, d'onde poi prosegue colla così detta Strada del the verso l'Europa. Sopra di essa il governo russo ha instituito e mantiene un regolare servizio di posta. Altre vie non carreggiabili e neppure ben definite, perchè variano d'anno in anno col mutare dei pozzi, delle sabbie e delle erbe, sono quelle che attraversano la Mongolia nelle varie direzioni e sono percorse dalle carovane.

Il *commercio* è soprattutto attivo colla Cina propria, la quale trae dalla Mongolia quegli animali che le fanno difetto, specie i cavalli, e le manda il the, gli oggetti di metallo, le cotonate, la carta, il tabacco, di cui la Mongolia ha particolarmente bisogno. Dopo gli ultimi avvenimenti si faranno senza dubbio assai più intensi di quanto non lo siano stati finora i rapporti commerciali colla Siberia. Ciò che fu sempre ed è ora più che mai attivissimo, è il commercio di transito, costituito da una grande quantità di the, di seterie, di porcellane, e di « chinoiseries », provenienti dalla Cina, le quali si accumulano nei magazzini di Maimacin per essere poi inoltrate attraverso la Siberia fino

all' Europa. L' unità *monetaria* è il lan, cioè una verga d' argento che pesa circa gr. 36 $^1/_2$ e vale da 5 a 6 lire. Servono però da moneta corrente i mattoncini di the che vengono dalla Cina e si dividono in tanti pezzi eguali, e le sciarpe gialle o azzurre di cotone che i Mongoli portano a guisa di cintura.

Città principali sono *Urga, Kobdo, Maimacin, Uliassutui, Urumci, Saciou.*

Dzungaria. — Le più importanti risorse economiche di questa regione, in alcuni luoghi coperta da una « terra nera » fertilissima, sono i *cereali* (segala, frumento, maiz), i *frutti* (pomi, peri), le *erbe*, le *foreste*, gli *animali* (cavalli, pecore, cammelli).

Sciugutshak ne è il centro principale.

Kulgia, e il suo fertile territorio, nel bacino superiore dell' Ili, appartengono già, di diritto e di fatto, alla Russia.

Turkestan cinese od orientale (*Sin-Siang*). — Questo paese che si stende fra il Pamir a ovest, il Thianshan a nord, la Mongolia ad est e il Tibet al sud, e prese il nome di cinese alla fine del secolo scorso quando venne conquistato dall' Impero Celeste, è caratterizzato dalla gran valle del Tarim e da quelle dei suoi affluenti, orlate da due striscie ininterrotte di verzura, le quali figurano come oasi nel deserto che le circonda e devono tutto sè stesse ai fiumi che le irrigano o forniscono loro in qualche modo quell' acqua senza di cui diventerebbero esse pure deserto.

Principali prodotti *vegetali* sono i frutti, i cereali, le patate, i legumi, il cotone e alcune piante oleifere.

I foraggi copiosi permettono un esteso allevamento *animale*, specie di cavalli, piccoli, sobri e vigorosi, di asini, muli, buoi, pecore, capre, cammelli (anche selvatici). La lana che vi si taglia è reputata fra le migliori del mondo. Due volte all' anno le paludi del Lobnoor danno asilo a miriadi di uccelli migranti.

La maggior ricchezza *minerale* è costituita dalla giada o nefrite, che è tanto apprezzata nella Cina, specie quella varietà d' un colore latteo che somiglia allo strutto, la quale si raccoglie lungo il corso mediano dei fiume Yarkand. Fino dai tempi più antichi i cinesi chiamavano appunto « strada della giada » quella che conduce al bacino del Tarim. Qua e là si raccoglie anche un poco d' oro dalle sabbie fluviali e si lavorano alcune miniere di ferro e di carbon fossile.

L' *industria* della seta, un tempo fiorentissima, è stata ora sostituita da quella della lana e del cotone.

Le *comunicazioni* lasciano ancora molto a desiderare. Dal 1893 i telegrafi cinesi si sono spinti fino a Turfa e dovevano essere prolungati sino a Kashgar. *Strade* carovaniere soltanto fanno comunicare il paese da una parte colla Cina, dall' altra coll' India, e dall' altra ancora col Turkestan russo; e le principali di esse sono molto frequentate.

Fino agli ultimi tempi il *commercio* si faceva soprattutto coll'India (per il Ladak). Si fu anzi per aumentare questi traffici che gli inglesi

organizzarono le grandi spedizioni del 1868 e del 1870. Oggi la maggior parte del commercio sembra portarsi verso la Russia per il Ferghana. Le importazioni constano precipuamente di cotonate, le esportazioni di stoffe grossolane di cotone e di lana.

Vi hanno corso egualmente *monete* russe e cinesi, ma vi circolano anche molte monete locali.

Città principali sono *Kashgar*, *Yarkand* e *Khotan*, situate ciascuna sopra uno dei fiumi che formano il Tarim; poi *Urumtsi* e *Turfa* verso la Cina propria.

TIBET.

Paese che può dirsi una monarchia teocratica, retta dal Dalailama, specie di papa elettivo del Buddismo, ma posto sotto la dipendenza dell'impero cinese, il quale vi esercita la sua alta sovranità per mezzo del vicerè della contermine provincia del Szetciuan. **Superficie** 1,200,000 kmq. **Abitanti** 1,500,000. **Aspetto** di regione elevatissima, una delle più alte del mondo che servano all'abitazione costante dell'uomo. Si stende fra l'Himalaya al sud e il Kuenlun al nord, ed è percorsa dalle diramazioni molteplici e parallele di quelle due catene montuose. Sollevato come una enorme terrazza a gradini, l'altipiano tibetano è costituito per oltre la metà da bacini chiusi, principale quello del **lago** Kukunoor. Nel Tibet hanno origine molti tra i **fiumi** più celebri dell'Asia, quali l'Yangtsè, il Mekong, il Saluen, l'Indo col suo affluente Sutlej. Ma il fiume tibetano per eccellenza è l'Yarudzangbo (che riceve il Kiceu, fiume di Llassa), che gli ultimi studî hanno dimostrato essere il corso superiore del Brahmaputra. **Clima** rigidissimo in inverno, con estati brevi e caldissime. Nella notte il freddo essendo uniforme, domina la calma, ma di giorno, quando il sole riscalda gli altipiani mentre le depressioni rimangono nell'ombra, si scatenano venti formidabili, di cui tutti i viaggiatori parlano con ispavento.

Nonostante il predominio della religione buddista che caratterizza questo stato teocratico, la sua principale risorsa economica è costituita dagli *animali*, cioè gli yak, i quali, benchè sempre un po' selvatici, vi costituiscono la ordinaria bestia da soma; poi le pecore le quali servono parimenti da bestie da soma nei passaggi dei colli più elevati, trasportando ciascuna da 8 a 12 kg. di merce solidamente legata sul dorso, e viventi solamente dell'erba che trovano per via; le capre o tsod, il cui « pashm » o vello finissimo nascosto sotto il pelo esteriore, serve a fare gli scialli celebri del Kashmir; i cavalli piccoli, molto pelosi, resistenti e sobri; i cani di grande statura e molto feroci, come all'epoca di Marco Polo, i quali si impiegano specialmente alla custodia delle pecore in viaggio, e finalmente i buoi, che sono soprattutto numerosi nel Tibet orientale; i cammelli, specie del nord; gli animali che forniscono il muschio, i bufali, i maiali, il pollame, i bachi da seta, i pesci.

Nel Tibet meridionale, dove si osservano più rigorosamente le prescrizioni della religione buddista, non si allevano affatto gli animali, e neppure si pratica la bachicoltura, mentre la pesca è proibita nei primi sette mesi dell'anno e la caccia agli uccelli è vietata in ogni tempo.

Fra i prodotti *vegetali*, i quali, generalmente scarseggiano, sono degni di nota i vasti pascoli che appartengono per gruppi agli accampamenti di pastori, i quali li occupano successivamente a seconda delle stagioni, i cereali, specie l'orzo, che è la coltura principale, i legumi, gli ortaggi, i frutti, la robbia, il rabarbaro.

Le principali ricchezze *minerali* sono il sale, che si raccoglie sulle rive dei laghi interni e la cui produzione spontanea, quando fosse interamente sfruttata, basterebbe forse al consumo di tutta la Cina; l'oro, il quale viene raccolto dal lavaggio delle sabbie fluviali e costituisce, coll'argento scavato nelle miniere, un notevole articolo di commercio, e infine il borace del Bultso, a nord di Llassa, il quale non forma più un monopolio esclusivo del Tibet come lo formava quando di lì veniva trasportato a grandi spese nell'India e poscia a Venezia, dove era raffinato e d'onde si spediva dovunque col nome appunto di borace di Venezia.

L'*industria* principale è la filatura della lana e la tessitura dei panni, i quali vanno dai più grossolani ai più fini e ai più morbidi.

Difficili di per sè a cagione della grande altezza del paese, le *comunicazioni* di esso coi paesi contermini sono rese ancora più difficili dalla sospettosa diffidenza degli abitanti, i quali ne interdicono l'accesso all'infuori delle vie secolarmente battute dalle carovane, e anche in queste lo ostacolano in mille modi. Le principali strade carovaniere sono tre colla Cina e una coll'India. Delle prime, una viene dalla provincia di Kansu (Sining) ed è chiamata la « grande strada dei pellegrini mongoli » che si recano a Llassa; le altre due vengono dalla provincia più vicina del Ssetciuan da cui il Tibet politicamente dipende. L'una è detta la « strada ufficiale » poichè utilizzata di preferenza dai corrieri postali e dai funzionarî, l'altra altrettanto lunga ma meno difficile è battuta di preferenza invece dai mercanti. Da Lhassa, per venire nell'India, bisogna ancora risalire tutto il corso superiore del Dzangbo e di lì poscia discendere quello del Sutlej (per Gartok) o quello dell'Indo (per Leh nel Ladak) costeggiando così a nord quasi tutta la catena dell'Himalaya, con una strada abbastanza ben tenuta, scaglionata da stazioni a distanze variabili da 30 a 110 km., e intorno alle quali vivono nomadi che noleggiano gli yak e i cavalli necessari.

Malgrado la semplicità delle loro dimore e la sobrietà del loro genere di vita, i tibetani sono costretti di chiedere all'estero alcuni prodotti, specialmente manifatturati. Ma ciò che li rende assolutamente dipendenti, *commercialmente* parlando, della pianura, è il the. Fu questa merce, assai più delle armi, che servì ai cinesi da strumento di conquista. Gli è perciò che il governo di Pechino sorveglia assiduamente le vie più naturali e più brevi per quanto più difficili che condurrebbero in India per il Sikkim, il Buthan e la valle del Brahmaputra, per impedire la introduzione di là del the dell'Assam. Il the viene quasi interamente dal Ssetciuan sotto forma di mattoni. Il commercio si fa qualche volta per iscambio, ma più frequentemente col

mezzo di verghe d'oro e d'argento che vengono pesate come in Cina.

Città capitale è *Lhassa*, che conta da 50 a 80 mila ab. compreso il grande convento di Potala, dove risiede il Dalailama, e tutti gli altri conventi contermini. Essa è altresì, come luogo di arrivo e di partenza di molte carovane, uno dei centri principali di commercio. Un altro gran centro è *Cigatsè*, situata più a ovest ma nella medesima valle del Dzangbo.

COREA.

Impero assoluto. **Superficie** 218,650 kmq. **Abitanti** 6,415,000 (secondo il censimento eseguito nel 1890) in massima parte buddisti e seguaci di Confucio. In seguito alla convenzione russo-giapponese del 14 maggio 1896, la quale stabilisce una specie di condominio, tra Russia e Giappone, sulla Corea, entrambi i paesi si sono riservati il diritto di mantenervi uomini di truppa, i giapponesi per la protezione del telegrafo Fusan-Seul, e i russi per quella della linea da Seul alla frontiera siberiana. **Aspetto** di penisola rassomigliante all' Italia, perchè separata al pari di questa dal continente per mezzo delle Alpi del Taipeshan, la cui cima più elevata, detta il Monte Bianco o Paikshan, arriva a 2470 m. e percorsa al pari di essa in tutta la sua lunghezza da un' altra catena di monti che si può paragonare all'Apennino. Infatti il suo versante occidentale comprende, come in Italia, la regione più popolosa e più ricca, dove sorge la capitale, attraversata da un fiume dalle acque giallastre, l' Han-Kiang, che può essere paragonato al biondo Tevere. **Coste** occidentali e meridionali orlate da isole, fra cui emerge quella di Quelpaert. **Suolo** fertile. **Clima** più freddo di quello dell' Italia meridionale, di cui la Corea ha la stessa latitudine.

Divenuta, si può dire, un' appendice politica del Giappone e della Russia che se ne sono divise amichevolmente il protettorato, la Corea non ha importanza commerciale che per i suoi prodotti naturali che formano oggetto di esportazione.

Ricordiamo tra i *vegetali* il riso, il frumento ed altri cereali, i quali, oltre a servire di base all' alimentazione, costituiscono, specie il primo, un importante articolo di commercio;[1] i *legumi*, specie le fave di cui si fa parimenti esportazione, molte piante fruttifere, il tabacco, il ginseng rosso (quarto articolo di esportazione), il crine vegetale.

Gli *animali* domestici sono i bovini, i cavalli piccoli ma vigorosi, le capre, i suini, il pollame. L' insetto coccus-pela deposita la cera sopra una specie di frassino. Dovunque si alleva il filugello. Infine ha grande importanza la pesca, la quale alimenta ben anche una certa esportazione.

Fra i prodotti *minerali* tiene il primo posto l' oro, il quale viene scavato nei monti ed estratto dalla lavatura delle sabbie fluviali e costituisce il secondo articolo di esportazione dopo il riso.

[1] *Boll. di notiz. commerc.* (agosto 1899, n. 35).

Delle *industrie*, esercitate dovunque per il soddisfacimento dei bisogni locali, va ricordata in modo speciale quella della carta fatta col cotone ma forte come la tela e la quale viene spedita in gran quantità nella Cina.

La Corea possiede oramai una discreta rete di *telegrafi* che congiungono la capitale coi centri principali del paese e si collegano per terra ai telegrafi russi. Un cavo sottomarino congiunge Fusan al porto giapponese di Nagasaki. Dal 1896 vi è stato organizzato un servizio di *posta* all'europea. Nel 1900 venne aperta all'esercizio la prima *ferrovia* (di 42 km.) da Cemulpo a Seul. Un'altra, accordata nel 1899 a un sindacato giapponese, la Fusan-Seul (di 640 km.), è ora in costruzione. Il fiume Chaugypo è navigabile per 160 km. dalla foce (Kunsan) sino a Kongchu.[1] Anche l'Hang-kiang su cui sorge Seul è navigabile e navigato. Molto attiva è la *navigazione marittima* giacchè rappresenta un movimento annuo che oscilla da 1,200,000 a 1,600,000 tonn.[2] ed è fatta quasi intieramente da navi giapponesi e russe.

Il *commercio* coll'estero, il quale oscilla annualmente dai 20 ai 30 milioni di dollari,[3] è fatto per la massima parte per via di mare. La Corea importa soprattutto metalli, materiale ferroviario, sete, cotonate, petrolio, sale, fiammiferi, conserve; ed esporta riso, fave, ginseng, pelli, pesci. Mentre l'importazione è in gran parte d'origine inglese, l'esportazione è fatta quasi interamente dai giapponesi.

Le *monete* sono di rame e di ferro, con un foro nel mezzo. Ce ne vogliono 250 per fare il valore di 1 fr. Per le somme grosse si calcola in koban che valgono circa 25 lire.

Fra *Italia* e Corea esiste un trattato di commercio del 1884, entrato in vigore nel 1886, il quale contiene una tariffa speciale e la clausola della nazione più favorita. Disgraziatamente nessuna corrente di traffici s'è ancora potuta avviare fra il nostro e quel paese remoto, dove vive solamente qualche italiano isolato.

Città capitale è *Seul*, situata nell'interno, sul fiume navigabile Hang. Conta quasi 200,000 ab. Le serve da sbocco e da emporio il vicino porto di *Cemulpo*, il principale della Corea.

Degli altri porti aperti al commercio estero sono specialmente notevoli: *Fusan*, emporio delle relazioni commerciali col Giappone, e *Gensan*, centro principale delle relazioni marittime colla Siberia.

---

[1] Nel 1897, 19 milioni di cui 10 all'importazione (*Almanacco di Gotha*, 1899); nel '98, compresi i metalli preziosi, 32,328,000 dollari, che è quanto dire (valutando il dollaro a fr. 2,50) 80,821,000 fr. — importazioni 11,921,000 piastre, esportazioni 3,709,000. (*Moniteur des int. mat.*, 26 luglio 1900.)

[2] Nel 1897, 1,200,000 tonn.; nel '98, 1,322,000; nel '99, 1,600,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[3] Nel 1897 fu di 2,376,000 sterline; nel '98 di 2,496,000; nel '99 di 2,200,000 (*Moniteur des int. mat.*, 21 febbraio 1900), ovvero, secondo l'*Almanacco di Gotha* 1901, di 25,300,000 dollari.

GIAPPONE.

Superficie 417,755 kmq. Impero costituzionale con due Camere (dei Pari e dei Rappresentanti) legiferanti coll'imperatore detto « mikado » o « tenno ». **Abitanti** 45 milioni (al 1° gennaio 1897), compresi i cinesi di Formosa, gli ainos o aborigeni (che vanno scomparendo) di Yeso e delle Kurili, e poche migliaia di forestieri (cinesi, europei, americani) nei principali porti di mare.[1] Mentre il popolo è buddista, le classi dirigenti sono sintoiste. **Configurazione fisica**: un arcipelago composto di una grande isola (Nippon o Hondo), di quattro isole minori (Hokkaido o Yeso, Shikoku, Kiusiu e Formosa o Daiuan) e di piccoli arcipelaghi (Kurili, Riukiu, Pescadores), tutte d'aspetto prevalentemente montuoso e vulcanico. Il monte più alto è il Fusiyama a sud del Nippon. In quest'isola scorrono parimenti i **fiumi** principali: il Tonegava a oriente e il Sinanogava a occidente; e ivi si stende anche il **lago** più importante, quello di Biva, che rassomiglia al lago di Ginevra, di cui è soltanto di qualche poco più grande. Le **coste** sono frastagliatissime. Notevole è il Seto-Utsi, mediterraneo racchiuso fra Kiusiu, Shikoku e il Nippon meridionale. Il **suolo** è fertile in generale. Lambito a oriente dalla corrente calda del Kuro-sivo, il paese, anche per la sua natura insulare, ha un **clima** più caldo del vicino continente asiatico, ma anche più piovoso. Vi spirano regolarmente i monsoni, sei mesi in un senso e sei in senso contrario; donde una grande regolarità nel succedersi delle stagioni. Però, quando avviene il rovesciamento dei monsoni, scoppiano terribili tempeste dette « tifoni ». Il Giappone viene qualche volta designato col nome di « Paese del Sole levante ».

Questo paese, dopo la rivoluzione del 1867-68 con cui si è emancipato dalle istituzioni tradizionali che lo mantenevano immobile, cristallizzato al pari della Cina, si è posto così arditamente nel cammino della civiltà occidentale e ha dato un impulso così vigoroso e illuminato a tutte le manifestazioni della vita politica, militare, civile ed economica, da far stupire cogli enormi, rapidissimi, meravigliosi progressi, tutto il mondo civile. Riuscito in una guerra recente vittorioso della Cina, a cui impose una forte indennità in denaro e la cessione dell'isola di Formosa, esso si è affermato come una potenza militare di primo ordine ed ha così consacrato la sua egemonia politica nell'estremo Oriente

[1] Nel giugno 1899 i forestieri ammontavano a 10,000, di cui 5300 cinesi, 1800 inglesi, 1100 americani, 500 tedeschi, 400 francesi, e il resto russi, coreani, portoghesi, svizzeri, ec. Di italiani non ve ne erano che 46. (Dalla *Nuova China*, vedi *Sole*, 23 settembre 1899.)

asiatico. Inoltre, collo sviluppo rapidissimo delle sue industrie, esso si è ben presto emancipato dalla dipendenza in cui si trovava verso i paesi d'Europa e d'America e per alcune di esse ha potuto iniziare ed estendere contro di quelli una vittoriosa concorrenza. E altrettanto, o quasi, può dirsi, o sta per dirsi, di tutte le altre manifestazioni della vita economica, le quali trovano un impulso sempre più vigoroso nel miglioramento di continuo crescente dello « standard of life » della popolazione che si va europeizzando.

Prodotti naturali. — I più notevoli prodotti VEGETALI sono: il *riso*, che serve di base all'alimentazione,[1] ma la cui produzione, per quanto larghissima e il più spesso esuberante, è talvolta insufficiente ai bisogni di quella, cosicchè deve venir integrata da un'importazione ogni anno crescente;[2] il *frumento*, l'*orzo*, la *segala* e il *miglio*, che sono però coltivati sopra una scala infinitamente più piccola; i *fagiuoli*, coi quali, prima bolliti e poscia esposti a un lungo processo di fermentazione nell'acqua salata insieme a orzo tostato, si ottiene un condimento molto usato in paese; le *patate* dolci, i pomi di terra e, soprattutto, i topinambur;[3] i *funghi*, dei quali si fa una considerevole esportazione particolarmente in Cina; i *legumi*, specie i piselli;[4] i *frutti*, generalmente insipidi ed acquosi, cosicchè si coltivano di preferenza (specie i peschi e i ciliegi) per averne i fiori; la *canna da zucchero*, che viene su larga scala nell'isola di Formosa, di cui costituisce uno dei prodotti principali, ma che è, ciononostante, insufficiente ai bisogni del consumo nazionale, lo zucchero essendo sempre il secondo o il terzo articolo d'importazione;[5] il *the*,[6] altro dei grandi prodotti giapponesi, il quale è coltivato dappertutto nell'arcipelago, dal Nippon a Formosa, e che, oltre al fornire la bevanda preferita e universale di quel popolo, alimenta anche una forte esportazione verso gli Stati Uniti, i cui abitanti lo preferiscono, per la sua asprezza, al cinese;[7] il *cotone* ed altre piante tessili (specie il *lino*), la cui produzione però, molto limitata, è inferiore e di molto ai bisogni sempre crescenti dell'industria nazionale;[8] le *alghe marine* (varek), che sono un articolo d'esporta-

[1] Nel 1895, 40 milioni di koku (1 koku vale l. 182), pari a 73 milioni di hl.; nel '96, 36,200,000 koku (65,800,000 hl.). (*Résumé statistique de l'empire du Japon* — nel *Boll. di legisl. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1898.)

[2]

Nel 1895	importazione per	12,000,000	di fr.,	esportazione per	20,000,000
» 1896	»	» 16,000,000	»	»	» 22,000,000
» 1897	»	» 58,000,000	»	»	» 13,000,000
» 1898	»	» 122,500,000	»	»	» 15,500,000
» 1899	»	» 15,200,000	»	»	» 26,250,000

(*Almanacco di Gotha*, 1897-1901.)

[3] Nel 1895, 71,200,000 kwan pari a 2,680,000 ql. (*Résumé statistique de l'empire du Japon* — nel *Boll. di leg. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1898.)

[4] Con piselli, frumento e sale si prepara il « shogu » o salsa nazionale.

[5] Nel 1895 per 32 milioni di fr., nel '96 per 38, nel '97 per 50, nel '98 per 72,500,000, nel '99 per 44,700,000. (*Almanacco di Gotha*, 1897-1901.)

[6] Produzione nel '94, 29 milioni di kg.; nel '95, 32,700,000; nel '96, 32 milioni (id.); nel '97, 12,700,000. (*Economista*, 8 ottobre 1899.)

[7] Esportazione di the nel 1895 per 24 milioni di fr.; nel '96 per 17, nel '97 per 20, nel '98 per 21, nel '99 per 21.

[8] Produzione di lino nel 1895, 39,000 ql. (*Résumé statistique de l'empire du Japon* — nel *Boll. di legisl. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1898.)

zione dell'isola di Yeso e servono all'estero, specialmente in Inghilterra, all'estrazione della soda; gli alberi diversi (specie l'aralia papyrifera) che forniscono la *carta*, la vernice per la *lacca* e la *cera vegetale* e crescono specialmente a Shikoku e Kiusiu; la *canfora*, nella cui produzione tiene un posto eminente e quasi esclusivo l'isola di Formosa;[1] la *curcuma*, che si raccoglie parimenti a Formosa; l'*indaco*, la cui coltura, introdotta di recente dal governo,[2] alimenta già una certa esportazione; poi il *tabacco*, la *menta*, le *noci di galla*, i *fiori* (crisantemi, camelie), il cui allevamento ha uno schietto carattere nazionale, e finalmente il *legname*, il quale costituisce altro dei prodotti principali dell'isola di Yeso che è coperta quasi interamente da foreste.

L'AGRICOLTURA, se non nella misura d'una volta, costituisce però sempre l'occupazione principale degli abitanti.[3] I contadini, i quali, prima della rivoluzione, non erano che conduttori dei piccoli fondi concessi loro a titolo precario, ne sono ora diventati i proprietarî. Di fianco alla piccola proprietà, divenuta così prevalente, sono sorti poscia alcuni latifondi nelle parti meno fertili del Nippon settentrionale e dell'isola di Hokkaido o Yeso. Alla conquista agricola di quest'ultima mira il governo col dirigervi la emigrazione dalle altre isole più popolose e collo istituirvi scuole agrarie e poderi modello. In complesso, poco più di $^1/_6$ dell'intera superficie è regolarmente coltivato.[4]

In pochi paesi è così scarso come al Giappone l'allevamento ANIMALE, le tradizioni ivi e la religione vietando l'uso di quasi tutte le carni, ed essendo rimasto per secoli pressochè sconosciuto l'uso del latte e della lana, nè usandosi altro che la vanga e la zappa nella lavorazione di quel terreno friabile. Così avviene che vi siano rarissimi i *buoi*, i *cavalli*,[5] le *pecore* e le *capre*. Numerosi soltanto vi sono i *maiali* e abbastanza diffuso è l'allevamento del *pollame*. Ma la vera ricchezza animale del paese è costituita, anzitutto, dai *bachi da seta*, nel cui allevamento, quasi interamente accentrato nell'isola di Nippon, l'impero del Sole levante occupa il secondo posto nel mondo, subito dopo la Cina; poi dai *pesci* (sardine, salmoni, ec.), i quali formicolano sopra tutte le coste dell'arcipelago, specie sulle orientali lambite dal « Kurosivo », e vengono presi in tale quantità, soprattutto nei paraggi dell'isola di Yeso, che oltre all'entrare per gran parte nell'alimentazione degli abitanti (i più dei quali non vivono che di pesce e di riso), ser-

[1] Dopo l'occupazione giapponese lo sfruttamento della canfora è diventato monopolio del governo. Nel 1890 la produzione è salita dai 400 ai 500 mila kin (605 kg.) che è quanto dire dai 240 ai 300 milioni di kg.; nel '96 a 3,120,000 kin; nel '97 a 3,650,000. (Notizie raccolte all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

[2] Produzione, nel 1895, 63 milioni di kg. (17 milioni di kwan). (*Résumé statistique du Japon* — nel *Boll. di legisl. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1898.)

[3] Sopra 42 milioni che costituivano la popolazione del 1890, si calcolava che 34 abitassero la campagna e vivessero dei prodotti del suolo e della pesca. (MARTIN, *Le Japon vrai*, Parigi, *Charpentier*, 1898.)

[4] Nel 1897, 66,200 kmq., cioè 6,620,000 ettari, di cui 2,800,000 a riso, 660,000 a segala, 650,000 a orzo, 460,000 a frumento, 300,000 a gelsi, 60,000 a the, 1,700,000 a piante diverse. (*Economista*, 8 ottobre 1899.)

[5] Nel 1897, 1,100,000 bovini, 1,600,000 equini. (*Economista*, 8 ottobre 1899.)

vono ad estrarne olio e colla, articoli importanti del commercio giapponese, e infine a farne un concime per i campi che è tanto più prezioso in quanto fa assolutamente difetto, in paese, lo stallatico.[1] Nei paraggi delle isole Riukiu si pescano anche le *madreperle* e il *corallo*, il quale ultimo viene mandato quasi tutto allo stato greggio in Italia per esservi lavorato.

Tra i prodotti MINERALI, che sono pure discretamente copiosi, emergono i *metalli*, primo fra tutti il *rame*, nella cui produzione il Giappone è il terzo paese del mondo dopo gli Stati Uniti e la Spagna.[2] Le principali miniere sono situate nell'isola di Shikoku e in quella di Nippon; e la prima di tutte è quella di Ashio presso Sendai, la quale occupa 30,000 persone. Un tempo affatto sconosciuta, vi ha raggiunto da pochi anni una grande importanza la produzione del *carbon fossile*,[3] specialmente a Yeso che si è scoperta essere una regione eminentemente carbonifera. Altro centro carbonifero è l'isola di Kiusiu al sud. Così avviene che, nonostante il crescente consumo di combustile pei bisogni crescenti delle industrie, delle ferrovie e della navigazione, il carbon fossile costituisce da parecchi anni uno dei principali articoli di esportazione.[4]

Sono inoltre degni di nota il *ferro* delle Kurili (Urup) e del Nippon (Rikushin, Sendai);[5] il *manganese* di parecchie regioni;[6] l'*argento* del Nippon;[7] lo *zolfo* di Yeso (presso il porto di Kusiro)[8] e delle Kurili (Etrofu),[9] il quale fa concorrenza oramai vittoriosa, specie nell'Asia orientale, in Australia e in America allo zolfo italiano; il *petrolio* parimenti di Yeso (Akito),[10] la cui produzione va continuamente crescendo mentre va diminuendo l'importazione del petrolio russo ed americano;[11] il *caolino* del Nippon; e infine il *salgemma* e il *salmarino*, che si rac-

---

[1] Produzione della pesca nel 1894, 27,400,000 yen, di cui 12 milioni di pesce fresco, 6 di pesce secco, 1 di pesce salato e 7 di concime; nel '95, 31,400,000 yen, di cui 14 1/2 di pesce fresco, 6 di pesce secco, 1 1/2 di pesce salato, 7 1/2 di concimi. (*Résumé statistique de l'empire du Japon* — nel *Boll. di legisl. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1898.)

[2] Nel 1895, 18,400 tonn.; nel '96, 21,000; nel '97, 23,000; nel '98, 25,200. (*Moniteur des int mat.*, Bruxelles, 2 marzo e 9 settembre 1899.)

[3] Nel 1894, 1145 milioni di kwan, pari a 4,300,000 tonn.; nel '95, 1280 milioni di kwan, pari a 4,800,000 tonn. (*Résumé statistique de l'empire du Japon* — nel *Boll. di legisl. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1898.)

[4] Nel 1895 per 20 milioni di fr., nel '96 per 24, nel '97 per 30, nel '98 per 38, nel '99 per 39. (*Almanacco di Gotha*, 1897-1901.)

[5] Nel 1894, 4,900,000 kwan, pari a 18,000 tonn.; nel '95, 6,600,000 kwan o 24,000 tonn. (*Résumé statistique de l'empire du Japon* — nel *Boll. di legisl. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1898.)

[6] Nel 1894, 3,600,000 kwan, pari a 13,000 tonn.; nel '95, 4,600,000 kwan o 17,000 tonn. (*Résumé* c. s.)

[7] Nel 1894, 2,000,000 once troy, pari a 63,000 kg.; nel '95, 2,100,000 once o 66,000 kg. (*Résumé* c. s.)

[8] Nel 1894, 5,000,000 kwan, pari a 18,000 tonn.; nel '95, 4,100,000 kwan o 15,500 tonn. (*Résumé* c. s.)

[9] La quantità di zolfo quasi puro che trovasi in quest'isola vulcanica calcolasi a 1,500,000 tonn. L'estrazione, incominciata nel 1900 ad opera di una compagnia americana, ne ottenne già in quello stesso anno 10,000 tonn. (*Rivista commerciale* di New York, febbraio 1900.)

[10] Nel 1894, 6,100,000 kwan, pari a 23,000 tonn.; nel '95, 6,000,000 kwan o 22,500 tonn. (*Résumé* c. s.); nel '96 oltre 10 milioni di galloni, pari a 450,000 hl. (MARTIN, *Le Japon vrai*, Parigi, *Charpentier*, 1898, pag. 219.)

[11] Nel 1893 per 4 milioni di yen, nel '96 per 2 milioni. (MARTIN, op. cit.)

colgono in notevole quantità nell'interno delle terre e sulle rive del mare.[1]

Industrie. — I grandi e rapidi progressi fatti dal Giappone nelle industrie e i quali si esplicano in un consumo sempre maggiore di carbon fossile,[2] in un aumento continuo della esportazione dei prodotti manifatturati[3] e in una diminuzione di quella delle materie prime,[4] e nella diminuita importazione dei manufatti esteri,[5] vennero ottenuti, accoppiando alla abilità manuale degli operai, la quale eccelle da secoli nella imitazione più che perfetta e nella perfezione disperante delle minuzie, i grandi processi meccanici arditamente introdotti di sana pianta dall'Europa e dall'America. Ciò che ancora fa difetto sono i capitali[6] e il Giappone dovrà ben presto per essi ricorrere all'Europa e all'America. I principali centri industriali sono Osaka, Kioto e Tokio.

In ordine al valore la prima industria rimane sempre quella antichissima, benchè da pochi anni in parte meccanicamente rimodernata, della trattura dei bozzoli e della lavorazione successiva della *seta*,[7] cosicchè la seta greggia e le seterie costituiscono tuttavia i due principali articoli del commercio di esportazione.[8] Questa, che si dirigeva un tempo quasi esclusivamente in Europa, viene ora assorbita per quasi $^2/_3$ dagli Stati Uniti.[9] Da qualche anno è salita rapidamente, quasi a rivaleggiare col setificio, l'industria modernissima del *cotone*.[10] Il clima piovigginoso simile a quello del Lancashire, il cotone lungo e pieghevole della prossima Cina, il carbone abbondante e a buon mercato di

---

[1] Nel 1894, 6,300,000 koku, pari a 11,466,000 hl.; nel '95, 6 milioni di koku, pari a 10,900,000 hl.

[2] Nel 1895, 750,000 tonn.; nel '98, 1,600,000.

[3] Da 45,363,000 yen nel 1897 a 59,405,000 nel 1898. Secondo uno studio di Nagabumi-Ariga (già direttore al ministero giapponese d'agricoltura e commercio) sull'*Organe industriel* (6 agosto 1899), la percentuale degli oggetti manifatturati nelle esportazioni giapponesi ha presentato questo crescendo dal 64 % nel 1889, al 67 nel '90, al 55 nel '91, al 67 nel '92, al 71 nel '93, al 75 nel '94, al 77 nel '95, al 74 nel '96, al 78 nel '97, all'80 nel '98. (*Moniteur des int. mat.*, 10 settembre 1899.)

[4] Da 117,772,000 yen nel 1897 a 106,197,000 nel 1898.

[5] Secondo lo stesso scrittore (vedi nota 3) la percentuale d'importazione dei manufatti esteri è diminuita dell'87 % nel 1889 e '90, del 73 nel '91 e '92, del 72 nel '93, del 76 nel '94, del 67 nel '95, del 71 nel '96 e '97 e del 60 nel '98. (*Moniteur* ec., 10 settembre 1899.)

[6] Capitali impiegati nelle imprese industriali nel 1895, 125 milioni di fr.; nel '98, 375. (Notizie ufficiali attinte dall'A. all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

[7] Nel 1894, seta greggia 4,800,000 kg., seta di qual. inf. 1,800,000, borra di seta 18,000
» '95, » » 6,000,000 » » » » 2,300,000, » » 20,000
» '96, » » 5,300,000 » » » » 2,200,000, » » 19,000
(*Boll. di legisl. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1898.)

[8] Nel 1895 la seta greggia per 138 milioni di fr., le seterie per 42
» '96 » » » 86 » » » » 34
» '97 » » » 150 » » » » 35
» '98 » » » 150 » » » » 43
» '99 » » » 170 » » » » 53
(*Alm. di Gotha*, 1897-1901.)

[9] Nel 1897-98, esportazione 56,800 balle, di cui 19,700 in Europa e 37,000 in America. (*Boll. di notiz. commerc.*, marzo 1899, n. 14.)

[10] Nel 1894, 45 cotonifici con 530,000 fusi e 555,000 ql. di prodotto
» '95, 47 » » 580,000 » 700,000 » »
» '96, 63 » » 757,000 » 796,000 » »
» '97, 74 » » 790,000 » 1,009,000 » »
» '98, 75 » » 889,000 » — — » »
(*Economista*, 8 ottobre 1899.)

Yeso e una popolazione operaia attiva, sobria, innumerevole, hanno contribuito a fare di Oosaka, dove sorse e si accentrò l'industria cotoniera, una «Manchester» giapponese, occupante nei suoi grandi cotonifici circa 100,000 persone.[1] Gli è così che il cotone greggio è diventato da qualche tempo, senza confronti, il primo articolo d'importazione,[2] e mentre diminuisce, a vista d'occhio, ogni anno, la introduzione dei tessuti e dei filati di cotone, va sempre più affermandosi contro di essa la esportazione dei tessuti e dei filati,[3] di questi ultimi soprattutto i quali sono diventati oramai, in valore, il secondo articolo di commercio. Fra le altre industrie tessili ricordiamo: la fabbricazione delle *trecce di paglia* gareggianti in finezza e in buon mercato con quelle dell'Italia, e la preparazion delle *stuoie*, due industrie le quali alimentano entrambe una forte e crescente esportazione, specie agli Stati Uniti.[4] Invece è ancora nell'infanzia l'industria della *lana*.[5]

E certi progressi si sono fatti anche in quelle industrie antichissime ma ancora fiorenti, dei *paraventi*, dei *ventagli*, degli *ombrelli*, dei lavori in *avorio*, della *lacca*,[6] della *porcellana* e altri prodotti ceramici[7] e del *bronzo*[8] che ha maggior valore di tutte, le quali hanno conquistato da mezzo secolo tanta voga e un così largo sbocco in Europa a cagione dell'eccellenza delle materie prime, dell'armonia dei colori, della sobrietà degli ornamenti, dell'arditezza degli scorci, della efficacia delle espressioni e della varietà dei disegni. I bronzi giapponesi sono diventati tanto di moda che si riproducono ora in tutti i paesi manifatturieri.[9] Quelle che non si possono imitare sono le splendide lacche che formano ancora la gloria del Giappone, sono le porcellane antiche, conosciute in commercio col nome di «vecchio Satzuma» e che si fabbricavano nella provincia di questo nome, situata nell'isola di Kiusiu e di cui pare siasi perduto il segreto. Comunque, è in quella medesima isola e in quella di Nippon (a Kioto) che si producono le por-

[1] Nel 1886 i fusi erano 65,000; nel '99, 1,200,000. (Notizie ufficiali raccolte dall'A. all'Esposizione universale di Parigi del 1900.) Nella sola grande filatura di Kanegafushi erano occupati, nel 1894, 5800 operai. (MARTIN, op. cit.)

[2] Nel 1895 per 65 milioni di fr., nel '96 per 98, nel '97 per 112, nel '98 per 111, nel '99 per 157. (*Almanacco di Gotha*, 1897-1901.)

[3]

Importazione nel 1896	di tessuti,	34	milioni di fr.;	di filati,	31	(*Alman. di Gotha*, 1897-1901.)
» » '97	»	26	»	»	25	
» » '98	»	29	»	»	21	
» » '99	»	23	»	»	13	
Esportazione nel 1896	»	6	»	»	11	
» » '97	»	8	»	»	34	
» » '98	»	7	»	»	52	
» » '99	»	10	»	»	73	

[4] Si esportarono lavori di paglia nel '95 per 3,750,000 fr., nel '96 per 6 milioni, nel '97 per 8, nel '98 per 6, nel '99 per 7; e stuoie, nel '95 per 9,350,000, nel '96 e '97 per 8,200,000, nel '98 per 10, nel '99 per 9 1/2.

[5] Importazione delle lanerie, nel 1898, per 25 milioni di fr., nel '99 per 22.

[6] Nel 1894, 14,100 operai occupati nei lavori di lacca; prodotto 2,600,000 yen; nel '95, 17,400 e 3,100,000; nel '96, 17,200 e 3,300,000.

[7] Nel 1894, 23,100 operai (id. c. s), 3,200,000 yen; nel '95, 25,400 e 4,800,000; nel '96, 26,200 e 5,200,000. (*Economista*, 8 ottobre 1899.)

[8] Nel 1894, 4100 operai (id. c. s.), 7,144,000 yen; nel '95, 4200 operai e 7,386,000 yen; nel '96, 4800 e 9,245,000.

[9] Sono celebri specialmente i vasi di bronzo con incrostazioni d'oro e d'argento.

cellane bellissime di cui il Giappone fa ancora una notevole esportazione.[1]

Fiorentissima è l'industria molteplice della *carta*, specie di quella varietà indigena detta hanshi,[2] il Giappone essendo uno dei paesi che ne fa il maggiore consumo (come surrogato dei tovaglioli, dei fazzoletti, dei vetri da finestra, ec.).

L'esempio più caratteristico di industria modernissima introdotta di sana pianta al Giappone e ivi salita rapidamente a incredibile prosperità è dato dai *fiammiferi*,[3] la cui fabbricazione, pressochè sconosciuta in quel paese prima del 1880, vi è diventata così fiorente da alimentare, in concorrenza vittoriosa colla Svezia, una esportazione continuamente crescente in tutti i paesi dell'Asia orientale e meridionale, dell'America e dell'Oceania.[4]

L'industria *siderurgica*, anch'essa d'introduzione recente, è già salita a produrre oltre 100,000 tonn. di ghisa.[5] Le maggiori fonderie sono presso Sendai. A Jokoska, all'ingresso del golfo di Yokohama, è sorto un grande arsenale marittimo. Altri meno recenti e meno formidabili sono situati a Kuré presso Hiroshima e a Sasco presso Nagasaki.

Dovunque si esercita la *pilatura del riso*, la preparazione del *the* e la estrazione, dal riso e dall'orzo, del *samsciu* e del *saki* che sono le due bevande spiritose più generalmente consumate.[6]

Nel 1898 il governo ha assunto il monopolio della manifattura del *tabacco*. Notiamo infine le industrie recenti dei *cappelli*, dei *guanti*, dei *superfosfati* e dei *laterizî*, specie i mattoni, dei quali ultimi si è cominciato perfino a fare esportazione agli Stati Uniti.

Comunicazioni. — Anche in queste il Giappone ha fatto rapidi, meravigliosi progressi.

Per quanto lo comporta la brevità del tempo da cui vi furono introdotti, sono già molto diffusi la *posta* e il *telegrafo*. Partono da Nagasaki 5 cavi sottomarini i quali congiungono il Giappone colla Siberia (Vladivostok), colla Corea (Fusan) e colla Cina (Vusung). A Tokio e in altre città venne introdotto il *telefono*.

Le *strade ordinarie*, celebre fra tutte quella del Tokaido che unisce

---

[1] Nel 1895 e nel '96 per 5,300,000 fr., nel '97 per 4,600,000, nel '98 per 5 milioni, nel '99 per 5 1/2. (*Almanacco di Gotha*, 1897-1901.)

[2] Produzione nel 1895 per 11,500,000 yen, di cui 3,800,000 di hanshi, 2,400,000 di carta europea e il resto di altre carte giapponesi. (*Résumé statistique de l'empire du Japon* — nel *Boll. di legisl. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1898.)

[3] Nel 1894, 203 fabbriche, con 28,000 operai e 4,480,000 yen di prodotto
» '95, 210 » » 35,400 » 5,500,000 » » } (*Econom.*, 8 ott. 1899.)
» '96, 252 » » 21,800 » 5,470,000 » »

La diminuzione del personale che si nota nel 1896, è conseguenza dell'aumento del macchinario.

[4] Nel 1895 l'esportazione fu di 12,650,000 fr., nel '96 di 13,500,000, nel '97 di 14,325,000, nel '98 di 16,200,000, nel '99 di 15,500,000. (*Almanacco di Gotha*, 1897-1901.)

[5] Nel 1885, 7000 tonn.; nel '90, 16,000; nel '95, 16,000; nel '96, 16,000; nel '97, 116,000. (KUPPELWIESER, nel *Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 6 luglio 1899.)

[6] Produzione di spiriti, nel 1897, 86,000 hl., in gran parte saki. (*Economista*, 8 ottobre 1899.)

Tokio a Kioto, sono un vanto antico del paese e vengono percorse dalle caratteristiche nazionali « ginrikscià » o carrozzelle a due ruote e a mantice, tirate al trotto da uomini.

Le *ferrovie* invece sono una conquista moderna, giacchè non ne esisteva una sola prima del 1870, nel quale anno furono aperte all'esercizio le prime due linee, da Tokio a Yokohama e da Kobé a Oosaka; ma le costruzioni procedettero rapidamente soltanto dopo il 1884. Attualmente si hanno (secondo i dati relativi al 31 marzo 1900) 5820 km. di ferrovie, dei quali 1300 appartenenti allo Stato e 4500 a private compagnie.[1] La linea maggiore è quella longitudinale, detta del Tokaìdo, la quale, partendo da Kagoshima all'estremità meridionale dell'isola di Kiusiu, l'attraversa tutta quanta, nel senso della lunghezza, fino a Moij, dove è interrotta dallo stretto di Simonosaki, ma ripiglia subito al di là, alla città dello stesso nome, e per Hiroshima, Kobé, Oosaka, Kioto, Yokohama, Tokio e Sendai, attraverso tutto il Nippon e lungo la costa orientale, giunge fino alla sua estremità settentrionale, nella città marittima di Aomori. Tutto è giapponese in queste ferrovie, dai capitali, al personale dirigente e al personale di servizio. La più grande compagnia è la « Nippon »[2].

La *navigazione interna* è limitata al lago Biva (congiunto alla città di Kioto per mezzo d'un canale navigabile di 19 km. aperto nel 1890), e al fiume Toné, navigato nel suo corso inferiore e congiunto dal canale dello stesso nome lungo 8 km. al fiume Yedo su cui sorge Tokio.

Paese eminentemente insulare il Giappone, dove i $^{9}/_{10}$ della popolazione vivono a meno di 8, o 10 leghe dalla costa, doveva, non appena uscito dall'isolamento in cui era rimasto per secoli, diventare necessariamente molto presto un paese eminentemente marinaresco. Gli è per ciò che la sua *navigazione marittima*, rapidamente salita a quasi 7 milioni di tonn., presenta un continuo aumento.[3] Frequentano i porti giapponesi, oltre e assai più delle navi nazionali, le navi estere.[4] Notevoli fra le altre le linee regolari inglesi della « Peninsulare », della « Shire-line » e della « Glen-line », coi loro piroscafi postali provenienti da Hong-Kong e da Shanghai, la « Canadian Pacific » colle sue corse regolari e rapidissime dal Canadà, a cui viene affidata ora di preferenza

---

[1] Al 31 marzo 1900, 3635 miglia (pari a 5820 km.), di cui 833 appartenenti allo Stato (83 nell'isola di Hokkaido e il resto nell'isola di Nippon dove emergono le linee Tokaìdo di 440 miglia, Shin Etsu di 117, Hokuroku di 38) e 2802 spettanti alle compagnie nel Nippon (857), nell'isola di Kiusiù (280) ecc., comprese le reti che servono principalmente all'esercizio delle miniere di carbone nell'isola di Hokkaido (207), a Kansai (148), ecc. (*Moniteur des int. mat.*, 11 novembre 1900.)

[2] Essa aveva una rete nel 1899 di 134 km. in esercizio e 50 in costruzione. (*Monitore delle strade ferrate*, 14 settembre 1899.)

[3] Nel 1894 fu di 4,927,000 tonn., nel '96 di 6,761,000, nel '97 di 6,910,000, nel '98 di 6,900,000, nel '99 di 6,900,000. Tutti questi dati riflettono solamente la navigazione internazionale; ma bisogna aggiungerne quasi altrettanto (6,860,000) di navigazione di cabotaggio. (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1898.)

[4] Nel 1896, sopra un movimento complessivo di 6,760,000 tonn., 6,260,000 fu di navi estere e 500,000 soltanto di navi giapponesi. Nel 1897 navi inglesi per 1,980,000 tonn., giapponesi per 660,000, tedesche 472,000, norvegesi 184,000, russe 153,000 (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1898); nel '98, 5,100,000 di navi estere e 1,800,000 di navi giapponesi; nel '99, 5,100,000 di navi estere e 1,800,000 di navi giapponesi.

la posta d'Europa, e infine il « Norddeutscher Lloyd » e la « Deutsche Dampfschiffhart Rhederei » della Germania, le « Messageries » della Francia e il « Lloyd austriaco ». Il Giappone è destinato a ritrarre un grande vantaggio dalla costruzione della ferrovia Transiberiana che gli verrà a sboccare proprio di fronte, giacchè, colla istituzione di un servizio complementare rapidissimo fra Vladivostok e Nagasaki, si potrà andare allora da Londra al Giappone in 16 giorni, mentre ora per la via più breve, che è quella del Canadà, se ne impiegano 28. La navigazione marittima è destinata così ad aumentare continuamente, anche per un maggiore concorso della marina nazionale, la quale non rappresenta fin ora, contro le più legittime aspettative, neppure $^1/_6$ del movimento complessivo. I porti principali di commercio sono Hyogo-Oosaka e Yokohama, dopo cui vengono, ma a grande distanza, Nagasaki e Shimonosaki.[1]

Un tempo, è cioè fino al 1868, il Giappone non possedeva che le sue antichissime giunche a vela. Ora tutto quel naviglio imperfetto e antiquato non occupa più che una posizione secondaria nella *marina mercantile*, il Giappone essendosi fatto costruire in Europa una notevole quantità di velieri e di vapori; il che, aggiunto alle navi costruite in paese, porta l'effettivo del suo naviglio moderno, capace di sostenere la concorrenza delle navi europee ed americane, a una cospicua portata.[2] Il sorgere e il prosperare della marina nazionale venne grandemente favorito dai premî di costruzione e di navigazione. La principale impresa di navigazione a vapore è la « Nippon Yusen Kaisha » che significa « Compagnia dei battelli a vapore del Giappone », la quale, coi suoi 75 piroscafi aventi una portata complessiva di 200,000 tonn., figura oramai tra le prime del mondo ed esercita una quantità di servizi regolari con l'Australasia e l'Asia meridionale e si spinge, ora, attraverso il canale di Suez e il Mediterraneo, fino ai porti di Anversa e di Londra. Seguono: la « Osaka Shosen Kaisha » (58 navi con 34,600 tonn. al 31 marzo 1897) che frequenta i porti di Formosa e della Cina e risale il corso dell'Yangtsè, la « Mitsui Bussan Kaisha » che attende più che altro al trasporto del carbon fossile, e la « Toyo Kisen Kaisha » che esercita le comunicazioni cogli Stati Uniti e coll'Australia. La « Nippon Yusen » e la « Osaka Shosen » sono sovvenzionate dal governo giapponese per il servizio postale.

Commercio. — A non parlare del commercio *interiore*, il quale dovette sempre essere notevole, e di quel poco traffico speciale che gli olandesi, accantonati nell'isoletta di Desima presso Nagasaki, ebbero il privilegio lucrosissimo di esercitare per secoli col Giappone, si può dire che la èra mercantile di questo paese rimonti soltanto al 1854, quando il commodoro americano Perry ne sforzò violentemente l'aper-

[1] Nel 1897 Kobe-Osaka 3,900,000, Yokohama 2,900,000, Nagasaki 2,900,000, Shimonosaki 1,100,000, Moji 1,100,000, Kuchinotsu 450,000, Muroran 170,000, Hakodatè 90,000. (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1898.)

[2] Al 1° gennaio 1899, navi 22,000, di cui 19,000 costruite in Giappone e il resto in Europa, di cui 1130 piroscafi con 447,000 tonn. e 1910 velieri con 171,000 tonn. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

tura di alcuni porti incondizionatamente al commercio esteriore. Da quell'anno, i rapporti mercantili coi paesi esteri andarono sempre aumentando, di mano in mano che si stipulavano con essi nuovi trattati e si aprivano loro nuovi porti; finchè la rivoluzione del 1868 e il trionfo delle idee moderne e dei gusti europei che ne furono la conseguenza, non misero il commercio estero, libero da pastoie, sulla via di acquistare, come la va ora acquistando, una consistenza proporzionata all'importanza economica del paese. Frattanto i traffici esteriori del Giappone oscillano intorno a 1 miliardo di franchi all'anno.[1]

I principali articoli d'*importazione* sono il cotone greggio della Cina e dell'India, il riso dell'Indo-Cina, lo zucchero delle isole Hawai, le macchine, i veicoli, le navi, gli articoli in ferro, il ferro, le cotonate dell'Inghilterra, le lanerie, i colori e i prodotti chimici della Germania, il petrolio degli Stati Uniti, e infine i legumi, i panelli, gli orologi, le pelli e le droghe.

Articoli più cospicui di *esportazione* sono la seta greggia, che ne rappresenta in valore il terzo, e si dirige per lo più agli Stati Uniti e alla Francia, le seterie, i filati di cotone, il carbon fossile, il the, il rame, i fiammiferi, il riso, le cotonate, le stuoie, i lavori di paglia, la ceramica, i pesci, la canfora, il sáki, i tappeti.

Il *paese* con cui il Giappone ha le sue maggiori relazioni commerciali è l'Inghilterra, sia direttamente per sè medesima, sia indirettamente per le sue colonie (specie Hong-Kong e l'India), la quale assorbe circa i $^2/_5$ del suo commercio complessivo. Seguono gli Stati Uniti, la Cina, la Germania e la Francia.[2] Però, mentre l'Inghilterra e le colonie inglesi sono i primi paesi importatori, tengono il primo posto all'esportazione gli Stati Uniti. Sono meravigliosi, fra gli altri, i progressi rapidissimi compiuti dal Giappone nel suo commercio coll'India.

Col 17 luglio 1899 sono entrati in vigore i nuovi *trattati* stipulati dal Giappone coi paesi esteri sulla base di una perfetta eguaglianza.[3] Uscito per tal modo dalla sua posizione inferiore di potenza asiatica, coll'abolizione completa della giurisdizione consolare, il Giappone è entrato decisamente nel concerto delle nazioni civili.

La *misura* di peso più comune è il picul che corrisponde al tan cinese, vale kg. 60,48, e si divide in 100 catti, ed ha per multiplo il kin

[1] Nel 1895, fu di 265 milioni di yen, pari a 589 milioni di franchi (ridotto l'yen a L. 2,50); nel '96 di 290 milioni di yen (620 milioni di fr.); nel '97 di 382 milioni di yen (955 milioni di fr.); nel '98 di 435 milioni di yen (1100 milioni di fr.); nel '99, 443 milioni di yen (1110 milioni di fr.). (*Moniteur des int. mat.*, 1° giugno 1899 e 22 luglio 1900.)

[2] Nel 1897, Inghilterra 7,600,000 sterline, Hong-Kong 4 milioni, Indie 3,700,000 — totale 15,300,000, di cui 11,200,000 costituiti da importazioni (*Almanacco di Gotha*, 1899); poi Stati Uniti 8,200,000 sterline (di cui 5,300,000 esportazioni), Cina 5,100,000, Germania 2,100,000, Francia 2,200,000; nel 1898, Inghilterra 7,200,000, Hong-Kong 4,800,000, India 4,800,000, Australia 350,000, Canadà 260,000 — totale 17,400,000 (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 20 luglio 1899), Stati Uniti 8,900,000, Cina 6,100,000, Germania 2,900,000, Francia 2,800,000 (*Moniteur* ec., 20 luglio 1899); nel 1899, Inghilterra con India e Hong-Kong 148 milioni di yen, Stati Uniti 102, Cina 69, Francia 35, Germania 21. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[3] Permesso agli stranieri di stabilirvisi e di circolarvi, rimane però sempre loro interdetto l'acquisto di proprietà territoriali.

che vale 10 picul e corrisponde perciò a 605 kg.; ma c'è anche il kwan che si adopera per i cereali e vale kg. 3,76; misure di capacità sono il shu eguale a l. 1,8 e il koku che vale 182 litri; misura di lunghezza il ri corrispondente a m. 3935, e di superficie il sho quadrato eguale a 99 are. La *moneta* corrente è il dollaro o yen che vale (nel 1899) L. 2,55 [1] e si divide in 100 sen. Al tipo monometallico argento, già dominante in questo come in tutti gli altri paesi dell'Asia, il Giappone sta ora sostituendo, colla riforma monetaria decretata nel 1897, il tipo monometallico aureo. Degl'istituti di *credito*, il cui numero è andato rapidamente crescendo negli ultimi anni, i più importanti sono la « Banca del Giappone » fondata sul tipo della Reichsbank tedesca e le « Banche associate di Tokio e Oosaka ».

Relazioni coll' Italia. — Oscillano dai 5 ai 7 milioni di franchi all'anno [2] e sono costituite per $^3/_4$ da seta, corallo greggio, ventagli, pelli, lavori di lacca ed altri articoli che vengono dal Giappone importati in Italia.[3] L'articolo principale che questa manda al Giappone è ora il corallo lavorato. Il nuovo trattato italo-giapponese, di commercio e di navigazione, il quale rimarrà in vigore sino al 1911, non ha tariffa speciale, ma la solita clausola della nazione più favorita. Hanno istituito agenzie proprie a Yokohama così il Consorzio di Milano per il commercio coll'estremo Oriente, come l'Unione industriale torinese.

Emigrazione e colonie. — Il suolo giapponese è omai divenuto troppo angusto ai bisogni della popolazione soverchiamente cresciuta. E benchè siasi aperto a questa uno sbocco colla colonizzazione dell'isola di Yeso, iniziata e sostenuta a grandi spese dal governo, alcune migliaia di emigranti partono annualmente rivolti a paesi lontani, specie alle isole Hawai, che contano ormai 25,000 giapponesi, poi alla Corea ed agli Stati Uniti.[4] Calcolando Formosa e le vicine Pescadores come facenti parte integrale dell'impero, e a non calcolare il condominio sulla Corea esercitato colla Russia, unico *possedimento coloniale* del Giappone possono dirsi le isole di *Bonin*, situate nel Pacifico e destinate a colonia penitenziaria.

Principali centri mercantili e industriali. — La città capitale è *Tokio* che conta (al 1° gennaio '99) 1,440,000 ab., alla quale, perchè situata in fondo alla baia dello stesso nome dove non possono giungere che le navi di minore portata, serve da porto *Yokohama* (194,000 ab.) che è il primo porto commerciale dell'impero e quello che ha la più fiorente colonia europea. Coi suoi ammirabili docks di recente costruzione

---

[1] Valore medio dell'yen, nel 1893, 3,22; nel '94, 2,63; nel '95, 2,65; nel '96, 2,73. (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1898.)

[2] Nel 1892, 1,320,000 yen; nel '93, 1,720,000; nel '94, 3,070,000; nel '95, 3,700,000; nel '96, 2,850,000; nel '97, 3,200,000. (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1898.)

[3] Nel 1898, importazioni dal Giappone in Italia per 4,100,000 fr., di cui 1,543,000 seta greggia, 270,000 cascami, 974,000 corallo greggio, 700,000 ventagli, 500,000 pelli; esportazioni dall'Italia in Giappone per 1,200,000 fr., di cui 780,000 corallo lavorato e 100,000 cotonate. (*Movimento commerciale del regno d'Italia*, 1898.)

[4] Al 31 dicembre 1896 risiedevano all'estero 54,300 giapponesi (*Almanacco di Gotha* 1899), al 31 dicembre '97, 58,800, di cui 2500 studenti, per $^9/_{10}$ nelle scuole americane (degli Stati Uniti). (*Economista*, 8 ottobre 1899.)

esso gareggia in comodità con Hong-Kong.[1] È soprattutto porto esportatore (seta). Altro porto notevole, in quel medesimo golfo, è *Kanagava*, situata fra Yokohama e Tokio.

Oosaka, la seconda città dell'impero per popolazione (821,000 ab.), è la prima per attività industriale. Il suo porto, che forma un tutto uno con quelli di *Hiogo* e di *Kobè* i quali si possono considerare come suoi sobborghi, quest'ultimo abitato di preferenza dagli europei, gareggia d'importanza con quello di Yokohama e qualche volta lo supera.[2]

La terza città e *Kioto* (353,000 ab.), l'antica capitale, situata nell'interno, a poca distenza dal lago Biva, ed ora gran centro industriale e commerciale.

Altri luoghi importanti dell'isola di Nippon sono: *Nagoya*, grande città manifatturiera e commerciale sulla strada da Kioto a Tokio e la quarta dell'impero per popolazione (242,000 ab.); *Hiroshima*, città marittima all'estremità sud-ovest, e *Sendai*, città mineraria sulla costa del Pacifico. Il terzo porto commerciale è *Nagasaki*, che è ad un tempo la città principale dell'isola di Kiusiu;[3] così come nell'isola di Hokkaido o Yeso il porto più cospicuo è *Hakodatè*.[4]

Ricordiamo infine *Tamsui* nell'isola di Formosa, il quale è l'emporio principale della canfora.

---

[1] Nel 1898 ebbe un movimento commerciale di 19,400,000 sterline, di cui 11,300,000 costituite da importazioni. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 20 luglio 1899.)

[2] Come è avvenuto ad es. nel 1898, in cui esso ebbe un commercio di 20,800,000 sterline, di cui 14,500,000 costituite da importazioni. (Id.)

[3] Nel 1898 ebbe un commercio di 2,600,000 sterline, di cui 2 milioni di importazioni. (Id.)

[4] Nel 1898 il suo commercio fu di 200,000 sterline, di cui 120,000 di esportazioni. (Id.)

OCEANIA.

Con questo nome al quale si attribuisce una portata diversa secondo i diversi scrittori, noi, seguendo l' opinione che ci sembra divenuta in questi ultimi anni prevalente, designiamo tutti i paesi situati fra l' Oceano Indiano e l' Oceano Pacifico, a sud del mar della Cina e in genere dell'Asia, fino verso l' Oceano Glaciale Antartico, e quindi tutta l' Australasia e gli altri possedimenti inglesi, il cosidetto Arcipelago Indiano od Asiatico coll' impero coloniale neerlandese, le isole di Borneo e Nuova Guinea, l'Arcipelago delle Filippine e gli altri possedimenti americani, la Nuova Caledonia e gli altri possedimenti francesi, e infine l' Oceania tedesca, portoghese e cilena.

Dopo le ultime spartizioni (novembre 1899) non rimane più traccia di quella che si usava di designare col nome di Oceania indipendente.

AUSTRALASIA.

Con questo nome, divenuto oramai d'uso comune, gl'inglesi designano l'Australia (colle colonie di Queensland, Nuova Galles del sud, Victoria, Australia meridionale e Australia occidentale), la Tasmania e la Nuova Zelanda, insieme alle numerose isolette contermini, tutti paesi i quali costituiscono altrettante colonie inglesi pressochè autonome, giacchè alla madre patria non le congiunge che la nomina del governatore la quale è fatta dal sovrano. Separate e distinte l'una dall'altra, si sono ora congiunte (nel luglio 1900), meno la Nuova Zelanda, in quel « Commonwealth » da tanto tempo auspicato il quale ne ha fatto una Confederazione (a somiglianza del Canadà), che è cominciata ad entrare in attività col nuovo secolo (al 1° gennaio 1901). **Superficie** 8,196,270 kmq. **Abitanti** 4,920,000 (1898) (Nuova Galles del sud 1,346,000, Victoria 1,175,000, Queensland 499,000, Australia meridionale 368,000, Australia occidentale 168,000, Tasmania 177,000, Nuova Zelanda 743,000, Isole minori 450,000), nella massima parte coloni d'origine inglese, poi maori della Nuova Zelanda (42,000 nel '91), indigeni dell'Australia in numero indeterminato, e infine alcuni polinesiani e cinesi, il cui numero va sempre crescendo nel Queensland e nella Nuova Zelanda. **Aspetto** prevalentemente piano nell'Australia fuorchè a ovest (Alpi australiane e Blue Mountains coi picchi Hotham [2300 m.], Townsend e Kosciusko), molto accidentato nella Nuova Zelanda col monte Cook, il più alto dell'Australasia (3700 m.). **Fiume** principale il Murray col suo affluente Darling. Grande depressione interna in fondo a cui si adagiano molti **laghi**, principalissimo l'Eyre, il quale è situato sotto il livello del mare. **Coste** poco sviluppate nell'Australia propria, dove per altro si notano a nord il golfo vasto e profondo di Carpentaria, a est molte piccole baie fra cui quella splendida di Port Jackson, a sud la baia di Port Philip e il golfo profondo e augusto di Spencer; frastagliatissime nella Nuova Zelanda, le cui due isole principali sono separate fra di loro per mezzo dello stretto di Cook. **Suolo** generalmente poco fertile. **Clima** prevalentemente mite e salubre, ma reso originale (in Australia) dall'alternarsi delle piogge torrenziali colla siccità, a periodi molto disformi e talvolta lunghissimi, perfino di anni.

Con una superficie che è oltre $^3/_4$ di quella dell'Europa ma con una popolazione che è 75 volte minore, l'Australasia, nonostante le sue grandi ricchezze naturali, è ancora ben lungi dall'avere quello sviluppo che ne faccia un potente organismo economico. La sola città di Londra, come pareggia da sola in popolazione quegli immensi paesi, così li supera in tutte le manifestazioni della vita economica fuorchè in una, in quella esuberanza di produzione naturale che costituisce la

loro principale, anzi, finora, la loro unica sorgente di ricchezza. Però, mentre Londra e il vecchio mondo europeo rappresentano il passato, nelle colonie australiane sta tutto un avvenire splendido verso cui esse si avviano balde e fiorenti. Di esse finora la più ricca è la Nuova Galles del sud, dopo di cui vengono successivamente Victoria, Nuova Zelanda, Queensland, Australia meridionale, Australia occidentale e Tasmania.

Prodotti naturali. — I primi ad acquistare, sviluppandosi, una grande importanza economica, furono i prodotti ANIMALI, specie le *pecore*. Introdotte queste per la prima volta, a titolo di esperimento, dal capitano Mac Arthur, nel 1776, quando ancora non si attribuiva al continente australiano alcuna importanza, esse vi trovarono un ambiente così favorevole al loro sviluppo che vi si moltiplicarono rapidamente, e il loro numero andò crescendo così che l'Australasia divenne per esse il primo paese del mondo. Nel 1891, che fu l'anno d'oro della pastorizia australiana, le pecore vi giunsero a 124 milioni. Ordinariamente però superano di poco la cifra di 100 milioni.[1] Centro principale di questo allevamento è la Nuova Galles del sud che ne assorbe da sola quasi la metà ed è la patria classica degli « squatters » o grandi allevatori di bestiame che, avendo fatto ivi la loro fortuna, vi hanno stabilito stabile dimora, circondandosi di tutto il « comfort » della vita civile, e costituiscono l'aristocrazia della colonia. Seguono, ma a distanza, la Nuova Zelanda, il Queensland e la Victoria. In quei vastissimi « runs », recinti tutto all'intorno e comprendenti foreste e praterie, si allevano a migliaia le pecore, generalmente di razza « merinos », insieme a una quantità di altri animali, specialmente bovini. Avviene talvolta che questo allevamento venga decimato dalla siccità come quella che ha infierito testè per tre anni di seguito, cioè dal 1897 al 1900, e che, producendo una forte diminuzione di pecore, è stata una delle cause dell'attuale rialzo dei prezzi della *lana*. È questa comunque che ha costituito e costituisce il principale articolo d'esportazione,[2] nella produzione e nel commercio della lana greggia l'Australasia essendo il primo paese del mondo. Emerge naturalmente la Nuova Galles del sud, e Sidney ne è il più grande mercato. Oltrechè per la lana l'allevamento delle pecore ha acquistato importanza anche per la produzione della carne, dopo che si è trovato il modo di spedirla allo stato fresco in Europa con bastimenti frigoriferi.[3]

---

[1] Nel 1895, 115 milioni; nel '96, 111; nel '97, 103,500,000, di cui 44 milioni nella Nuova Galles del sud, 19,700,000 nella Nuova Zelanda, 17,800 nel Queensland, 13,200,000 in Victoria (1894), 5,100,000 nell'Australia del sud, 2,200,000 nell'Australia occidentale, 1,600,000 nella Tasmania. Nel 1899 si valutavano, meno la Nuova Zelanda, a 74,300,000 capi, di cui 36,200,000 nella Nuova Galles del sud, 13,200,000 nel Victoria, 15,200,000 nel Queensland, 5,700,000 nell'Australia meridionale, 2,300,000 nell'Australia occidentale, 1,700,000 nella Tasmania. (*Moniteur des int. mat.*, 24 gennaio 1901.)

[2] Nel 1897-98, 1,300,000 balle; nel 1898-99, 1,271,000 (non compresa la Nuova Zelanda). Nel 1896, per 24,580,000 sterline, pari a 615 milioni di fr.; nel '97, per 21,740,000 sterline, pari a 543,500,000 fr.; nel '98, per 22,870,000 sterline, pari a 571,750,000 fr. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901); nel '99 (meno la Nuova Zelanda), per 19 milioni di sterline, pari a 475 milioni di fr. (*Moniteur des int. mat.*, 24 gennaio 1901.)

[3] Nel 1896, per 3 milioni di sterline, pari a 75 milioni di fr. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

L'allevamento dei *bovini* è notevolissimo, oltrechè di per sè medesimo,[1] anche per la produzione e il commercio che esso alimenta del burro, dell'estratto di carne, e della carne allo stato fresco o variamente conservata. Si allevano anche in buon numero i *cavalli*,[2] di cui si è cominciata da qualche tempo l'esportazione, specie nell'India; i *maiali*,[3] che vengono più numerosi che altrove nella Nuova Zelanda; le *capre*, specie quelle d'Angora dal vello finissimo. I *conigli*, introdotti a titolo d'esperimento in paese, vi si sono moltiplicati così da diventarne un flagello. Ed essendosene da qualche anno organizzata la distruzione, avviene che le pelli costituiscano uno dei primi articoli di commercio specialmente della colonia di Victoria.[4] Ultimamente si è cominciato a spedirne anche la carne in bastimenti frigoriferi. Del resto si esportano in gran quantità pelli, grasso e sego di bovini e di pecore,[5] e pelli di *kanguri*, animali questi ultimi originalissimi e propri dell'Australia, dove formano oggetto di caccia.

Altri prodotti animali sono: le *ostriche* della Nuova Galles del sud e dell'Australia meridionale; le *vanghe di mare*, molluschi che vengono raccolti, disseccati e messi in commercio dagli indigeni del Queensland; il *trepang*, che si raccoglie nello stretto di Torres; le *perle* e le *madreperle*, che formano oggetto di pesca lucrosa lungo le coste dell'Australia settentrionale ed occidentale e presso quelle del Queensland.

Secondi in ordine al tempo ma secondi altresì per assoluta importanza economica sono i prodotti MINERALI, principalissimo l'*oro*. Scoperto nel 1851, questo metallo si rivelò improvvisamente così copioso che la sua produzione, divenuta rapidamente gigante, gareggiò in breve con quella della California iniziata tre anni prima e salita anch'essa in poco tempo ai più alti fastigi. E anche ora le miniere dell'Australasia, il cui prodotto è in continuo aumento,[6] occupano il terzo posto nel mondo dopo quelle dell'Africa australe e degli Stati Uniti.[7] La principale colonia aurifera era un tempo quella di Victoria coi grandi centri minerarî di Ballarat e di Bendigo. Poi venne superata dal Queensland, dove si lavorano, fra altre, le celebri e ricche miniere di Charters Towers e di Mount Morgan. Ma ora, dopo le scoperte fatte da Bayley nel 1887-92 e la successiva lavorazione dei nuovi campi d'oro ricchissimi di Coolgardie e di Kalgurli congiunti con ferrovia, attraverso il deserto, al porto di Perth,[8] è salita al primo posto l'Australia occi-

[1] Nel 1895, 12,700,000 bovini (DE SCHERZER); nel 1899, esclusa la Nuova Zelanda, circa 10 milioni, di cui 1,100,000 vacche lattiere. (*Moniteur des int. mat.*, 24 gennaio 1901.)

[2] Nel 1895, 1,800,000 (DE SCHERZER); nel 1899, esclusa la Nuova Zelanda, 1,670,000. (*Moniteur* c. s.)

[3] Nel 1895, 1 milione (DE SCHERZER); nel 1899, esclusa la Nuova Zelanda, 930,000. (*Moniteur* c. s.)

[4] Nel 1898-99 se ne esportarono 1,200,000 dalla sola Victoria per 91,000 sterline. (Rapporto del console d'Italia a Melbourne — *Boll. di notiz. commerc.*, n. 30, luglio 1899.)

[5] Esportazione di pelli per 1,860,000 sterline e di sego per 1,238,000 (1896).

[6] Nel 1896, per 9 milioni di sterline; nel '97, per 11; nel '98, per 13. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 10 settembre 1899.)

[7] Vedere la produzione dell'oro nella parte generale di questo manuale a pag. 75.

[8] PIERRE LEROY BEAULIEU, *Revue des Deux Mondes*, 1° luglio 1899, pag. 106.

dentale.[1] L'oro costituisce, in valore, il secondo articolo di esportazione.[2]

Una notevole importanza ha acquistato da qualche anno anche la produzione dell'*argento*, in cui l'Australia è diventata il terzo paese del mondo, centro principale la Nuova Galles del sud colla grande miniera di Broken Hill scoperta nel 1885.[3] Recentemente ha preso un forte impulso la lavorazione delle miniere di *rame*, la cui produzione, del resto abbastanza attiva, era rimasta fino al 1898 pressochè stazionaria.[4] Infatti nel 1899 sono sorte parecchie società per la lavorazione di giacimenti cuprici della Tasmania, del Queensland e della Nuova Galles del sud,[5] di guisa che la produzione del rame gareggia ora in valore con quella dell'argento.[6] Prima d'ora il centro principale e pressochè esclusivo era l'Australia meridionale colle celebri miniere di Burra-Burra e di Wallaroo, che però sembrano anch'esse prossime ad esaurirsi.[7] Molto importante altresì è la produzione del *piombo*, in cui l'Australia occupa il sesto posto del mondo. Ne è centro principale la Nuova Galles del sud, dove i suoi minerali si trovano d'ordinario commisti a quelli dell'argento. Piombo e argento costituiscono in valore il terzo articolo d'esportazione.[8] Benchè da qualche anno in diminuzione, ha sempre importanza la produzione dei minerali di *stagno*, in cui l'Australasia occupa il terzo posto nel mondo.[9] Le miniere più ricche sono situate nella Nuova Galles del sud e nella

---

[1] Nel 1896, 3,426,000 once (pari a 106,200 kg.), di cui 1,050,000 nell'Australia occidentale, 918,000 nel Queensland, 837,000 nella Victoria, 341,000 nella Nuova Galles del sud, 280,000 nella Nuova Zelanda (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles 15 gennaio 1899). Nel 1899, 4,462,000 once, di cui 1,644,000 nell'Australia occidentale, 948,000 nel Queensland, 862,000 nel Victoria, 509,000 nella Nuova Galles del sud, 390,000 nella Nuova Zelanda (id., 3 maggio 1900). Nel '99, esclusa la Nuova Zelanda, si ottenne per 14,660,000 sterline d'oro, pari a 366,500,000 fr. (id., 24 gennaio 1901). Nel 1900 la produzione è salita a 4,130,000 once, di cui 1,581,000 nell'Australia occidentale, 951,000 nel Queensland, 807,000 nella Victoria, 371,000 nella Nuova Zelanda, 346,000 nella Nuova Galles del sud e 73,000 nella Tasmania. (Id., 31 marzo 1901.)

[2] Nel 1896 per 11,890,000 sterline, pari a 297 milioni di fr.; nel '97, 18,840,000 sterline, pari a 471,200,000 fr.; nel '98, 21,810,000 sterline, pari a 545,250,000 fr. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[3] Vedi produzione dell'argento nella parte generale. Nel 1899, fra argento e piombo argentifero, si ottennero (esclusa la Nuova Zelanda) per 2,475,000 sterline (pari a 61,875,000 fr.), di cui 2,071,000 nella sola Nuova Galles del sud e 378,000 nella Tasmania. (*Moniteur des int. mat.*, 24 gennaio 1901.)

[4] Riducendo a metallo il minerale, nel 1895, 10,000 tonn.; nel '96, 11,000; nel '97, 17,000; nel '98, 18,000. (*Moniteur des int. mat.*, 2 marzo 1899.)

[5] Nella Tasmania la Mount Lyell Blocks Copper Co. con un capitale di 300,000 ster.;
nel Queensland la Mount Chalmers Copper Mine Co. » » » 300,000 »
nella Nuova Galles del sud la Caledonian Copper Co. » » » 750,000 »
(*Moniteur des int. mat.*, 24 agosto e 5 dicembre 1899.)

[6] Nel 1899 per 2,075,000 sterline, di cui 1,228,000 in Tasmania, 408,000 nell'Australia meridionale, 395,000 nella Nuova Galles del sud. (*Moniteur* ec., 24 gennaio 1901.)

[7] *Deutsche Kolonial Zeitung*, n. 40, 1899 — in *Boll. della società geogr. ital.*, novembre 1899.

[8] Nel 1896, per 4,539,000 sterline. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

[9] Nel 1895, 8130 tonn. (ridotto il minerale a metallo); nel '96, 7180; nel '97, 6590; nel '98, 5500 (*Moniteur des int. mat.*, 28 settembre 1899); nel '99 (esclusa la Nuova Zelanda) per 475,000 sterline, di cui 271,000 nella Tasmania, 90,000 nella Nuova Galles del sud e 77,000 nel Queensland. (Id., 24 febbraio 1901.)

Tasmania. Dal 1881 si sono cominciati ad estrarre anche i minerali di *ferro*, e dal 1899 quelli di *mercurio*.[1]

Degli altri minerali il più ricco è il *carbon fossile*, la cui produzione, continuamente crescente, ha il suo centro principale nella Nuova Galles del sud, intorno a Newcastle,[2] ed alimenta una discreta esportazione verso tutti i paesi bagnati dal Pacifico e dall' Oceano Indiano.[3]

Ultima a comparire in Australia e ad assumervi una grande importanza economica fu l' AGRICOLTURA. Furono le ricchezze accumulate nelle miniere d' oro che ne provocarono lo sviluppo nella colonia eminentemente aurifera di Victoria, la quale divenne appunto per ciò, come aveva già fatto la California, un paese eminentemente agricolo. E come i fenomeni economici si connettono intimamente coi fenomeni politici, è alla preponderanza dei « free selecters »[4] come vennero chiamati questi lavoratori del suolo, che deve quella colonia la sua costituzione eminentemente democratica, in opposizione all' organamento aristocratico della vicina Galles del sud, dove erano e sono in prevalenza gli « squatters ». Altra colonia eminentemente agricola è l'Australia meridionale.

Gli è in entrambe queste soprattutto, ma poi in tutto il resto dell'Australasia, che si è estesa la coltura del *frumento*, per cui quella parte di mondo figura anch' essa tra i paesi esportatori.[5] Del grano che si produce in Australasia, ben $^3/_4$ sono dati dalle due colonie di Victoria e dell'Australia meridionale. Seguono, fra i cereali, l' avena, la segala, il maiz. Un altro prodotto molto coltivato, specie nel Queensland, è la *canna da zucchero*. Vanno diffondendosi dovunque la *frutticoltura* e la coltivazione della *vite*. Nel Victoria si producono specialmente albicocche e lamponi che, convertiti in polpa, si mandano a Londra per farne conserve.[6] Sono degni di nota gli aranci di Paramatta nella Nuova Galles del sud. Questa e il Victoria sono altresì le due principali regioni vitifere. Avendo trovato condizioni favorevoli al suo sviluppo si va diffondendo anche la coltura del *cotone* nella Nuova Galles del sud e nel Queensland. Prodotti caratteristici originali del paese sono il *lino* della Nuova Zelanda (formium), di cui si fa anche qualche esportazione; il *kauri*, gomma proveniente da quella medesima regione, e una gomma fossile che somiglia molto all' ambra anche per

[1] I più ricchi giacimenti scoperti testè sono presso Yulgibar in distretto di Clarence river (Nuova Galles del sud) (*Moniteur* id., 9 novembre 1899). La produzione del mercurio nella Nuova Galles del sud, presentatasi sotto i migliori auspicî, promette di diventare uno dei primi prodotti minerali di quella colonia.

[2] Nel 1892, 3,600,000 tonn.; nel '97, 5,870,000, di cui 4,383,000 nella Nuova Galles del sud, 840,000 nella Nuova Zelanda, 358,000 nel Queensland, 236,000 nel Victoria, 42,000 nella Tasmania (*Moniteur des int. mat.*, 24 agosto 1899); nel '98 per 1,658,000 sterline (esclusa la Nuova Zelanda), di cui 1,326,000 nella Nuova Galles del sud. (Id., 24 gennaio 1901.)

[3] Nel 1896, per 1,086,000 sterline; nel '97, per 1,150,000; nel '98, per 1,110,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[4] Gli agricoltori vi sono detti così, dal diritto concesso ivi dalla Costituzione a tutti i cittadini che intendono di dedicarsi all'agricoltura di scegliersi liberamente (*to free select*) la zona di terreno che loro piacesse meglio entro i lotti concessi ai grandi allevatori di bestiame, salvo poi a diventarne proprietari dopo di aver loro pagato una certa somma.

[5] Vedi i quadri della produzione e dell' esportazione del frumento nella Parte Generale a pag. 24.

[6] Rapporto del console italiano di Melbourne. (*Boll. di notiz commerc.*, n. 30, luglio 1899.)

gli usi a cui viene destinata.[1] Estensioni immense di terreno sono coperte di ricchi *pascoli* naturali. Ma vi sono altre superficie, non meno estese le quali appaiono ricoperte di *foreste*, specie di quelle innumerevoli varietà di eucalipti che sono la gloria dell'Australasia donde furono diffusi, per la loro virtù febbrifuga, a tutti i paesi del mondo. La Tasmania è tutta, si può dire, una sola grande foresta di eucalipti. Nella Nuova Zelanda è il kauri l'albero più grande e più utile.

Industrie. — Un paese sorto, si può dire, da ieri, e dove tutta l'attività della scarsa popolazione viene assorbita dallo sfruttamento delle ricchezze minerali, non può certamente avere un grande sviluppo industriale.

Delle manifatture, le quali vanno sorgendo ora e sviluppandosi timidamente sotto la protezione di un'alta tariffa doganale, hanno conseguito già una considerevole importanza le ALIMENTARI, quali la preparazione della *carne conservata*,[2] la fabbricazione dell'*estratto di carne*, l'estrazione dello *zucchero* che alimenta anch'essa una forte esportazione benchè l'Australasia sia tra i paesi che ne consumano relativamente di più, la produzione del *vino*, di cui va leggermente ma costantemente crescendo la esportazione, specie verso l'Inghilterra,[3] e infine l'industria del *caseificio*, la quale ha soprattutto per iscopo la fabbricazione del burro,[4] che costituisce un importante articolo di esportazione, specialmente dalla colonia di Victoria, poi dalla Nuova Galles del sud. Anche la produzione e il commercio del burro si sono risentiti della prolungata siccità di questi tre ultimi anni.[5]

Infine, altre industrie degne di nota sono quella delle *pelli*, specie per quanto riguarda la fabbricazione delle calzature, che ha il suo centro principale nella Nuova Galles del sud, la quale ne fornisce ora le colonie contermini, e l'industria del *ferro*, che aveva incominciato a svilupparsi dopo il 1881 ma è poi rimasta stazionaria.[6]

Comunicazioni. — È grazie allo sviluppo rapido delle vie di comunicazione e dei mezzi di trasporto che l'Australasia ha potuto prendere presto una grande importanza nei suoi rapporti commerciali col resto del mondo.

Un regolare servizio a vapore, detto la « Valigia australiana » ed esercitato cumulativamente dalle due compagnie inglesi, Orient line e

---

[1] PIERRE LEROY BEAULIEU, *Revue des Deux Mondes*, 1° giugno 1896, pag. 555.

[2] Grandi imprese, Queensland meat export di Brisbane e Central Meat Export Co. di Rockampton sul fiume Fitzroy. Esportazione, nel 1891, ql. 60,000 nella sola Inghilterra per 7,500,000 fr. (da Victoria, Nuova Galles del sud e Nuova Zelanda). (DE SCHERZER, pag. 310.)

[3] Esportazione in Inghilterra, nel 1885, 65,000 galloni; nel '95, 612,000; nel '96, 703,000; nel '97, 713,000; nel '98, 711,000, pari a 32,000 hl. (*Moniteur des int. mat.*, 11 maggio 1899.)

[4] Nel 1899, esclusa la Nuova Zelanda, si produssero 102,774,000 libbre di burro, pari a 46,200 ql., e 19,385,000 libbre di formaggio, pari a 4670 ql. (*Moniteur des int. mat.*, 24 gennaio 1901.)

[5] Esportazione di burro nel 1896 per 1,200,000 sterline, nel '97 per 1,300,000, nel '98 per 1,200,000 (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901). Dalla sola colonia di Victoria, nel '94-95, 11,600 tonn. per 1,080,000 sterline; nel '97-98, 7200 tonn. per 670,000 sterline; nel '98-99, 8900 tonn. per 888,000 sterline. (Rapporto del console italiano di Melbourne — in *Boll. di notiz. commerc.* n. 30, luglio 1899.)

[6] Nel 1881, 3000 tonn.; nel '90, 4000; nel '95, 4000; nel '96, 4000; nel '97, 4000. (KUPPELWIESER, *Moniteur des int. mat.*, 6 luglio 1899.)

Peninsular, attende al trasporto della *posta* e dei viaggiatori da e per l'Europa attraverso il canale di Suez. La grande linea *telegrafica* terrestre che attraversa tutta l'Australia, da Melbourne a Port Darwin, si prolunga a sud, con due piccoli cavi, fino a Low Head nella Tasmania, e prosegue a nord con tre grandi cordoni fino a Giava e di lì poi fino a Singapore. Altri cavi telegrafici sottomarini congiungono l'Australia alla Nuova Zelanda e alla Nuova Caledonia. Appartengono quasi tutti alla « Eastern Extension Australasia and China T. Co ».

Le *strade ordinarie* scarseggiano. Eppure venne istituito un servizio di pubbliche vetture anche nei luoghi più interni della Nuova Zelanda popolati dai Maori.

Le *ferrovie* hanno uno sviluppo complessivo (nel 1898-99) di 24,000 km., e sono più numerose nelle colonie di Victoria, della Nuova Galles del sud, del Queensland e della Nuova Zelanda.[1] Peccato che le diverse reti abbiano nelle diverse colonie scartamento diverso.[2] Uno dei maggiori centri ferroviarî è Sidney, d'onde partono, rivolte verso l'interno, le tre reti maggiori di quella colonia, la « Southern », la « Northern » e la « Western » railway. Si è progettata la costruzione della « Transcontinental railway », grande linea di 3600 km., che dovrà attraversare tutta l'Australia da Adelaide a Port Darwin. Al principio del 1899 se ne erano già costruiti, alle due estremità, 1400 km.[3] Oramai da Adelaide si arriva al lago Eyre e anche al di là. Un'altra ferrovia trascontinentale in senso normale alla precedente si è ultimamente progettata per congiungere Perth a Brisbane.[4] Si è ancora progettata un'altra grande ferrovia la quale si svolgerebbe parallela alla costa meridionale dell'Australia, da Porto Augusta a Kalgordie.[5]

Molto deficiente è la *navigazione interna*. In primavera soltanto, e non tutti gli anni, battelli a fondo piatto, anche a vapore, possono rimontare il Murray e il suo affluente Darling, fino a 1700 km. dal mare.

Molto attiva è la *navigazione marittima*, giacchè oscilla annualmente dai 18 ai 22 milioni di tonn.[6] Le colonie in cui questo movimento è più intenso sono la Nuova Galles del sud e il Victoria, che ne assorbono da sole oltre la metà. Sono soprattutto compagnie inglesi di navigazione a vapore quelle che frequentano i porti dell'Australasia,[7]

---

[1] Nel 1898-99, Victoria 5058 km., Nuova Galles del sud 4492, Queensland 3983, Nuova Zelanda 3632. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] *Moniteur* ecc., 11 aprile 1900.

[3] *Boll. della Società geogr. ital.*, agosto 1899.

[4] Lunghezza 1609 km., spesa prevista 62,500,000 fr. (*Moniteur* ecc., 11 aprile 1901.)

[5] Lunghezza 1620 km., spesa 100 milioni di fr. (Id.)

[6] Nel 1896, 19,7000,600 tonn., di cui 6,200,000 Nuova Galles del sud, 4,600,000 Victoria, 3,500,000 Australia meridionale, 2,100,000 Australia occidentale, 1,200,000 Nuova Zelanda, 1,100,000 Queensland, 900,000 Tasmania; nel '97, 21,100,000, di cui 6,700,000 Nuova Galles del sud, 4,900,000 Victoria, 3,600,000 Australia meridionale, 2,300,000 Australia occidentale, 1,400,000 Nuova Zelanda, 1,100,000 Queensland, 1,100,000 Tasmania; nel '98, 21,800,000, di cui 6,900,000 Nuova Galles del sud, 5,000,000 Victoria, 3,700,000 Australia meridionale, 2,400,000 Australia occidentale, 1,600,000 Tasmania, 1,500,000 Nuova Zelanda, 1,200,000 Queensland (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901); nel '99, 21,400,000, meno però la Nuova Zelanda. (*Moniteur des int. mat.*, 24 gennaio 1901.)

[7] P and O, Orient line, British India, Victoria, New Zealand Shipping, Aberdeen line, Queensland Royal Mail line, Stam Savil and Albion line.

ma vi sono anche le Messaggerie francesi, il Lloyd tedesco, il Lloyd austriaco e la Nippon Yusen Kaisha del Giappone.

Del resto anche le colonie australiane possiedono da qualche tempo una propria *marina mercantile*, quasi esclusivamente a vapore.[1]

Commercio. — Nonostante la esiguità della popolazione, ha raggiunto un grande sviluppo il commercio delle varie colonie fra di loro e coi paesi esteri, giacchè oscilla dai 3 ai 4 miliardi di franchi.[2] E anche a calcolare solamente il commercio dell'Australasia coll' estero, si arriva sempre alla cifra rispettabile di 1800 milioni di franchi.[3]

Dal 1° gennaio 1901, in cui è entrata in funzione la Federazione australiana, vennero tolte le barriere doganali che esistevano prima fra le colonie che la compongono e i loro rapporti commerciali sono diventati traffico INTERNO.

A non considerare fin d' ora quale commercio ESTERIORE che quello il quale ha luogo fra le colonie e i paesi situati fuori dell'Australasia, si trova che occupa fra questi il primo posto, senza confronti, l' Inghilterra, la quale assorbe da sola i $^3/_4$ dei traffici australasiani. Vengono dopo di essa, ma a grande distanza, gli Stati Uniti e la Germania.

Le *esportazioni*, le quali superano ordinariamente di $^1/_3$ le importazioni, constano soprattutto di lana e di oro, poi di frumento, di piombo ed argento, di carne, di animali, di pelli, di sego, di burro, di zucchero e di carbon fossile.

Pesi, misure e *monete* sono le medesime dell' Inghilterra.

Il sistema *doganale*, diverso a seconda delle colonie, e avente generalmente carattere protettivo, verrà unificato dalla Federazione e nei limiti di essa, nel corrente anno 1901, a base probabilmente di protezionismo.

Relazioni coll' Italia. — Potrebbero essere assai più importanti di quanto lo sieno attualmente. Nell'Australasia vivono ora quasi 6000 italiani [4] e si può dire che, dal porto di Genova, partano da un decennio in media ogni anno, rivolte a quei paraggi, 800 persone.[5] Nella maggior parte sono manovali e sterratori impiegati nelle costruzioni ferroviarie ed edilizie, ovvero cercatori d' oro nelle miniere. Nella Nuova Galles del sud è sorta, presso il rio Clarence, la colonia « New Italy » popolata da oltre 500 italiani. I rapporti italo-australiani ricevettero un notevole impulso dopo che il Lloyd tedesco e l' Orient line inglese inaugurarono le loro linee di navigazione le quali vanno rispettiva-

[1] West Australian S. N. Co., Huddart Parker and Co. di Sidney, Adelaide S. S. Co., Union S. S. Co. della Nuova Zelanda, Tasmanian S. S. Co., Eastern and Australian S. S. Co di Sidney, New Zealand Passengers line di Victoria.

[2] Nel 1896, 131 milioni di sterline, pari a 3275 milioni di fr.; nel '97, 137,800,000 sterline, pari a 3445 milioni di fr.; nel '98, 142,400,000 sterline, pari a 3560 milioni di fr.; nel 1899, 150,500,000 sterline, pari a 3762 milioni di fr. (*Moniteur des int. mat.*, 4 giugno 1900.)

[3] Nel 1896, 74,700,000 sterline (pari a 1867 milioni di fr.), di cui coll'Inghilterra 54 milioni, cogli Stati Uniti 6, colla Germania 3; nel '97, 83,600,000 sterline, di cui 60,100,000 coll' Inghilterra, 6,900,000 cogli Stati Uniti e 3,600,000 colla Germania; nel '98, 84,600,000, di cui 58,300,000 coll' Inghilterra, 10,600,000 cogli Stati Uniti, 3,900,000 colla Germania, 3,100,000 colla Francia, 1,700,000 coll' India, 1,500,000 col Belgio. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[4] Console CORTE, *Il continente nuovissimo*, 1898. (Esposizione nazionale di Torino.)

[5] MALNATE, *Relazione sull' emigrazione dal porto di Genova nel 1878-98.*

mente, la prima da Genova e la seconda da Napoli, fino a Melbourne e a Sidney. Certo che sarebbe a quei rapporti ancora più vantaggiosa la istituzione di una linea nazionale, quale fu proposta dalla ditta Gastaldi di Genova nel 1899. Fra i prodotti italiani che vanno in Australia emergono lo zolfo, le marmette, i fiammiferi di cera, le paste alimentari, l'olio d'oliva, il vino, le frutta secche. A Sidney è sorta un'agenzia del Consorzio di Milano per il commercio coll'estremo Oriente.

Immigrazione e colonizzazione. — L'Australasia deve tutta sè medesima, almeno quale essa è attualmente, al fenomeno dell'immigrazione. Da principio luogo di deportazione dei forzati (« convicts ») essa divenne contemporaneamente e più tardi esclusivamente la meta prediletta di emigranti volontarî, in gran parte di origine inglese. E mentre la popolazione indigena andava scomparendo nella Tasmania e assottigliandosi nell'Australia, e non dava prova di tenace resistenza che nella Nuova Zelanda, la popolazione europea si moltiplicava con una rapidità prodigiosa. Da 430,000, quanti erano nel 1851, gli abitanti salirono a 1,252,000 nel '61, a 1,924,000 nel '71, a 2,742,000 nell'81, a 3,809,000 nel '91, a 4,470,000 nel '98. In meno di un cinquantennio essa si è quindi più che decuplicata. Nello stesso periodo di tempo gli Stati Uniti hanno appena quadruplicato la loro popolazione. Vi sono in America città-funghi; l'Australia intiera può dirsi un solo fungo.

Porti e città principali. — In seguito alla costituzione della Federazione verrà scelta la capitale di questa all'infuori delle capitali delle colonie attuali. La scelta pende fra *Albury* sull'alto Murray sulla ferrovia Melbourne-Sidney, e *Bombala* presso il monte Kosciusko. Una caratteristica dell'Australasia si è la grande eccessiva preponderanza della popolazione urbana, la quale nelle sole città capitali rappresenta, da sola, $^1/_3$ della popolazione complessiva.[1]

Victoria. — In questa, che è la più prospera delle sette colonie come quella più intensamente popolata e dove più operosa ferve la vita mineraria, agricola, pastorale e manifatturiera, sorge *Melbourne*, la prima città dell'Australasia per popolazione, con quasi $^1/_2$ milione di abitanti.[2] Essa è il più grande esempio che offra quella parte di mondo di « mushroom city » o città fungo, tanto è rapidamente cresciuta dal 1841 in cui non aveva che 4500 ab.[3] Non ha che un porto mediocre sulle rive fangose e senza profondità della gran baia, però ben protetta, di Port Philip. Da alcuni anni soltanto i grandi piroscafi possono accostare a Port Melbourne, il sobborgo marittimo meridionale della città. Essa è l'emporio principale dell'oro e del frumento e uno dei maggiori della lana e della carne. Possiede uno dei migliori sistemi di tranvie a corda. Nell'interno emergono *Bendigo* e *Ballarat*, grandi centri auriferi, e *Geelong*, città marittima ed emporio laniero.

Nuova Galles del sud. — *Sidney*, che fu per tanto tempo la metro-

[1] Nel 1898, 1,253,000 sopra 3,726,000 rappresentanti la popolazione della Federazione australiana. (*Moniteur des int. mat.*, 24 gennaio 1901.)

[2] Nel 1896, 451,000 ab. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

[3] Pierre Leroy Beaulieu, *Revue des Deux Mondes*, già citata, pag. 563.

poli dell'Australasia prima che le venisse a portar via il primato Melbourne con cui del resto validamente gareggia, ha una popolazione di poco inferiore a quella della sua rivale (410,000 ab. nel 1896) ed è l'emporio principale della lana, della carne, del sego e delle pelli. Si eleva sulla costa meridionale della magnifica baia di port Jackson, golfo stretto, ramificato, e così profondo che le navi da 7000 tonn. possono accostarsi al « quai » circolare che è situato a 20 minuti di strada dal centro medesimo della città. L'interno della baia è percorso in ogni senso da « ferry boats ». *Newcastle,* centro e porto principale delle ricche miniere di carbon fossile; *Silverton,* città nuova che deve tutto sè medesima alla vicina miniera argentifera di Broken Hills.[1]

Queensland. — *Brisbane,* porto e città principale della colonia, la quarta dell'Australasia per popolazione (con oltre 100,000 ab.), emporio dello zucchero di canna.

Dipende da questa colonia la *Nuova Guinea inglese.*

Australia meridionale. — *Adelaide,* situata sul corso inferiore e a 15 km. dalla foce del Torrens, e uno dei maggiori emporî agricoli dell'Australasia, di cui è ad un tempo la terza città per popolazione (145,000 ab.). Il suo porto, abbastanza buono e discretamente frequentato, sorge a *Largs bay.*

Port Augusta, in fondo al golfo Spencer laddove il mare penetra più profondamente nell'interno delle terre.

Dipende da questa colonia il così detto Territorio del Nord con *Port Darwin.*

Australia occidentale. — Sul King George's Sund, toccato dalle principali linee di navigazione a vapore, sorge *Albany,* piccola città di 3000 ab., congiunta con ferrovia a *Perth,* la capitale della colonia che ne ha 34,000. A quest'ultima, situata com'è nell'interno delle terre, sul corso inferiore di un fiume poco profondo, serve da sbocco più prossimo sul mare la rada infelice di *Freemantle* che dista 3 leghe da Perth.

Molto vicina ai campi d'oro novellamente scoperti è *Esperance bay,* la quale è destinata a un grande avvenire, quando verrà a quelli congiunta per ferrovia.

Tasmania. — Di questa isola formante colonia, la città principale è *Hobart,* la quale ne è ad un tempo il porto più cospicuo.

Nuova Zelanda. — In questo arcipelago in cui, sopprimendo col pensiero l'angusto stretto (Cook) che separa l'isola del Nord, da quella del Sud, si è trovata un'analogia di forma coll'Italia, con cui del resto ha una perfetta corrispondenza di posizione astronomica, emergono *Wellington,* la nuova capitale, che sorge in posizione centrale, sullo stretto di Cook, e *Auckland,* l'antica capitale, situata presso l'estremità settentrionale della North-Island.

Nell'isola del Sud sono degne di nota *Dunedin* e *Christchurch.*[2]

[1] Dipendono dalla Nuova Galles del sud le isole di Lord Howe, Norfolk e Pitcairn.
[2] Dipendono da questa colonia le popolose isole Chatham, poi le isole più o meno spopolate di Kermadek, Bounty, Antipodi, Auckland, Campbell, Cook.

OCEANIA INGLESE.

Comprende la parte inglese di Borneo (207,700 kmq. e 550,000 abitanti) e della Nuova Guinea (229,102 kmq. e 350,000 abitanti) colle isole Salomone e Tonga; poi le isole Figi, le Gilbert, le Christmas, le Santa Cruz e una quantità di altri arcipelaghi minori fra cui le isole Mangaia, Aitutaki e Savage annesse nel 1900; il tutto con una **superficie** di circa 500,000 kmq. e una **popolazione** approssimativa di un milione di abitanti. Il governatore delle isole Figi, nella sua qualità di commissario capo del Pacifico occidentale, amministra anche quasi tutte le altre isole minori dipendenti dall' Inghilterra.

SALOMONE.

Dopo il trattato del novembre 1899, questo arcipelago, che era un tempo diviso tra Germania e Inghilterra, appartiene interamente a quest' ultima (meno le isole Bougainville e Buka rimaste alla prima). **Superficie** 43,900 kmq. **Abitanti** antropofagi, situati agli ultimi gradini della scala sociale.

Le principali caratteristiche economiche di questo arcipelago, ancora in gran parte inesplorato, sono il coprah, il sago e l' avorio vegetale che vengono spediti, per mezzo di navi a vela, a Sidney.

FIGI O VITI.

Arcipelago situato a nord-est della Nuova Zelanda. Insieme all' isola Rotumah che ne dipende, esso ha una **superficie** di 20,837 kmq. e una **popolazione** di 120,000 abitanti (nel 1896), molto svegliati e di religione cristiana. **Clima** tropicale ma temperato da brezze regolari e da piogge costanti.

Paese eminentemente agricolo, questo arcipelago produce anzitutto lo zucchero di canna che costituisce il suo principale articolo di commercio, poi le noci di cocco (coprah), gli artocarpi, le banane, gli agrumi, le patate dolci, il maiz, il caffè, il the, il tabacco, il tamarindo e un' eccellente qualità di legname. Si è molto sviluppata l' irrigazione. Tra i prodotti animali emergono i pesci, i quali formicolano sulle coste e nei fiumi, e le ostriche, che abbondano nelle lagune. Onde obbligare i figiani a smettere le loro abitudini antropofaghe, i missionarî inglesi, che li hanno convertiti al cristianesimo, hanno generalizzato l' allevamento dei suini, la cui carne, per confessione degl' indigeni, s' avvicina di più, nel sapore, a quella degli uomini. Nelle comunicazioni fra le isole i figiani si servono di piroghe costruite da loro e che essi muovono colle pagaie e colle vele. I porti dell' arcipelago sono toccati, più

o meno regolarmente, da navi estere, specialmente inglesi, ed hanno un movimento annuo di 110,000 tonn. di stazza.

Sull'isola maggiore, che è detta *Gran Viti* o « Viti-Levu », sorge il buon porto di *Levuha*, che è centro della popolazione bianca e residenza dei consoli esteri. Nell'isola *Kantavu*, la quale possiede un magnifico porto naturale, si fabbricano quasi tutte le piroghe dell'arcipelago.

ISOLE TONGA O « DEGLI AMICI ».

Arcipelago situato tra le isole Figi e le Samoa, toccato all'Inghilterra nel trattato anglo-tedesco del novembre '99. **Superficie** 997 kmq. **Abitanti** 20,900 (nel '97), di cui 480 stranieri. **Clima** caldo molto umido.

Gli abitanti, di razza polinesiaca, sono eccellenti agricoltori e producono in copia coprah, che costituisce l'articolo principale e quasi esclusivo di esportazione, ignami, artocarpi, banani ed altri frutti, maiz, caffè, cotone, tabacco. Inoltre allevano maiali e polli e sono abili pescatori. Costruiscono canotti d'ogni dimensione e sono reputati i migliori marinai dell'Oceania. Il commercio oscilla annualmente intorno a 3 milioni e ½ di fr., ed è fatto principalmente coll'Inghilterra.

L'isola maggiore è *Tongatabu*, su cui sorge *Nukualofa* residenza del re dell'arcipelago e porto principale.

GILBERT.

Arcipelago situato ai due lati dell'Equatore, a sud-est delle isole Marshall. **Superficie** 430 kmq. **Abitanti** 35,000.

Ha grandi foreste di alberi di cocco e il coprah è il suo principale articolo di commercio; ma vi crescono numerosi gli alberi del pane e e i pandani, e vi è attivissima la pesca. Gli abitanti, abilissimi navigatori, hanno grandi piroghe capaci perfino di 100 persone, e possiedono un senso mercantile molto sviluppato.

ELLICE.

Superficie 37 kmq. **Abitanti** 2500.

Vennero occupate dagli inglesi insieme alle Gilbert.

L'isola *Sofia*, la principale di esse, è circondata da boschetti di cocco, fra cui un americano ha scoperto e coltiva molti giacimenti di guano.

SANTA CRUZ.

Superficie 938 kmq. **Abitanti** 5000.

Vennero annesse all'Inghilterra il 2 luglio 1898. Gli abitanti, di razza papua, vanno completamente nudi e sono rozzissimi.

FANNING.

Superficie 40 kmq. **Abitanti** 150.

Sorgono in questa isoletta alcuni ricchi depositi di guano.

NUOVA GUINEA E BORNEO.

Trattiamo a parte di queste due grandi isole dell'Oceania (le quali sono ad un tempo le più grandi del mondo), perchè formano entrambe, ciascuna per suo conto, una imponente ed organica unità fisica ed economica, a cui aggiungono complessività le diverse divisioni politiche.

NUOVA GUINEA.

È la maggiore isola del mondo, a non considerare come tale la Groenlandia e ritenendo l'Australia un continente. **Superficie** 785,000 kmq. e circa $^1/_2$ milione di **abitanti.** Essa è inegualmente divisa fra Inghilterra, Olanda e Germania. **Fiume** principale della Nuova Guinea inglese è il Fly, dell'olandese l'Amberno, della tedesca l'Imperatrice Augusta. Nelle **coste** emergono a nord-ovest la profonda baia di Geelvink, a sud-ovest quella di Papua. Ne dipendono, verso est, l'arcipelago Bismarck, le isole Salomon e le Lusiadi. **Suolo** fertilissimo. **Clima** caldo, malsano, eccessivamente piovoso. Col trattato del 10 novembre 1899, la Germania ha ceduto all'Inghilterra le isole Salomon che essa possedeva, meno quelle di Bougainville e di Buka.

Questa grande isola che viaggiatori italiani[1] hanno esplorato ed illustrato e che parve dovesse diventare, in un certo periodo,[2] una seconda Italia, non ha ora, si può dire, alcun rapporto col paese nostro nè alcuna importanza per esso.

Sue principali RISORSE ECONOMICHE sono, anzitutto i *prodotti alimentari*, quali l'albero del pane, l'arrowroot, il sago, il taro o arum, le patate dolci e alcuni frutti che servono di base all'alimentazione degl'indigeni, poi le foglie di *betel* che essi masticano, il *caucciù*, il *legno di sandalo*, le *penne* degli uccelli del paradiso di cui fanno ricco commercio, i *pesci* numerosissimi nei fiumi e lungo le coste, le *madreperle*, le *tartarughe*, e, finalmente, una quantità sempre crescente d'*oro*.[3] Il *coprah*, che si ottiene in copia anche nella Nuova Guinea inglese, costi-

[1] L. M. D'Albertis, O. Beccari, L. Doria, A. Giulianetti.

[2] Nel 1871-72 si cominciò a ventilare l'idea di organizzare per quell'isola una forte impresa coloniale con 3000 persone, e più tardi parve si fossero raccolti i 30 milioni di fr. che erano necessari all'impresa. Poi l'idea tramontò.

[3] Nel 1898 si esportò dalla sola Nuova Guinea inglese per 640,000 fr. d'oro, nel '99 per 1,105,000. (*Moniteur des int. mat.*, 21 febbraio 1901.)

tuisce il prodotto mercantile più importante delle isole Salomon e dell'arcipelago Bismarck. Abbastanza notevole è la produzione del *legname*. Colle loro fragili *imbarcazioni*, dette « pros », gl'indigeni si spingono fino alle isole contermini. Tutti i fiumi principali sono navigabili; certo furono risaliti, anche recentemente, da piroscafi europei.

Nella NUOVA GUINEA INGLESE, la quale, come si è visto, dipende dalla colonia del Queensland, e a cui si connettono le *Lusiadi* e le isole *Salomon*, il luogo più notevole è *Port Moresby*. Vi sono poi gli altri due porti di *Samardi* e di *Daru*.

Nella NUOVA GUINEA OLANDESE, che forma tutt'uno col distretto di Ternate (Molucche), il luogo più importante è *Port d'Urville* all'ingresso della baia di Geelvink.

Nella NUOVA GUINEA TEDESCA, detta anche « Kaiser Wilhelm's land » e la quale venne data in esercizio alla « Compagnia tedesca della Nuova Guinea », il centro principale è *Friedrichs Wilhelm's Hafen* e ne dipendono l'arcipelago *Bismarck* e l'isola di *Bougainville*.

BORNEO.

Superficie 739,000 kmq. **Abitanti** 2,500,000 per la maggior parte dayacki e malesi, e $^1/_2$ milione cinesi. È divisa in due parti: una maggiore ma meno popolata che appartiene all'Olanda (552,300 kmq. e 1,180,000 abitanti), e un'altra più piccola ma più popolosa che spetta direttamente o indirettamente all'Inghilterra. **Aspetto** accidentato e montuoso. **Fiumi** poderosi, principale il Barito. **Coste** poco frastagliate e paludose. **Suolo** fertile. **Clima** torrido e, generalmente, malsano.

Questa grande isola è molto ricca di prodotti *vegetali*, quali il riso e il sago, che servono di base all'alimentazione degli abitanti, il caffè, la canna da zucchero, il pepe, il tabacco, che somiglia a quello di Avana, tutti prodotti di cui si va diffondendo la coltura perchè formano oggetto di commercio lucroso; alcune piante oleifere, specie la palma da cocco da cui si ottiene il coprah, e infine il caucciù e la guttaperca che vengono fornite, insieme al legname (bilian o legno ferro) e al rotang o canna d'India,[1] dalle estese foreste dell'interno. Nè mancano i prodotti *animali*, quali le pelli di fiere, le uova di tartarughe, le oluturie o trepang, i nidi di rondini salangane, i cavalli, i maiali selvatici. Infine, tra i prodotti *minerali* emergono i diamanti,[2] l'oro,[3] il sale, il ferro e l'antimonio.

Le *comunicazioni* lasciano ancora molto a desiderare. Però, dall'isoletta di Labuan partono due cordoni telegrafici sottomarini appartenenti ad una società inglese, uno per Singapore e l'altro per Hong-Kong, i quali poi non sono in sostanza che uno solo congiun-

[1] La varietà migliore di tutte le Indie neerlandesi è quella che si raccoglie a Bangermassing.

[2] Nel 1896, 1400 carati nel Borneo olandese. (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, luglio-settembre 1898.)

[3] Nel 1896, 100 kg. nel Borneo olandese. (Id.)

gente, per mezzo di Labuan, quei due grandi porti commerciali. I fiumi maggiori sono quasi tutti navigabili e alcuni di essi, anzi, come il Regiang del principato di Sarawak, percorsi, più o meno regolarmente, da battelli a vapore. Poca cosa ancora è il *commercio*. Monete correnti sono le rupie indiane e le piastre messicane. Da qualche tempo si sono avviate alcune *relazioni coll' Italia* per mezzo della sotto agenzia del Consorzio di Milano per il commercio coll' estremo Oriente, che fu istituita a Sandakan.

Nel BORNEO OLANDESE i centri principali sono *Pontianak* e *Bangermassing*.

Nel BORNEO INGLESE c'è: il principato di *Sarawack* fondato per conto proprio da un inglese (sir James Brooke) e posto da lui sotto il protettorato britannico, colla capitale *Kutscing*, una delle città principali dell' isola; il sultanato indigeno di *Bruni* colla città dello stesso nome, e a cui l' Inghilterra ha imposto nel 1887 la sua protezione; e infine *Saba*, la parte più settentrionale dell' isola, che fu concessa in amministrazione ad una compagnia privilegiata inglese, la *British North Borneo Co.*, e dove emerge il villaggio agricolo e commerciale di *Bongon*.

L' isola di LABUAN appartiene direttamente all' Inghilterra, e possiede importanti miniere di carbon fossile [1] e l' eccellente porto di *Victoria bay*.

[1] Nel 1897, 35,000 tonn. (*Moniteur des int. mat.*, 24 agosto 1899.)

INDIE ORIENTALI NEERLANDESI.

(INSULINDE.)

L'impero coloniale olandese in Oceania comprende le due porzioni della Nuova Guinea e di Borneo, di cui abbiamo già parlato, la parte occidentale dell'isola di Timor, ma soprattutto le grandi isole di Sumatra e di Giava colle isole contermini della Sonda, l'isola Celebes e l'arcipelago delle Molucche, ed ha una **superficie** complessiva di 1,915,000 kmq. ed una **popolazione** approssimativa di oltre 35 milioni di abitanti (1896).

Queste colonie, le quali figurano tra le più ricche del mondo, ebbero ed hanno ancora molta parte nella prosperità economica dell'Olanda.

Prodotti naturali. — Sono la caratteristica principale di questo impero coloniale, il quale però trae la sua importanza soprattutto dalla straordinaria ricchezza dei *prodotti* VEGETALI.

Fra le piante alimentari emerge il *riso*, nella cui produzione l'isola di Giava occupa da sola il quarto posto nel mondo, ma che è coltivato altresì in molte altre, specie in quella di Bali a est di Giava. Se ne hanno due varietà di cui una cresce anche all'asciutto. Serve di base principale all'alimentazione degli abitanti.[1] Vengono poi il *sago*, l'*arrowroot*, le *patate* dolci, il *maiz*, il *miglio*, i *legumi*, gli *ortaggi*, e molte piante *fruttifere*, specie gli agrumi, i banani, i mangi.

Figurano tra i prodotti più ricchi e più caratteristici i *coloniali* e le *spezie*. Giava, con Padang (Sumatra) e Celebes, costituisce il secondo paese del mondo nella produzione del *caffè*[2] dopo il Brasile. Il migliore è quello di Menado nell'isola di Celebes, di Padang nell'isola di Giava e di Preanges nell'isola stessa. A questa appartengono i $^{9}/_{10}$ del raccolto totale. Il caffè costituisce il secondo articolo di espor-

[1] Esportazione, nel 1896, per 3,480,000 fiorini, nel '97 per 2,060,000, nel '98 per 3,950,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[2] Nel 1895, 2,517,000 balle (da 60 kg.); nel '96, 2,105,000; nel '97, 2,130,000; nel '98, 2,392,000, pari a 1,425,000 ql (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 15 giugno 1899). Invece secondo il *Boll. di legisl. e stat. dog.* del luglio-settembre '98, il quale riporta i dati relativi al 1896, non si sarebbero prodotti che 780,000 picol (da kg. 61, 76), pari a 477,000 ql. Nel 1897-98 (secondo Dunring e Torn) la produzione sarebbe stata di 862,000 balle; nel 1898-99 di 331,000; nel 1899-1900 di 628,000. (Vedi Parte Generale, a pag. 35.)

tazione.[1] Giava è il primo paese del mondo nella coltivazione della *canna da zucchero* e nel commercio dello zucchero relativo, nonostante che abbia attraversato a tale riguardo due crisi, una d'ordine generale dipendente dall'eccessivo deprezzamento dello zucchero, l'altra di carattere locale, cagionata dalla malattia del sereh, una specie di degenerazione per cui tutta la pianta si trasformava in foglia. L'esportazione, importantissima, la quale occupa il primo posto nel commercio dell'Insulinde, si dirige per la massima parte verso la Cina e ad Hong-Kong.[2] Altri coloniali, coltivati specialmente a Giava, sono il *the* in continuo aumento, e il *cacao*.[3]

Delle *spezie* che hanno formato in passato il ricco monopolio naturale e costituiscono ancora una delle sorgenti principali di ricchezza delle Indie Neerlandesi, specie delle Molucche (dette appunto per questo « Isole delle Spezie »), la principale è il *pepe*, di cui l'isola di Sumatra fornisce da sola la metà del raccolto mondiale, senza pregiudizio della quantità cospicua che se ne raccoglie anche nelle Molucche. Di solo pepe nero si esportano annualmente 140,000 ql.[4] Nè meno notevole è la produzione dei *chiodi di garofano* e delle *noci moscate* che costituiscono veramente la ricca ed esclusiva specialità delle Molucche, i primi ottenendosi solamente ad Amboina, le seconde soprattutto a Banda, poi ad Amboina, Ternate, Celebes ec., d'onde si fa commercio anche di macis.[5] Infine si produce in quantità notevole anche la *cannella*.[6]

Delle piante oleifere la più diffusa è la palma da *cocco*, che fornisce al commercio il coprah.[7] Di fibre tessili non si coltiva altro che un po' di *cotone*.

Invece hanno enorme importanza le piante industriali, quale il *tabacco*, nella cui produzione Giava e le altre Indie Neerlandesi tengono il quarto posto nel mondo.[8] Il migliore è quello di Sumatra, nella quale isola, perciò, siffatta coltura va continuamente estendendosi, specie nella provincia di Palembang (Deli, Langkat, Siak). Finora però il primato per la quantità è tenuto dall'isola di Giava, dove il tabacco migliore è raccolto a Besuki. Il tabacco costituisce il terzo articolo di esportazione.[9] Oltre che in foglie il tabacco giavanese e sumatrano

---

[1] Nel 1896, 540,600 ql. (*Boll. di legisl. e stat. dog*, luglio-settembre 1898), per 51,853,000 fiorini; nel '97 per 49,670,000 fiorini; nel '98 per 21,070,000 fiorini. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[2] Esportazione da Giava nel 1895-96, 5,700,000 ql.; nel 96-97, 5 milioni (*Boll. di legis. e stat. dog.*, luglio-settembre 1898). Nel 1896 per 57,214,000 fiorini, nel '97 per 51,830,000, nel '98 per 68,950,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[3] Produzione del the a Giava nel '96, 230,000 ql., del cacao, 46,400. (*Boll.* c. s.)

[4] Nel 1896, 139,000 ql. (*Boll. di legisl. e stat. dog.* c. s.) per 2,640,000 fiorini, nel '97 per 2,940,000 fiorini, nel '98 per 2,550,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[5] Esportazione di sole noci moscate nel 1897 per 2,480,000 fiorini, nel '98 per 2,920,000 fiorini. (Id.)

[6] Esportazione nel 1896, 8300 ql. (*Boll. di leg. e stat. dog.*, luglio-settembre 1898.)

[7] Nel 1896 per 5,810,000 fiorini, nel '97 per 2,600,000 e nel '98 per 3,710,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[8] Nel 1896, 8,500,000 ql., di cui 8,170,000 a Giava, 160,000 a Sumatra. (Id.)

[9] Nel 1896, 282,170 ql. (*Boll. di legis. e stat. dog.*, luglio-settembre 1898), per 29,399,000 fiorini; nel '97 per 37,440,000 fiorini; nel '98 per 45,750,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

viene posto in commercio sotto forma di « krossok » che sono i germogli che si formano sulla pianta dopo la cimatura. Altra grande coltura è la cinchona, da cui si ottiene la *corteccia di china,* che fu recentemente introdotta nell'isola di Giava, la quale è divenuta a tale riguardo, in pochi anni, il primo paese del mondo.[1] Seguono Celebes e Sumatra.

Notiamo ancora la *guttaperca,* nella cui produzione Giava è il secondo paese del mondo;[2] il *copale,*[3] la *gomma dammara,* il *belzoino,*[4] l'*indaco,* il quale viene specialmente coltivato nelle province giavanesi di Sorakarta, Giogiokarta e Samarang;[5] il *catecu* giallo o gambier, materia conciante molto copiosa a Giava, Sumatra e nelle isole contermini;[6] il *kapok,* lanuggine che ricopre i semi d'una varietà dell'albero del cotone e che si esporta su larga scala a scopo d'imbottitura;[7] il *rotang* o canna d'India,[8] e infine alcuni *legni da tinta* e *da ebanisteria,* quali il sapan e il sandalo. Le foreste tropicali di cui vanno superbe quelle isole forniscono al commercio molto *legname da costruzione,*[9] specie il teak.

Una caratteristica delle Indie Olandesi è l'AGRICOLTURA, in quanto essa vi è in molti luoghi praticata dagl'indigeni bensì, ma per conto diretto dello Stato, il quale vi mantiene, a tale scopo, un vero esercito di impiegati sorveglianti.

Molto deficienti sono i *prodotti* ANIMALI, quali i *bufali* e i *bovini,* i pochi *cavalli* piccoli e focosi, le *capre* in gran parte selvatiche, e gli *elefanti* che formano ancora oggetto di caccia nelle foreste di Sumatra. Abbondano solamente, pressochè dovunque, i *maiali.* Formano articolo di commercio cospicuo le *pelli.*[10] Nelle caverne ripide e quasi inaccessibili delle coste giavanesi, nelle province di Preang e di Baghelen, si raccolgono in copia i *nidi* delle rondini salangane, che vengono esportati in Cina. I *pesci,* che si pigliano in abbondanza in alcune isole (Aru), entrano su larga scala nell'alimentazione degli abitanti.[11] A Celebes (Makassar) si raccoglie quella specie di oloturia molto apprezzata in Cina col nome di *trepang.* Infine, nell'isola di Halmacera, una delle Molucche, si pescano le *madreperle.*

Molto più importanti sono i *prodotti* MINERALI, fra cui emerge il

[1] Nel 1888, 750,000 libbre; nel 1898 ben 8 milioni di libbre, pari a 3,624,000 kg. (*Questions diplomatiques et coloniales,* Parigi, n. 88, 1900.)

[2] Nel 1888, 10,000 libbre, pari a 4500 kg. (*Questions,* ec.); nel '97 per 2,110,000 fiorini, nel '98 per 4,660,000. (*Almanacco di Gotha,* 1900-1901.)

[3] Nel 1888, 20,000 libbre, pari a 9000 kg. (*Questions,* ec.)

[4] Esportazione fra 4 e 8 mila ql. all'anno.

[5] Se ne esporta in Europa annualmente quasi 1 milione di kg. (DASTRE, *Revue des Deux Mondes,* 5 giugno 1900.)

[6] Esportazione nel 1896 per 1,946,000 fiorini. (*Almanacco di Gotha,* 1899.)

[7] Nel 1896 esportazione 27,700 ql. (*Boll. di legis. e stat. dog.,* luglio-settembre 1898.)

[8] Nel 1896 esportazione 133,000 ql. per 1,995,000 fiorini; nel '97 per 3,300,000 fiorini; nel 98 per 2,160,000. (*Almanacco di Gotha,* 1899-1901.)

[9] Nel 1896, produzione 500,000 m^3. Centro principale di sfruttamento la provincia di Samarang nell'isola di Sumatra.

[10] Esportazione, nel 1896 per 1,930,000 fiorini, nel '97 per 2,210,000, nel '98 per 2,270,000. (*Almanacco di Gotha,* 1899-1901.)

[11] Esportazione nel 1896 per 2,010,000 fiorini, nel '98 per 2,870,000. (*Almanacco di Gotha,* 1899-1901.)

petrolio, per il quale Giava e Sumatra, ma soprattutto quest'ultima (Langkat, Palembang), figurano tra i primi paesi del mondo,[1] dopo gli Stati Uniti ed il Caucaso. Per lavorare i nuovi pozzi recentemente scoperti a Palembang si è costituita ad Amsterdam nel 1897 una potente società.[2] Si lavorano anche, qua e là, specie a Sumatra (Ombilin), alcune miniere di *carbon fossile*,[3] e alcuni giacimenti, a Giava, di *rame*[4] e di *manganese*.[5] Si spera che abbiano un grande avvenire i giacimenti *auriferi* di Giava, dei quali fu rivelata testè l'esistenza. Ma il più caratteristico e il più ricco fra i prodotti minerali sono i minerali di *stagno*, nella cui produzione, per quanto ora un po' decrescente, le Indie Neerlandesi sono il secondo paese del mondo.[6] Ne sono centri principali l'isola di Banka (a est di Sumatra), le cui miniere appartengono allo Stato e sono da esso esercitate, e l'isolotto contermine di Billiton, dove le miniere vengono lavorate da una società per azioni. A Banca sono occupati 10,000 operai e a Billiton 5000, per lo più cinesi; però la produzione di Billiton è ordinariamente doppia di quella di Banca.[7] Se ne scava un poco anche a Siak nella costa est di Sumatra. Tutto questo stagno mette capo a Rotterdam.[8]

Industrie, comunicazioni, commercio. — Di INDUSTRIE, nel vero e proprio senso della parola, non si ha che l'estrazione sempre più fiorente dello *zucchero*, la quale provoca un'importazione sempre crescente dall'Europa delle macchine relative. Gli altri non sono che mestieri i quali vengono esercitati per soddisfare ai bisogni diretti degli abitanti, e sono fra essi degni di nota la estrazione dell'*arrak* o acquavite di canna, di cui si fa vivo commercio, la tessitura della *seta*, la lavorazione del *bambù*, la preparazione della *filigrana* d'oro e d'argento.

Abbastanza sviluppate sono le COMUNICAZIONI. Alcuni cavi *telegrafici* sottomarini congiungono Giava (Batavia e Bangioevangi) a Singapore, all'isola di Celebes e all'Australia settentrionale. La prima *ferrovia* fu aperta nel 1873 nell'isola di Giava ed era lunga 200 km. Ora (nel 1900) la rete ferroviaria ha uno sviluppo di 2090 km., di cui 1765 a Giava e il resto a Sumatra e giungerà, alla fine dell'anno, a 2500.[9] Parecchie linee appartengono alla società delle Ferrovie delle Indie Olandesi.[10] Una delle principali è quella che percorre, da un'estremità all'altra, l'isoia di Giava. Si è iniziata per conto dello Stato la

---

[1] Nel 1896, 1,114,000 hl. (*Boll. di legis. e stat. dog.*, luglio-settembre 1898); nel '98, 750,000 hl. (*Economista di Firenze*, 2 luglio 1899). Esportazione nel '96 per 3,897,000 fiorini, nel '97 per 3,080,000, nel '98 per 12,890,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[2] La « Petroleum Maatschappy Moera Emin », con un capitale di 10 milioni di fiorini.

[3] Nel 1896, 142,000 tonn., di cui 126,000 a Sumatra (Ombilin) e 16,000 a Borneo.

[4] Nel 1896, 25 ql. a Surabaya di ioduro di rame.

[5] Nel 1896, 3000 tonn. a Gioksciokarta. (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, luglio-settembre 1898.)

[6] Nel 1896, 16,980 tonn.; nel '97, 14,920; nel '98, 14,270. (*Moniteur des int. mat.*, 28 settembre 1899.)

[7] DE SCHERZER, pag. 541.

[8] Esportazione nel 1896, per 8,880,000 fiorini, nel '97 per 10,870,000, nel '98 per 11,670,000, (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[9] Da una comunicazione fatta da Eckhout al Congresso geografico di Berna nel 1900.

[10] Nel 1897, 285 km.

costruzione della linea di 200 km. che congiungerà, nell'isola di Sumatra, il porto di Padang, alle miniere carbonifere di Ombilin. Alcuni *fiumi* di Sumatra sono navigabili e navigati. Abbastanza attiva è la *navigazione marittima*, giacchè rappresenta un movimento annuo oscillante da 9 a 10 milioni di m³ di stazza.[1] Toccano regolarmente i porti indo-neerlandesi le società olandesi Nederland di Amsterdam e Lloyd di Rotterdam; poi alcune società inglesi (British-India e Queensland Royal Mail), tedesche (Nordeutscher Lloyd) e francesi (Messageries). Ma quelle colonie hanno inoltre una propria *marina mercantile* con 2100 navi e 250,000 m³ di stazza.[2]

Il COMMERCIO rappresenta un movimento complessivo che oscilla dai 375 ai 400 milioni di fiorini,[3] che è quanto dire dai 750 agli 800 milioni di franchi. Una parte di esso (circa $^1/_{16}$) è fatta direttamente dallo Stato, il quale manda in Europa per conto proprio i prodotti delle sue fattorie (caffè, chinina) e delle sue miniere (stagno) ed importa direttamente quanto occorre ai suoi numerosi dipendenti. La più potente impresa privata è la «Società di commercio neerlandese».

Le *esportazioni*, le quali superano ordinariamente di $^1/_5$ le importazioni, sono soprattutto costituite da zucchero, caffè e tabacco, che ne rappresentano da soli, in valore, i $^9/_{10}$. Vengono poscia lo stagno, le gomme, il coprah, il petrolio, il riso, il pepe, l'indaco, il pesce, il rotang, il gambier e le pelli. Nelle *importazioni* tengono il primo posto le cotonate europee, dopo cui vengono le mercerie, le conterie, i pesci secchi e salati, i metalli e gli articoli in metallo, ec.

Pesi e *misure* sono il picol pari a kg. 61,76, il catti di kg. 0,617, il kan di l. 1 $^1/_2$, e l'el di m. 0,69. *Monete* effettive sono i fiorini olandesi o guilder (pari a l. 2,10) coniati espressamente per le Indie Neerlandesi.

Le RELAZIONI COLL'ITALIA, benchè ancora poco considerevoli, sono in continuo aumento dopo che viene sovvenzionata dal governo nostro la compagnia olandese Nederland per un servizio regolare periodico fra Genova e Batavia. In questa città è sorta anche un'agenzia del Consorzio di Milano per il commercio coll'Oriente. I prodotti italiani che vi trovano smercio più facile e copioso, sono i marmi, lo zolfo, i vini.

GIAVA, con Madura, 131,509 kmq. e 26,125,000 **abitanti** (nel 1896), di cui 260,000 cinesi e 52,000 europei. **Aspetto** montuoso, parecchi vulcani attivi, celebre valle della Morte. Stretto della Sonda che la separa da Sumatra, donde scomparve, inabissata nelle onde, nella celebre eruzione del 1883, detta il diluvio neerlandese, la metà dell'isola vulcanica di Krakatoa. **Suolo** fertilissimo. **Clima** tropicale.

Benchè più piccola di Sumatra, è senza confronti ad essa superiore questa mirabile isola fittamente popolata, la quale meritò di essere chiamata, per le sue bellezze e per le sue ricchezze naturali, la «perla

[1] Nel 1896, entrate 5379 navi con 4,691,000 m³ (di cui 4,152,000 a vapore). Calcolando ad altrettanto le uscite, si ha un totale di 8,304,000 m³. Nel 1897, entrate 4,690,000 m³; nel '98, 4,845,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[2] Alla fine del 1896, 2122 navi con 247,800 m³; del '97, 2090 navi con 249,100 m³; del '98, 2118 con 246,600 m³. (Id.)

[3] Nel 1897, 394,500,000 fiorini; nel '98, 385,200,000. (*Almanacco di Gotha*, 1900-1901.)

delle Indie Orientali». Le città principali sono: *Batavia* capitale dell'impero coloniale, con 125,000 ab. (1896) e con un magnifico porto fornito di un cantiere di riparazioni e di costruzioni navali; *Surabaya*, grande centro industriale, che gareggia in popolazione con Batavia (125,000 ab.), a cui è congiunta mediante ferrovia; *Surakarta*, altro gran centro commerciale (104,000 ab.); *Samarang*, porto di commercio attivissimo.

SUMATRA, 430,000 kmq. e 3,600,000 **abitanti**, all'incirca, costituiti degli elementi più vari, fra cui emergono i malesi, parte sottomessi direttamente al governo olandese e parte costituiti in principati sotto il protettorato di quello. **Aspetto** montuoso e vulcanico. **Fiume** principale il Musi, o fiume di Palembang. Sumatra è costellata tutta all'intorno da **isolette** minori, fra cui emergono quelle di Banca e di Billiton. **Suolo** fertile. **Clima** vario ma caldo.

Benchè assai più vasta, Sumatra è molto meno importante di Giava, anzitutto perchè meno popolosa, e poi perchè meno civile, gli olandesi non avendovi potuto esercitare che in parte, finora, la loro benefica influenza. *Palembang* è la città ed il porto principale (con 53,000 ab.), sulla costa orientale.

Seguono *Benkulen* e *Padang* sulla costa occidentale.

CELEBES, 128,478 kmq. e 1,449,000 **abitanti**. **Aspetto** singolare di un argonauta natante. Il suo **lago** di Posso ricorda per molti aspetti quello di Ginevra.

Città e porto principale è *Makassar*.

MOLUCCHE, 80,000 kmq. e 390.000 **abitanti**.

Porti principali *Amboine*, *Banda* e *Ternate*.

OCEANIA AMERICANA.

Gli Stati Uniti, i quali hanno molto esitato prima di estendere la loro attività colonizzatrice nell'Oceano Pacifico, dove del resto erano chiamati meglio d'ogni altra grande e florida potenza civile a ragione della loro posizione, una volta entrati in quella strada colla presa di possesso delle isole Hawai, vi si sono poscia spinti con una tale vigoria da conquistarsi in breve volger di tempo un vasto impero coloniale, il quale comprende anche l'arcipelago delle Filippine, l'isola di Guam nelle Mariane (514 kmq. e 8800 abitanti) e l'isola di Tutuila (3700 abitanti) nelle Samoa, il tutto con una **superficie** di 314,500 kmq. e una **popolazione** di 7,200,000 abitanti.

HAWAI O « SANDWICH ».

Grande arcipelago del Pacifico settentrionale. **Superficie** 17,710 kmq. **Abitanti** 109,000 (al 27 settembre '96), di cui 31,000 indigeni, 8500 meticci, 24,000 giapponesi, 21,600 cinesi, 15,200 portoghesi, 3100 americani, 2250 inglesi, 1400 tedeschi. Sono per metà cattolici e per metà protestanti, salvo un certo numero di buddisti, mormoni, ec. **Aspetto** montuoso, di natura vulcanica. Il Mouna Loa è forse il più gran vulcano del mondo. **Terreno** fertile. **Clima** sanissimo. Da monarchia trasformato a repubblica nel 1892, questo arcipelago fu annesso agli Stati Uniti nel 1897.

La principale caratteristica economica è costituita dalla canna da zucchero, tantochè lo *zucchero greggio,* la cui produzione è in continuo aumento,[1] rappresenta da solo gli $^{6}/_{9}$ del commercio d'esportazione [2] ed è mandato interamente agli Stati Uniti. Si producono altresì, in quantità superiore ai bisogni del consumo, il *riso,* il *caffè* e le *banane.*[3] Oltre al riso e alle banane servono di base all'alimentazione l'arrow-root, l'yam e le patate dolci; ma si coltivano anche palme da cocco, cotone, tabacco, e si allevano, per quanto ora un po' meno di un tempo, buoi, maiali, capre, cavalli.

Le *comunicazioni* sono bene sviluppate. Ora che gli americani sono padroni anche delle Filippine e dell'isola Guam, non sarà questione

[1] Produzione nel 1890-91, 1,460,000 ql.; nel '94-95, 1,496,000; nel '95-96, 2,258,000; nel '96-97, 2,512,000.

[2] Esportazione nel 1897 sopra 15,934,000 dollari, 15,390,000 di solo zucchero; nel '98 sopra 17,350,000, 16,615,000 di zucchero. (*Almanacco di Gotha,* 1899-1900.)

[3] Esportazione nel 1897, 226,000 dollari di riso, 100,000 di caffè e 75,000 di banane. (*Almanacco di Gotha,* 1899.)

più che di tempo l'immersione d'un grande cavo telegrafico sottomarino che congiunga, passando per queste isole, gli Stati Uniti del Pacifico alla Nuova Zelanda. Frattanto molte linee telegrafiche e telefoniche uniscono fra di loro le isole principali. Vi sono in esercizio (nel 1898) 142 km. di ferrovie di cui 91 nell'isola di Oahu e 40 in quella di Hawai. Inoltre, l'arcipelago ha una propria marina mercantile (nel 1898) di 64 navi (fra cui 28 a vapore) con una portata di 33,600 tonn. La navigazione marittima rappresenta un movimento annuo di oltre un milione di tonn.[1]

Il *commercio* è abbastanza vivo, poichè oscilla annualmente dai 20 ai 25 milioni di dollari.[2] Le esportazioni, le quali rappresentano in valore ordinariamente il doppio delle importazioni, si dirigono nella quasi totalità agli Stati Uniti. Le importazioni, oltre che da questi che ne inviano da soli quasi i $^4/_5$, provengono dall'Inghilterra, dal Giappone, dalla Cina e dalla Germania, e sono costituite da macchine, spezie, commestibili, concimi, cereali, foraggi, vestiti, cappelli, calzature, cotonate.[3] Misure e pesi sono quelle in uso negli Stati Uniti; moneta corrente è il dollaro americano (L. 5, 35).

Fenomeno singolare dell'arcipelago è il cospicuo movimento che vi si verifica così nella *immigrazione* (da 8 a 14 mila persone), come nella *emigrazione* (da 5 a 7 mila), fra cui figurano da pochi anni anche parecchi italiani.

Sopra Oahu, che è l'isola più popolata, sorge *Honolulu*, capitale, con 30,000 ab. (nel 1896) la quale è porto principale dell'arcipelago. L'isola più vasta è Hawai.

FILIPPINE.

Cadute in potere degli Stati Uniti dopo la battaglia di Cavite (1° maggio 1898), cedute poi dalla Spagna col trattato di Parigi del 1899 dietro un compenso di 20 milioni di dollari, esse si trovano ancora in istato di guerra, dipendente dalla intenzione deliberata degli indigeni e dei meticci, costituiti già a repubblica, di mantenere la indipendenza di questa di fronte agli Stati Uniti che si sono affrettati ad occupare l'acquistato arcipelago. **Superficie** 296,182 kmq., cioè, press'a poco eguale a quella dell'Italia. **Popolazione** circa 8 milioni (secondo i dati del 1899), in gran parte malesi cristiani (tagali e visaya), poi mori (maomettani), negritos e igorroti (pagani), parecchi cinesi, pochi europei. **Aspetto** molto accidentato, natura vulcanica. **Fiume** principale il Rio Grande di Cayagan e **lago** più notevole il Bay (di cui è emissario il Passig), entrambi nell'isola di Luzon. **Coste** frastagliatissime. **Suolo** molto fertile. **Clima** tropicale e insulare nel senso più completo della parola.

Se gli Stati Uniti riusciranno a dare alle Filippine la pace che non hanno mai avuto e a ristabilirvi l'ordine che non vi ha quasi mai esi-

[1] Nel 1897, 1,021,000 tonn.; nel '98, 1,121,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1900.)

[2] Nel 1896, 22,600,000, di cui 15,436,000 esportazioni
» '97, 24,800,000, » 15,934,000 »
» '98, 29,000,000, » 17,347,000 »
(*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[3] *Boll. di legisl. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1898.

stito, tutto lascia a sperare che, sopprimendo i monopolî, abbassando i diritti doganali, e inoltre applicandovi quei sistemi razionali di sfruttamento, quella coraggiosa iniziativa e quei poderosi capitali che agli spagnuoli hanno fatto sempre difetto, questo arcipelago, che fu celebre in ogni tempo per le sue ricchezze naturali, diverrà celeberrimo, e acquisterà un peso maggiore, di quanto ora non abbia, nella economia mondiale.

Pertanto le sue principali risorse economiche sono costituite dai prodotti VEGETALI, - quali il *riso*, che, sotto forma di « morisqueta » o riso bollito, serve di base all' alimentazione degl' indigeni e che perciò, per quanto largamente coltivato, deve venire anche importato (specialmente da Saigon), il *maiz*, il *mongo* (specie di lente), il *sago*, le *patate* ed altri prodotti alimentari, compreso il *bambù*, le cui gemme vengono esportate al Giappone; la palma di *cocco* (aggruppata a boschi nelle isole principali, specie in quella di Mindanao) ed altre piante oleifere;[1] il *caffè*, la cui produzione, arrestata in parte dalla malattia, non ha ripreso che in modo lentissimo causa la negligenza degli abitanti; il *cotone* e l' *indaco*, che formano altresì oggetto di coltura; le *resine*, la scorza di *canella*, il *copale* e soprattutto il *sapan* o legno da tinta, che vengono forniti in copia dalle foreste.

Ma i prodotti vegetali più caratteristici e più ricchi delle Filippine sono la *canna da zucchero*, l' abaca e il tabacco. Nella coltura della prima le Filippine tengono uno dei primi posti nel mondo (il quinto), e lo zucchero greggio che se ne trae forma il loro secondo articolo di esportazione,[2] la quale era rivolta un tempo per $^3/_4$ all' Inghilterra, alla Cina e al Giappone e per $^1/_4$ agli Stati Uniti, ma lo sarà, d' ora in poi, più specialmente verso questi ultimi. L' *abaca*, o canapa di Manilla, è una fibra tessile, esclusiva all' arcipelago, che viene tratta da un banano che cresce selvatico nelle foreste, ed alimenta un' esportazione la quale è andata sempre crescendo,[3] ed ha conquistato oramai il primo posto nel commercio delle Filippine, e si dirige per oltre la metà agli Stati Uniti e per il resto anzitutto in Inghilterra e poi al continente europeo.[4] Molto importante è la produzione del *tabacco*, la quale ha il suo centro principale parimenti nell' isola di Luzon e gareggia quasi in bontà con quella di Cuba.[5] Le migliori varietà sono l' « Isabella »

[1] Esportazione di noci di cocco o coprah, nel 1896, per 375,000 sterline (*Almanacco di Gotha*, 1901), nel 1897, 490,000 ql. (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1898.)

[2] Nel 1894 per 10,975,000 pesos, nel '96 per 1,600,000 sterline (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901). Nel 1897, 3,230,000 picul (pari a 2,020,000 ql.), di cui 890,000 in Cina, 500,000 in Inghilterra, 400,000 in Giappone, 210,000 agli Stati Uniti. (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1898.)

[3] Esportazione nel 1890, 472,000 ql. per 8,400,000 piastre; nel '91, 849,000 ql. per 13,300,000 piastre; nel '92, 705,000 ql. per 10,000,000 di piastre; nel '93, 938,000 ql. per 12,600,000 piastre; nel '94, 965,000 ql. per 14,500,000 piastre (*Boll. di notiz. commerc.*, n. 12, marzo 1899); nel '95, 1,665,000 picul.

[4] Esportazione nel 1896 per 1,500,000 sterline (*Almanacco di Gotha*, 1901); nel '97, 900,000 balle per 1,130,000 ql., di cui 550,000 agli Stati Uniti, 480,000 all' Inghilterra, 28,000 al continente europeo. (*Boll. di legisl. e stat. dog.* c. s.)

[5] Esportazione nel 1883, 99,000 ql. di foglie e 146 milioni (di numero) di sigari; nel '90, 82,000 ql. di foglie e 110 milioni di sigari; nel '91, 90,000 ql. di foglie e 100 milioni di sigari (DE SCHERZER); nel '94 per 3,159,000 piastre (*Almanacco di Gotha*, 1899); nel '96 per 650,000 sterline (id., 1901); nel '97, 316,000 ql. di foglie e 156 milioni di sigari. (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1898.)

e il « Cagayan ». Dal gennaio 1882 ne fu soppresso il monopolio che prima esisteva nella coltura.

L'AGRICOLTURA, a malgrado dei tre secoli di dominio spagnuolo, o, fors' anche a motivo di questi, è ancora agli stessi procedimenti di cent' anni fa. Nè i meticci, nè gl' indiani non vogliono modificare i loro antiquati sistemi. Gl' indiani, che si nutrono con cinque o sei centesimi di piastra al giorno, non provano il bisogno di lavorare al di là di quanto occorra per soddisfare ai loro magri bisogni. I tentativi d'invio di coloni all' isola di Mindanao e di Paragua non hanno avuto seguito perchè il clima di quest' isole è debilitante per l' europeo.

Emergono fra i prodotti ANIMALI i *bufali* detti « carabaos », i quali sono per eccellenza le bestie da tiro e da lavoro. Essi soli possono servire alla coltura delle risaie che si fa nei terreni fangosi e paludosi. Si allevano però anche *bovini, cavalli, suini, pollame* ec. Nelle foreste si raccolgono il *miele* e la *cera*.

Dei prodotti MINERALI non hanno finora valore economico che il *carbon fossile*, il quale si scava nelle isole Batan e Cebu e di cui si fa anche una piccola esportazione,[1] le *sorgenti termali* di Banos sul lago Bay nell' isola di Luzon, un po' di polvere d'*oro* raccolta dagl' indigeni col lavaggio delle sabbie fluviali della parte settentrionale di Mindanao, e un po' di *rame* estratto nella parte centrale di Luzon.[2] Ma si ha motivo di ritenere che abbondino altri minerali metallici (*ferro*) e soprattutto che vi siano copiosi i giacimenti di quarzo aurifero.

Le INDUSTRIE principali sono quelle che attendono alla estrazione dello *zucchero* di canna ed alla lavorazione del *tabacco* allo scopo di farne sigari, quest' ultima concentrata a Malaban presso la città di Manilla, da cui appunto quei sigari prendono nome e dove l' industria è quasi monopolizzata dalla potente « Compagnia generale » che ne ha organizzato l' esportazione su larga scala in tutti i paesi del mondo. Vi si fa anche una grande fabbricazione di sigarette. Dalla canna da zucchero si estrae la *nipa* che è una bevanda spiritosa d' uso generale, e dalla cananza odorata l' olio di *ylang-ylang*. La pilatura del *riso* è fatta in laboratorî lungo la strada ferrata da Manilla a Dagupan. Esistono infine molte fabbriche di cordami e tessuti di *abaca*, di *astucci* per sigari e sigarette, di *mobili* in canna d' India e con altri legnami del paese, di *calzature* (fatte dai cinesi) e molte altre industrie minori.

Le COMUNICAZIONI sono ancora molto imperfette. Un cavo *telegrafico* sottomarino congiunge Manilla ad Hong-Kong. Mancano quasi del tutto le *strade* carrozzabili. E di *ferrovie* non ne esistono (nel 1900) che 192 km. in esercizio, cioè la linea Manilla-Dagupan nell' isola di Luzon. Discretamente attiva è la *navigazione marittima*, la quale rappresenta un movimento annuo, a non calcolare che la navigazione di lungo corso nei porti principali (Manilla, Iloilo e Cebu), di 750,000 tonn.[3] Finora erano compagnie inglesi con bandiera spagnuola (Flecha, Serra,

[1] Nel 1894 per 356,000 piastre. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)
[2] *Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 26 marzo 1899.
[3] Nel 1894, 756,000 tonn. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

Arrotigui) che esercitavano la parte maggiore di questo movimento. La Compagnia spagnuola Transatlantica faceva un servizio regolare con Barcellona e un altro con Hong-Kong che ora saranno naturalmente cessati.

Il COMMERCIO estero era abbastanza attivo in passato poichè oscillava annualmente dai 40 ai 60 milioni di piastre.[1] Diminuito d'assai durante le ultime guerre, esso è destinato sicuramente ad aumentare dopo che l'arcipelago è venuto nelle mani degli americani. I principali articoli di *esportazione* sono lo zucchero, l'abaca, il coprah, il tabacco; e i più importanti paesi di destinazione l'Inghilterra, gli Stati Uniti, la Cina, il Giappone, la Spagna. Le *importazioni* più cospicue sono costituite, anzitutto dai tessuti di cotone, i quali ne rappresentano quasi la metà, poi dai filati di cotone, dalle armi da fuoco, da sacchi ec.; e i paesi d'onde provengono sono, anzitutto l'Inghilterra che ne rappresenta da sola il 34 %, poi Hong-Kong, Amoy, la Spagna, Singapore e l'India.[2] Nel 1896 gli Stati Uniti non hanno venduto alle Filippine che 800,000 fr. di merci e ve ne hanno invece comperato per 24,900,000.[3] Ma ora queste proporzioni senza dubbio cambieranno.

Pesi e *misure* sono le antiche di Spagna. Però il peso più comunemente usato è il picul, eguale a kg. 63 1/3. Le *monete* comuni erano la piastra o peso da 5 lire nominali, lo scudo da 2 1/2 e la peseta da 1.

L'unica grande CITTÀ delle Filippine è *Manilla*, sul fiume Pasig, la quale conta oggi più di 300,000 ab.[4] ed è destinata ad un grande avvenire per la sua ammirabile posizione sull'ampia e sicura baia di Cavite, e come sbocco principale dei prodotti dell'arcipelago. E su quella medesima isola di Luzon sorgono le altre città più importanti, quali *Bulacan*, *Cavite*, *Gapau*, ec. Nelle altre isole, pochi centri popolosi sono da notare, all'infuori di *Iloilo* e di *Cebu*, che ne sono i porti più frequentati dopo Manilla.

---

[1] Nel 1891, 47,300,000 piastre; nel '92, 57,300,000; nel '93, 56,400,000; nel '94, 61,700,000; nel '95, 50,800,000; nel '96, 54,700,000; nel '97, 81,100,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1900.)

[2] Importazioni nel 1895, 25,770,000 piastre, di cui 11,200,000 di tessuti di cotone.

[3] *Almanacco di Gotha*, 1901.

[4] Nel 1898, 350,000. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

OCEANIA TEDESCA.

Prima del 1885 la Germania non possedeva neppure un pollice di terreno nell'Oceania. Ora essa vi è una degli Stati prevalenti, poichè, colla Kaiser Wilhelmsland della Nuova Guinea (181,650 kmq. e 110,000 abitanti) e il vicino arcipelago Bismarck (47,100 kmq. e 188,000 abitanti), di cui abbiamo già parlato, e le isole Bougainville, Marshall, Samoa, Caroline e Marianne, di cui parleremo ora, occupa una **superficie** approssimativa di 235,000 kmq. ed ha una **popolazione** di 400,000 abitanti.

ISOLE MARSHALL.

Hanno (insieme a Navodo, che ne dipende amministrativamente) una **superficie** di 415 kmq. e una **popolazione** di 16,000 abitanti (nel gennaio 1898). Sono situate a est delle Caroline e comprendono anche il gruppo di Ratak e quello di Palik.

All'infuori delle palme da cocco, che abbondano anche in questo arcipelago e forniscono al commercio una gran quantità di coprah, sono poco cospicui gli altri prodotti vegetali (alberi del pane, banane ec.). Invece, ciò che ne costituisce la principale caratteristica economica, è la pesca, che viene esercitata in recinti chiusi e costituisce la principale risorsa degl'indigeni. *Jaluit*, dove risiedono alcune case tedesche di commercio, possiede il porto migliore dell'arcipelago.

ISOLE SAMOA O « DEI NAVIGATORI ».

Questo arcipelago, il quale fu oggetto di lunghe interminabili contestazioni fra Inghilterra, Stati Uniti e Germania che se ne erano assunte cumulativamente il protettorato, è toccato finalmente, col trattato del novembre 1899, alla Germania, meno l'isola Tutuila lasciata agli Stati Uniti. Ha una **superficie** di 2787 kmq. e una **popolazione** (al 30 agosto 1900) di 32,800 indigeni e 1200 esteri, di cui 400 bianchi (quasi 200 inglesi e 120 tedeschi) (*Moniteur des interêts matériels*, 9 maggio 1899). **Clima** caldo, umido, costante, salubre.

Questo arcipelago, il quale attraversa ora un periodo di grande depressione economica, dovuto alle lunghe agitazioni politiche che vi si sono dibattute da parecchi anni fino ad oggi, non potrà che assurgere, in mano dei tedeschi e degli americani, a quella grande prospe-

rità economica a cui è chiamato dalla fertilità del suo suolo e dalla ricchezza dei suoi prodotti. Vi sono anzitutto vere foreste di alberi da cocco le quali forniscono all'esportazione una gran quantità di coprah; ma vi si coltivano in copia caffè, cotone, cacao, banani, ananas. Lo toccano regolarmente i vapori della « New Zealand Shipping Co. ». Le esportazioni si dirigono per lo più alle Azzorre e al Portogallo; le importazioni provengono dall'Inghilterra, dalla Germania e dagli Stati Uniti.[1] L'isola principale è UPOLU, su cui sorge *Apia*, capitale e porto principale dell'arcipelago.[2] Nell'isola di TUTUILA, appartenente agli americani, sorge il porto di *Pago-Pago*.

CAROLINE E PALAOS.

Agognate da tempo dalla Germania, la quale aveva già avuto a proposito di esse colla Spagna un conflitto risolto poi coll'arbitrato del pontefice a favore di questa, vennero acquistate nel 1899, insieme alle Marianne, colla spesa di 25 milioni di franchi. La Spagna però si è riservata il diritto di piantarvi tre depositi di carbone e la facoltà di servirsi di questi anche in tempo di guerra. **Superficie** 1450 kmq. **Abitanti** 36,000 (nel 1887).

Principali caratteristiche ECONOMICHE di questo arcipelago sono il *riso*, l'albero del *pane* e i *banani*, che servono di base all'alimentazione degl'indigeni, e le palme da cocco, che forniscono il *coprah*, il quale è il principale articolo di esportazione. Si coltiva un buon *tabacco* e si allevano *maiali*. Il paese con cui hanno sempre avuto, con cui avranno ora più che mai le loro maggiori relazioni commerciali, è la Germania.[3] Il primo centro commerciale è il porto di *Yomil* nell'isola di Yap. Delle PALAOS l'isola principale è *Baobeltaob*.

MARIANNE.

Vennero cedute dalla Spagna alla Germania, nel 1899, insieme alle Caroline, meno l'isola di Guam riservata agli Stati Uniti e che ne è però la principale. Sono isole vulcaniche su cui si scatenano frequenti uragani. **Superficie** 1140 kmq. **Abitanti** 10,200 (nel 1887).

Toltane l'isola di Guam, che ne è la principale, esse non hanno, si può dire, alcuna importanza economica. L'altra isola più importante è SAIPAN col porto di *Tanapac*, che è il migliore dell'arcipelago. Occupazione principale degli abitanti è la pesca, la quale fornisce loro l'alimentazione più cospicua.

---

[1] Nel 1894, esportazioni 1,600,000 fr., importazioni 2,300,000 (BELLET); nel 1897, esportazioni 1,200,000 fr., importazioni 1,660,000 (id., *Moniteur des int. mat.*, 9 maggio 1899), (Inghilterra 880,000, Germania 421,000, Stati Uniti 267,000).

[2] Entrate nel porto di Apia nel 1884, 86 navi con 75,000 tonn., di cui 34,000 americane e 33,000 inglesi; nel 1896, 87 navi con 86,000 tonn., di cui 42,000 inglesi e 35,000 americane.

[3] Amburgo ha importato dalle Caroline nel 1894 per 206,000 fr., nel '97 per 3,100,000. La Deutsche Handels und Plantagen gesellschaft e la Hamburger Haus Hernsheim und Co., sono due potenti società che hanno monopolizzato oramai tutto il commercio di quell'arcipelago.

L'isola di GUAM appartiene agli Stati Uniti e non ha importanza, finora, che per gli scambi che vi si operano coi balenieri di passaggio, generalmente americani. Suo porto principale è *Sant'Ignazio de Agaña* (6000 ab.), dove gli americani hanno stabilito una stazione di carbone per la navigazione tra Hawai e le Filippine. Il porto non essendo accessibile che alle barche, i bastimenti devono ancorarsi nella rada.

OCEANIA FRANCESE.

Fra protettorati e possedimenti, essa ha una **superficie** di 24,200 kmq., e una **popolazione** di 95,000 ab. (1892). Comprende l'arcipelago della Nuova Caledonia, le isole della Società (Tahiti), le Marchesi, Tuamotu, Tubuai, Gambier e altri arcipelaghi minori, e il protettorato sulle isole Wallis ed altre. Da qualche tempo si parla della eventuale prossima annessione delle Nuove Ebridi che, comunque, si possono considerare già, nonostante le proteste dell'Australia, come entrate nella sfera d'influenza degli interessi francesi. Alle isole Tonga, dove la Francia vanta antichi diritti, essa non è rappresentata finora (nel 1899) che da missionari.

NUOVA CALEDONIA.

Insieme alle isole Loyalty, dei Pini e Chesterfield che ne dipendono, questa grande isola, una delle maggiori della Melanesia, ha una **superficie** di 19,823 kmq. ed una **popolazione** di 62,800 abitanti (nel 1890). Ha **clima** salubre e temperato adatto alla costituzione degli europei.

In quest'isola, la quale ha servito alla Francia da stabilimento penitenziario, fino al 1899, le occupazioni principali degl'indigeni (canacchi) e dei deportati e coloni volontarî sono l'*agricoltura*, la *pesca* e la lavorazione delle *miniere*. Vi si coltivano soprattutto l'igname ed altre piante alimentari, il caffè, il tabacco, la vaniglia, l'arachide, il ginepro, e vi si raccolgono il caucciù, la resina, il sughero, i legni da ebanisteria (sandalo, legno rosa), le tartarughe e le conchiglie. Inoltre essa è il terzo paese del mondo nella produzione del nikel, il quale forma uno dei suoi principali articoli di esportazione.[1] Altrettanto dicasi del rame di cui si vanno scoprendo e lavorando continuamente nuove miniere, specialmente nelle regioni del Diahot e dell'Aroma. Venne scoperta di recente (nel 1893) una ricca cava di pietre litografiche finissime. Vi si raccolgono inoltre cromo e cobalto.[2] Hanno dato ottimi risultati i tentativi di allevamento dei bachi da seta.

[1] Nel 1899 oltre 100,000 tonn. di minerale che viene imbarcato sopra grandi velieri a Thio ai piedi stessi delle miniere. (PINON, *Revue des Deux Mondes*, 15 aprile 1900.)

[2] Si ottengono nella Nuova Caledonia i $^2/_3$ del prodotto mondiale del cobalto. (PINON, id.)

La « Société française des caves sousmarins » ha collocato un cordone *telegrafico* fra la Nuova Caledonia ed il Queensland. Una strada ordinaria congiunge Numea a Bourail. Si è progettata la costruzione d'una *ferrovia* lungo la costa occidentale. L'isola è riunita a Marsiglia da una linea regolare di *piroscafi* e con un'altra a Sidney e a Saigon. Inoltre un doppio servizio di vapori fa il giro della costa.

Il centro più importante è *Numea* o *Port de France*, il cui porto, ammirabilmente riparato, è destinato a prendere una grande estensione quando i lavori già progettati, come banchine, bacini di carenaggio ec., vi saranno eseguiti.[1]

ARCIPELAGO DELLA SOCIETÀ.

Comprende Tahiti, Morea, Raiatea e le isole Sottovento, con una **superficie** di 1650 kmq. e una **popolazione** di 16,300 abitanti. Tahiti presenta l'esempio più bello di « atollo » a ghirlanda, di formazione corallina, imperocchè l'isola è circondata da una scogliera che le forma tutto all'intorno un canale d'acqua tranquilla, largo da 1 a 2 km. Il **clima** è uno dei più gradevoli e salubri che si possano trovare sotto i tropici.

Vi predomina l'isola di TAHITI, la quale, per la sua bellezza, per la sua fertilità, per la ricchezza dei suoi prodotti, e per l'indole buona e gioconda dei suoi abitanti, meritò di essere chiamata la « Perla del Pacifico ». Essa va infatti superba della più lussureggiante vegetazione tropicale ed ha vere foreste di palme da cocco, le quali forniscono il coprah, che è uno dei principali articoli di esportazione, e ricche piantagioni di taro, di alberi del pane, di banani, che servono all'alimentazione degli abitanti, di aranci che vengono esportati in gran numero e in parte adoperati nella preparazione di un'acquavite di cui sono molto ghiotti gl'indigeni, e infine di vaniglia, canna da zucchero, caffè, tabacco, cotone, bambù. Tutti questi prodotti sarebbero molto più copiosi se gl'indigeni fossero un po' più laboriosi. Essi allevano inoltre in gran copia i maiali e pescano le perle e le madreperle in tutto l'arcipelago. Il canale, che circonda l'isola tutto all'intorno ed è interrotto soltanto di faccia alla bocca dei torrenti dove l'acqua dolce impedisce la formazione del corallo, costituisce un'eccellente via di circumnavigazione a cui quelle interruzioni servono da ingresso dalla parte del mare. Vi sono 4 km. di ferrovia in esercizio. Tahiti è in comunicazione regolare, col mezzo di navi a vela e di piroscafi, cogli arcipelaghi contermini, colla Nuova Caledonia, colla Nuova Zelanda e con San Francisco. Il suo commercio discretamente attivo è fatto soprattutto cogli Stati Uniti, poi colla Nuova Zelanda.[2] Città e porto principale è *Papeete*.

[1] A tale scopo venne contratto nel 1899 un prestito di 10 milioni di fr. (PINON, *Revue des Deux Mondes*, 15 aprile 1900.)

[2] Nel 1898, 5,957,000 fr., di cui 2,300,000 cogli Stati Uniti, 1,169,000 colla Nuova Zelanda, 812,000 con la Francia e colonie francesi. (PINON, *Revue des Deux Mondes*, id.)

Marchesi (Isole).

Superficie 1275 kmq. **Abitanti** 4500 (nel 1892).

Le principali risorse economiche di questo arcipelago montuoso sono i frutti dell'albero del pane che forniscono agl'indigeni il loro principale nutrimento e il coprah che ne costituisce il più importante articolo di commercio. Capoluogo è *Taiohaé* sull'isola Nukahiva, che è la principale.

Tuamotu (Isole) e Gambier.

Superficie 973 kmq. **Abitanti** 2300 (nel 1892).

Anche di queste isole la principale caratteristica sono le palme da cocco, d'onde un discreto commercio di coprah. Gl'indigeni vi pescano perle e madreperle.

Tubuai (Isole).

Superficie 211 kmq. **Abitanti** 890 (nel 1892).

Invece degli alberi del pane primeggiano qui altre piante alimentari, come i banani, la manioca, il taro, gli aranci. Scarseggiano le palme da cocco, ma in compenso si allevano in copia capre e maiali.

WALLIS (Isole).

Colle isole Futuna e Alofi; formano un protettorato. **Superficie** 255 kmq.; **abitanti** 5000.

Abbondano le palme da cocco, i banani, la canna da zucchero, il taro, il kava, che è adoperato nella preparazione di una bevanda inebbriante; e si allevano molti animali. Sulle coste, ricche di pesci, si prendono in copia anche tartarughe e crostacei.

Porto principale è *Matautu*, dove abitano la regina dell'arcipelago e il residente francese.

NUOVE EBRIDI.

Superficie 10,878 kmq. **Abitanti** circa 200,000. Gruppo di isole situate a nord-est della Nuova Caledonia. Ancora indipendenti sono però fatalmente destinate a cadere, quandochessia, nelle mani dei francesi. Servono ad esse come di prolungamento verso nord le isole della Regina Carlotta.

Le principali risorse economiche di questo arcipelago sono le noci di cocco (coprah), la canna da zucchero, il sago, il taro e i banani. Nelle isolette settentrionali si pescano le perle.

OCEANIA PORTOGHESE.

Comprende esclusivamente la parte orientale dell' isola di Timor e l' isoletta contermine di Kambing, con una **superficie** di 16,300 kmq. e una **popolazione** di 300,000 abitanti.

Le principali risorse economiche di questi possedimenti, che i portoghesi del resto lasciano in completo abbandono, sono il legname e la cannella. Il commercio vi è esercitato quasi esclusivamente dai cinesi. Il porto principale è *Dilly*.

OCEANIA CILENA.

Il Cile possiede dal 1889 l' isoletta di Pasqua (o Vaihou, o terra di Davis) situata circa a metà strada fra Valparaiso e Tahiti. **Superficie** 142 kmq. **Abitanti** 2300. D' origine vulcanica con molti crateri estinti. **Suolo** fertile. Avanzi giganteschi di antica civiltà.

Sebbene sia un punto quasi impercettibile nell' Oceano Pacifico, l' isoletta di Pasqua è certo destinata ad assumere una grande importanza all' apertura del canale di Panamà o di quello di Nicaragua. Pertanto essa diventerà un punto d' appoggio del grande cavo telegrafico sottomarino che congiungerà il Canadà (Vancouver) o gli Stati Uniti (San Francisco) colla Nuova Zelanda.

Benchè scarsa d' acqua produce in copia patate, ignami, banane, canna da zucchero.

AFRICA.

Questa parte del mondo, che è pur una delle più vaste (29,820,000 kmq., cioè oltre il triplo dell'Europa), quantunque delle meno popolate (164 milioni di abitanti), è la meno aperta al commercio di tutte le altre, ma è quella in cui si va più attivamente esplicando l' attività politica delle nazioni europee, che se la sono quasi tutta divisa, preludio, almeno si spera, ad una feconda operosità economica.

MAROCCO.

Sultanato maomettano detto ufficialmente « Maghreb el Aksa ». **Superficie** (non compreso il Tuat nè il deserto) 439,240 kmq. **Abitanti** circa 8 milioni. **D'aspetto** prevalentemente montuoso, il paese è coperto in buona parte dalle varie diramazioni dell'Atlante. Picco culminante il Gebel Aiaschiu alto 4000 m. **Fiume** principale il Sebu che sbocca nell'Atlantico. **Coste** poco accidentate. Sul Mediterraneo portano il nome di Riff, e vi si esercita ancora qualche volta la pirateria; terminano a nord-ovest col capo Spartel. **Clima** fra i più sani e graditi, forse il migliore dell'Africa del Nord. **Suolo** fertilissimo nel versante atlantico, lungo gli « uadi » o letti asciutti dei torrenti che ivi si gettano in mare.

Ripiegato sopra sè stesso, isolato dal resto dell'Islam, protetto fino a questi ultimi giorni contro ogni conquista europea dalla gelosia rivale delle nazioni che agognerebbero a possederlo (Spagna, Francia, Inghilterra), il vecchio impero del Maghreb, benchè situato ai piedi dell'Europa, è rimasto tal quale era 500 anni or sono. Non telegrafi, nè ferrovie e neppure strade comuni, non miniere, non fonderie, non armi perfezionate, non coloni europei, non banche, non marina mercantile e marittima, nessuna insomma delle manifestazioni della vita economica moderna.

Paese eminentemente *pastorale*, le sue principali risorse economiche sono costituite dagli ANIMALI e dai prodotti animali. Benchè manchino i dati statistici, si ha motivo di ritenere che sia intenso l'allevamento delle *pecore* e delle *capre*, anche a giudicare soltanto dalle loro lane e dalle loro pelli, le quali costituiscono i principali articoli d'esportazione dai porti marocchini.[1] Anche i *bovini* sono molto allevati, cosicchè costituiscono il primo articolo di commercio del porto di Tangeri.[2]

Ma vengono allevati altresì i *cavalli*, di cui arrivano talvolta in Europa alcuni splendidi campioni di razza araba; gli *asini*, che formano in paese l'ordinaria cavalcatura e la bestia da soma del povero; i *cammelli*, che sono gli animali da trasporto per eccellenza della re-

[1] Nel 1897, pelli per 7,400,000 fr., lana per 3,100,000; nel '98, pelli per 3,750,000, lana per 5,460,000. (Dai rapporti consolari austro-ungarici, in *Boll. di legisl. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899 e gennaio-marzo 1900.)

[2] Nel 1896, per 1,277,000, fr.; nel '97, per 1,325,000; nel '98, per 1,215,100. (Id.)

gione meridionale verso il deserto e nei rapporti con questo; le *api*, che forniscono la cera, uno degli articoli più caratteristici della esportazione marocchina;[1] il *pollame*, il cui allevamento è andato estendendosi, cosicchè ha acquistato una certa importanza la esportazione delle uova.[2] Nei deserti si cacciano gli *struzzi* e sulle coste si pesca il *corallo*.

Benchè ristretta, per manco di sicurezza, ai dintorni delle città, e anche ivi angariata dagli agenti del fisco, l'AGRICOLTURA è abbastanza fiorente. Tutto il versante che guarda l'Oceano non aspetta che braccia e sicurezza per diventare uno dei paesi più fertili del mondo. Pertanto il Marocco produce d'ordinario, in quantità superiore ai bisogni del proprio consumo, *legumi* (fave, fagiuoli), *cereali* (miglio, panico, maiz, frumento), *frutti* (specie mandorle e datteri), *gomme, droghe* (coriandoli, cumino), *olio d'oliva*.[3] Abbondano i *foraggi*, cosicchè si fa anche una certa esportazione di fieno. Fra i *legnami* sono degni di nota l'aràr e l'argan, il quale ultimo non è prodotto che al Marocco.[4]

Di prodotti MINERALI non vanno ricordati che la *pietra saponaria*, che costituisce un articolo di commercio del porto di Larash, e il *rame*, di cui si lavora un piccolo giacimento nell'ued Sus a nord di Tarudant.

Oltre ai piccoli mestieri ordinariamente richiesti dai bisogni della vita comune, non si esercitano in paese altre INDUSTRIE che la tessitura della *lana*;[5] sia per uso e consumo degli abitanti, come a scopo di esportazione,[6] industria nella quale emergono ancora per la loro bellezza i tappeti (meravigliosi quelli di Rabat); la fabbricazione delle *pantofole*, che costituiscono uno dei più singolari e più ricchi articoli del commercio marocchino;[7] la concia delle *pelli*, specie di quelle di capra con cui si prepara il marocchino, e la lavorazione successiva delle medesime specialmente per farne oggetti di selleria.

Deficientissime sono le COMUNICAZIONI. Il servizio *postale* si arresta, si può dire, a Tangeri ed agli altri porti del litorale. Lo stesso dicasi del servizio *telegrafico*, di cui Tangeri è l'unico benchè importantissimo centro per i cavi telegrafici sottomarini che la congiungono a Tarifa e a Gibilterra. Altri cordoni provenienti dalla Spagna mettono capo a Ceuta ed agli altri «presidî» spagnuoli. L'ued Sebu potrebbe forse essere *navigabile* dalle grosse barche sino a Fez; ma pertanto le comunicazioni della capitale col resto del paese e coi porti di esso sono

---

[1] Nel 1893, per 1,400,000 fr. (DE SCHERZER); nel '97, per 765,000; nel '98, per 870,000, di cui 252,000 da Tangeri. (*Boll. di legisl. e stat. dog.* c. s.)

[2] Nel 1893, per 1,600,000 fr. (DE SCHERZER); nel '97, per 700,000; nel '98, per 1,878,000. (Id.) Vengono esportate specialmente da Tangeri, Mazagan, Casablanca e Mogador.

[3] Esportazione di legumi, nel 1897 per 1,800,000 fr.; nel '98 per 3,900,000, quasi interamente dal porto di Casablanca; di miglio e panico per 100,000 fr. nel '97 e di 300,000 nel '98; di mandorle per 1,050,000 fr. interamente dal porto di Mogador (nel '97); di datteri per 170,000 (Tangeri); di gomme per 600,000 (Mogador); di coriandoli per 80,000 (Casablanca); di cumino per 18,000 (Safi); di olio d'oliva per 126,000 (Mogador). (*Boll. di legisl.* c. s.)

[4] MURRAY, *Commercial Geography*, pag. 91.

[5] I tessuti di lana e di pelo di capra occupano circa 25,000 operai. (Notizie attinte dall'A. all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

[6] Esportazione di lanerie nel 1897, per 350,000 fr.; nel '98, per 450,000 quasi interamente da Tangeri. (*Boll.* c. s.)

[7] Esportazione di pantofole nel 1897, per 1,400,000 fr.; nel '98, per 1,200,000, per lo più da Tangeri.

fatte a mezzo di strade o sentieri carovanieri. Il Marocco manca affatto di marina *mercantile* e vi ha poca importanza la *navigazione marittima*, la quale oscilla annualmente da 1 a 2 milioni di tonn.[1] ed è esercitata la massima parte da navi inglesi (compagnia Forwood di Londra) e spagnuole. I porti principali sono, in ordine decrescente, Tangeri, Casablanca, Mogador, Mazagan.[2]

Poco notevole, e, per giunta, in diminuzione, è il COMMERCIO esteriore, il quale oscilla attualmente intorno a 60 milioni di fr.[3] Principali articoli di *esportazione* sono la lana, le pelli, i legumi, i bovini, il maiz, le mandorle, le pantofole, la cera, le gomme, le uova, le lanerie, i datteri ed altri cereali. Emergono invece all'*importazione* le cotonate ed altri tessuti che ne assorbono quasi la metà, lo zucchero, il the, le candele e le farine.[4] I *paesi* con cui il Marocco ha le sue maggiori relazioni commerciali sono l'Inghilterra, la Francia, la Germania, la Spagna e il Belgio.[5] *Pesi* e *Misure* del paese sono il rotolo (rotal, plurale artal) di kg. 0,54, e di l. 0,73, il mud di l. 13.9, il draa di m. 0,57. *Moneta* di conto è il mitscal pari a L. 1,54; monete effettive l'oncia (ukia) d'argento (L. 0,41) e il mitikal d'oro (L. 4,12).

Le RELAZIONI COLL'ITALIA sono cordialissime, ma poco intense giacchè oscillano annualmente intorno a $^1/_2$ milione di fr.[6] L'Italia ha fatto adesione al trattato d'amicizia e commercio stipulato fra Germania e Marocco e diventato esecutivo per noi nel 1891. I nostri cantieri hanno costruito testè una cannoniera pel governo marocchino. Pescatori e mercanti nostri di corallo frequentano le coste marocchine dell'Atlantico.

CITTÀ capitale è *Fez* con circa 150,000 ab. *Marocco*, che le viene appresso, ne ha 50,000. Ma la città più importante dal lato economico è *Tangeri*, primo porto dell'impero. Essa è situata sull'Atlantico, dirimpetto quasi a Gibilterra. Ha un faro di primo ordine mantenutovi dalle potenze marittime. Vi risiedono i rappresentanti diplomatici degli Stati esteri.

Mentre *Rabat* è il porto di Fez, *Casablanca*, *Mazagan* e *Mogador* lo sono di Marocco. Casablanca è considerata il primo porto marocchino sull'Atlantico; Mazagan e Mogador si contendono il secondo posto. Città interne notevoli sono *Tetuan* a 4 km. dal Mediterraneo, e *Meknez* o *Mequinez* presso Fez.

---

[1] Nel 1896, 1,830,000; nel '97, 1,900,000; nel '98, 1,070,000; nel '99, 1,170,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[2] Nel 1898, movimento commerciale di Tangeri 24,100,000 fr., Casablanca 12,400,000, Mogador 11,400,000, Mazagan 8,700,000. (Dai *Diplomatic and Consular Reports*, in *Boll. di legislaz. e stat. doganale*, gennaio-marzo 1900.)

[3] Nel 1891, 82 milioni di fr. (DE SCHERZER); nel '96, 65 milioni; nel '97, 48 milioni; nel '98, 58,400,000, di cui 15 per il porto di Tangeri. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[4] Nel 1897, cotonate e altre stoffe, 15,600,000, zucchero 6,500,000, the 1,600,000, candele 1,100,000, farine 1 milione. (*Boll. di legisl. e stat. dog.* c. s.)

[5] Nel 1896, 2,600,000 sterline, di cui Inghilterra 897,000, Francia 537,000, Germania 235,000, Spagna 208,000, Belgio 96,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

[6] Nel 1896, 441,000 fr., di cui 384,000 esportazione dal Marocco in Italia
» 1897, 571,000 » » 522,000 » » »
(*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles 25 giugno 1899.)

Gli spagnuoli possiedono sulla costa settentrionale del Marocco la città di *Ceuta*, che sorge dirimpetto a Gibilterra e i così detti « Presidios » (Melilla, Alhucemas, Gomera ec.), i quali le servono da stabilimenti penitenziarî e sono, con Ceuta, altrettanti porti franchi.

Notiamo infine, a sud-est del Marocco, nel deserto, quel complesso di oasi conosciuto col nome di Tuat, che ha per capoluogo *Tamentit* ed è tenacemente agognato dalla Francia, la quale ne ha iniziato di già e ne avrà ultimata fra poco la conquista.

ALGERIA.

Colonia francese, la più ricca, la più promettente di tutte. Divisa amministrativamente, al pari della metropoli, in dipartimenti civili (tre) per quanto riguarda i coloni, lo è invece, per rispetto agl' indigeni, in province militari (tre) che hanno gli stessi confini e la stessa superficie di quelli. Dal 1896 l'Algeria, prima considerata quasi come facente parte integrale della madre patria, gode d'una maggiore autonomia amministrativa. **Superficie**, compreso il Sahara algerino, 797,770 kmq. **Abitanti** 4,480,000 (nel '96), di cui 3,800,000 indigeni (arabi) e il resto: francesi 345,000, francesi naturalizzati 60,000 (in gran parte ebrei indigeni), spagnuoli 158,000, italiani e anglo-maltesi 36,000, tunisini e marocchini 18,000, ec. **Aspetto** molto vario, il quale riceve un'impronta caratteristica dalle catene dell'Atlante che si stendono fra il Mediterraneo e il Sahara, parallelamente a questo ed a quello. Procedendo dal mare verso l'interno si succedono: una pianura marittima più o meno spaziosa; una regione collinosa, generalmente fertilissima, detta il « Tell »; una prima catena montuosa; l'altipiano più o meno vasto; una regione molto bassa e paludosa in fondo a cui si succedono, in direzione parallela alle montagne, i laghi salati detti « Sciott »; e finalmente il deserto di Sahara, entro il quale penetrano le catene di oasi. **Fiume** principale è il Scelif. **Coste** con uno sviluppo doppio di quelle della Francia sul Mediterraneo, ma uniformi, poco frastagliate e scoscese. **Suolo** fertilissimo nel Tell e verso il mare, sterile sull'altipiano, sterilissimo nel deserto fuorchè nelle oasi. **Clima** molto vario, da quello quasi tropicale del Sahara, a quello quasi rigido dell'Atlantico e a quello mediterraneo dolce e uniforme della regione settentrionale, che è la più abitata.

L'Algeria ha costato, è vero, alla Francia gravissimi sacrifici di sangue e di denaro, dal 1830 in cui questa cominciò a mettervi piede fino a che non ne fu ultimata la conquista e non ne venne bene avviata la colonizzazione; ma è divenuta oramai uno dei più fiorenti possessi europei.

Produce in abbondanza, e talvolta in sovrabbondanza, benchè con molta irregolarità, *orzo* e *frumento*, che vi sono senza confronto i più coltivati fra i cereali e quelli che servono si può dire di base all'agricoltura. Alimentano qualche anno una forte esportazione.[1] Si va rapidamente estendendo la coltura dei *legumi* e degli *ortaggi*, che vengono

[1] Produzione nel 1894, 7,200,000 ql. di orzo, 5,500,000 di frumento, 400,000 di avena. Esportazione nel '97, per 22,700,000 fr. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

spediti come primizie a Marsiglia, donde poi sono distribuiti nell'interno della Francia. Primeggiano, fra gli alberi *fruttiferi*, da secoli, nella regione degli sciott e nelle oasi del Sahara, le palme dattilifere, e, dall'epoca dell'occupazione francese, e quasi esclusivamente nella regione del Tell, le viti, la cui coltura va estendendosi ogni anno, con un successivo continuo aumento nella produzione del vino, che viene quasi tutto mandato in Francia,[1] di cui l'Algeria si incammina a diventare il «cellier». La regione più vitifera è il dipartimento di Algeri. Il vino costituisce oramai il primo articolo di esportazione, anzi rappresenta da solo la metà dell'ammontare di questa.[2] Se il vino è già divenuto una realtà, è ancora pressochè allo stato di speranza l'*olio d'oliva*, per la lentezza con cui giungono al loro rendimento completo gli olivi, di cui si è cominciata da tempo e va continuamente diffondendosi la piantagione. Sull'arido altipiano, specie del dipartimento di Orano, cresce spontanea e copiosa l'*alfa* o sparto, nella cui produzione l'Algeria è il primo paese del mondo. Forma anch'essa un importante articolo di commercio. Il suo sfruttamento, divenuto rapidamente gigante, aveva richiesto perfino la costruzione d'una speciale ferrovia (Saida-Arzeu). Ora però si è alquanto rallentato. Dai fusti di alcune palme si ottiene in quantità il *crine vegetale*. Molto coltivato è il *tabacco*, che costituisce uno dei principali articoli del commercio di esportazione. E formano altresì oggetto importante di commercio il *sughero* e le *scorze concianti*. Le *foreste*, quantunque sminuite dagl'incendî, un tempo troppo numerosi e frequenti, producono ancora una notevole quantità di legna.

L'AGRICOLTURA, divenuta per opera dei francesi l'ancella primogenita dell'Algeria, si estende incessantemente dovunque, perfino nel deserto di Sahara, che essa va lentamente ma sicuramente conquistando, un po' alla volta, col mezzo dei pozzi artesiani. Importanti bonifiche vennero eseguite nella regione settentrionale verso il Mediterraneo. Tra le istituzioni favorevoli all'agricoltura, la più diffusa e quella che ha prodotti migliori risultati, è l'insegnamento agricolo in mille modi praticato. Peccato che il paese sia troppo spesso soggetto al flagello delle cavallette!

I foraggi forniti in copia dai prati artificiali (leguminose), ma soprattutto dai pascoli naturali che rivestono le pendici dell'Atlante, hanno permesso e permettono quell'intenso allevamento ANIMALE il quale costituisce ancora la principale occupazione degli abitanti, specie indigeni. Si sa che $^4/_5$ di questi, nonostante gli sforzi del governo francese, sono rimasti nomadi o semi-nomadi, ed essi esercitano quasi esclu-

[1] Nel 1882, ettari 30,000, hl. 300,000; nel '91, ettari 107,000, hl. 4,100,000 (SCHERZER); nel '92, hl. 2,900,000; nel '93, 3,900,000; nel '94, 3,600,000; nel '95, 3,800,000; nel '96, 4,300,000; nel '97, 4,368,000; nel '98, 5,220,000; nel '99, 4,650,000; nel 1900, ettari 138,000, hl. 5,440,000. (*Bull. de stat. et législ. comparée*, dicembre 1898, 1899, 1900, nel *Boll. di legisl. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899.)

[2] Nel 1897, sopra 276,800,000 fr. a cui ammontò l'esportazione, 134,900 erano costituiti da vino (*Almanacco di Gotha*, 1899). Altre piante fruttifere sono gli *agrumi*, fra cui primeggiano gli aranci (Blidah) e i *fichi d'India* o di Barberia, i quali formano, si può dire, il solo nutrimento in estate degli arabi della pianura.

sivamente la pastorizia. Sono soprattutto *pecore*, in gran parte di razza « merinos » e *capre* che essi allevano, in numero maggiore che in qualunque altro paese del mondo, d'onde una forte esportazione di questi animali e dei relativi prodotti (lana e pelli) [1] quantunque essi forniscano agli indigeni in copia la carne che mangiano, gli abiti di cui si coprono e le tende con cui si riparano. Seguono in importanza i *bovini*,[2] i quali sono allevati di preferenza dai coloni francesi. Discreto è il numero degli *equini*, fra cui emergono i cavalli berberi o barberi che godono di un' antica meritata rinomanza fino da quando formavano il nerbo della cavalleria di Massinissa e di Giugurta.[3] Altrettanto numerosi, o quasi, sono i *cammelli*, mentre lo sono pochissimo, a causa della religione dominante, i *maiali*.[4] L' allevamento degli *struzzi* allo stato domestico non ha ancora dato notevoli risultati economici. Abbonda la *selvaggina* da pelo e da penna, compresi gli struzzi selvatici che gli arabi sono abilissimi di cacciare nel deserto. *Miele* e *cera* si ottengono così dall' apicoltura artificiale praticata dai coloni come colla raccolta che ne fanno gli arabi nelle foreste. Nelle acque marittime territoriali abbondano il *pesce* e il *corallo*, il quale ultimo viene raccolto specialmente ai confini della Tunisia, presso La Calle.

I francesi sono, fra altro, benemeriti dell'Algeria, anche per avervi reso possibile, utile ed efficace lo sfruttamento delle ricchezze MINERALI.[5] Primeggiano fra esse i minerali di *ferro* eccellente che si scavano nella regione di Guelma (miniere famose di Ain Mokra presso Bona, di Mokta-el-Hadid e di Beni-Saf [6]); gareggiano in bontà con quelli della Svezia e vengono spediti in Francia e in Inghilterra. Altri minerali metallici sono quelli di *rame*, di *zinco*, e di *antimonio*. L'Algeria è il terzo paese del mondo nella produzione dei *fosfati minerali*, di cui sono celebri le cave di Tebessa e Tocqueville (gebel Dyr) nel dipartimento di Costantina,[7] Bona ne è il porto d' imbarco. Abbondano i *materiali da costruzione*, fra cui hanno acquistato una grande rinomanza i marmi bellissimi, multicolori di Shemtu. Abbastanza numerose sono le *sorgenti minerali e termali*, ancora però poco frequentate. Il *sale* si raccoglie tanto nella regione degli Sciott, quanto sulle rive del Mediterraneo.

---

[1] Nel 1894 si contavano 9,500,000 pecore e 3,800,000 capre. Nel 1897 si esportarono animali per 34,800,000 fr., lana per 10 milioni, e pelli per 6. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

[2] Nel 1894, 1,200,000.

[3] Nel 1894, 370,000 equini, di cui 175,000 asini, 160,000 cavalli e 135,000 muli.

[4] Nel 1894, 270,000 cammelli e 90,000 maiali.

[5] La più potente impresa mineraria è la « Société générale des mines d'Algérie-Tunisie » (ferro, zinco, fosfati, ec.). (*Moniteur des int. mat.*, 9 novembre 1899.)

[6] Dalle sole miniere di Beni-Saf vennero spedite nel 1898, 367 e nel '99, 393 mila tonn. di minerali di ferro, rivolte per una metà all'Inghilterra e per $^2/_3$ all'Olanda. (*Moniteur*, ec., 26 luglio 1900.)

[7] La « Constantine Phosphate Co. » di Leith (Scozia) sfrutta i ricchi e reputati giacimenti di fosfato di calce della montagna del Kuif situata presso Tebessa — 120,000 tonn. all'anno. La « Société française des phosphates de Tebessa » ne produce ora circa 60,000 tonn. all'anno (1899). La « Société des phosphates de Tocqueville » che sono i più vicini al mare ne ottiene 100,000 tonn. La « Société des phosphates du Dyr » ne produce attualmente 80,000, ma arriverà presto a 120,000. La « Société des phosphates d'Ain-Kerma » presso il Kuif, lavora anch'essa un giacimento dal titolo molto elevato. Produzione totale circa 400,000 tonn. all'anno. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 9 novembre 1899.)

All' infuori dei piccoli mestieri esercitati in ogni centro di popolazione ad uso e consumo diretto degli abitanti e se si tolgono la tessitura della lana che esercitano ancora gli indigeni per farne i proprî vestiti, si può dire che l' INDUSTRIA non sia ancora nata in Algeria, la quale può provvedersi di tutto quanto le fa bisogno dalla Francia e agli stessi prezzi che si praticano in quel paese, poichè non esiste tariffa doganale fra la colonia e la metropoli. Meritano però di essere ricordati i celebri tappeti di Mzab.

Altro argomento di lode per i francesi è lo sviluppo razionale ed intenso che essi hanno dato alle COMUNICAZIONI. Oltre alle *poste* e ai *telegrafi*[1] perfettamente organizzati, essi hanno costruito una rete ammirabile di *strade ordinarie*, molte delle quali percorse da un regolare servizio di diligenza, e intrattengono con cura le strade carovaniere che penetrano nel deserto.

Ma la gloria più pura sono le *ferrovie*, di cui vennero aperti all'esercizio (al 31 dicembre 1899) 3470 km. tutti appartenenti a private compagnie[2] a cui il governo francese ha accordato una onerosa garanzia di interessi. La linea principale è quella che corre, parallelamente alla costa del Mediterraneo, e, qualche volta, sulle rive del medesimo, da Ain Temuscent ai confini del Marocco, per Orano, Algeri, Costantina, sino ai confini della Tunisia, che essa poi attraversa per ispingersi, lungo la valle della Megerda, fino a Tunisi. Si staccano da essa alcune linee normali, tanto in direzione del mare (Arzeu, Philippeville, Bona), quanto in direzione verso l' interno. E sono queste ultime le ferrovie di penetrazione: anzitutto quella che da Saida, dove giunge la ferrovia di Arzeu, nel dipartimento di Orano, prosegue fino ad Ain Sefra e si avanza lentamente sino al Figuig ai confini del Marocco,[3] d'onde poi dovrà essere prolungata fino al Tuat; poi la piccola linea che da Algeri si spinge fino a Berronaghia; e infine l'altra più importante che da Costantina arriva ora fino all' oasi di Biskra ma che sarà prolungata sino a quella di Uargla nella regione dei Gur. Gli è quest' ultima che, secondo il più autorevole progetto di ferrovia transahariana, uno dei grandi miraggi che i francesi inseguono da tanto tempo nell'Africa, dovrebbe proseguire la strada ferrata per altri 2000 km., a ovest dell' Hoggar e attraverso l'Air, fino a giungere al lago Tshad.[4]

La *navigazione marittima* rappresenta un movimento annuo di 4 milioni e $^1/_2$ di tonn. ed è fatta per $^3/_5$ con bastimenti francesi (Transatlantique e Messageries), poi da bastimenti inglesi e diversi.[5] Fra questi

---

[1] Vi sono 8 cavi telegrafici, di cui 3 fra Algeri e Marsiglia, 2 fra Bona e Marsiglia, 2 fra Bona, Malta e Alessandria d'Egitto e 1 fra Orano e Marsiglia.

[2] Compagnie Bona-Guelma 1038 km., Est algerina 898, Franco algerina 668, Lione-Algerina 513, Ovest algerina 296.

[3] Nell'agosto '99 arrivava fino a Moghrar e nel dicembre successivo doveva giungere a Genien Bu Resg, a 50 km. dal Figuig marocchino.

[4] PAUL LEROY BEAULIEU, vedi *Revue des Deux Mondes*, 1° luglio 1899, pag. 118.

[5] Nel 1896, 4,490,000 tonn., di cui 2,930,500 con bandiera francese; nel '97, 5,763,000, di cui 3,105,000 con bandiera francese; nel '98, 5,008,000, di cui 3,170,000 con bandiera francese. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

ultimi figurano anche le poche navi che rappresentano la *marina mercantile* propria dell'Algeria.[1]

Il COMMERCIO oscilla dai 400 ai 600 milioni di franchi all'anno[2] ed è fatto quasi interamente colla Francia, la quale, mentre è l'unico fra i paesi del Mediterraneo a cui facciano difetto i prodotti naturali che abbondano in Algeria, si trova poi in una condizione privilegiata di fronte agli altri paesi, così nella importazione dei prodotti algerini come nella introduzione in Algeria dei prodotti proprî specialmente manifatturati, poichè gli uni e gli altri sono nei due paesi, reciprocamente ed esclusivamente esenti da dazio. Vengono dopo la Francia, ma a grande distanza da essa, l'Inghilterra, la Russia, il Marocco, la Tunisia, la Spagna e l'Italia. I principali articoli di *esportazione* sono i vini, gli animali, i cereali, il tabacco, le pelli, la lana, l'alfa, i frutti, il sughero, il minerale di ferro, il crine vegetale, i pesci, i fosfati e i legumi.[3] *Pesi, misure* e *monete* sono quelle della Francia.

Benchè il commercio coll'ITALIA non superi i 5 milioni di fr.,[4] le relazioni dell'Algeria col nostro paese sono frequenti e vivaci per il fatto che gli italiani, quasi tutti napoletani e siciliani, costituiscono in numero, dopo i francesi e gli spagnuoli, la terza delle colonie europee. Essi sono specialmente aggruppati a levante, nel dipartimento di Costantina, così come gli spagnuoli lo sono di preferenza a ponente, in quello di Orano. Le importazioni dall'Italia, che costituiscono ora la metà ed ora $^2/_3$ soltanto del commercio complessivo di questa coll'Algeria, constano soprattutto di zolfo, seta, legumi, formaggio, corallo lavorato. Le merci principali che vengono dall'Algeria introdotte in Italia sono i fosfati naturali, i pesci secchi e salati, le pelli gregge, il crine vegetale, il tabacco, le scorze concianti e il ferro vecchio.[5]

La CITTÀ principale, non solo per popolazione (92,000 ab.), ma per movimento ferroviario e marittimo e per attività commerciale, è *Algeri*, che è uno dei principali depositi di carbone e ad un tempo uno dei

---

[1] Alla fine del 1898 erano 720 navi con una portata complessiva di 18,400 tonn. (*Almanacco*, ec., 1901.)

[2] Nel 1893, 401 milioni di fr.; nel '94, 501; nel '95, 540; nel '96, 500; 542 nel '97, di cui 454 colla Francia, 18 coll'Inghilterra, 8 colla Russia, quasi 8 col Marocco, 7 colla Tunisia, 6 $^2/_3$ colla Spagna e 4,800,000 coll'Italia; 556 nel '98, di cui 450 colla Francia, 20 coll'Inghilterra, 18 col Marocco, 10 colla Tunisia, 7,300,000 colla Spagna, 4,900,000 coll'Italia. (*Almanacco di Gotha*, 1897-1901.)

[3] Nel 1898, vini 115,600,000 fr., animali 36,500,000, cereali 30,400,000, tabacco 9,600,000, pelli 8,800,000, lana 8 milioni, alfo 7,100,000, frutti 4,800,000, sughero 4,600,000, ferro 4,100,000, crine vegetale 2,900,000, fosfati 2,800,000, pesci 2,200,000, legumi 2 milioni. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[4] Nel 1896, 4,700,000; nel '97, 4,800,000, di cui 1,700,000 importazioni dall'Italia e 3,100,000 esportazioni verso di essa: nel '98, 4,930,000, di cui 1,590,000 importazioni e 3,340,000 esportazioni. (*Tableau général du commerce de la France*, 1897, nel *Boll. di legisl. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899 e 1900.)

[5] Nel 1897: importazioni, zolfo per 364,000 fr., seta greggia per 238,000, legumi secchi e patate 227,000, formaggio 121,000, corallo tagliato 104,000; esportazioni, fosfati naturali 1,044,000, pesci 544,000, pelli 408,000, crine 256,000, tabacco 200,000, scorze 148,000, ferro 122,000. Nel 1898: importazioni corallo tagliato per 415,000 fr., seta greggia 186,000, zolfo 149,000, patate e legumi 147,000, formaggio 118,000; esportazioni, fosfati naturali 1,709,000, pesci 222,000, crine vegetale 211,000, minerale di piombo 141,000, scorze concianti 131,000, rottami di ferro 121,000. (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899 e 1900.)

primi porti dell'Africa sul Mediterraneo.[1] Segue per importanza la città e porto di *Orano*.[2] A *Costantina*, che è la terza città della colonia, serve da porto *Philippeville*. Infine, altro porto notevole è *Bona*, verso la Tunisia, il quale guadagnerà molto dopo che verranno condotti a termine i lavori di ingrandimento che vi si stanno ora eseguendo (nel 1900).

[1] Movimento nel 1897, 2,078,000 tonn.; nel '98, 2,844,000.
[2] Movimento nel 1894, 1,400,000 tonn.

TUNISIA.

Reggenza o beylicato, posta dal 1881 sotto il protettorato della Francia. **Superficie** 99,600 kmq. **Abitanti** 1,900,000, di cui 1,800,000 indigeni e il resto europei (italiani 65,000, francesi 27,000 compresi 10,000 soldati, maltesi 12,700).[1] **Aspetto** molto simile a quello dell'Algeria, di cui la Tunisia è la continuazione e il complemento verso levante. **Fiume** principale la Megerda. **Coste** molto sviluppate. Golfo di Tunisi col Capo Bon, la punta più vicina all'Italia, e i golfi successivi di Hammamet e di Gabès. In quest'ultimo l'**isola** di Gerba. **Suolo** assai più fertile al nord, specie nelle valli e nel Sahel. **Clima** temperato-caldo, nella regione sahariana caldissimo ed asciutto, temperato a nord dalle piogge (novembre-aprile) e dalle brezze del Mediterraneo, ma molto caldo anche ivi in estate quando soffia lo scirocco.

Questo piccolo paese, il quale fu sino al 1881 quasi un'appendice economica dell'Italia, è andato mano mano trasformandosi sotto l'occupazione francese così da diventare non solo politicamente ma ben anche economicamente un'appendice dell'Algeria, nonostante che gli italiani, i quali vi sono ancora in numero doppio dei francesi, costituiscano da soli (anche a non calcolare come italiani i maltesi), quasi la metà della popolazione europea della reggenza.

Le sue principali risorse economiche sono costituite dai prodotti naturali, principali fra essi i VEGETALI.

Base dell'agricoltura sono i *cereali*, specie il frumento e l'orzo, che rappresentano da soli, ordinariamente, più della metà del commercio di esportazione. Destinata ad uno splendido avvenire è la coltura, appena iniziata, dei *legumi* e degli *ortaggi*, da spedirsi come primizie in Francia. Anticamente famosa la *frutticoltura*, specie per quanto riguarda la produzione dei datteri che sono la gloria del Gerid (la varietà « degla » nella regione degli Sciott) e che godono la reputazione di essere i migliori del mondo, va ora completandosi colla viticoltura, la quale, dalla base della penisola del Capo Bon, dove è sorta e si è sviluppata finora, è destinata ad estendersi nelle altre regioni collinose, di mano in mano che verranno meglio conosciuti ed apprezzati in Francia ed altrove i vini che se ne ottengono e che si dicono migliori

[1] *Boll. della Soc. geogr.*, agosto 1899.

degli algerini.[1] Importantissima è la coltura dell'*olivo* e la relativa produzione dell'olio, in cui si sa che la piccola Tunisia occupa il sesto posto nel mondo.[2] Ma essa è destinata senza dubbio, coll'intervento del capitale francese, ad aumentare in quantità ed a migliorare in qualità.[3] Come negli altri paesi dell'Africa settentrionale cresce anche qui spontaneo e copioso, sugli aridi pianori dell'Atlante, lo *sparto*, che costituisce uno dei principali articoli di commercio. Altro prodotto, fornito abbondantemente dalle scarse foreste, sono le *scorze concianti*. A Susa si coltiva un po' di *lino*.

I francesi, nell'intento di dare il maggiore sviluppo possibile alle risorse naturali di questo paese eminentemente agricolo, hanno istituito una Scuola e una Camera d'AGRICOLTURA a Tunisi, e Camere di agricoltura, le quali sono ad un tempo Camere di commercio, a Susa e a Sfax.

L'allevamento ANIMALE ha per oggetto anzitutto le *pecore* e le *capre*, di cui però, a causa della carne scadente, non si esportano di regola che le pelli, poi i *bovini*, gli *equini*, specie i cavalli berberi, sobri e resistenti, e i *camelli*.[4] Molto diffusa è la *pesca*, così nelle lagune, specie in quella di Biserta, dove si prendono dai 3 ai 5 mila kg. di pesci all'anno,[5] come e più ancora nei mari contermini, in cui si pigliano soprattutto le seppie e i polipi, che si spediscono disseccati in Grecia, i tonni (presso Tunisi), gli alacci, che sono una specie di sardina, il corallo ai confini dell'Algeria, e finalmente le spugne, che pescatori greci e italiani vanno a prendere a gara nel golfo di Gabès.

Di prodotti MINERALI non sono notevoli che alcune miniere di *zinco* e di *ferro*, le cave di *marmo*, il *sale* ottenuto nelle saline recentemente piantate da francesi presso Tunisi e a Zarzis nel sud, i celebri bagni termali di Hamman Meskutine, e i *fosfati di calce*, di cui vennero scoperte e si lavorano intensamente alcune cave ricchissime nella regione del Gerid (giacimento principale quello di Metlani a 47 km. da Gafsa) e per il cui sfruttamento si è costruita una speciale ferrovia a scartamento ridotto che mette capo al porto di Sfax.[6]

Le antiche INDUSTRIE paesane, quali le seterie, i ricami d'oro e d'argento, i sheshia o fez di Tunisi, i tappeti celebri di Kairuan, le

---

[1] Nel 1897, 90,000 hl.; nel '98, 120,000; nel '99, 200,000. (*Journal Officiel Tunisien*, n. 46 del 9 giugno 1900.)

[2] Nel 1897, 137,000 hl. (*Moniteur des int. mat.*, 26 marzo 1899); nel '98, 458,100; nel '99, 111,700 (compresi 22,500 hl. di sansa). (*Journal*, ecc.).

[3] Il governo ha fissato a 100,000 hl. la quantità d'olio d'oliva che potrà essere spedita in Francia senza pagamento di dazio dal 10 dicembre 1899 al 30 novembre 1900. (Telegramma Stefani, 6 dicembre 1899.)

[4] Nel 1897, pecore 800,000, capre 600,000, bovini 230,000, equini 170,000, camelli 120,000, maiali 12,000. (LENGLET, *Bull. de l'Association des anciens élèves de l'École des Hautes Études commerc. de Paris*, settembre 1899); nel '99 (31 dicembre), pecore 795,000, capre 515,000, bovini 190,000, equini 153,000 (di cui 114,000 fra asini e muli), cammelli 186,000, maiali 7,000 (*Journal Officiel Tunisien*, n. 46, del 9 giugno 1900).

[5] Nel 1894, 2700; nel '95, 3400; nel '96, 5300, di cui 2360 di aurate e 580 di muggini e di cefali; nel '97, 3650. Colle uova di muggini e di cefali si prepara una specie di bottarga. (*Revue commerc. de Bordeaux — Les pêcheries du lac de Biserte*, 8 marzo 1901.)

[6] Se ne calcolava la produzione, per il 1899, a 120,000 tonn. (LENGLET, vedi sopra *Annales de géographie*, Paris, 15 novembre 1898.)

coperte di Gafsa, i « burnus » e gli altri tessuti di lana del Gerid (Tozeur, Nefta) e di Gerba, le terraglie di Gerba e di Nabeul, i lavori di rame di Kairuan, i mobili di Tunisi, le calzature di Beza, vanno rapidamente declinando sotto i colpi della concorrenza europea. Non le salverà dalla rovina che le attende se non l'introduzione del capitale e dell'iniziativa europea, a cui si deve fra altro l'impianto recentissimo di fornaci per laterizi e cementi e di fabbriche di botti e di ghiaccio artificiale.

Quanto alle COMUNICAZIONI, è titolo d'onore per i francesi di aver loro dato il massimo sviluppo nel più breve tempo possibile colla organizzazione razionale delle *poste* e dei *telegrafi* (un cavo sottomarino va da Tunisi a Marsiglia), coll'apertura di molte *strade ordinarie* che prima mancavano, col miglioramento delle antiche vie carovaniere rifornite convenientemente di pozzi e di caravanserragli o « borgi », e le quali perciò presentano un'animazione sempre crescente [1] e infine colla costruzione di nuove ferrovie oltre a quelle esistenti nel 1881, così da giungere allo sviluppo attuale (1900) di 1550 km. quasi tutte di proprietà dello Stato. La linea principale è quella che va da Tunisi, lungo la valle della Megerda, fino a Guelma, dove si unisce alla rete algerina. Un'altra linea parte da Tunisi e va a Nabeul sul Mediterraneo. La Tunisi-Goletta fu riscattata nel 1896 alla compagnia italiana Rubattino. Nello stesso anno venne terminata la ferrovia a scartamento ridotto, lunga 250 km., la quale va dal porto di Sfax a Gafsa e ai giacimenti di fosfati del Metlani, e dovrà essere prolungata fino a Tozeur e Nefta nel Gerid. Abbastanza attiva è la *navigazione marittima*, la quale oscilla intorno a 4 milioni di tonn.[2] ed è costituita per quasi $^2/_3$ da navi francesi e pel resto da navi italiane ed inglesi. Molto scarsa è la *marina mercantile* della Reggenza costituita quasi interamente da piccole navi a vela da 10 a 150 tonn.[3] I francesi hanno costruito i porti nuovi di Tunisi, Biserta, Susa e Sfax e migliorato quelli di Mahedia e Gabès.

Nel COMMERCIO, che varia annualmente dagli 80 ai 100 milioni di franchi,[4] dopo la Francia e l'Algeria che tengono naturalmente il primo posto, vengono l'Inghilterra (con Malta) e l'Italia.[4] Principali articoli di *esportazione* sono i cereali, l'olio d'oliva, l'alfa, i minerali di zinco, le pelli, i pesci, i fosfati, le spugne, il vino, le scorze concianti, i tessuti, i datteri, i bovini [5]; principali merci di *importazione* le cotonate, il ferro e

[1] Nel 1898 arrivarono 50 carovane dal sud della Reggenza con 165 uomini e 300 animali, e ne partirono per quella direzione 34 con 287 uomini e 450 animali; nel '99 ne arrivarono 363 con 1922 uomini e 2934 animali e ne partirono 417 con 1024 uomini e 3482 animali. (*Journal officiel tunisien* del 4 marzo 1899, in *Boll. di legisl. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899 e 1900.)

[2] Nel 1897, 3,993,000 tonn., di cui 1,930,000 francesi; nel '98, 4,400,000, di cui 2,370,000 francesi; nel '99, 4,490,000, di cui 2,500,000 francesi. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[3] Nel 1899 ce n'erano 400.

[4] Nel 1897, 89,500,000, di cui 57,700,000 con Francia e Algeria; nel '98, 97,700,000 (*Boll. di notiz. commerc.*, agosto 1899); nel '99, 105,200,000, di cui 67,600,000 con Francia ed Algeri. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[5] Nel 1898, esportazione per 44,200,000 fr., di cui 27 di cereali, 3 di olio d'oliva, 2 $^1/_2$ di alfa, 2 $^1/_2$ di scorze concianti, oltre 2 di spugne, 1 $^1/_2$ di vino, 1,200,000 di tessuti di lana,

gli articoli di ferro (compresi gli utensili e le macchine), i coloniali, le pelli e i lavori in pelle, il carbon fossile, le pietre e i materiali da costruzione, il legname e i cordami;[1] senza contare i pacchi postali il cui movimento va d'anno in anno crescendo; e senza contare altresì il commercio per carovane, il quale rappresenta un movimento annuo di $^1/_4$ milione di fr. ed è costituito all'importazione soprattutto dal frumento e dall'orzo ed all'esportazione dallo zucchero, dal caffè, dalle spezie e dalle manifatture.

Nei *pesi* e nelle *misure* i francesi hanno introdotto il sistema metrico decimale. Però si usano ancora il mettar, che vale 25 litri se usato per l'olio e 20 se usato per il vino; il cantaro, che vale poco più di $^1/_2$ ql.; il rotolo, che vale circa $^1/_2$ kg. Oltre alle *monete* francesi circolano ancora le piastre della Reggenza, le quali valgono circa 60 centesimi. Secondo la tariffa *doganale* entrata in vigore nel 1898, i prodotti francesi più importanti entrano in franchigia.

Le RELAZIONI COLL'ITALIA erano un tempo così intense anche dal punto di vista politico che parve la Tunisia dovesse diventare un nostro possedimento. Ora invece fra i due paesi non esistono più che rapporti aventi carattere esclusivamente commerciale, i quali vennero regolati dal trattato 28 settembre 1896 che durerà fino al 1° ottobre 1905. Gli italiani, in gran parte siciliani, i quali constituiscono la più numerosa colonia europea, sono per lo più pescatori, vignaiuoli e minatori. A Tunisi e in altri luoghi della Reggenza esistono scuole italiane, fra cui una tecnica-commerciale e un liceo-ginnasio. Sono imprese italiane alcune miniere di zinco appartenenti a una società sarda e le grandi tonnare di Sidi Daud ad est di Tunisi. La Navigazione generale Italiana esercita alcuni servizî regolari e frequenti fra Cagliari e Tunisi, fra Pantellaria e Tunisi, e fra Tunisi e gli altri porti della Tunisia fino a Tripoli. Le importazioni dell'Italia nella Reggenza oscillano annualmente intorno a 4 milioni di fr.[2] A Tunisi esistono una Camera di commercio italiana, un Museo commerciale italiano e un'agenzia del Consorzio italiano di Milano.

CITTÀ PRINCIPALE della Reggenza e sede del Bey e del Residente francese, è *Tunisi* (170,000 ab., di cui 50,000 europei), la quale ha molto guadagnato dopo l'occupazione francese e nel suo continuo sviluppo sembra destinata, forse, a riacquistare l'importanza commerciale che aveva Cartagine. Sorge in fondo a una laguna detta « boghaz » o « bahira » che un tempo non era accessibile che ai trabaccoli, cosicchè serviva a Tunisi da porto complementare *Goletta* situata sul mare al-

---

oltre 1 di datteri, oltre 1 di pelli, quasi 1 di bovini. (LENGLET, *Bull. de l'Association des anciens élèves de l'École des Hautes Études commerc. de Paris*, settembre 1899); nel '99, esportazione per 49,400,000 fr. di cui 13,800,000 olio d'oliva, 11,300,000 cereali, 3,600,000 zinco, 1,900,000 pelli, 1,800,000 vini, 1,800,000 animali, 1,700,000 pesci, 1,600,000 fosfati, 1,400,000 alfa. (*Almanacco*, ec., 1900.)

[1] Nel 1898, importazioni, 53,500,000 fr., di cui cotonate oltre 8 $^1/_2$, ferro e lavori in ferro 6 $^1/_2$, coloniali 3 $^1/_2$, pelli e lavori in pelle 1 $^1/_2$, carbon fossile 1,300,000, pietre e materiali da costruzione 1,200,000, legname 1,100,000, cordami 900,000. (LENGLET, ec.)

[2] Nel 1898, 4,200,000. (*Boll. di notiz. commerc.*, agosto 1899.)

l'imboccatura della laguna. Ma per opera del grande canale scavato nel 1889-93 attraverso quella laguna e che conduce nel vasto bacino parimenti artificiale che si stende dinanzi alla città, questa è diventata un eccellente porto marittimo, il cui movimento commerciale va d'anno in anno crescendo. Oltre ai vapori italiani toccano regolarmente il porto di Tunisi anche quelli della « Compagnie générale Transatlantique ». A Tunisi vennero istituiti nel 1899 i Magazzini generali.

Seguono: a ovest il porto militare di primo ordine ma in parte anche porto mercantile di *Biserta*, e a sud i porti di *Susa*, centro principale del Sahel; *Monastir*, emporio dell'olio d'oliva; *Sfax*, emporio dello spugne di quel golfo e dei datteri del Gerid. Nell'interno sono degne di nota: *Kairuan*, al sud, seconda città della Reggenza per popolazione e capitale religiosa; ed *El Kef*, terza città per importanza ed emporio del commercio coll'Algeria, ai cui confini è situata, nella valle della Megerda.

TRIPOLITANIA.

Provincia dell' impero turco situata fra l' Egitto e la Tunisia, tra il Mediterraneo e i paesi del lago Tshad. **Superficie** 1,033,400 kmq. **Abitanti** circa un milione, in gran parte berberi e arabi. **Aspetto** deserto e piano, all'infuori dell' altipiano di Barca (Bengasi) e della regione litoranea intorno a Tripoli. Nelle **coste**, poco articolate, la maggiore rientranza è il golfo della Gran Sirti, e la sporgenza maggiore la penisola contigua della Cirenaica. **Suolo** in gran parte sterile. **Clima** mite e uniforme sul litorale, caldissimo, asciuttissimo, continentale, nella vasta regione Sahariana.

Questo paese povero e deserto che, con una superficie che è più del triplo di quella dell' Italia, ha una popolazione che è meno di un terzo di quella del Veneto, ha un' importanza economica molto limitata.

Prodotti naturali. — Ne costituiscono la principale risorsa.

Sono anzitutto prodotti VEGETALI, quali l'*orzo* e i *datteri*, che costituiscono, a seconda delle regioni, la base dell' alimentazione degli abitanti, e qualche volta anche, come avviene negli anni di buon raccolto, un articolo più o meno notevole di esportazione; lo *sparto*, che occupa in questa, da parecchi anni, il primo posto; i *legumi*, gli *ortaggi* (peperoni rossi), le *patate*, i *frutti*, specie gli agrumi, l' *hennè* o tinta rosea per le unghie, — tutti prodotti d' ordinario esuberanti ai bisogni del consumo.

La popolazione essendo in buona parte composta di arabi pastori, avviene che abbia grande importanza l' allevamento ANIMALE, specie delle *pecore* al nord e dei *cammelli* verso il deserto. Lana e pelli costituiscono il secondo articolo di esportazione. L' allevamento del *pollame*, estesosi in questi ultimi anni, ha permesso che si incominciasse a esportare le uova. Gl' indigeni cacciano nel deserto lo *struzzo* per averne le piume, mentre pescatori greci raccolgono le *spugne* lungo le coste, specie fra Bengasi e Tebruk.

Di prodotti MINERALI non sono degni di ricordo che il *sale*, il quale si produce nelle saline, quasi naturali, situate lungo le rive del Mediterraneo, e il *salnitro*, che si raccoglie in certe oasi del deserto.

Industrie, comunicazioni, commercio. — Pochissimo sviluppate, le INDUSTRIE si limitano d' ordinario alla fabbricazione delle cose più necessarie alla vita. Meritano una speciale considerazione i tessuti di

lana o baracani, le fule o tessuti di cotone, i tappeti, le stuoie, gli oggetti di selleria, l'essenza di rose, e le giare di terra che gl'indigeni fabbricano a Tripoli, a Bengasi, nel Fezzan, qualche volta anche, come avviene delle stuoie, in quantità superiore ai bisogni del consumo.

Le COMUNICAZIONI sono ancora molto imperfette e veramente degne del governo turco che ha l'amministrazione del paese. A Tripoli esistono un ufficio *postale* italiano e uno francese. Una linea *telegrafica* sottomarina fra Sicilia, Malta e Tripoli, si prolunga, toccando Bengasi, fino ad Alessandria d'Egitto. Le *vie* principali dell'interno, le quali vengono percorse unicamente dalle *carovane*, sono, quella che da Tripoli per il Fezzan conduce al lago Tshad e l'altra che vi adduce passando per Rhat e Ghadamès. Le grandi carovane che partono periodicamente da Tripoli, hanno da 1000 a 3000 cammelli, vengono condotte e scortate da centinaia di arabi armati e non fanno ritorno generalmente che dopo uno o due anni. Si calcola che ne parta da Tripoli ogni anno una decina. Discreta è la *navigazione marittima*, la quale vi è fatta specialmente da navi italiane, inglesi, francesi e turche.

Più che per sè medesima la Tripolitania ha importanza economica per essere l'emporio principale d'approvvigionamento e di sbocco dei ricchi paesi del lago Tshad. Quindi il suo è in buona parte COMMERCIO di transito, costituito da articoli manifatturati europei [1] che le carovane trasportano fin là ricevendone in cambio penne di struzzo, polvere d'oro, avorio, pelli gregge e schiavi, i quali ultimi costituiscono ancora, nonostante gli apparenti replicati divieti della Porta, un importante articolo di commercio clandestino che ha il suo centro a Murzuk nel Fezzan. Complessivamente i *paesi* con cui la Tripolitania ha le sue maggiori relazioni commerciali, sono l'Inghilterra (con Malta), la Turchia (con Creta), l'Italia, la Francia (con Tunisi e Algeri). Degni di nota sono i grandi rapidi progressi fatti dalla Germania, la quale cominciò a metter piede nel commercio tripolino solamente nel 1885 e nell'anno successivo aveva già importato per oltre 100,000 fr. di prodotti tedeschi.

Pesi e *misure* sono l'oka di kg. 1,20, il càntaro da 40 e il càntaro da 50 oke, il sah pari a 115 l., l'ondera di m. 0,65 e il dra di m. 0,50. Una delle piaghe maggiori del commercio della Tripolitania è il valore della *moneta*, il quale varia, talvolta da un giorno all'altro, fino del 15 %. Non è il solo aggio fluttuante dell'oro il quale infine riesce eguale per tutti, ma sono le monete estere, le quali oggi hanno un corso e domani ne hanno un altro a beneplacito del valì. Monete del paese non sono che le piastre d'argento, le quali valgono circa 11 centesimi.

Relazioni coll'Italia. — La Tripolitania ha una grande importanza pel paese nostro al quale essa è stata riservata nel caso non molto improbabile nè troppo remoto che debba venirvi a cessare la dominazione turca. Gli è per ciò che noi manteniamo con essa rapporti co-

[1] Per 70 % calicots inglesi, poi seterie francesi e italiane, panni, vetrerie, ambra, coltellineria, chincaglieria, armi, zucchero, conterie.

stanti e molteplici di gran lunga più importanti della entità dei traffici reciproci. Così, alla linea settimanale sovvenzionata della Navigazione generale Italiana fra Tunisi, Tripoli, Malta e viceversa, se ne è aggiunta, nel settembre 1899, un'altra che va ai porti della Cirenaica (Bengasi), spingendosi poi di lì fino a Creta. Gl'italiani costituiscono nella Tripolitania l'elemento europeo più numeroso e più intraprendente. A Tripoli, dove ce ne sarà circa un migliaio, sorgono scuole elementari e secondarie italiane, anzi, alla Scuola tecnica si è aggiunta dal 1895 una quarta classe commerciale con banco modello, la quale serve anche di preparazione alle Scuole superiori di commercio dell'Italia. A Bengasi, dove ci sarà circa un centinaio di italiani, la società milanese d'Esplorazione commerciale aveva istituito nel 1895 una propria agenzia, la quale cessò di funzionare nell'anno successivo. Il movimento delle navi italiane nei porti tripolini oscilla in media intorno a 200. L'Italia occupa nell'importazione il secondo posto, venendo subito dopo l'Inghilterra,[1] nell'esportazione il terzo, essendo preceduta anche dalla Francia.[2] Nella lingua parlata si vanno sempre più infiltrando molti vocaboli italiani, specialmente per quanto riguarda il commercio e le cose di mare.

Porti e città principali. — *Tripoli*, città capitale, con una popolazione di 35,000 ab. e un porto molto scadente perchè ancora deficiente delle opere d'arte che sarebbero pur necessarie per renderlo comodo e sicuro, ha un movimento annuo di poco inferiore al mezzo milione di tonnellate di stazza[3] ed un commercio che oscilla dai 18 ai 20 milioni di fr.[4] Altro porto notevole, benchè praticabile soltanto dai piccoli velieri, è *Bengasi*, capoluogo della Cirenaica. I piroscafi devono ancorarsi in rada a 600 m. dalla banchina. Seguono *Mesurata* e *Derna*.

Nel Sahara tripolino emerge quell'arcipelago di oasi conosciuto col nome di Fezzan e di cui è città e mercato principale *Murzuk*.

---

[1] Noi importiamo principalmente semole e farine, seterie, legname, conterie, corallo, candele, terraglie, vetri, marmi, carta e oggetti di cancelleria.

[2] Noi esportiamo specialmente sparto, stracci, pelli, ossa, unghie, lana, agrumi.

[3] Nel 1896, 445,000 tonn.; nel '97, 421,000 (di cui 178,000 italiane, 119,000 inglesi, 83,000 francesi, 53,000 turche). (*Boll. di leg. e stat. dog.*, luglio-settembre 1898.)

[4] Nel 1896, 18,500,000, di cui 9,100,000 importazioni (cotonate, farine, tabacco, cereali, zucchero, seterie) e 9,400,000 esportazioni (alfa, lana e pelli, piume di struzzo, cereali, animali, spugne, ova, avorio, hennè, stuoie, agrumi).

SAHARA E SUDAN.

Le immense regioni che vengono ordinariamente designate con questi due nomi e le quali si estendono press' a poco dall'Oceano Atlantico al Mar Rosso e dalla Barberia fino oltre i bacini del Senegal, del Niger, del lago Tshad e del Nilo medio e superiore, non hanno più oramai carattere politico proprio dopo che la Francia se ne è presa la parte maggiore, dall'Atlantico fin oltre il lago Tshad, sul quale arriva però col proprio « hinterland » o sfera d' influenza, anche la colonia tedesca del Camerun, e dopo che il resto, situato ad oriente dell' Uadai e conosciuto col nome di Sudan orientale o egiziano, venne definitivamente conquistato dall' Inghilterra sopra il Mahdismo annientato nel novembre del 1899. Rimangono, è vero, le sterili proteste della Turchia, a cui sarebbe logicamente spettato tutto l' hinterland della Tripolitania fino al lago Tshad, ma che dovrà accontentarsi del deserto che si stende a nord dei paesi di quel lago. Riservandoci di parlare, in appendice al Senegal, del Sudan occidentale, in appendice all' Egitto, del Sudan orientale, diremo qui, dopo il Sahara, qualche cosa del Sudan centrale, che sono poi i paesi intorno al lago Tshad.

SAHARA.

Malgrado la sua enorme estensione il deserto di Sahara ha poco valore economico a cagione della siccità prevalente del suo *clima* e della mancanza quasi assoluta delle piogge, il che dà al suo *suolo,* che pur sarebbe di sua natura in molti luoghi fertile e talvolta fertilissimo, l' aspetto e l' essenza del vero deserto di sabbia. Inoltre, esso è un ostacolo alle comunicazioni e alle relazioni commerciali. Non ve ne è altro che lo sia altrettanto. Per esso l'Africa settentrionale, che può dirsi appartenga fisicamente ed economicamente all' Europa, è completamente separata dal resto dell'Africa che sola potrebbe chiamarsi veramente l'Africa propria.

Le oasi coprono forse 200,000 kmq. e vi sono sparsi al più 500,000 ab. in maggioranza pastori nomadi, cammellieri e mercanti.

La poca vita economica del Sahara si concentra appunto in queste rare oasi ove crescono le palme dattilifere, gli alberi da gomma, i cereali, gli ortaggi, ed altri prodotti *vegetali,* dove si allevano gli scarsi animali, dove si raccolgono infine pochi prodotti minerali. Fra gli *animali* hanno grande importanza i cammelli che costituiscono l' unico veicolo possibile attraverso il deserto, e sono preziosi anche per il loro latte, la loro carne, le loro pelli, i loro peli, giacchè tutto di essi viene utilizzato, perfino

lo sterco che, disseccato, fornisce agli abitanti il loro combustibile ordinario. A sud e a ovest si allevano numerose gregge di pecore e di capre. A occidente, specie lungo il litorale dell'Atlantico, si cacciano in quantità gli struzzi. La caccia costituisce anzi altra fra le risorse degli abitanti poichè fornisce loro carni e pelli stimate (gazzelle, leoni ec.). Fra i prodotti *minerali* emergono il sale e i nitrati. Così è celebre la salina di Bilma nel Kamar (Sahara centrale), dove accorrono annualmente 70,000 cammelli a caricare il sale, che viene poi venduto in tutti i paesi circostanti, nel Tibesti, nel Bornu, nell' Haussa. Nè meno importante è la salina d' Igil, a nord di Adrar (Sahara occidentale), la quale alimenta i paesi del Senegal e del Niger. Ed è infine nei depositi di salgemma di Taudeny, sulla strada da Mogador a Timboctù, che si rifornisce tutto il Sudan centrale. Sono i Tuareg che hanno, si può dire, il monopolio di questo commercio.

Le *vie* principali che attraversano il deserto, per lo più sentieri carovanieri malamente designati che attraversano la sabbia, sono: quelle che da Tafilet (Marocco) e da Ain Sefra (Algeria) vanno al Tuat e a Timboctù; quella che da Ghadamès (ai confini fra Tunisia e Tripolitania) va a Ghât, Agades e Sokoto; quella che da Tripoli per il Fezzan conduce ai paesi del lago Tshad e che è una delle più frequentate; quella che da Bengasi va ad Augila e quindi a Uara nell' Uadai; quella infine che dalla valle mediana del Nilo (Cartum) va al Cordofan, al Darfur e all' Uadai. Queste strade vengono percorse in ogni senso dalle *carovane*, le quali ordinariamente si regolano in modo da passare l' inverno nelle steppe del sud o nel Sudan.

Nei luoghi principali di partenza o di incontro delle carovane, situati generalmente all' orlo del deserto, si tengono i mercati o le fiere dove si accentra tutto il *commercio* del Sahara.

Sono dessi: *Ghât, Rhadamès, Insalah, Tenduf, Agadès, Arauan, Timboctù.*

PAESI DEL LAGO TSHAD.

In seguito alla convenzione del 20 marzo 1899 tra Francia e Inghilterra per limitare le rispettive sfere d' influenza nel Sudan centrale e orientale, l' Inghilterra si è tenuta il Bahr-el-Ghazal e il Darfur (vedi Sudan orientale) lasciando alla Francia l'Uadai, il Baghirmi e il Kanem, che sono situati l'uno ad est, l'altro a nord e il terzo a sud del lago Tshad. A ovest di questo giace il sultanato di Bornu che rimase fino al 1900 in possesso del celebre Rabah che tanti disastri ha inflitto alle spedizioni europee, fossero desse mercantili o militari, ma che venne finalmente vinto ed ucciso, nell' aprile 1900, da un forte contingente francese. Il lago Tshad, questo mare interno d' acqua dolce o salmastra poco profondo, la cui **superficie** si estende e si restringe a seconda delle piogge ma si aggira intorno a 27,000 kmq., ha per affluente principale il gran **fiume** Sharì, che viene dal sud attraverso il Baghirmi.

Di questi paesi dalla popolazione abbastanza numerosa per quanto diradata dalle lotte continue fra di loro, quelli che hanno maggiore importanza dal punto di vista economico sono l' UADAI e il KANEM po-

sti attualmente sotto un solo sovrano, e ricchi di miglio (nero) che serve di base all' alimentazione degli abitanti e di mandrie numerose di animali, specie pecore, buoi, capre e cammelli. Centri principali sono *Uara*, antica capitale, e *Abesche*, capitale odierna.

Nel Baghirmi, dove è penetrata meglio che altrove l' influenza francese, la città principale è *Massenja*.

Nel Bornu infine è notevole *Kuka* o *Cuca*, situata presso la riva occidentale del lago Tshad, la quale contava alcuni anni fa sino a 100,000 ab. ed era uno dei maggiori emporî commerciali del Sudan; ma che è ridotta ora (nel 1900) a un mucchio di rovine.[1]

Due articoli di commercio comuni a tutti questi paesi sono stati fino ad ora l' *avorio* e gli *schiavi* in intimo rapporto fra di loro per il fatto che i mercanti si servivano appunto degli schiavi per trasportare l' avorio e facevano poi commercio di entrambi.

[1] *Boll. della Soc. geogr. ital.*, aprile 1901.

EGITTO.

Vicereame tributario dell'impero turco, ma posto, dal 1881, sotto il protettorato effettivo dell'Inghilterra. Il vicerè porta il titolo di Kedivè. **Superficie** 994,300 kmq., di cui 29,400 di terreni coltivati e il resto deserto roccioso o sabbioso, ovvero regioni coperte di paludi o di monti. **Abitanti** (secondo il censimento del 1° giugno 1897) 9,810,000, per la massima parte fellah, e in parte minore arabi (sedentari o mori, e nomadi o beduini), cofti, negri ed europei (greci 33,100, italiani 24,500, inglesi 18,400, francesi 14,200, austro-ungheresi 7100, russi 3200). Nel delta la popolazione è fittissima come forse in alcun'altra parte del mondo (349 abitanti per kmq.). Sono quasi tutti maomettani e parlano l'arabo. **Configurazione fisica**: la parte abitata del paese è costituita dall'angusta valle del Nilo rinserrata dalla seconda cateratta (Uadi halfa) giù giù verso nord fra due altipiani rocciosi e deserti, uno a ponente, verso il deserto di Sahara, costituito dalla catena Libica, l'altro a levante, verso il Mar Rosso, formato dalla catena arabica e aprentesi a forma d'imbuto verso il Cairo e, dopo di questa, dall'ampia regione del delta nilotico fino al Mediterraneo. Il Nilo, il **fiume** classico che ha dato origine all'Egitto e di cui è ad un tempo la ragione d'esistenza e la causa di prosperità, è, per lunghezza, il primo fiume del mondo col suo sviluppo di circa 7000 km. Ha origine dai tre **laghi** equatoriali Vittoria, Alberto Edoardo e Alberto, ma la sua estremità più remota viene considerata la Kaghera (col suo ramo più meridionale, Niavanongo), che è l'affluente più meridionale e più cospicuo del lago Vittoria. Col nome di Bahr-el-Gebel riceve i fiumi Seraf e Sobat a destra e il Bahr-el-Gazal a sinistra formando il lago No dove il corso del fiume è ostruito, per un tratto di 250 km., da una barriera di vegetazione (sadd). Nel 1900 gl'inglesi hanno levato, almeno temporaneamente, questo ostacolo, un tempo insuperabile, al libero deflusso delle acque ed alla navigazione del fiume. Sono questi fiumi scorrenti nella regione equatoriale che accumulano nel Nilo, nella stagione delle piogge (aprile e marzo), le acque che dovranno poi inondare l'Egitto nel mese di settembre. Più avanti il Nilo riceve a destra (a Cartum) l'Abai o Nilo Azzurro che viene dall'Abissinia e gli porta quelle rocce feldispatiche disgregate, le quali, unendosi ai detriti organici trasportati dal fiume principale, ne costituiscono il limo fecondatore. Forma quindi sette cateratte e colle ultime due, che sono le più settentrionali, entra finalmente in territorio egiziano. Le **coste** sono orlate, sul Mediterraneo, da lagune, mentre appaiono rocciose e dirupate sul Mar Rosso. Il **suolo** è fertilissimo perchè costituito di limo depositato per lunghi secoli dal

Nilo, e che vi ha una profondità variante dai 10 ai 12 m. Il clima è dolce, uniforme, saluberrimo in inverno, caldo molto in estate e reso talvolta meno sopportabile dal khamsin, e peggiorato sempre dalla polvere penetrante e dalle noiosissime mosche. Il cielo però è quasi sempre d'una purezza ammirabile e le piogge sono rarissime. L'Egitto va diventando una stazione invernale sempre più frequentata.[1]

L'Egitto, rinomato per la sua fertilità e per le sue ricchezze fino dai tempi più antichi, caduto per colpa dei suoi conquistatori arabi e mantenuto poscia dall'inerzia dei suoi padroni turchi in uno stato di sconsolata decadenza, si è molto riavuto dopo l'apertura del canale di Suez, che lo ha collocato ai primi posti del commercio mondiale. Già via naturale ma poco frequentata di comunicazione fra l'Asia e l'Africa, esso è diventato, a merito di quel canale, la strada più diretta fra l'Europa e l'estremo Oriente Asiatico. La testè avvenuta riconquista del Sudan orientale gli permetterà di diventare parimenti una delle maggiori vie di penetrazione nel cuore dell'Africa. Frattanto si vanno trionfalmente esplicando tutte le sue innumerevoli risorse nella nuova êra di pace, di sicurezza, di ordine, di progresso costante e illuminato che ha aperto in paese il dominio effettivo della Gran Bretagna.

Prodotti naturali. — L'Egitto era il granaio del mondo civile quando ancora non avevano cominciato a mandare in Europa l'esuberanza della loro produzione la Russia meridionale e gli Stati Uniti. E anche adesso costituiscono la base della sua coltura i *cereali*, specie il frumento, poi l'orzo, il maiz e il dura,[2] quantunque, di regola, bastino appena ai bisogni del consumo nazionale. Alimenta invece una certa esportazione il riso, la cui coltura si è recentemente diffusa nella regione più bassa del delta, specie presso Rosetta e Damietta.[3] Dei *legumi* sono molto coltivate le fave, e degli *ortaggi* le cipolle e i pomidoro, tre articoli di cui si fa parimenti esportazione.[4] Fra gli alberi *fruttiferi* tiene il primo posto la palma, che fornisce al consumo e al commercio una quantità considerevole di datteri. Abbastanza coltivate sono le piante *oleifere*, come il sesamo, le arachidi; ma il maggior contingente alla produzione dei semi oleosi è dato dal cotone, i cui grani costituiscono, in valore, il secondo articolo di esportazione.[5] Però da qualche tempo si è cominciato anche in Egitto ad estrarne l'olio. Una grande importanza ha conquistato la coltura della *canna da*

[1] Molti dati riguardanti l'Egitto furono raccolti direttamente dall'autore in un suo viaggio in quel paese nel maggio 1896.

[2] Prodotto medio, 15 milioni di hl. di frumento, 5 di orzo, 5 di maiz, 4 di dura. (Vedi *Economista* di Firenze dell'8 ottobre 1899.)

[3] Esportazione di riso, nel 1897, 90,000 ql. per 100,000 lire egiziane. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

[4] Esportazione, nel 1897, di fave per 383,000 lire egiziane, nel '95, di cipolle per 139,000 (500,000 ql.), di pomidoro 30,000 ql. (Madifassi, *Appunti sui commerci italiani da svilupparsi in Egitto*, Milano, 1896.)

[5] Esportazione, nel 1897, di semi di cotone per 1,531,000 lire egiziane. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

zucchero, la quale alimenta una forte produzione di zucchero greggio, di melasso e di spirito, che vengono parimenti esportati.[1]

Ma il principale prodotto commerciale è il *cotone*, che, introdotto nel 1822, si estese nel 1862-65, all'epoca della guerra di secessione americana, e trovò un ambiente così favorevole al suo sviluppo, specialmente nella regione del delta dove lo si ottiene di qualità superiore perfino a quello degli Stati Uniti, che ora ne costituisce una delle principali ricchezze e si va estendendo anche nell'alto Egitto. Fu il cotone che ha salvato questo paese, un tempo esclusivamente granifero, dal disastro che vi avrebbe prodotto la trionfante concorrenza della Russia e dell'America. La superficie coltivata a cotone si è, negli ultimi 15 anni, pressochè raddoppiata[2] e ne è andata di pari passo aumentando l'esportazione,[3] salita già da qualche anno ai primi onori giacchè rappresenta da sola, anche a non contare i grani di cotone, e nonostante il dimezzamento del prezzo di questo,[4] oltre i $^3/_4$ dell'esportazione complessiva. Si dirige anzitutto in Inghilterra, poi in Russia, in Germania, in Francia, in Italia, in Ispagna, perfino agli Stati Uniti.[5] Si coltivano anche, benchè in piccola quantità, la canapa e il lino.

Notiamo infine, tra gli altri prodotti vegetali, la gomma arabica e le foglie di sena dell'alto Egitto, lo zaffrone per cui l'Egitto occupa il primo posto nel mondo, l'erba medica e il trifoglio, che vengono rigogliosissimi dappertutto.

Il segreto della grande fertilità egiziana consiste « ab immemorabili » nelle *inondazioni* periodiche del Nilo, e nella *irrigazione* permanente, alimentata dal fiume, dai canali che ne derivano e dai pozzi che sono con esso indirettamente in comunicazione. Quanto più alto cresce il Nilo nelle annuali piene periodiche, tanto più lontana può essere condotta nell'interno del paese l'acqua fecondatrice e maggior numero di terreni ne ritraggono vantaggio. Ogni anno il Nilo alla stessa epoca distende per 40 giorni il suo mantello bruno sopra il paese e quando lo ritira si vede sorgere un Egitto sorridente e fecondo. Ma la sola inondazione non permetterebbe che un solo raccolto, il quale sarebbe alla sua volta messo a repentaglio dagli eccessivi continuati calori. Perciò l'AGRICOLTURA ha bisogno assoluto dell'irrigazione, coll'estendersi della quale sono andati anche estendendosi i terreni stabilmente posti a

---

[1] Nel 1897, esportazione di zucchero 1,458,000 kantars per 634,500 lire egiziane
» » » melasso 65,000 quintali » 4,700 »
» 1898, » zucchero 1,154,000 kantars » 543,700 »
» » » melasso 34,300 quintali » 2,700 »
(*Economista* di Firenze, 8 ottobre 1899.)

[2] Nel 1884, superficie coltivata a cotone, 714,000 feddans; nel '98, 1,121,300, di cui 92,000 nell'alto Egitto. (*Economista* dell'8 ottobre 1899.)

[3] Esportazione, nel 1880, 240,000 balle del peso di 3,173,000 kantars e del valore di 9,168,000 lire egiziane; nel '98, 842,000 balle, 6,415,000 kantars e 9,040,000 lire. (Id.)

[4] Nel 1880 il cotone valeva lire egiziane 2,88 al kantars, nel '98 1,40. (Id.)

[5] Esportazione, nel 1898, in Inghilterra 247,000 balle, in Russia 185,000, in Germania 76,000, in Francia 67,000, in Italia 66,000, agli Stati Uniti 57,000, in Spagna 24,000.

coltura.[1] Il canale più antico e più importante, derivato dal Nilo è il « Bahr Jussuf », che costeggia il fiume per oltre 300 km. e va a terminare nella conca del Fayum. Per aumentare l'irrigabilità del delta fu costruito uno sbarramento nel 1843 al punto in cui quello incomincia. Ora che parliamo (nell'aprile 1901) si sta eseguendo nell'alto Nilo un'opera ancora più colossale, la quale, incominciata nel 1899, verrà condotta a termine nel 1904. È una diga gigantesca che sbarrerà il fiume per tutta la sua larghezza alla prima cateratta (*Assuan*) in modo da trasformare il Nilo a monte in un immenso serbatoio (*Nile reservoir*), il quale, trattenendo l'acqua esuberante all'epoca delle piene, la distribuirà poi con accorta parsimonia nella successiva stagione asciutta, duplicando così la potenzialità irrigatoria del Nilo.[2] Ultimamente il Governo ha intrapreso i lavori necessarî a sbarazzare il corso superiore del fiume dai sadds che lo ingombrano, la qual cosa, oltre a renderne possibile la navigazione a monte di Cartum, produrrà anche il vantaggio di anteciparne di una quindicina di giorni la piena in Egitto. È alla coltura praticata coll'aiuto dell'irrigazione che deve l'Egitto i suoi prodotti più preziosi, quali il cotone, la canna da zucchero e il riso, giacchè, dopo l'inondazione e a merito di essa, non vengono che i cereali, i legumi, gli ortaggi e i foraggi. Anzi anche la coltura intensiva dell'erba medica, che è la gloria del basso Egitto, è dovuta all'irrigazione artificiale. Fra le *bonifiche* che vennero eseguite qua e là, specialmente nella regione del delta, emerge il prosciugamento della laguna di Abukir.

A cagione della scarsità dei foraggi, è molto deficiente l'allevamento ANIMALE. Sono specialmente numerose le *pecore*, che, oltre e più della lana, forniscono la carne, che è l'alimento animale più comune. Vengono poi gli *asini*, eccellenti e usitatissimi come cavalcature, i *cavalli*, pochi ma di buona razza, i *cammelli*, che costituiscono per eccellenza le bestie da soma, i *bovini*, scarsissimi e quasi tutti buoi e bufali da lavoro,[3] e infine il *pollame*. Da qualche tempo l'Egitto ha cominciato a fare una forte esportazione di uova, specialmente nella stagione invernale, in cui ne è più scarsa la produzione in Europa.[4] Un commercio originale è quello delle *quaglie* che l'Egitto, in aprile e in maggio di ogni anno, fornisce all'Europa settentrionale attraverso l'Italia. Vi si esercita da qualche tempo, con successo, l'allevamento degli

---

[1] Nel 1835, 1,856,000 feddans; nel '65, 4,397,000; nell'85, 4,924,000; nel '95, 5,237,000. (*Economista*, 8 ottobre 1899.)

[2] La diga, detta di File, sarà forata da 180 aperture munite di porte di ferro, destinate a lasciar passare il flusso e la sovrabbondanza delle acque secondo le esigenze dell'irrigazione. Il serbatoio, detto di Scellal, sarà capace di 1,500,000 m³ d'aqua. Più a valle, ad Assiut, verrà eretto un serbatoio ausiliario. A ponente del fiume sarà costruito un canale con tre chiuse per la navigazione. L'opera costerà 120 milioni di fr., i quali vennero completamente forniti da inglesi. Nel 1899 (marzo) erano impiegati nei lavori 2000 operai, di cui 500 italiani, in gran parte scalpellini. (Rapporto del console italiano al Cairo, *Bollettino affari esteri*, aprile-maggio 1899; D'ASPREMONT in *Boll. Società geografica italiana*, maggio 1901.)

[3] Bovini 500,000, di cui 250,000 bufali. (MADIFASSI ec.)

[4] Esportazione, nel 1897, 13,670 casse da 1440 uova ciascuna; nel '98, 34,980; nel '99, circa 45,000. (*Boll. delle finanze*, 10 giugno 1900.)

struzzi allo stato domestico (a Matarieh presso il Cairo ad opera di una società francese), laonde l'Egitto è, dopo il Capo, il paese che mette in commercio la maggior quantità di penne di quegli uccelli. Ha grande importanza la *pesca*, specialmente nella laguna di Menzaleh. Nel Mediterraneo egiziano convengono anche molti pescatori delle Puglie. Presso Cosseir, sul Mar Rosso, si pescano le *perle*.

Più scarsi di tutti i prodotti naturali, i MINERALI non hanno di notevole che il *sale* prodotto nelle saline lungo la costa del Mediterraneo,[1] il *salnitro* o natron, che si raccoglie in alcune oasi occidentali disseminate nel deserto di Libia,[2] e i *materiali da costruzione*, che abbondano nell'alto Egitto, quali il gesso in molti luoghi, i marmi a Siut e ad Esneh, e il granito, i basalti neri e verdi e il porfido ad Assuan. Recentemente furono scoperte sorgenti di *petrolio* all'entrata del golfo di Suez, e in qualche luogo miniere di *zolfo*.[3] Le montagne fra il Nilo e il Mar Rosso hanno giacimenti di *pietre preziose*, specialmente onici e smeraldi, ma da lungo tempo ne sono abbandonate le ricerche. Nella penisola del Sinai, che dipende amministrativamente dall'Egitto, si raccolgono ancora le turchine. Vicino a Beni-Suef si lavora la miniera del più bell'*alabastro* che si conosca.[3]

Industrie. — Non sono molto sviluppate a ragione, fra altro, dell'assoluta deficienza di combustibili fossili. Si tratta generalmente di piccole manifatture esercitate a mano; ma non mancano però i grandi stabilimenti piantati recentemente con un corredo imponente di meccanismi grandiosi. Così la estrazione dello *zucchero* di canna è fatta in grandi stabilimenti meccanici, di cui i principali appartengono a una sola grande impresa agricola, la Daira Sanieh.[4] Ciò che stupisce, attesa la grande abbondanza del cotone greggio e il buon mercato della mano d'opera, è la deficienza assoluta d'industria *cotoniera*, specie per quanto riguarda la filatura. Nel 1900, ad opera di una società inglese, la « Egyptian Cotton Mills », è sorto a Bulac presso il Cairo, il primo cotonificio egiziano. Ad Alessandria ed al Cairo esistono già alcuni stabilimenti di tessitura del *cotone*, della *lana* e della *seta*. Notevoli sono quei tessuti tinti detti « alagia » che costituiscono una specialità di Alessandria. Vengono intessute dovunque le *stuoie*, che sono in Egitto un articolo di prima necessità. Il *burro* che si produce in paese è discreto. A Rosetta sono sorte numerose *pilature di riso* alla piemontese. In varî luoghi si preparano *paste alimentari*. Tutte le città, specialmente dell'alto Egitto, hanno fabbriche di *ceramiche* più o meno grossolane, fatte col limo nilotico. Sono celebri, fra altre, le terraglie di Edfu. Esistono, sparse qua e là, alcune officine per la lavorazione del *ferro*. Cairo ed Alessandria producono una quantità di

[1] L'esercizio delle saline egiziane venne assunto, a cominciare dal 1900, da un sindacato anglo-italiano. Consumo di sale, nel 1898, 450,000 ql.

[2] La sola provincia di Beherah ne dà 80,000 ql. (*Economista*, 8 ottobre 1899.) Il nitro e il sale marino sono monopolio dello Stato.

[3] Vedi *Economista* di Firenze dell'8 ottobre 1899.

[4] Nel 1898 essa ha coltivato a canna 35,200 feddans di terreno, e ne ottenne 6,500,000 ql. di canna, da cui estrasse 590,000 ql. di zucchero greggio, 150,000 di melasso e 10,800 di alcool.

oreficerie, di cui molte e le più pregiate ad imitazione delle antiche. Proibita in paese fino dal 1889 la coltivazione del *tabacco*, vi è, per altro, fiorente la lavorazione relativa, la quale adopera in generale tabacco turco e fornisce al consumo e al commercio una gran quantità di sigarette.[1]

Comunicazioni. — Le *poste* e i *telegrafi*, recentemente istituiti dal governo kediviale, funzionano discretamente. Alessandria è un gran centro di cavi telegrafici sottomarini che ivi convergono da Malta (e Gibilterra) (due), da Candia (Cicladi-Costantinopoli), da Cipro (Aleppo), da Port Said (Inghilterra), il quale ultimo prosegue come linea terrestre lungo il canale fino a Suez, d'onde poi si dipartono quattro cordoni, due per Suakim-Perim e due per Perim-Aden. Da Suakim un cordone va a Gedda. Appartengono quasi tutti alla grande società inglese « Eastern Telegraph », la quale possiede uffici e linee proprie anche nell'interno del paese. Il telegrafo terrestre, il quale risale oramai la valle del Nilo fino a Cartum, dovrà essere prolungato sino a congiungersi colla grande linea proveniente dal Capo che si sta ora costruendo attraverso l'Africa centrale, e dentro il 1901 sarà forse una realtà quel telegrafo dal Cairo al Capo che sembrava fino a due anni fa il desiderio inattuabile d'una mente malata.

Le *strade* ordinarie scarseggiano e sono costruite generalmente sugli argini. Si collegano ad esse le *carovane*, che sono ancora un mezzo di comunicazione importante dell'Egitto coi paesi contermini, primissime le due grandi carovane periodiche che vi arrivano ogni anno in occasione del pellegrinaggio alla Mecca, la prima dal Marocco e la seconda dalla Siria. Una specialità dell'Egitto sono le strade ferrate agricole a scartamento ridotto inaugurate nel 1897 e che hanno attualmente uno sviluppo di 320 km.

Ma le comunicazioni più importanti sono ormai costituite dalle *ferrovie*, le quali percorrono in ogni senso la regione del delta e risalgono per 675 km. la valle del Nilo, dal Cairo fino a Luxor. Ivi comincia la ferrovia economica a scartamento ridotto che va fino alla prima cateratta e poscia, descrivendo la corda dell'arco di cerchio formato dal fiume, arriva ad Abuhamed, dove ripiglia a costeggiarlo sino a Berber, nel Sudan egiziano, d'onde infine si sta ora prolungandola in direzione di Cartum.[2] Si è abbandonato il progetto di congiungere Berber al porto di Suakim sul Mar Rosso e si vagheggerebbe invece quell'altro di una congiunzione per Cassala al porto di Massaua. In complesso le ferrovie dell'Egitto proprio hanno uno sviluppo (nel 1899) di 3200 km.[3] Degna di nota è la recente piccola ferrovia, da Port Said ad Ismailia, esercitata dalla Compagnia del Canale di Suez. È in costruzione

[1] Produzione di sigarette nel 1897, 289,000 kg.; nel '98, 331,000. (Da un rapporto di Tugini, ministro d'Italia al Cairo.) Esportazione nel 1898, 200 milioni di sigarette per un valore di 265,000 lire egiziane. (*Economista* di Firenze dell'8 ottobre 1899.)

[2] Nel 1899 la ferrovia militare del Sudan aveva raggiunto uno sviluppo di 1173 km. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[3] Nel 1899, 3228, di cui 2238 appartenenti allo Stato e 990 ai privati. (Id.)

una ferrovia a trazione elettrica nel Fayum. Nel 1899 venne inaugurata la tranvia elettrica di 15 km. che conduce dal Cairo alle Piramidi di Gizeh.

La *navigazione interna* ha per arteria principale il Nilo, regolarmente risalito dalle « dahabièh », che sono i battelli a vela propri dell'Egitto, e dai vapori fino ad Assuan, ai piedi della prima cateratta, e poi, con altri battelli, da questa alla seconda (Uadi halfa) dove termina l'Egitto proprio. Nella regione del delta vennero scavati alcuni canali navigabili, primo fra essi il Mahmudiè, che va dal Cairo ad Alessandria. Una compagnia inglese (Cook) ha, si può dire, il monopolio della navigazione interna in Egitto.

Abbastanza attiva è la *navigazione marittima*, il solo porto d'Alessandria avendo un movimento annuo di oltre 4 milioni e $^1/_2$ di tonn. di stazza.[1] Toccano regolarmente questo porto le navi di compagnie inglesi, francesi, italiane, tedesche, austriache, russe.[2] La *marina mercantile* egiziana comprende 500 velieri con 30,000 tonn., e 30 vapori con altrettanta portata, appartenenti in gran parte alla compagnia Kediviale,[3] la quale fa molti servizî regolari con tutti i porti del Mar Rosso, della Siria e dell'Asia Minore fino a Costantinopoli.

Commercio. — I rapporti mercantili coi paesi contermini dell'Africa interna sono mantenuti col mezzo delle carovane. Il pellegrinaggio annuale della Mecca, il quale mette capo a Suez, per essere di lì trasportato coi vapori a Gedda, contribuisce, per sua parte, a mantenere le relazioni commerciali coi paesi dell'Africa settentrionale e coll'Arabia. Ma un'importanza molto maggiore ha assunto, nella seconda metà del secolo attuale, il commercio coll'Europa e coll'India. Esso oscilla, annualmente, escluso il numerario, dai 20 ai 25 milioni di lire egiziane, il che vuol dire dai 500 ai 625 milioni di fr.[4]

L'*esportazione*, la quale supera ordinariamente l'*importazione* di $^1/_4$ circa del suo valore, consta soprattutto di cotone e semi di cotone, poi di zucchero, fave, cipolle e riso. I *paesi* con cui l'Egitto ha le sue maggiori relazioni commerciali sono: anzitutto l'Inghilterra, la quale ne assorbe i $^2/_3$ da sola, poi la Francia (coll'Algeria), la Turchia, la Russia, l'Austria-Ungheria, l'America, l'Italia, la Germania.[5]

---

[1] Nel 1897, 4,532,000 tonn.; nel '98, 5,115,000; nel '99, 4,804,000; nel 1900, 4,740,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901 e *Boll. della Camera di commercio italiana* di Alessandria, aprile 1901.)

[2] Inglesi: P. and O., Moss line, Wilson line, Papayanni, Anchor line; poi Messageries françaises, Navigazione generale Italiana, Nordeutscher Lloyd, Lloyd austriaco, Co. russa.

[3] Pare che anche questa compagnia appartenga ora, per la massima parte, a capitalisti inglesi (dal 1899).

[4] Nel 1893 il commercio estero, escluso il transito e il numerario, è salito a 21,500,000, lire egiz.; nel '94, a 21,200,000; nel '95, a 21 milioni; nel '96, a 23,100,000; nel '97, a 22,900,000; nel '98, a 22,800,000; nel '99, a 26,800,000; nel 1900, a 30,580,000. (*Almanacco di Gotha*, 1895-1901 e *Moniteur des int. mat.*, 17 febbraio 1901.)

[5] Nel 1897, Inghilterra 9,400,000, Francia (e Algeria) 2,300,000, Turchia 2,300,000, Russia 2,100,000, America 1,300,000, Austria-Ungheria 1,200,000, Italia 800,000, Germania 700,000 (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1898); nel '98, Inghilterra 9,400,000, Russia 2,300,000, Francia e Algeria 2,200,000, Turchia 2 milioni, Austria-Ungheria 1,200 000, America 1,200,000, Italia 900,000, Germania 800,000; nel '99, Inghilterra 12,500,000, Francia (e Algeria) 2,400,000, Turchia 2 milioni, Russia 1,700,000, America 1,600,000, Austria-Ungheria 1,300,000, Italia 1 milione, Germania 900,000. (*Almanacco di Gotha*, 1900-1901.)

Le *dogane* hanno per base il dazio uniforme dell'8 % «ad valorem» sulle merci che vengono importate. Ma siccome si esige anche l'1 % per diritto di banchina e l'1 % per diritto di facchinaggio, gli è come se si pagasse il 10 % «ad valorem».[1] I *pesi* e le *misure* più in uso sono il kantar di 44 kg. ½, l'oka di kg. 1,23, il rotolo di kg. 0,44, l'ardeb di l. 179, il pic o cubito di m. 0,67, o di m. 0,56, il feddan di 4200 mq. *Moneta* base è la lira egiziana che vale qualche cosa di più della sterlina (25,70) e che si divide in 100 piastre (d'argento). È allo studio la fondazione di una «Banca nazionale egiziana» col capitale di un milione di sterline e il privilegio di emissione delle cedole di banca.

Relazioni coll'Italia. — Gl'italiani costituendo in numero la seconda colonia europea in Egitto, è poco lusinghiero il posto che l'Italia occupa (il settimo) nel commercio estero di quel paese. E sì che la nostra influenza colà si è già da lungo tempo affermata, cosicchè vi si parla, ad esempio, o almeno vi si intende, pressochè dovunque, l'italiano, ed esso è una delle lingue ufficiali dei tribunali internazionali che la potenze occidentali hanno imposto all'Egitto. I nostri connazionali sono più numerosi che altrove ad Alessandria, dove hanno parecchi istituti proprî di beneficenza e d'istruzione, fra cui una Scuola tecnico-commerciale, e dove sorge una Camera di commercio italiana. Anche al Cairo si stava studiando (nel 1899) l'impianto d'un'altra Camera di commercio italiana e d'una esposizione campionaria.[2] Frattanto è sorta, dall'agosto 1900, una esposizione permanente di prodotti italiani a Port Said.[3] Esistono fra l'Egitto e l'Italia continue regolari comunicazioni per mezzo della Navigazione generale Italiana e di parecchie compagnie estere, di quelle specialmente che passano il canale di Suez e si fermano per conseguenza a Port Said dopo di aver toccato porti italiani. Ad Alessandria, al Cairo, a Port Said, vennero istituite altrettante agenzie del Consorzio di Milano per il commercio coll'estremo Oriente. I traffici italo-egiziani oscillano annualmente dai 20 ai 25 milioni di fr.[4] e sono costituiti per metà press'a poco eguali da merci egiziane che vengono esportate in Italia (per $^{9}/_{10}$ cotone e il resto zucchero e altro) e da merci italiane che sono importate in Egitto (vini, tessuti misti, sete, biancheria confezionata, marmi e pietre, legnami da costruzione, patate, carta e cartoni, frutta, ferro e acciaio, tessuti di cotone, burro e formaggio, cordami, fiammiferi, mobili).[5]

Porti e città principali. — La prima città è il *Cairo*, la capitale, con 570,000 ab. (al 1° giugno 1897) e principale centro ferroviario e industriale.

---

[1] Dal *Bull. de l'Association des anciens élèves de l'École supérieure de commerce de Lyon*, ottobre 1896.

[2] *Sole*, 24 ottobre 1899.

[3] Cotonate di Lombardia, porcellane e cristalli di Milano, seterie di Como, ec. (*Handels-Museum* in *Revue commerciale de Bordeaux*, 29 marzo 1901.)

[4] Nel 1888, 890,000 lire egiziane; nell'89, 1,040,000; nel '90, 1,016,000; nel '91, 1,013,000; nel '92, 901,000; nel '93, 931,000; nel '94, 938,000; nel '95, 753,000; nel '96, 718,000; nel '97, 846,000; nel '98, 961,000; nel '99, 1,004,000. (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, ottobre-dicembre 1898 — *Boll. di notiz. commerc.*, n. 34, agosto 1899 — *Almanacco di Gotha*, 1901.)

[5] Id.

Segue *Alessandria*, che conta 320,000 ab. (compresi i sobborghi) e si conserva il principale centro commerciale e marittimo. Del suo porto, recinto da una parte da una diga che congiunge alla terra ferma l'antica isola di Pharos su cui sorge ancora un bellissimo faro, si è già vista l'imponente animazione. L'apertura del canale di Suez lo ha per altro alquanto pregiudicato, e Port Said è destinata forse a raccogliere, in un tempo più o meno remoto, la eredità commerciale della gloriosa città, fondata da Alessandro il grande e resa ricca ed illustre dai Tolomei.[1]

Port Said infatti, la quale è sorta come per opera d'incanto durante la costruzione del canale di Suez, è andata poscia rapidamente sviluppandosi, cosicchè ora conta oltre 40,000 ab., ed è destinata ad uno splendido avvenire, tutte le navi che passano pel canale di Suez facendo forzatamente tappa a Port Said, specialmente per rifornirsi di carbone. *Suez* invece va rapidamente decadendo, uccisa dal canale a cui ha dato il nome.

Delle altre città marittime la più notevole è *Damietta* (48,000 ab.), situata sopra una delle foci del Nilo. All'Egitto proprio appartiene anche, benchè situato nel Sudan, il porto di *Suakim* sul Mar Rosso.

Nell'interno del delta è notevole *Tantah*, celebre per la sua grande fiera annuale, alla quale accorrono, si dice, oltre 100,000 persone. Infine, nell'alto Egitto sono degne di nota *Siut* o *Assiut*, che ne è il capoluogo, e *Assuan*, che giace ai piedi della prima cateratta e viene considerata come la capitale della Nubia.

SUDAN ORIENTALE.

Comprende la vasta regione che si estende dall'Egitto proprio fino ai laghi equatoriali e dai paesi del lago Tshad fino all'Etiopia e all'Eritrea. Conquistato già dall'Egitto verso la prima metà del secolo attuale, e perduto da esso nel 1881-84 in seguito alla rivolta dei Dèrvisci comandati dal Mahdi, venne finalmente riconquistato dall'esercito anglo-egiziano, dopo una campagna molto ben organizzata, la quale cominciò nel 1896 colla presa di Dongola, continuò colla presa di Ondurman nel settembre '98 e terminò nel novembre '99 colla uccisione del Mahdi. Però già dal 1894 gli italiani avevano dato un primo colpo al Mahdismo infliggendogli la sconfitta di Agordat che li condusse all'occupazione di Càssala da essi poi ceduta agl'inglesi nel 1897. In base alla convenzione anglo-egiziana del 20 novembre 1899, il governatore del Sudan verrà nominato dal Kedivè colla sanzione dell'Inghilterra, la quale si è riservata l'alta sovranità del paese. Il Sudan orientale comprende le province di Dongola, Berber, Càssala, Sennaar, Cartum, Fascioda, Cordofan e Darfur. Queste due ultime province non erano ancora state occupate nel 1899, ma l'Inghilterra se le era riservate nella delimitazione della propria sfera d'influenza con quella della Francia.

Domata finalmente la insurrezione mahdista, annichiliti o dispersi i dèrvisci e i baggara, ristabilito l'ordine e la tranquillità, sta per in-

[1] Vedi il movimento del porto di Alessandria a pag. 578.

cominciare in questo paese, desolato e impoverito da tre lustri di anarchia e di dispotismo, un'èra nuova sotto la guida energica e illuminata degl'inglesi, i quali gli prepareranno un avvenire più splendido di quello che fu il passato all'epoca della prima conquista egiziana.

Le principali risorse economiche del Sudan egiziano erano allora la *durah*, la più importante di tutte, il *miglio*, i *legumi*, i *datteri*, che formavano, a seconda dei paesi, il vitto della popolazione, la *gomma* specialmente del Sennaar e del Cordofan, di cui costituiva il primo articolo di commercio, la *sena* e alcuni altri prodotti secondarî, e infine i diversi *animali domestici* (cavalli, pecore, asini, cammelli), i quali formavano oggetto di allevamento da parte di quei popoli in gran parte nomadi e pastori, senza contare gli animali selvatici, dallo struzzo, all'elefante, al leone, che ne costituivano una ricca preda di caccia. Una grande importanza aveva anzi l'avorio nei traffici di quel tempo. Ora le cose sono cambiate. L'avorio è pressochè esaurito e degli altri prodotti sembrano specialmente destinati ad un bell'avvenire quelli che verranno forniti dall'agricoltura e dall'allevamento animale che hanno già cominciato a tornare in fiore.

Come si è detto parlando dell'Egitto, la *ferrovia* è penetrata oramai nel Sudan e lo percorre nella sua parte settentrionale e arriverà fra poco a Cartum, prima parte di quella grande linea trascontinentale che gl'inglesi hanno progettata e la quale, seguendo press'a poco il tracciato del telegrafo ora in costruzione, dovrà unire il Cairo al Capo. Si è inoltre progettato di prolungare la ferrovia di Cartum fino ad Abu Haraz e di là al Ghedaref per favorire l'esportazione dei prodotti di quella fertile regione.[1] Al disopra di Berber, il Nilo presenta un tratto più o meno *navigabile* di 2000 km., a cui si collegano i tronchi parimenti navigabili del Nilo Azzurro, del Sobat e del Bahr-el-Gazal. Nel 1900, essendosi levato il « sadd » che interrompeva a un certo punto la navigazione del Nilo Bianco, questo viene ora risalito regolarmente dai piroscafi fino a Lado e all'Uganda.

Combattuto quasi per ogni dove dalla ostilità dei paesi contermini, il Sudan orientale fin che fu in mano dei Dèrvisci si era visto un po' alla volta restringere la sua attività *commerciale* alla importazione, di straforo e con istento, delle armi e delle munizioni. Dopo la riconquista anglo-egiziana il paese è stato riaperto al commercio internazionale, e riprenderà ben presto, coll'aiuto della ferrovia, la sua antica importanza.

In luogo di *Omdurman*, la capitale del mahdismo, la quale era sorta dirimpetto alla distrutta *Cartum*, questa fu restituita alla sua antica dignità e verrà ricostruita. Altri centri notevoli sono: *Dongola* e *Berber* sul Nilo, quest'ultima riunita a Suakim con una strada carovaniera molto frequentata, *Càssala* situata nel bacino dell'Atbara, *Fashoda* sul Nilo superiore e la cui occupazione da parte dei francesi (per opera

[1] Dal Rapporto annuale di Lord Cromer sulle finanze egiziane. (*Moniteur des int. mat.*, 25 giugno 1899.)

del maggiore Marchand) poco mancò non avesse nel 1898 a determinare la guerra tra Francia e Inghilterra, e infine *El Obeid* nel Cordofan ed *El Fascer* del Darfur.

CANALE DI SUEZ.

Non è che un solco d'acqua angusto e sottile, qualche volta interamente nascosto dagli argini che lo orlano; eppure costituisce una delle opere più mirabili dell'uomo, certo una fra quelle che hanno esercitato la maggiore influenza sulla vita economica e politica del mondo nella seconda metà del secolo testè decorso. Venne scavato dal 1859 al 1869 per opera di una società anonima detta « Compagnie universelle du Canal de Suez », costituita in maggioranza di capitalisti francesi e presieduta dal francese Lesseps. Le azioni sono 400,000 da 500 lire nominali ciascuna. Ora valgono 3600 lire l'una (nel 1900). Il maggiore azionista è il governo inglese, il quale possiede 176,600 azioni comperate nel 1875 dal Kedivè per 4,080,000 sterline. Al corso attuale esse valgono 25 milioni. Lento ed incerto nei primi anni, il movimento delle navi andò poi rapidamente crescendo, e divenne ben presto superiore alla potenzialità di passaggio del canale, laonde la Compagnia, cogli enormi guadagni accumulati, ha provveduto ultimamente ad allargarlo nelle posizioni più anguste e più pericolose. I lavori furono terminati il 28 dicembre 1898.

Da Port Said a Suez il gran canale è lungo 160 km., ed ha una profondità uniforme di m. 8 $^1/_2$, e una larghezza minima di 60 m. al pelo dell'acqua e di 37 nel fondo. L'entrata, a Port Said, è difesa da due moli sul Mediterraneo, così come ne è riparata l'uscita a Suez da due dighe sul Mar Rosso. In principio, e per oltre 60 km., il canale si avanza angusto fra due argini, attraverso l'antica laguna (ora quasi scomparsa) di Menzaleh, lo stagno di Ballah, e il deserto intermedio, fino al lago di Timsah che esso attraversa per proseguire poi molto più ampio attraverso i bacini dei Laghi amari, finchè sbocca nel Mar Rosso presso Port Teufik, sobborgo di Suez.

Illuminato com'è interamente a luce elettrica, la sua traversata, la quale può essere ora eseguita dalle navi senza interruzione, fu ridotta da 28 a 18 ore. La tariffa di pedaggio è di lire 9 per ogni tonnellata di registro delle navi e di lire 10 per ogni passeggero.

Il movimento che nel 1870, il primo anno d'esercizio del canale, non fu che di 486 navi con 494,000 tonn. e 26,800 passeggeri, salì nel 1898 a 3500 navi con 9,239,000 tonn. e 229,600 passeggeri (149,600 militari, 80,000 borghesi), nel 1899 a 3600 navi con 9,896,000 tonn., nel 1900 a 9,738,000 tonn. La parte maggiore del movimento spetta alla bandiera inglese, la quale ne assorbe da sola i $^2/_3$.[1] Vengono dopo di essa, ma a grande distanza, le navi tedesche, francesi, olandesi, austro-ungariche, norvegesi, russe, spagnuole e italiane, queste ultime con un movimento che oscilla da 150 a 130 mila tonn. di registro.

[1] Nel 1898, navi inglesi con 6,200,000 tonn., tedesche 961,000, francesi 572,000, olandesi 381,000, austro-ungariche 213,000, norvegesi 183,000, russe 153,000, spagnuole 149,000, italiane 137,000, giapponesi 81,000, egiziane 10,000.

Nonostante la concorrenza che si preparano a fargli la ferrovia Transiberiana e le altre vie di penetrazione nell'Asia meridionale, e orientale, il canale di Suez è destinato indubbiamente ad accrescere costantemente il suo movimento in ragione dell' aumento continuo dei traffici tra l'Asia e l' Europa.[1]

[1] L'autore di questo Manuale, il quale è passato due volte, or non è molto, per il canale di Suez, si è sentito trascinato sempre a pensare a quello che diverrà nei secoli venturi quell' opera gigantesca quando le sabbie e i fanghi che vanno sempre più accumulandosi sulle due rive le avranno così inrobustite e talmente allargate da permetterne la trasformazione in due grandi strade laterali, percorse eventualmente da ferrovie elettriche, e orlate da stabilimenti industriali e commerciali, da ville signorili e da alberghi, così da formare una sola città dall' una all' altra estremità del canale divenuto il luogo più ricercato di ritrovo della buona società euro-asiatica.

ERITREA ED ETIOPIA.

Dopo gli ultimi avvenimenti, i quali ebbero il loro epilogo nella battaglia di Adua del 1° marzo 1896 in cui gli italiani furono sconfitti dagli abissini, si è molto cangiata la posizione della nostra colonia rispetto all'impero etiopico. Prima essa si estendeva dal confine meridionale dei possedimenti egiziani, giù giù lungo il Mar Rosso, fino allo stretto di Bab-el-Mandeb (e in questo le cose non si sono punto cambiate) e dalla costa poi verso l'interno da una parte fino a Càssala nel Sudan orientale, dall'altra sull'altipiano etiopico oltre Adua e Makallè, e, comprendendo, sotto forma di protettorato, il piccolo sultanato dankalo di Aussa e il grande impero etiopico coi paesi Galla, giungeva fino a congiungersi virtualmente, nell'interno della penisola dei Somali, colla Somalia italiana. Ora l'impero etiopico, che comprende anche l'Harar ed i paesi Galla, ed è riconosciuto come paese autonomo, anzi è divenuto coll'aureola della vittoria uno dei principali Stati indigeni dell'Africa, non solo ha riconquistato la maggior parte dei suoi confini verso l'Eritrea, ma li va estendendo verso gli altri paesi, compresa la Somalia. Così, coll'occupazione recente del paese di Yambo, l'Etiopia si è estesa verso sud-ovest fino al bacino superiore del Sobat. E la nostra colonia, ridotta a proporzioni molto più modeste, non ha più che la regione costiera e sull'altipiano quella parte che si estende a nord del Mareb e del suo affluente Belesa, confini a lungo contrastati ma divenuti recentemente definitivi.

ERITREA.

Superficie 247,300 kmq. **Abitanti** circa 200,000, di cui 3500 europei (secondo il censimento del 1893). **Aspetto**, piano verso il mare (samhar), gradatamente elevantesi verso l'interno finchè si arriva sull'altipiano la cui altezza varia da 1400 a 2300 m. Nelle **coste**, poco accidentate, sono degni di nota il golfo di Adulis a sud di Massaua e la baia di Assab all'estremità meridionale della colonia. **Isole** maggiori: arcipelago Dahlak. **Suolo** poco fertile. **Clima** caldissimo, specialmente a Massaua, che è in estate una delle città più calde del mondo, temperato invece sull'altipiano. Si succedono nelle due regioni, con alterna vicenda, le piogge.

Se, come pare, avrà termine finalmente lo stato precario in cui si è trovata negli ultimi anni la nostra colonia, sempre sotto la minaccia di vedersi restringere i confini da una invasione etiopica dal nord, oppure di esserne decretato in Italia l'abbandono totale o parziale, e si consoliderà su di essa quel dominio nostro che ci è già costato tanto sangue e tanto denaro, potranno meglio esplicarsi, più di quanto non

abbiano potuto farlo finora, le sue magre risorse economiche, specialmente colla coltura dell'altipiano, dal paese dei Bogos all'Asmara, a Gura, a Godofelassi. Si raccolgono quivi il *durah*, il *tieff* e alcuni altri prodotti alimentari, il *tabacco*, il *cotone* e alcuni altri prodotti industriali.

Passano migrando le mandrie di *buoi* e le gregge di *pecore* dall'altipiano alla pianura marittima e viceversa a seconda delle stagioni. Furono scoperti testè alcuni giacimenti di *guano* nelle isole Dahlak e sulla costa Eritrea. Importante è la pesca delle *perle* e delle *madreperle* che si esercita nelle isole Dahlak. Nel 1899 ne fu accordato per 30 anni il monopolio a una ditta italiana (Parazzoli).

Nel piano d'Ansali, situato lungo il Mar Rosso, fra Massaua ed Assab, si raccoglie gran parte del *sale*, che serve ai bisogni dell'Abissinia, dove anzi circola ancora in qualche parte come moneta. Nel 1899 venne rivelata l'esistenza, nella regione che si stende ai piedi dell'altipiano, di alcuni giacimenti d'*oro*.[1]

Esistono nella colonia alcuni uffici di *posta*. Un cordone *telegrafico* nostro congiunge Massaua ed Assab a Perim colle linee della « Eastern Telegraph Co. » che vanno dall'India all'Europa. Nel 1901 si è incominciato a prolungare attraverso l'Abissinia il telegrafo terrestre che giunge all'estremità meridionale della nostra colonia, e ciò allo scopo di congiungere Massaua alla capitale abissina. Una *ferrovia* a scartamento ridotto, lunga 26 km., va da Massaua a Saati, e di lì partono due buone strade carreggiabili che conducono da una parte all'Asmara e a Godofelassi sull'altipiano e dall'altra a Keren a nord del medesimo. La prima prosegue verso sud come strada mulattiera fino al cuore dell'Abissinia; l'altra continua come strada carovaniera per Agordat fino a Càssala e a Cartum. Nel 1899 si è deliberato di prolungare la ferrovia di Saati, per altri 8 km., fino al torrente Digdigta d'onde poi una ferrovia Decauville si spingerà fino a Saberguma. E i lavori furono incominciati nel gennaio 1900. Linee regolari di *navigazione marittima* congiungono Assab e soprattutto Massaua ai porti italiani, egiziani ed austriaci. La Navigazione generale Italiana mantiene un regolare servizio settimanale fra Massaua, Assab e Aden, e uno ogni 4 settimane fra Massaua, Napoli, Livorno e Genova.

Ristabilitisi alquanto l'ordine e la sicurezza, è tornato a fiorire il *commercio*, che ha sempre costituito la principale caratteristica economica del porto di Massaua, il quale è della nostra colonia il centro più importante. A non considerare che l'importazione, questa ha oscillato negli ultimi tre anni (1897-99) da 9 a 14 milioni di franchi[2] ed è

[1] Il più importante di essi venne trovato presso il villaggio di Sciumagalli, ad un'ora e $^1/_4$ di muletto dall'Asmara. Nel 1900 ne venne affidata la ricerca alla Società Eritrea costituitasi con un capitale iniziale di 2 milioni di lire per metà italiano. La concessione è per 30 anni, rinnovabile fino a 99, con diritto per il governo del 50 % del metallo depurato. (Dichiarazione Fusinato alla Camera dei Deputati il 15 dicembre 1900.)

[2] Nel 1897, 13,420,000 fr., di cui 2,570,000 in esenzione da dazio
» 1898, 14,120,000 » » 2,805,000 » »
» 1899, 9,070,000 » » 1,700,000 » »

(*Boll. di leg. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899-1900.)

quasi interamente commercio di transito, giacchè, tranne quella parte che rimane nella colonia per il consumo, le merci provenienti dall'interno dell'Africa (Abissinia e Sudan) vengono spedite in India, in Europa e nelle altre parti del Mar Rosso, e quelle importate a Massaua per via di mare vengono spedite nell'interno del continente, cioè nell'Abissinia e nel Sudan. D'altro canto, non avendo Massaua, all'infuori delle perle, delle madreperle e delle pelli, una produzione propria, il commercio d'esportazione della colonia, il quale oscilla da 1,600,000 a 2 milioni di fr.,[1] è rappresentato quasi unicamente dalle merci che escono dalla dogana di Massaua dopo di esservi state introdotte in transito. Questo commercio è fatto per $^2/_7$ con Aden, per $^1/_7$ coll'Europa (esclusa l'Italia), e poi con questa, con Assab, coi porti turchi, coll'Egitto e coll'interno dell'Africa. Articoli principali di commercio sono le cotonate, gli animali bovini, il durah, il grano, le farine, il caffè, lo zucchero, il tabacco, le pelli, le perle e la madreperla.[2] A Massaua c'è un'agenzia del Consorzio italiano di Milano. A favorire i traffici della colonia colla madre patria e coi paesi esteri gioverà l'opera della nuova « Società italiana per il commercio delle Colonie » costituita nel giugno 1899 a Milano e la quale ha rilevato le ben note ditte Tagliabue di Massaua e Bienenfeld di Aden, restando i loro titolari quali amministratori delegati del Consiglio.[3] Le poche merci che vengono introdotte dall'Italia sono il vino, le farine, i prodotti chimici, le cotonate, i lavori di ferro, l'olio d'oliva, il legname, i tessuti di lino, le paste alimentari, le mercerie, il formaggio, lo spirito, gli sciroppi.[4]

I diritti *doganali*, i quali costituiscono la principale entrata della colonia, vengono esatti in ragione dell'8 % « ad valorem ». Sono esenti le merci di provata provenienza italiana. Di *pesi* e *misure* si usano insieme le locali e le nostre.[5] *Monete* sono quelle speciali d'argento e di rame che vennero coniate in Italia per la colonia Eritrea e a cui serve di base il pezzo da 5 franchi che riproduce nel peso e nella lega il tallero di Maria Teresa che aveva un tempo esclusivamente corso a Massaua e nei paesi dell'interno fino all'Abissinia.

Centro principale è *Massaua*, che conta oltre 7500 ab. e possiede il porto migliore del Mar Rosso con un movimento annuo oscillante da 225 a 330,000 tonn. di stazza.[6] Essa è costituita dell'isoletta di

[1] Nel 1899 fu di 1,630,000. (*Bollettino* ec.)

[2] Nel 1898, cotonate 2,340,000 fr., frumento e altre granaglie 1,480,000, durah 1,135,000, animali bovini 1,300,000, farine 390,000, caffè 330,000, zucchero 245,000, riso 200,000, perle 600,000.

[3] La Società si è costituita con un capitale di 2 milioni di fr. estensibili a 10, e col concorso del Credito italiano e della Navigazione generale Italiana.

[4] Nel 1898, vino 280,000, paste di frumento 140,000, olio d'oliva 130,000, legname 128,000, tessuti di lino 75,000, tabacco 75,000, mercerie 82,000, spiriti 58,000, formaggio 55,000, sciroppi 52,000; nel '99, legname 353,000, vino 241,000, farine 190,000, prodotti chimici 123,400, cotonate 90,300, lavori di ferro 83,600, mercerie 69,000. (*Boll. di leg. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899-1900.)

[5] Ochia di kg. 0,028, rotolo di kg. 0,448, cantaro di kg. 44,8, rubaia di l. 0,90, gabo di l. 2, drah di m. 0,46.

[6] Nel 1897, 330,000 tonn.; 1899, 226,300, di cui 167,800 a vapore. (*Boll. di legisl. e stat. doganale*, gennaio-marzo 1900.)

Massaua propriamente detta e di quella di Taulud congiunte fra di loro e al continente per mezzo di due dighe e poi delle due penisole contermini del Gherar e di Abdelkader. Gli è fra queste e Massaua propria che si distende il bacino d'acqua profondo e sicuro che serve a quella da porto.

Il secondo porto della colonia è *Assab*. Nell'interno, i luoghi più notevoli sono: *Otumlo*, *Monkullo* e *Arkico* nella pianura marittima, *Asmara* e *Keren* sull'altipiano, *Tomat* sentinella avanzata nel Sudan, alla confluenza del Setit coll'Atbara.

PAESI PROTETTI.

Sono il piccolo sultanato dankalo di RAHEITA, posto precisamente presso lo stretto di Bab-el-Mandeb e che fu oggetto anche recentemente di contestazione colla Francia e di aspirazione della Russia, e il principato assai più importante dell'anfari di AUSSA che ha per capoluogo *Adelè Gubò*, e che pare abbia dimostrato testè delle velleità d'indipendenza dall'Italia.

POSSEDIMENTO FRANCESE DI OBOK.

Si stende subito dopo la colonia Eritrea, sullo stretto di Bab-el-Mandeb e intorno al golfo profondo di Tagiura.

Tutta la sua attività economica e politica si è concentrata nel porto meridionale di *Gibuti*, il quale ha acquistato una notevole importanza come sbocco principale e favorito dell'Abissinia a cui già la congiunge, per l'Harar, una linea telegrafica. Nel 1898 si è incominciata sul medesimo tracciato la costruzione di una ferrovia, assunta da una società franco-svizzera, e la quale dovrà giungere fino all'Harar (300 km.), salvo poi a distaccare una diramazione (di altri 400 km.) per l'Abissinia propriamente detta (Addis Abebà).[1]

ETIOPIA.

Monarchia assoluta sotto un Negus neghesti (Re dei re) comprendente regni e province i cui capi dipendono dall'imperatore, ma hanno alla lor volta sotto di sè altri capi minori con una specie di gerarchia feudale. **Superficie** circa 540,000 kmq. **Popolazione** approssimativa 4 milioni di abitanti, in gran parte di razza etiopica e di religione cristiana (cofta o monofisita). **Aspetto** di altipiano montuoso elevantesi a guisa di aereo coro al di sopra delle circostanti pianure e interrotto da spaccature in fondo a cui scorrono profondissimi i **fiumi**. Principali tra questi sono il Nilo Azzurro o Abai, che attraversa il **lago** Tana e descrive un gran semicerchio prima di rivolgersi a nord-ovest e andare nel Sudan a congiungersi col Nilo Bianco a Cartum; l'Atbara, che è l'ultimo affluente di destra di quel fiume e riceve il Takazzè col suo affluente il Mareb, e infine

[1] Nel luglio 1900 ne venne aperta all'esercizio la prima sezione di 108 km. da Gibuti a Dauenlé. (*Boll. della Soc. geogr. ital.*, ottobre 1900.)

l'Hauasch, che scorre verso levante e si perde, prima di giungere al mare, nel lago di Aussa. **Suolo** generalmente poco fertile. **Clima** assai vario, tropicale nelle bassure, temperato sull'altipiano. Sua principale caratteristica sono le piogge che cadono copiosissime e quasi senza interruzione nella stagione del « Keremt » (da maggio o da giugno, secondo i luoghi, fino a settembre o a ottobre).

Nonostante l'aumentato prestigio politico per la vittoria sugli italiani, l'Abissinia è ancora troppo povera e troppo scarsa di popolazione per avere una considerevole importanza economica.

Sono suoi prodotti principali i *buoi*, che vengono allevati a grandi mandrie e forniscono al consumo il latte (per farne *burro*) e la carne, che viene di preferenza mangiata cruda, ed al commercio le pelli ed altri prodotti accessorî; poi le *pecore*, che formano oggetto della pastorizia nomade; il *durah*, i *ceci*, il *teff* e gli *ortaggi* (specie i peperoni rossi), che servono di base all'agricoltura ed entrano per tanta parte nell'alimentazione. Si coltivano inoltre il *cotone*, le fave, il nug che fornisce un seme oleoso, e si allevano *cavalli* sobri e resistenti, asini buoni, *muletti* eccellenti, capre, pollame e api. Nei paesi Galla, dove gli abitanti si nutrono anche del tronco della *musa ensete*, si produce in grande quantità un *caffè* eccellente che ivi (nel Caffa) cresce spontaneo nelle foreste. Ivi, parimenti, si ottengono il *muschio* (dallo zibetto), le *pelli* di fiere, i denti di *elefante* e la polvere d'*oro*. Il caffè è altresì il prodotto più caratteristico e più ricco dell'Harar.

Si fabbricano dovunque *bevande spiritose* (tecc e tellah), *tessuti* ordinari di cotone, lavori più o meno fini di *pelle* e moltissimi ornamenti d'*argento*.

Le *comunicazioni* hanno molto progredito in questi ultimi anni. Come si è già visto parlando di Gibuti, una linea telegrafica congiunge questo porto, attraverso l'Harar, all'Abissinia e si è già cominciata la costruzione d'una ferrovia che seguirà press'a poco il medesimo tracciato. Altre linee telegrafiche, facenti anche il servizio telefonico, si stanno costruendo fra Addis Abebà e le principali regioni contermini, senza contare la linea coll'Eritrea di cui abbiamo già parlato. L'Abissinia è entrata a far parte dell'Unione postale universale.

Il *commercio* attraversa ora un periodo di grande attività. Però, invece che dirigersi attraverso il Tigrè al porto di Massaua come usava di fare in passato, si rivolge di preferenza, attraverso l'Harar, ai porti di Gibuti e di Zeila. Dopo la riconquista del Sudan per opera degli inglesi, esso ha cominciato a prendere in parte anche la via del Nilo. Raggiunge in media, complessivamente, i 9 milioni di franchi.[1] Le cinque o sei case europee ed armene di Addis Abebà importano seterie di Lione, panni, cotonate inglesi, chincaglierie, sciabole, coltelli, polvere, sapone, zucchero, candele, conserve, tutto per la via di Gibuti e

[1] Nel 1899 fu di 9 milioni, di cui 6 costituiti dalle importazioni. (*Almanacco di Gotha*, 1900.)

per il valore di 1 milione di fr. all'anno.[1] I mercanti indigeni importano soprattutto quelle cotonate americane dette « abugedid » che servono all'abbigliamento degli indigeni ed alla confezione delle tende, poi cotonate stampate, filati inglesi di cotone del N.° 40, articoli tedeschi di ferro smaltato, perle, seterie, petrolio, ferro e acciaio. L'esportazione è costituita ancora in buona parte, come in passato, dal transito delle merci preziose provenienti dai paesi Galla (caffè, oro, avorio, gomme, muschio).

Misure e pesi sono gli stessi press'a poco dell'Eritrea. Ai talleri di Maria Teresa, che costituivano fino a pochi anni or sono la sola *moneta* monetata del paese, si vanno ora sostituendo quelli fatti coniare espressamente in Europa dall'attuale imperatore Menelik.

Dopo la pace regolarmente stipulata coll'*Italia,* le relazioni di questa coll'Abissinia sono diventate molto cordiali, e noi abbiamo un nostro incaricato residente presso la corte del negus. Ma i rapporti commerciali hanno finora pochissima importanza.

Città capitale dell'Etiopia è *Addis Abebà* nello Scioa, fondata dall'attuale imperatore e la quale ha una popolazione permanente di circa 50,000 ab. e un'altra fluttuante di 30,000 all'incirca. Pare però che a cominciare dal 1901 la residenza imperiale verrà trasferita ad *Addis Alam.*

Nello stesso regno di Scioa sono notevoli *Antoto* e *Ankober;* nel Goggiam *Monkorer;* nell'Amhara *Gondar;* nel Tigrè *Adua* colla vicina città santa di *Axum.* Ma la città principale dell'impero etiopico dal punto di vista economico è *Harar,* con 30,000 ab., capoluogo della provincia dello stesso nome e l'unica a cui spetti veramente il titolo di città.

Nei paesi Galla, che si stendono a sud dell'Abissinia, il maggior mercato è *Baso,* situato a sinistra del fiume Abai.

---

[1] Relazione di Lagarde, ministro francese in Abissinia. (*Boll. delle finanze,* 3 settembre 1899.)

SOMALIA.

Grande penisola che si protende a nord-est dell'Africa centrale, fra il golfo di Aden e l'Oceano Indiano, e termina col capo Guardafui. Mentre la costa settentrionale appartiene all' Inghilterra, quella di sud-est dipende direttamente o indirettamente dall' Italia. Le due potenze si sono poi divise l' « hinterland » in una forma che gli ultimi avvenimenti hanno reso provvisoria e contingente, specie di fronte alle aspirazioni espansioniste dell'Abissinia. Considerata come formante un triangolo a cui serva da base una linea tirata da Zeila alla foce del Giuba, la penisola dei Somali ha una **superficie** approssimativa di 700,000 kmq. **Aspetto**: altipiano interno degradante verso i due lati marittimi in due pianure più o meno anguste. **Fiumi** principali: l'Uebi Scebeli che scorre nell' interno, parallelamente alla costa di sud-est, senza mai sboccare nel mare finchè si perde nelle sabbie da esso fecondate colle sue irrigazioni, e il Giuba che serve da confine alla Somalia verso l'Africa orientale inglese. **Costa** dei « Benadir » o dei « porti », nome con cui si designa la parte migliore della costa di sud-est. **Isola** Socotora di fronte al capo Guardafui. **Clima** tropicale cui caratterizzano sulla costa di sud-est i monsoni che vi spirano così violenti per cinque mesi all' anno (dall' aprile all' agosto) da renderne impraticabili i porti.

Questo paese, rinomato fino dall' antichità per i suoi *aromi*, produce ancora in quantità la gomma, l'incenso, la mirra, la sena, poi *durah, sesamo, cotone, oricello*, ed alleva in buon numero *cammelli, capre, buoi, asini* ed altri animali domestici, mentre vi formano oggetto di caccia cospicua le fiere, gli elefanti, gli struzzi. Avviene così che vi abbia grande importanza il commercio delle pelli, delle corna, dell'avorio, del grasso, delle penne di struzzo. Abbastanza attiva è sopra le coste la *pesca*, d'onde una discreta esportazione di pesce secco e salato.

Si raccolgono qua e là *ambra* grigia, *sale* da cucina e sali di *potassa*. Coi filati europei ed indiani gli indigeni amano di fabbricare i loro *tessuti* ordinarî di cotone. Comunque, sono le cotonate, specie di origine americana, che vi costituiscono il primo articolo d' importazione.

Le *comunicazioni* sono esclusivamente costituite dalle strade carovaniere. Il fiume Giuba, che serve di confine meridionale alla Somalia, non è navigabile, e con difficoltà, che per un piccolo tratto.

Moneta corrente è la rupia indiana, che vale lire 1,60 all' incirca.

SOMALIA INGLESE.

Superficie 176,000 kmq. **Abitanti** 153,800. Pare comprenda anche (dal 1897) il protettorato sul territorio interno di Ogaden, il quale viene detto, per la sua fertilità, il « paradiso dei Somali ».

Ha importanza economica unicamente per i tre porti di *Zeila*, di *Berbera* e di *Buhlar*, che un servizio di piccoli vapori congiunge, più o meno regolarmente, al porto di Aden, e i quali servono di luoghi di sbocco e di porti di approvvigionamento, non soltanto alle regioni interne e contermini della Somalia, ma anche all'Harar e ad una gran parte dell'Abissinia meridionale.

Berbera è porto assai migliore di Zeila ed è in complesso assai più frequentata. Zeila in compenso è più vicina all'Harar, ma ora è in decadenza dopo che una parte del commercio di quel paese ha cominciato a rivolgersi a Gibuti. Nei dintorni della città si estende una vasta salina, il cui prodotto viene spedito all'Harar. Viene in ultimo Buhlar.

L'isola di *Socotora*, priva affatto d'importanza agricola e commerciale, non ha che il valore marinaresco e strategico che le deriva dalla sua posizione.

SOMALIA ITALIANA.

Si estende sulla costa dal capo Guardafui alla foce del Giuba e nell'interno lungo la riva sinistra di questo fiume (rivelato oramai in tutto il suo percorso dalla gloriosa spedizione del capitano Bòttego) fino a Lugh, e poi, per una profondità molto vaga e indeterminata che però s'intende abbracci almeno tutto il bacino dell'Uebi Scebeli. Comprende il protettorato sopra i sultanati indigeni di Obbia e dei Migiurtini (all'estremità nord-est verso il capo Guardafui), il possedimento diretto del bacino inferiore di sinistra del Giuba e l'amministrazione dei Benadir, la cui sovranità appartiene al sultanato di Zanzibar e per esso all'Inghilterra, a cui l'Italia paga dal 1893 un compenso annuo di 160,000 rupie equivalenti a 240,000 lire. Dopo varie peripezie, di cui fu episodio dolorosissimo l'eccidio, nel novembre 1896, della spedizione Cecchi, l'amministrazione dei Benadir, meno i sultanati di Alula e di Obbia, venne concessa dal governo italiano ad una compagnia anonima formatasi a Milano col capitale di un milione di fr. La convenzione, già stipulata fra essa e il governo fin dal 1898 e di cui si era cominciato a dare provvisoriamente pratica esecuzione, venne finalmente approvata dal Parlamento nel dicembre 1899. Per essa il governo pagherà annualmente 400,000 fr. alla Società, restando a carico di questa tutte le spese d'amministrazione compreso il tributo allo Zanzibar. La convenzione durerà fino al 1946. La Società africana d'Italia residente a Napoli ha deliberato nel 1900 di fondare una stazione commerciale ad Alula presso il capo Guardafui.

Per le *comunicazioni* e il *commercio* coi porti del Benadir la compagnia esercente ha stipulato una speciale convenzione colla « Deutsche Ost-Afrika Linie » di Amburgo, i cui vapori andranno una volta al mese, nell'epoca in cui non imperversano i monsoni, cioè dal settem-

bre al marzo, da Napoli a Zanzibar, e di lì ai porti principali della Somalia italiana e finalmente a Bombay, rifacendo poi nel ritorno la medesima strada. Non si deve ignorare però che allo Zanzibar, che è l'emporio dei Benadir, si può giungere dall'Italia anche coi vapori delle « Messageries françaises » che partono mensilmente da Marsiglia, con quelli della « British India » che vanno egualmente una volta al mese da Napoli a Zanzibar e coi piroscafi della « Peninsular » che fanno il percorso ogni settimana da Brindisi a Port Said e ad Aden donde si può andare, col mezzo d'un trasbordo successivo, a Zanzibar.

Negli ultimi tre anni (1896-97, 1897-98 e 1898-99) il commercio dei Benadir è salito rispettivamente a 950,000 rupie, a 1,330,000 rupie e a 1,468,000 talleri di Maria Teresa, che è quanto dire a 1,425,000, a 2,000,000 e a 3,670,000 lire italiane.[1] Le merci che vennero, nell'ultimo anno, principalmente importate, sono le cotonate (specie quella varietà conosciuta col nome di « americane »), le quali costituiscono da sole oltre la metà del commercio d'importazione, poi il caffè, il tabacco, il melazzo, i filati di cotone, lo zucchero, il petrolio, il riso, i datteri.[2] Principali articoli d'esportazione furono invece i cereali, specie la durah, le pelli, specie quelle di capra e di bue, il burro, l'avorio, i buoi, le capre, i semi e l'olio di sesamo, le gomme e le resine (mirra), i cammelli, il grasso di cammello, gli asini, l'oricello, il pesce.[3] Monete correnti sono le rupie e i talleri di Maria Teresa, ma ora più questi ultimi. Misura comune è la ghisla di 160 kg.

I porti principali per attività commerciale sono *Mogadiscio* o *Magadiscìo*, dove risiede il governatore; *Merka*, che è il secondo centro importante, e, infine, *Brava*, *Giumbo*, *Uarsceic* e *Itala*.[4]

Lugh è il nostro porto principale dell'interno alla sinistra del Giuba.

---

[1] Nel 1896-97, 949,000 rupie..... di cui 464,000 importaz. e 484,000 esportaz.
» '97-98, 1,330,000 » ..... » 645,000 » 691,000 »
» '98-99, 1,468,000 talleri di M. T.. » 909,000 » 558,000 »

(Da un rapporto del Direttore della Dogana — *Boll. di leg. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899 e *Almanacco di Gotha*, 1901.) Nel 1894-95 il commercio della colonia era stato solamente di 611,000 talleri. (*Boll. delle finanze*, 28 ottobre 1900.)

[2] Nel 1898-99, importazioni: cotonate per 383,000 rupie (di cui 258,000 americane), caffè 56,000, tabacco 29,000, melasso 33,000, filati di cotone 23,000, zucchero 20,000, petrolio 12,700, riso 11,400, datteri 10,300.

[3] Nel 1897-98 esportazioni: cereali 248,000 rupie (di cui 228,000 di dura), pelli 184,000 (66,000 di capra e 31,200 di bue), burro 82,300, avorio 48,600, bovini 41,900, capre 41,100, semi di sesamo 25,200, gomma 18,600, olio di sesamo 7700, resine 4200 (mirra 3600), cammelli 15,000, grasso di cammello 11,800, asini 9800, oricello 9200, pesce secco e salato 3800 (Relazione del Direttore della Dogana); nel '98-99, esportazioni: pelli secche 159,000 talleri di Maria Teresa, burro 113,000, bestiame 103,000, avorio 92,200, gomma 18,900, cereali 11,000. (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899 e ottobre-dicembre 1900.)

[4] Nel 1897-98, Merka (5000 ab.) 547,000 rupie (importaz. e esportaz. riunite), Mogadiscio 412,000, Brava 198,000, Giumbo 66,000, Uarsceic 15,000, Itala 8000; nel '98-99, Merka 565,800, Mogadiscio 633,400, Brava 196,000, Giumbo 56,200, Uarsceic 8700, Itala 7000. (Dal rapporto surricordato.)

AFRICA ORIENTALE.

Oltre alla Somalia, di cui abbiamo già parlato, l'Africa orientale comprenderebbe anche la colonia portoghese di Mozambico, di cui parleremo nel capitolo successivo dell'Africa australe. Rimane adunque la parte intermedia tra il fiume Giuba e il capo Delgado, la quale si estende col suo « hinterland » fino ai grandi laghi equatoriali, dall'Alberto Nianza al Tanganica e al Niassa, e questa fu divisa in due parti, press' a poco eguali in superficie benchè diseguali in importanza economica, tra Inghilterra e Germania. Complessivamente ha una **superficie** di 1,650,000 kmq. ed una **popolazione** di 5,500,000 abitanti (calcoli approssimativi). Gli abitanti della costa sono suaheli. **Aspetto** molto accidentato. Dalla pianura marittima si passa subito all' altipiano interno percorso da monti, fra cui emergono il Kenia (nell'Africa orientale inglese, alto 5600 m.) e il Kilimangiaro (nell'Africa orientale tedesca, alto 6130 m.), che sono le cime più elevate dell'Africa. **Fiume** principale il Rufigi (tra il Giuba comune coll' Italia e il Rovuma comune col Portogallo), senza calcolare il corso superiore del Nilo e gli affluenti dei **laghi** che lo formano (Vittoria, Alberto, Alberto Edoardo). Altri laghi sono il Tanganika, il Ricua e la parte settentrionale del Niassa. **Coste** uniformi e poco accidentate. **Suolo** di natura vario. **Clima** tropicale, temperato in molti luoghi dell' interno dall' altitudine, ma insalubre nelle regioni più fertili.

Questa vasta regione che fu sottratta da poco al dominio della barbarie, non fornisce fin ora che quanto serve all' alimentazione degl' indigeni (*sorgo* ed altri cereali, *manioca* ed altre piante alimentari, *banani* ed altri frutti) e inoltre *caucciù* e *copale* che formano oggetto di commercio insieme ai prodotti molteplici dell' allevamento animale e della caccia (*pelli, avorio*).

Fino a che non verranno ultimate le ferrovie di cui fu iniziata la costruzione, uniche vie di *comunicazione* sono quelle percorse dalle carovane. Frequentano quei porti, oltre i sambuchi arabi, i *vapori* della British India e della Deutsh Ost-Afrika Linie. Un cavo telegrafico sottomarino unisce i porti principali fra di loro e collo Zanzibar.

Moneta corrente sulla costa è ancora la rupia indiana.

AFRICA ORIENTALE INGLESE.

Superficie 700,000 kmq. **Abitanti** 2,500,000, compreso il protettorato del sultanato di Uitu ed escluso quello dell'Uganda.

Questa regione, ancora molto povera, nè ancora completamente esplorata, attende la sua fioritura economica dalla costruzione di una grande ferrovia, alla quale l'Inghilterra ha dedicato la somma di 120 milioni di fr. Si tratta della *ferrovia dell'Uganda,* la quale, partendo da Port Florence nella baia di Ugue sul lago Victoria (Kavirondo meridionale), dovrà sboccare, dopo uno sviluppo di 1057 km., a Mombasa sull'Oceano Indiano. Avrà lo scartamento di 1 m. Nell'aprile 1900 ne erano già stati costruiti quasi 600 km.[1]

Dei porti disseminati lungo la costa, il principale appunto è *Mombasa,* che sorge sopra un'isoletta in mezzo ad una baia profonda, che è un ancoraggio eccellente per le navi.

In complesso il *commercio* marittimo di questa regione è salito negli ultimi anni, a 5 a 8 milioni di rupie, di cui quasi $^4/_5$ costituiti dalle importazioni.[2]

UGANDA.

Con questo nome che designava un tempo un regno indigeno potente situato fra il lago Vittoria e l'Alberto alla sinistra del Nilo, si comprende ora tutta quella vasta regione interlacuale che appartiene all'Inghilterra, ed ha una **superficie** di 150,000 kmq. ed una **popolazione** approssimativa di un milione di abitanti, quasi tutti convertiti al cristianesimo.

Questo paese, il cui commercio non arriva ancora a mezzo milione di rupie[3] e la cui amministrazione deve essere sussidiata annualmente dal governo inglese, è destinato, pare, ad un florido avvenire, per la grande fertilità del suolo e la mirabile operosità degl'indigeni. I *banani* ne formano ora la principale coltura insieme al maiz, al sorgo, alle *patate* dolci, alla *manioca,* ai *piselli,* ai *fagiuoli,* al *tabacco.* Dai banani si estrae la bibita nazionale detta « tembo ». Formano oggetto di caccia ricchissima gli *elefanti* e si allevano mandrie numerose di *buoi* gibbosi dalle lunghe corna, di *pecore* dalla grossa coda, e di *capre* e molte *galline.* Vi circolano ancora i cauri come *moneta.*[4]

Mengo, che era un tempo il centro principale del paese ed è ancora la residenza del re nominale, venne sostituita in importanza da *Campala,* sede delle autorità inglesi.[5]

---

[1] Bienenfeld, coll'aiuto di parecchi altri italiani, ha assunto il servizio dei trasporti dal limite della ferrovia sino al lago Victoria, limite che va di mano in mano avanzandosi dalla costa verso la meta.

[2] Nel 1896-97, 5 milioni di rupie, di cui 4 di importazioni; nel '97-'98, 5,552,000, di cui 4,465,000 di importazioni; nel '98-'99, 8,092,000, di cui 7,025,000 di importazioni. (*Almanacco di Gotha,* 1899-1901.)

[3] Nel 1895, 467,000 rupie. (*Almanacco di Gotha,* 1901.)

[4] Ne occorrono da 500 a 600 per fare il valore di una rupia (*Boll. della Soc. geogr. ital.,* febbraio 1900.)

[5] *Boll. della Soc. geogr. ital.,* febbraio 1900.

AFRICA ORIENTALE TEDESCA.

Superficie 941,100 kmq. **Abitanti** 3 milioni (nel 1897), di cui 1900 europei (nel 1899).

Anche questo paese ha fin ora un'importanza economica di gran lunga inferiore alla sua vastità. I tedeschi sperano di potervi dare un conveniente sviluppo alla coltura della *canna* da zucchero, del *cacao* e del *caffè*. Ma intanto la ricchezza principale è costituita dalle steppe erbose dell'interno dove i nomadi allevano grandi mandrie di *bestiame*, disgraziatamente decimate da frequenti epizoozie. Gli elefanti diventano sempre più rarî, ma abbondano però gli altri animali che formano oggetto di caccia. Un prodotto assai importante è il *caucciù*, che costituisce, dopo l'avorio, e, qualche volta prima di esso, il principale articolo di commercio.[1] Anzi il governo tedesco ha preso energiche misure per arrestare la distruzione, oramai molto avanzata ad opera degli arabi, della liana che fornisce il caucciù. L'isola di Mafia è tutta ricoperta da alberi di *cocco*. Nella provincia di Usambara si coltiva su larga scala il caffè. Si raccoglie *sale* presso il lago Tanganica (a Ugigi).

Da Bagamoyo parte una grande *via* carovaniera, frequentatissima un tempo, la quale si spinge fino al lago Tanganica. Due vasti progetti ferroviarî sono rimasti arenati per mancanza di mezzi. Uno era quello della « Eisenbahn Gesellschaft für Deutsche Ost-Afrika » contemplante la ferrovia di alcune centinaia di km. che doveva andare dal porto di Tanga sino ai piedi del Kilimangiaro, ma di cui non furono costruiti che i primi 42 km. fino a Mohesa. La linea venne aperta alla circolazione nel gennaio 1896.[2] L'altro, ancora più grandioso, comprenderebbe la costruzione di due ferrovie, le quali, partendo dai due porti di Dar-es-Salaam e di Bagamoyo, si congiungerebbero in una sola per raggiungere insieme Mrogoro e poi, molto più avanti, la stazione di Tabora dove si biforcherebbero ancora per dirigersi da una parte al lago Vittoria e dall'altra al Tanganika. Ma di questa ferrovia non fu neppure iniziata la costruzione.[3]

Il *commercio* della costa coll'interno non è più alimentato dagli schiavi come in passato. Quello coll'estero ha un movimento annuo che oscilla intorno a 10 milioni di rupie, ovvero a 15 milioni di marchi,[4]

[1] Esportazione nel 1898, avorio 922,000 rupie, caucciù 703,000 (*Moniteur des int. mat.*, 20 maggio 1900); nel '99, caucciù 1,337,000 marchi, avorio 994,000, copale 277,000, cereali 202,000 (*Almanacco di Gotha*, 1901). La maggior parte del caucciù è diretta ad Amburgo, ed il resto a Zanzibar, d'onde poi è spedito a Londra e ad Anversa.

[2] Nel 1899 il governo tedesco ha deliberato di riscattare la linea e di proseguirne i lavori a spese dello Stato. Si calcolava di giungere a Korogone entro il 1900. (*Moniteur des int. mat.*, 12 aprile 1900.)

[3] Però, la Società concessionaria del primo tronco da Dar-es-Salaam a Mrogoro, il quale esigerebbe la spesa di 24 milioni di marchi, avrebbe ottenuto di recente dal Bundesrath la chiesta necessaria garanzia d'interesse. (*Moniteur*, ec., 21 marzo 1901.)

[4] Nel 1896, 10,300,000 rupie, di cui 3,300,000 esportazioni
» '97, 10,600,000 » » 3,700,000 »
» '98, 16,200,000 marchi » 4,400,000 »
» '99, 15,000,000 » » 4,000,000 »
(*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

ed è fatto per $^4/_5$ con Zanzibar. I principali articoli d'importazione sono i tessuti ed il riso.

Capitale della colonia è *Dar-es-Salaam*, che possiede il miglior porto del litorale. A nord di essa si succedono *Bagamoyo*, che è la città più vicina allo Zanzibar e il centro commerciale più importante; *Panga* e *Tanga*, quest'ultima divenuta molto più attiva dopo la costruzione della prima ferrovia di penetrazione verso l'interno. A sud di Dar-es-Salaam si succedono i porti assai meno notevoli di *Saadani*, *Quiloa Kivinge*, *Quiloa Kissimani*, e *Lindi*. Nell'interno la città principale è *Ugigi*, sul lago Tanganika, con 20,000 ab.

ZANZIBAR.

Sultanato musulmano dell'Africa orientale posto attualmente sotto il protettorato inglese. Assai ridotto in confronto di quello che era in passato, esso non comprende più in sostanza che le tre isole di Zanzibar, di Pemba e di Lamu, con una **superficie** di 2560 kmq. e una **popolazione** di 210,000 abitanti, per la massima parte negri, poi arabi (circa 10,000), i quali costituiscono la classe dominante, e poi indiani (circa 7000). **Suolo** fertilissimo. **Clima** tropicale benchè temperato dalle brezze marittime.

La principale risorsa economica di questo piccolo arcipelago è costituita dai ricchi prodotti vegetali, specie la *manioca* ed il *riso*, che costituiscono col *pesce* secco il vitto ordinario e pressochè esclusivo degli abitanti; poi i *chiodi di garofano* e la *coprah*, che ne formano col riso e coll'*avorio* i principali articoli di esportazione, e infine il *caucciù*, la *gomma*, il *copale*, lo *zucchero* di canna, le *noci moscate*, i *grani*, le *pelli*, le *perle*, l'*ebano*, l'*oricello*.[1]

Un cavo *telegrafico* sottomarino, appartenente alla « Eastern and South African Telegraph Co. », riunisce Zanzibar da una parte ad Aden e dall'altra a Mozambicco, baia Delagoa e D'Urban. Altri cavi minori vanno a Mombasa, Bagamoyo, Dar-es-Salaam, Maurizio e Seychelles. Toccano regolarmente il suo porto maggiore le navi inglesi della British India, della Castle line e della Union line, le francesi delle Messageries e dei Chargeurs réunis e le tedesche della Deutsche Ost Afrika linie.

Il *commercio* oscilla annualmente intorno a 3 milioni di sterline ed è fatto soprattutto coll'Africa orientale tedesca, coll'India inglese, coll'Inghilterra e col resto dell'Africa orientale.[2] *Monete* correnti sono ad un tempo le rupie anglo-indiane e le sterline inglesi.

A Zanzibar venne istituita di recente un'agenzia del Consorzio italiano di Milano per il commercio coll'Estremo Oriente, e i traffici già avviativi coll'Italia promettono di prosperare, specialmente dopo che lo Zanzibar è diventata la base commerciale della Somalia italiana e

[1] Esportazione nel 1899, chiodi di garofano 197,000 sterline, riso 142,000, avorio 137,000, gomme 74,000, coprah 70,000, droghe 68,000, cereali 28,000, zucchero 25,000 pelli 22,000, perle 20,000. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] Nel 1898, 3,053,000 sterline; nel '99, 3,109,000. (*Almanacco di Gotha*, 1900–1901.)

il tramite fra questa e la metropoli. Vi potrebbero soprattutto trovare utile smercio i nostri molteplici prodotti alimentari, le cotonate, le vetrarie, le terraglie, i lampadari, gli specchi, le candele, i saponi, gli utensili domestici, i cordami. Da lungo tempo vi arrivano da Venezia in copia le conterie e le perle a lume. Lo Zanzibar, che ha concesso all' Italia in amministrazione i porti del Benadir, ha stipulato con essa il trattato commerciale del 1886.

Città e porto principale è *Zanzibar*, con circa 100,000 ab. e un movimento marittimo di oltre 600,000 tonn. di stazza.[1]

SEYCHELLES E ADMIRANTI.

Piccolo arcipelago dell'Oceano Indiano, a nord-est del Madagascar e a nord dell'isola inglese di Maurizio, di cui è una dipendenza. **Superficie** 347 kmq. **Abitanti** 18,400, quasi tutti di lingua francese e di sentimenti francofili.

La loro principale risorsa economica era un tempo costituita dalle palme da cocco che fornivano il *coprah*, che ne era il principale, anzi l'esclusivo articolo di commercio. Poi quelle palme furono colpite da malattia e il commercio diminuì. Venne allora introdotta con successo la coltura della *vainiglia*, la quale ora vi prospera ed ha molto rialzato le condizioni economiche dell'arcipelago.

Centro principale ne è l'isoletta di *Mahè* con *Port Victoria*, congiunto telegraficamente a Mauritius ed a Zanzibar e toccato regolarmente dai vapori della « British India ».

[1] Nel 1897, 272,000 tonn. di sola entrata, di cui 127,000 con bandiera tedesca, 78,000 inglesi, e 52,000 francesi; nel '98, 303,000, di cui 150,000 tedesche, 93,000 inglesi, 46,000 francesi; nel '99, 340,000 tonn., di cui 175,000 tedesche, 106,000 inglesi, 49,000 francesi. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

MADAGASCAR.

Costituisce colle sue dipendenze (meno le Comore che formano ancora un protettorato) una **colonia** francese amministrata direttamente dalla metropoli (dall'agosto 1896). **Superficie** 592,000 kmq. **Abitanti** (al 1° marzo 1900) 2,500,000, di cui 800,000 hovas che erano la razza dominante prima della conquista francese, poi sakalava (sulla costa occidentale) e betsimaraka (sull'orientale). Sono in maggioranza sedicenti cristiani (protestanti). **Aspetto**: una catena di displuvio nel mezzo e nel senso della lunghezza, poi due catene laterali e parallele racchiudenti l'altipiano centrale (Imerina) e infine due pianure marittime più o meno paludose. **Fiume** principale il Betsiboka del versante occidentale col suo affluente Ikopi. **Coste** in gran parte paludose e orlate in molti luoghi da **isole**. **Suolo** molto più fertile sul versante orientale. **Clima** tropicale, piovosissimo (4 mesi all'anno) verso Tamatava, molto meno sull'altipiano (mesi 1 $^1/_2$); sanissimo in questo e malsano sulle coste.

Questa grande isola, una delle maggiori del mondo, è economicamente importante, più che per il *riso* e altri cereali la cui coltura ha ricevuto un forte impulso dal governo francese, la *manioca* (ed altre piante alimentari), gli *ortaggi*, i *banani* (ed altri frutti) e finalmente i *pesci*, i *maiali* e i *bovini*, prodotti tutti i quali servono di base all'alimentazione degli abitanti, per il *caucciù*, che esiste in quasi tutte le foreste, la palma *rafia*, lo *zucchero* di canna, il *cacao*, il *tabacco*, la *vainiglia*, l'*oricello*, l'*ebano*, i *legumi*, la *cera*, e finalmente la polvere d'*oro* che formano oggetto di commercio.[1]

Un cavo *telegrafico* congiunge il porto di Majunga a Mozambico. Parecchie *strade ordinarie* irradiano dalla capitale e due ne sono in costruzione, dirette l'una a Tamatava e l'altra a Majunga. Di *ferrovie* non esiste fin ora che la linea di 10 km. che unisce Tamatava ad Andevoranto donde comincia la navigazione interna che, favorita dal canale dei Pangalani, ovverosia dei tagli scavati o da scavarsi attraverso i monticoli di sabbia (pangalani) che separano le varie lagune orlanti quella costa, arriva fino ad Anivorano; ma se ne è progettata una di 290 km. la quale partendo da Anivorano dovrà arrampicarsi di lì fino alla ca-

[1] Nel 1899 si esportarono 2,213,000 fr. di caucciù, 1,522,000 di rafia, 1,070,000 di oro, 842,000 di animali vivi (buoi), 786,000 di pelli, 525,000 di cera, 214,000 di legumi, 159,000 di carne secca, 140,000 di vainiglia (*Almanacco di Gotha*, 1901). Nel 1900 si ottennero 578 kg. d'oro (per 3 milioni di fr.) di cui 538 nella vallata di Ampasary.

pitale. Anzi nel 1901 si era iniziata la costruzione del primo tratto di 165 km. che dovrà andare da Anivorano a Mangoro. Gli altri 125 km. che mancano per giungere a Tananariva, verranno costruiti più tardi.[1] Di *fiumi* è navigabile e navigato nel suo corso inferiore il Betsiboka. Toccano regolarmente i porti del Madagascar i vapori francesi dei Chargeurs réunis e delle Messageries françaises e quelli inglesi della Castle line.[2]

Appena uscita dallo stato di guerra, l'isola si è messa subito a riattivare i suoi *traffici*, i quali, dal 1896, si sono più che duplicati, così da giungere a quasi 40 milioni di fr.;[3] poca cosa, a ver dire, e non corrispondente agli enormi sacrifici di uomini e di denaro sostenuti dalla Francia per la conquista, ma che andrà senza dubbio aumentando collo svolgersi naturale della multiforme potenzialità economica del paese. Il commercio sulla costa orientale è in mano dei cinesi, sull'occidentale degli indiani.

Città capitale è *Antananarivo* o *Tananariva* sull'altopiano con 50,000 ab. Però il primo centro commerciale è il porto di *Tamatava*, sulla costa orientale, con 8000. Sulla costa occidentale il porto principale è *Majunga* o *Magiunga*. Come porto naturale il migliore di tutti è quello di *Diego Suarez* sulla costa settentrionale. Notevole da questa parte dell'isola è anche l'isoletta attigua di *Nossibé* col porto omonimo, molto commerciale.

COMORE.

Superficie 1606 kmq. **Abitanti** 53,000, negri misti di arabi e malgasci, di religione maomettana. L'arcipelago comprende anche **MAYOTTE** che è una dipendenza diretta della Francia (366 kmq. e 8700 abitanti).

Le principali risorse economiche sono lo *zucchero* di canna e la *vainiglia*, che ne formano i principali articoli di esportazione, poi riso, maiz, manioca, cocco, ricino e aloe. Altro articolo di commercio sono le *pelli* degli animali domestici e selvatici. Il traffico dell'arcipelago è quasi intieramente nelle mani degli indiani (bània). I principali centri commerciali sono *Moheli* nell'isola omonima e *Dsauri* nella Mayotte.

---

[1] Nel gennaio 1900, essendo tagliato l'istmo che separava la laguna Sarabaking dal lago Topiano, le navi marittime possono giungere ad Ampanumix, a 66 km. da Antananarivo.

[2] Nel 1899 la navigazione marittima è salita a 1,750,000 tonn., di cui 1,570,000 a vapore. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[3] Nel 1896, 17,600,000 fr.; nel '97, 22,700,000; nel '98, 26,600,000; nel '99, 36 milioni, di cui 27,900,000 costituiti dalle importazioni (*Almanacco di Gotha*, 1901); nel 1900, 50,600,000, di cui 39,900,800 costituiti dalle importazioni. (La *Quinzaine coloniale*, Paris, n. 104, 1901.)

MASCARENE.

Nome con cui si designano due isole fertilissime e popolose situate nell'Oceano Indiano a est del Madagascar; una, quella di **RIUNIONE** (antica isola Borbone) appartenente alla Francia, l'altra, la **MAURITIUS** (antica Isle de France) appartenente all'Inghilterra.

Caratteristiche economiche comuni all'arcipelago sono la produzione dello *zucchero* di canna e la coltura della *vainiglia*, che ne formano i principali, anzi esclusivi articoli di commercio.

MAURITIUS

Superficie 1914 kmq. **Abitanti** 376,000 (nel '96) per $^2/_3$ culis indiani, poi mulatti, negri, malgasci, mercanti cinesi. I bianchi sono per lo più francesi e francofili. Dipendono da Mauritius parecchie altre isole, fra cui **RODRIGUEZ** (110 kmq. e 2600 abitanti).

La sua principale sorgente di ricchezza è la coltura della *canna da zucchero* e la estrazione da questa dello zucchero greggio e del rhum, che ne costituiscono i principali articoli d'esportazione. Nel 1896 se ne esportarono per 24 milioni di rupie.[1] Altra coltura di recente introduzione ma che va sempre più estendendosi è la *vainiglia*. Si coltivano inoltre il *riso* e altre piante a scopo alimentare. I francesi vi hanno introdotto e acclimatato, dal secolo scorso, le rane. In tutte le acque dolci dell'isola guizzano pesci dorati. Una piccola rete *ferroviaria* (170 miglia) unisce la capitale a quasi tutti i luoghi notevoli dell'interno. *Moneta* corrente è la rupia.

Porto e città principale è *St. Louis*, con quasi 90,000 ab. e con attivissimo movimento mercantile (quasi un milione di tonn). Possiede tre bacini di carenaggio. La toccano regolarmente i vapori inglesi della Castle line e della British India, e quelli francesi delle Messageries.

---

[1] *Revue française de l'étranger*, Paris, octobre 1898. I terreni esauriti dalla eccessiva coltura dello zucchero vengono ricostituiti coll'aggiunta notevole di concimi chimici.

RÉUNION.

Superficie 1980 kmq. **Abitanti** 168,000 (1890).
L' elemento francese va diminuendo e non si rinnova.

I suoi prodotti più ricchi sono, anzitutto lo *zucchero* di canna, poi la *vainiglia*, il *cacao* e il *caffè*. Insieme a quest' ultimo, la cui coltura fu introdotta di recente, bisogna ricordare la *mussaensla borbonica*, specie di arancio selvatico proprio a quest' isola, il cui profumo rivaleggia stranamente con quello dei migliori caffè. Altri prodotti sono ancora il tabacco, le spezie, la china, il caucciù, l' uva. Il *commercio* dell'isola oscilla annualmente intorno a 35 milioni di fr.,[1] di cui $^2/_3$ sono fatti colla madre patria. Una *ferrovia* fa il giro di quasi tutta l' isola congiungendo *St. Benoit* a *St. Pierre*. Quest' ultimo è uno dei migliori porti dell' isola. Un altro buono è *Port des Galets*. Ma la città principale è *St. Denis*, che conta 31,000 ab.

[1] Nel 1898, 37,500,000 (*Almanacco di Gotha*, 1899), di cui 24 colla Francia.

AFRICA AUSTRALE.

Non si comprendeva un tempo sotto questo nome che la colonia del **CAPO**. Ma poi se ne è andato mano mano allargando il significato fino a comprendervi la colonia di **NATAL**, figliata del resto dalla precedente, e le due repubbliche boere di **ORANGE** e del **TRANSVAAL**. Ma recentemente colla formazione della « Chartered British South Africa Co. » e coi territori da essa conquistati nei paesi dei Betciuana e del lago di Ngami, nel già regno dei Matabele fino a tutto il Mashonaland, e nella Zambesia fino ai laghi sorgentiferi del Congo (Banguelo e Moero) ed al lago Tanganika, e per opera dell'altra impresa parimenti inglese, la « British Central Africa » avendo occupato la riva occidentale del lago Niassa e il bacino superiore del suo emissario, lo Scirè, la colonia del Capo si è virtualmente spinta fino allo stato indipendente del Congo e alla colonia tedesca dell'Africa orientale. Si può dunque aggiungerle se non il « Sud-ovest Africano » guadagnato completamente all'influenza tedesca, certo il possedimento portoghese di **MOZAMBICO**, il quale è già entrato per le sue miniere e per le sue strade d'accesso nella grande orbita economica dei paesi dell'oro, e sta per entrare nella grande orbita politica dell'Inghilterra colla cessione a questa, da lungo tempo negoziata, della baia di Delagoa. Si dovrà inoltre aggiungergli fra poco, in seguito alla guerra combattuta in questi due anni (1900-1901) dagli inglesi contro i boeri o burs, anche le due repubbliche dell'Orange e del Transvaal. **Superficie** complessiva 3,732,900 kmq. **Abitanti** 6,250,000. Gli indigeni sono in maggioranza « bantù », noti più comunemente sotto il nome arabo di cafri (zulù, matabele, mashona, betciuana), poi fingo, griqua, boschmen. I bianchi sono in parte d'origine olandese africanizzati, quali i boeri o burghers delle due repubbliche dell'Orange e del Transvaal, e in parte d'origine inglese e questi formano la maggioranza delle colonie inglesi. In quelle si dicevano « uitlanders » gli europei recentemente immigrati e non ancora naturalizzati; in queste « africanders » i bianchi nativi dell'Africa ma di origine olandese, danese, norvegese, ec. che hanno comuni le aspirazioni coi boeri e mal sopportano l'autorità degl'inglesi. L'**aspetto** è quello di un grande altipiano centrale, in qualche parte deserto (Kalahari), sostenuto tutto all'intorno, ma specialmente verso sud, da catene parallele di monti (Nieuwveld, Zwarte e Drakenberg) interrotte esse pure da deserti (Karroo) e degradanti a terrazze fino al mare. **Fiumi** principali: l'Orange (col suo affluente Vaal), che si getta nell'Atlantico; il Limpopo, e, soprattutto, lo Zambese (col suo affluente Scirè), che si versano nell'Oceano Indiano. Il **lago** Ngami, che meravigliò colla sua vastità i primi scopritori, è ora quasi completamente scomparso. **Coste** massicce, poco articolate, terminanti a sud, dopo il capo di Buona Speranza, col capo delle Aguglie, che è la punta più meridionale del continente africano. Il **suolo**, di natura molto varia, sembra più fertile che altrove, nel Transvaal. Il **clima**, parimenti molto diverso a seconda della latitudine e dell'altitudine, ha carattere tropicale specialmente verso

i laghi centrali, dal Niassa, al Banguelo, al Tanganika, e in tutto il bacino dello Zambese, ma è, per il resto del paese, temperato. Nel Betciuana, a Mafeking, a Scioshong, nella Rhodesia, è saluberrimo. Le piogge cadono più copiose lungo la costa e nella regione orientale dove arrivano nella stagione invernale gli alisei carichi di umidità. Dopo di essersi spogliati di questa nell' attraversare i Drakenberg, essi arrivano di là e proseguono per il Kalahari perfettamente asciutti. In seguito allo scoppio delle ostilità fra l' Inghilterra e le repubbliche boere e la guerra che si sta ora combattendo accanitamente fra i due eserciti belligeranti, guerra di cui, nonostante la preponderanza degli inglesi, non è possibile prevedere l' esito (almeno al momento in cui questo libro viene stampato — giugno 1901), si è arrestata, si può dire, quasi tutta la vita economica dell'Africa Australe.

I paesi dell'Africa Australe hanno assunto recentemente una notevolissima importanza economica a cagione della scoperta e della lavorazione di grandi giacimenti *auriferi,* i quali figurano oramai tra i più ricchi del mondo. I principali sono situati nel Transvaal, specialmente intorno a Johannesburg, nella regione così detta del « Witwatersrand » o del « Rand » senz' altro; ma ve ne sono molti altri nello stesso Transvaal (De Kaap, Klerkedorp, Lydenburg, Suaziland) e nelle regioni contermini del Mashonaland (da Buluvajo a Salisbury), del Mozambico (Manica nel Sofala) e dell'Orange. La produzione dell'oro, che si ha motivo di ritenere antichissima in questo paese, da alcuni identificato col celebre « Ofir » della Bibbia, non ha riassunto importanza moderna, anzi contemporanea, che a partire dal 1884 colla scoperta della famosa miniera di Sheba, nel Rand. Da quell' anno è stato un accorrere ivi febbrile ininterrotto di minatori e di capitalisti da ogni parte del mondo, soprattutto dall' Europa, i quali, colla scoperta e colla lavorazione di sempre nuove miniere, colla costruzione delle ferrovie d' accesso e di sfogo alle medesime, colla erezione vertiginosa di nuove città, e collo sfruttamento continuo di nuove risorse economiche, stanno cambiando faccia a quei paesi. Pertanto la produzione è già salita, con progressione aritmetica, a 4,500,000 once, che è quanto dire a 140,000 kg. per un valore di oltre 350 milioni di fr. all' anno (nel 1898),[1] e tutto lascia prevedere che andrà aumentando negli anni successivi. Le principali compagnie aurifere essendo inglesi, è Londra il mercato principale dei loro titoli. Fra esse emergono la Simmer and Jack e la Robinson.[2] A Johannesburg è sorta la « Chamber of Mines of the South African republic ». Prima della guerra erano occupati nei lavori delle miniere circa 80,000 operai, di cui 10,000 bianchi e il resto indigeni, specialmente cafri.[3]

[1] Si intende l'oncia troy inglese che vale 31 grammi. Nel 1894, once 2,021,000; nel '95, 2,280,000; nel '96, 2,274,000; nel '97, 3,035,000 per 10,584,000 sterline; nel '98, 4,555,000 (14,555,000 sterline), di cui 4,295,000 nel Witwatersrand (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 4 giugno 1899). (Vedi inoltre la parte generale del presente Manuale alla voce Oro, pag. 75.)

[2] La prima ha un capitale di 4,700,000 sterline, pari a 117 milioni di fr., e la seconda di 2,750,000 sterline, eguali a 89 milioni di fr. (*Moniteur des int. mat.*, 29 giugno 1899). Notiamo fra le altre la Langlaagte Estate, la Geldenhuis Deep, la Crown Deep, la City and Suburban e la New Primrose.

[3] Al 31 dicembre 1897, 78,700 operai, di cui 9,900 bianchi.

I campi d'oro essendo situati nell'interno, il loro sfruttamento ha provocato la costruzione di parecchie *ferrovie* di accesso dai varî porti scaglionati lungo le coste. La più breve è quella che parte dal porto di Lorenzo Marquez nella baia portoghese di Delagoa e va direttamente al Rand, passando pel De Kaap. Ma da un altro porto più al nord della costa portoghese e precisamente da Beira, parte una ferrovia di recentissima costruzione che, passando per Umtali, stazione di frontiera, arriva a Fort Salisbury (400 miglia). La linea più lunga, e per il suo tratto iniziale anche più antica, e per lo scopo a cui mira anche la più importante, è quella che, partendo da Capetown, attraverso tutta la colonia del Capo e una gran parte dei territorî della « Chartered », arriva già a Buluvajo (933 km.), ma dovrà essere prolungata per Salisbury, attraverso il Mashonaland, fino allo Zambese e al Tanganica. Sarà così compiuta la prima tappa del progetto colossale che consiste nel rilegare il Capo all'Egitto con una ferrovia traversante da sud a nord tutto quanto il continente africano. Altre ferferovie d'accesso ai campi d'oro sono: quella che parte da Durban, e, attraverso il Natal, arriva a Ladysmith, dove si biforca, un ramo va ad ovest, nella republica d'Orange fino a Betlehem, e l'altro proseguendo verso nord per Newcastle, passa nel Transvaal e mette capo alla città di Johannesburg; e le tre che, partendo dai porti di East London, Port Alfred e Port Elizabeth, attraverso la colonia del Capo, si riuniscono in quella sola che attraversa quanto è lunga la repubblica di Orange e si spinge essa pure fino a Johannesburg.

Di complemento a queste grandi vie di comunicazione servono il *telegrafo* terrestre che le ha quasi sempre precedute, e fra cui emerge la grande linea trascontinentale che si sta ora prolungando da Salisbury al nord lungo il lago Tanganica e per i grandi laghi Equatoriali fino a congiungersi ai telegrafi inglesi del Sudan, e i cavi sottomarini, appartenenti anch'essi a compagnie inglesi, che recingono tutto intorno l'Africa Australe e di cui è nodo principale Mozambico, congiunta allo Zanzibar e al Madagascar (Majunga).

E di complemento ancora più importante sono le linee di *navigazione*, generalmente a vapore, che congiungono quei porti al resto del mondo, ma soprattutto all'Europa, quali le inglesi Castle line, Union line, Orient line, Shauw, Savill and Albion lines, New Zealand Shipping, British India (fino alla baia Delagoa), Natal line, Cape of Good Hope, Aberdeen line, British and Colonial, la tedesca Deutsch Ost Afrika Linie, e le francesi Chargeurs Réunis e Messageries maritimes.

Il *commercio* estero dei varî paesi dell'Africa Australe oscilla, per quanto riguarda la sola importazione, intorno a 40 milioni di sterline all'anno, ed è fatto per $^2/_5$ coll'Inghilterra, e poi cogli Stati Uniti, colla Germania, coll'Olanda, ec.

Pesi, misure, monete sono dappertutto, fuorchè al Mozambico, quelle dell'Inghilterra. Capo, Orange, Natal erano congiunte fra di loro, prima della guerra, da un'Unione Doganale.

TRANSVAAL

O « REPUBLICA SUD-AFRICANA ».[1]

Superficie 308,560 kmq. **Repubblica,** in cui il potere legislativo spetta interamente a una camera elettiva, detta il Primo Volksraad, composta esclusivamente di antichi cittadini boeri, l'altra camera, detta il Secondo Volksraad e la cui eleggibilità ha criteri più larghi, non avendo, si può dire, che facoltà consultiva. Il potere esecutivo è nelle mani d'un Presidente eletto ogni cinque anni. **Abitanti** (nel 1896) 868,000, di cui 246,000 bianchi.[2]

Salito a grande importanza politica ed a insperata prosperità economica a causa dell'*oro* che ha fatto del Transvaal il paese più ricco e più agognato dell'Africa Australe,[3] vi sono passati in seconda linea quei prodotti dell'*agricoltura* e soprattutto della *pastorizia* che formavano un tempo la sua unica risorsa. Vi costituiscono però ancora oggetto di commercio la lana, il bestiame, le pelli, il burro, i cereali, i frutti, il tabacco, le penne di struzzo e l'avorio. Vi sono allevati in gran numero i bovini, poi gli asini e i muli, che servono tutti come animali da tiro. Ad essi poi si è aggiunto il *carbon fossile,* nella cui produzione, continuamente crescente, il Transvaal è diventato oramai il primo paese dall'Africa,[4] così da averne iniziato una leggera esportazione nei paesi contermini e al porto di Lorenzo Marquez. Naturalmente la parte maggiore viene assorbita in paese dall'industria dell'oro. Ne è centro principale il distretto di Bocksburg presso Joannesburg, e ne sono imprese più importanti la « Transvaal Coal Trust Co. », e la « Great Eastern Collieries ».[5] Presso Christiania, nell'antico letto del Vaal e in alcuni altri luoghi, si raccoglie una discreta quantità di *diamanti.*[6] Le *industrie* mancano ancora del tutto se se ne toglie una gran fabbrica di spirito (Eerste Distillery) a Johannesburg e la gran fabbrica di dinamite di Zurfontein, esercitata da una società privata (South African Explosive Co.) a cui il governo boero aveva concesso, mediante un forte annuo compenso, il monopolio dell'industria e del commercio degli esplosivi, monopolio che si tratta ora di riscattare. Le *ferrovie,* che hanno il loro centro principale a Johannesburg, anzi, per essere più esatti, a Elandsfontein che dista 16 km. da quella città, costituiscono oramai una rete di 1150 km.[7] e sono esercitate quasi tutte

[1] Di questo paese e dell'Orange, benchè oramai già occupate dagli inglesi che ne hanno proclamato l'annessione alla colonia del Capo, noi parliamo separatamente inquantochè, ora che scriviamo (giugno 1901) continua ancora la lotta di resistenza dei boeri nè si sa quando e come essa potrà definitivamente cessare.

[2] Nel 1899, i bianchi erano 288,000, di cui 125,000 boeri e 163,000 coloni esteri, in gran parte inglesi. (NORMAND, *La guerre du Transvaal — Illustration française,* 21 ottobre 1899.)

[3] Nel 1899 il valore delle miniere era salito a 6 miliardi di fr. (NORMAND, op. cit.). Vi erano impiegati 98,000 indigeni.

[4] Nel 1891, 284,000 tonn.; nel '93, 321,000; nel '94, 750,000; nel '95, 1,150,000; nel '96, 1,470,000; nel '97, 1,660,000 (di cui 1,150,000 nel distretto di Bocksburg e il resto a Heidelberg e Middelburg); nel '98, 1,900,000 tonn. (*Moniteur des int. mat.,* Bruxelles, 31 luglio 1898 e 27 aprile 1899.)

[5] *Moniteur des int. mat.,* Bruxelles, 31 luglio 1898.

[6] Nel 1896-97, 3800 carati a Christiania, 1200 a Krommelboog, 300 a Rietfontein. (Id.)

[7] Al 31 dicembre 1898, 1147 km., di cui 472 dal confine portoghese a Pretoria, 257 dal

da una società, per gran parte tedesca, detta la « Nederlandsche Zuid Afrikaansche spoonweg Maatschappij ».[1] Di fronte all'esiguità della popolazione complessiva del Transvaal, che è inferiore a quella di due sole nostre città (Roma e Milano), appare veramente considerevole il movimento *commerciale*, giacchè oscilla annualmente intorno a 700 milioni di fr.[2] Da qualche anno però appariva in diminuzione.[3] All'infuori della « National Bank » che risiede in paese quantunque il suo capitale (25 milioni di fr.) sia in gran parte tedesco, tutti gli altri principali istituti di *credito* hanno la loro sede principale all'estero, primissimi fra essi la « Robinson South African Banking Co. » di Londra e la « Banque française de l'Afrique du Sud » di Parigi.[4] C'è, o, almeno, c'era, prima della guerra, una tariffa *doganale* pressochè uniforme del 7 $^1/_2$ % « ad valorem » sulle importazioni.

Le *relazioni coll' Italia* sono regolate dal trattato del 1888, scaduto il 10 settembre 1894 e mantenuto poscia in vigore per tacita proroga, trattato senza tariffa speciale, ma colla clausola della nazione più favorita. Di italiani al Transvaal ce ne erano circa 4000, quasi tutti occupati nelle miniere d'oro. È sorta nel 1898 una società per l'esportazione italiana in quel paese dove (a Johannesburg) il Consorzio di Milano aveva già istituito un'agenzia commerciale.

La capitale è *Pretoria*,[5] ma la città principale è *Johannesburg*, che, sorta dal nulla, quasi per opera d'incanto, nel mezzo del Witwatersrand, contava, nel 1899, 110,000 ab., di cui 52,000 bianchi,[6] ed è una delle più belle e più ricche città dell'Africa Australe.

ORANGE.

Superficie 131,070 kmq. **Repubblica** indipendente con un corpo legislativo (Raad) ed un Presidente eletti dal popolo (il secondo per cinque anni). **Abitanti** (nel 1890) 208,000, di cui 78,000 bianchi.

Più piccola e assai meno popolata della sua sorella, questa repubblichetta boera, la quale ha una popolazione complessiva di poco su-

confine di Natal a Elandsfontein, 188 da Klerksdorp a Johannesburg, 16 da Johannesburg a Elansfontein (via doppia), 59 da Elandsfontein a Pretoria, 34 da Elandsfontein a Springs, 66 da Elandsfontein a Pontduval. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 16 luglio 1899.)

[1] Ha un capitale di 181 milioni di fr. e ha distribuito, fino allo scoppio della guerra grassi dividendi (42,500,000 fr.) (NORMAND, op. cit.). Ora verrà forse riscattata dal governo inglese.

[2] Veramente, siccome il servizio doganale non tien conto che delle importazioni, non si possiedono che i dati ufficiali che riguardano queste, le quali ammontarono nel 1895 a 245 milioni di fr., nel '96 a 352, nel '97 a 339; ma calcolando il movimento delle ferrovie e il valore precisato dell'oro che esse trasportano (214 milioni nel '95, 215 nel '96 e 282 nel '97), si può calcolare il commercio complessivo intorno alle cifre di 550, di 750 e di 720 milioni di fr. negli anni dal 1895 al 1897.

[3] Importazione nel 1896, 14,100,000 sterline; nel '97, 13,600,000; nel '98, 10,600,000. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 28 settembre 1899.)

[4] La prima, con un capitale, interamente versato, di 75 milioni di fr. (3 milioni di sterline), e la seconda con uno di 40. Seguono la « Standard Bank » (25), la « Bank of Afrika » (13), e l'« Afrikan Banking Corporation » (10). (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 31 luglio 1898.)

[5] Nel 1899 contava 15,000 ab. in gran parte boeri. Johannesburg può dirsi invece la città degli Uitlanders. (NORMAND, op. cit.)

[6] Di essi 24,000 erano indigeni, 16,000 inglesi, 3300 russi, 2200 tedeschi, 1000 australiani, 800 olandesi, 750 americani, 400 francesi, 200 italiani. (NORMAND, op. cit.)

periore a quella della città di Venezia, e a cui sono toccate in sorte appena le briciole delle ricchezze aurifere del Transvaal e di quelle diamantifere della colonia del Capo, si conserva ancora quello che era in passato, un paese cioè eminentemente *pastorale*. Laonde le sue poche esportazioni (45 milioni di fr. nel 1897) constano per tre quarti quasi esclusivamente di lana, poi di pelli di bue e di pecora, di corna, di penne di struzzo, e infine per l'altro quarto di diamanti. La produzione di questi ultimi è salita infatti nello stesso anno a 250,000 carati per un valore di oltre 10 milioni di fr. La *ferrovia* che traversa ora tutto il paese, e le altre minori che ne derivano,[1] è destinata a dare un vigoroso e rapido sviluppo alle sue risorse agricole. All'*Italia*, con cui non ha che pochissime *relazioni*, è congiunta mediante un trattato, scaduto nel 1897, e mantenuto in vigore per tacita proroga.

Capitale e città principale è *Bloemfontein* con soli 3200 ab.

MOZAMBICO

O « ESTADO PORTUGUEZE D'AFRICA ORIENTAL ».

Superficie 768,740 kmq. **Abitanti** 800,000. Comprende la colonia di Mozambico, i paesi a ovest di questa esercitati dalla Compagnia dello Zambese, e i distretti di Manica e Sofala concessi nel 1890 per 25 anni alla Compagnia di Mozambico.

Benchè ricco di tutti i prodotti vegetali e animali della zona torrida, alcuni dei quali formano oggetto di commercio, come le arachidi, il coprah, il caucciù, il legname (ebano), lo zucchero di canna, il cotone, il caffè, il tabacco, il miele, la cera, l'avorio e le pelli, il Mozambico ha ora riacquistato un'importanza economica e politica maggiore del passato per la scoperta e la lavorazione delle miniere aurifere dell'interno.

Lo Zambese è navigabile dalla foce sino a Sena e alle rapide di Tetè, come lo è il suo principale affluente di sinistra lo Scirè fino alle rapide di Sciromo, ma in entrambi la navigazione è così difficile e pericolosa che si è progettato di costruire una ferrovia di 300 km. la quale andrebbe da Quelimane sulla costa fino alla confluenza del Ruo nello Scirè. Si risalirebbe poi quest'ultimo fino a Sciromo che un'altra ferrovia di circa 200 km. costeggiante la cascata Murchison riunirebbe, al di sopra di quella, a Blantyre, dove lo Scirè torna ad essere navigabile fino al lago Niassa. Frattanto fra Sciromo e Blantyre venne stabilito un servizio abbastanza regolare di trasporto.[2]

Il commercio marittimo di questo paese oscilla dai 50 ai 100 milioni di fr.,[3] ma di essi più della metà rappresentano il transito da e per il Transvaal.

---

[1] Nel 1897, 760 km., di cui 722 appartenenti allo Stato. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

[2] *Revue française de l'Étranger*, Paris, n 269, 1901.

[3] Nel 1895-97 importazioni 1,192,000, esportazioni 293,000, transito 2,803,000, totale 4,288,000, pari a 107 milioni di fr.

Nel '98, importazioni 1,905,000 sterline, esportazioni 179,000, totale 2,084,000
» '99, » 1,882,000 » » 1,337,000, » 3,219,000
(*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

Il commercio al dettaglio è ancora in gran parte nelle mani di indiani, ragione per cui vi circolano liberamente anche le rupie insieme alle monete portoghesi.

Il porto più importante della colonia è *Lorenzo Marquez* con un movimento annuo di 1,400,000 tonn. di stazza (1897) e di 14 milioni di fr.[1] Ultimamente venne ingrandito e migliorato e sono in progetto altri lavori, destinati a farlo diventare il porto migliore dell'Africa orientale.[2] Seguono *Mozambico* e *Beira*, quest'ultima, di recente fondazione e importantissima come centro di penetrazione nella regione aurifera del Mashonaland. Viene ultima *Quelimane*, la quale trae la sua importanza dall'essere situata sul delta dello Zambese.

NATAL.

Superficie, compreso il Zululand, di 70,890 kmq. **Abitanti** (nel 1896) 778,000.

In questa colonia ancora eminentemente agricola, il più ricco prodotto commerciale è costituito dallo *zucchero di canna*. Nelle sue fattorie, dove si coltiva inoltre su larga scala il *mais* che vi serve di base all'alimentazione, sono occupati molti coolies indiani e anche parecchi coloni italiani. Le sue foreste forniscono molto *legname* alle grandi segherie della costa (Durban). Inoltre da qualche tempo ha assunto una certa importanza la produzione del *carbon fossile* a Newcastle.[3] Da *Durban*, presso la baia di *Port Natal* dove sorge il porto principale della colonia, parte una lunga *ferrovia*, che, passando per *Maritzburg*, la capitale, si spinge da una parte nell'Orange e dall'altra direttamente ai campi d'oro del Transvaal.

Colonia del CAPO.

Superficie, compreso il Basutoland e i territori della « Chartered » e della « British Central », di 2,453,600 kmq. **Abitanti** 3,900,000. La colonia del Capo propriamente detta, coi territori del Griqualand orientale e occidentale, col Tembuland, col Transkey, col Betciuana inglese e col Pondoland, ha una **superficie** di 756,800 kmq. ed una **popolazione** di circa 2 milioni di abitanti, di cui 840,000 negri (cafri, betciuana, fingo), 390,000 bianchi e 250,000 mulatti. Nei territori della « Chartered » e della « Central » vivono quasi altri 2 milioni di abitanti.

Fino al 1870, la colonia del Capo non ebbe importanza economica che per l'allevamento animale, specie delle *pecore*, tantochè era dive-

[1] Nel 1898 ebbe un movimento commerciale di 12,300,000 milreis, nel '99 di 15,800,000 di cui 8 milioni di transito. (*Almanacco di Gotha*, 3 giugno 1900.) Esso è servito regolarmente da 9 linee di navigazione, fra cui 6 inglesi, 2 francesi, e la « Deutsche Ost Afrika Linie », che è la più apprezzata dai viaggiatori, a cui fornisce gratuitamente, per l'imbarco e lo sbarco, una scialuppa a vapore. (*Moniteur des. int. mat.*, Bruxelles, 26 novembre 1899.)

[2] Sulla riva sinistra dell'estuario si prolungherà la gettata della Dogana e quella della ferrovia in modo da farle giungere in acqua profonda dove potranno essere accostate direttamente dai maggiori bastimenti, otto ad un tempo. Più tardi queste due gettate saranno riunite fra di loro per mezzo di una terza, lunga 1 km., e si costruirà un vasto bacino di carenaggio. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 26 aprile 1899.)

[3] Nel 1897, 243,000 tonn. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 24 agosto 1899.)

nuta uno dei primi paesi del mondo nella produzione e nel commercio della *lana*. Anche ora ne esporta annualmente dai 10 ai 20 milioni di kg., tratti da circa 20 milioni di pecore. E insieme a queste allevava ed alleva in quantità i *bovini*, che ivi servono soprattutto da animali da tiro, attaccati a 10, a 12, e, perfino, a 20 paia ai lunghi carri massicci che erano, prima delle ferrovie, il principale e quasi unico mezzo di trasporto dell'Africa Australe. E vi si hanno inoltre *capre* d'Angora finissime con larga produzione di mohair, *cavalli* discreti, e, specialmente, *struzzi*, nel cui allevamento allo stato domestico per averne le piume, la colonia del Capo è il primo paese del mondo.

Dal 1870 è salita rapidamente a grandissima importanza la produzione dei *diamanti* nella regione situata alla confluenza dell' Orange col Vaal, così da far sorgere ivi a guisa d' incanto in pochi anni la bella e ricca città di Kimberley, che ora conta quasi 30,000 ab., e da alimentare un commercio di esportazione che oscilla annualmente dai 100 ai 120 milioni di fr.[1] De Beers dicesi l' impresa principale diamantifera, la quale venne assorbita testè dal grande « trust » detto « Consolidation of the Diamond Mining Interest » che domina oramai il mercato mondiale.[2] Altro prodotto minerale, salito rapidamente a notevole importanza, è il *rame*,[3] le cui miniere più ricche, appartenenti alla « Cape Copper Co. », sono situate sul versante occidentale, ad Okiep, che una ferrovia congiunge a Port Nolloth sull'Atlantico. Notiamo infine il *carbon fossile*, di cui pare si siano cominciate a scavare alcune buone miniere.[4] L'*agricoltura*, la quale ha ricevuto un novello impulso dalle costruzioni ferroviarie, produce specialmente *frumento*, *maiz* e un *vino* che si conosce già da qualche tempo sui mercati europei.[5]

La colonia, percorsa da molte *linee ferroviarie* per $^3/_4$ appartenenti al governo,[6] e toccata nei suoi porti numerosi da molte linee di navigazione, specialmente a vapore, d' onde un movimento annuo di circa 13 milioni di tonn. di stazza,[7] ha una grande attività commerciale. I suoi traffici coi paesi esteri, primissimi quelli coll' Inghilterra, oscillano infatti dagli 800 ai 900 milioni di fr. all' anno,[8] le esportazioni superando le importazioni ordinariamente di una cifra variante dai 30 ai 50 milioni. Principali articoli di esportazione sono l' oro, i diamanti, la lana, i peli di capra, le piume di struzzo, le pelli e il rame.[9]

---

[1] Esportazione di diamanti dal Capo: nel 1893, per 95,500,000 fr.; nel '94, per 65,300,000; nel '95, per 119,375,000; nel '96, per 116,300,000; nel '97, per 111,400,000; nel '98, per 114,200,000 (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 24 agosto 1899). Nel 1897 la produzione è salita a 3 milioni di carati.

[2] Le azioni, emesse a 5 sterline, venivano quotate nel 1899 a 28. (*Economista*, 3 dicembre 1899.)

[3] Nel 1895, 6400 tonn.; nel '96, 5500; nel '97, 5300; nel '98, 4700. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 9 marzo 1899.)

[4] Nel 1897, 127,000 tonn. (*Moniteur*, ec., 24 agosto 1899.)

[5] Nel 1897, 195,000 hl.; nel '98, 185,000. (*Moniteur vinicole.*)

[6] Al 31 dicembre 1896, 3634 km., di cui 3059 dello Stato. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

[7] Nel 1897, 12,850,000 tonn., di cui 11,800,000 a vapore. (Id.)

[8] Nel 1897, 37 milioni di sterline, pari a 825 milioni di fr., di cui 480 all' esportazione e 345 all' importazione. (Id.)

[9] Nel 1897, oro 10,992,000 sterline, diamanti 4,454,000, lana 1,497,000, peli di capra 677,000, piume di struzzo 605,000, pelli 518,000, rame 301,000. (Id.)

Poche sono le *relazioni* della colonia del Capo coll' *Italia*. Da qualche tempo hanno cominciato ad accorrervi numerosi in inverno i nostri pescatori meridionali.

Alla capitale, *Capetown*, che è il porto migliore dell'Africa Australe, e possiede due bacini di carenaggio, e attende di preferenza al trasporto dei passeggeri, segue *Port Elizabeth*, che può dirsi il porto principale per le merci. A *Grahanstown*, città importante dell' interno, serve da sbocco sul mare il vicino e attivo *Port Alfred*, così come *East London* è il porto di *King Williamstown*.

RHODESIA.

Nella Rhodesia, dove la risorsa principale e soprattutto la principale speranza è costituita dalle miniere d' oro, i centri principali sono, procedendo da sud verso nord: *Mafeking*, grande mercato in continuo progresso; *Buluvajo*, capitale e che, quantunque di recente fondazione, contava già nel 1896, 4000 ab., di cui 2500 europei, questa e quella congiunte già al Capo con ferrovia; e infine *Salisbury* che lo sarà tra breve da una parte col Capo e dall' altra con Beira.

BRITISH CENTRAL AFRICA.

Nella British central Africa o « paese del lago Niassa » la principale caratteristica è l' *agricoltura* e prodotti più cospicui sono il caffè, il tabacco e il caucciù, il cui commercio è in aumento costante. Altro prodotto è l' avorio, il quale è invece in continua diminuzione. Lo Scirè è percorso, al disopra e al disotto della cascata Murchison, da vapori, uno dei quali solca anche il lago Niassa. La colonia spera assai dalla progettata più rapida e più sicura comunicazione col porto di Quelimane. Frattanto il commercio estero vi è già diventato molto attivo giacchè arriva a 70 milioni di fr.[1] Il principale articolo di esportazione è il caffè, che ne costituisce i $^2/_3$ da solo. Centri principali sono *Blantyre* sull' altipiano, a sinistra dello Scirè, e *Zombo* sul corso di questo fiume.

[1] Nel 1897-98 fu di 2,880,000; nel '98-'99 di 3,658,000; nel '99-1900 di 6,384,000. (*Bull. du Comité de l'Afrique française*, Parigi, n. 4, 1899 e *Revue française de l'étranger*, Parigi, N. 263, 1900.)

AFRICA TEDESCA DI SUD-OVEST.

(DEUTSCH-SUD-OVEST AFRIKA.)

Fu il primo possedimento tedesco in ordine al tempo. Acquistato nel 1883 da Lüderitz, ricco negoziante di Brema, fu detto allora Lüderitzland, o paese di Angra Pequeña. Venne riscattato dal governo dopo il 1890. **Superficie** 830,960 kmq. **Abitanti** 200,000, in gran parte herero, ovambo, namaqua, damara e altri indigeni, e 3400 bianchi (1900). L' **aspetto** è il solito dei paesi costieri africani, cioè, una pianura marittima, una catena di monti e l' altipiano interno, quest' ultimo occupato in parte dal deserto di Kalahari. **Fiumi** principali: Orange ai confini meridionali colla colonia del Capo, e Cunene ai confini settentrionali coll'Angola. **Coste** poco accidentate. **Suolo** poco fertile. **Clima** caldo.

Questa colonia, la quale costa ancora annualmente di bei quattrini alla Germania,[1] non ha ancora acquistato l'importanza economica che le spetterebbe, soprattutto a causa della sua posizione. Le imprese tedesche, sorte per isfruttarla, sono una dopo l' altra fallite. Cosicchè ora l' impresa coloniale maggiore che agisca nella colonia è la inglese « South West Africa Co. » di Londra, nella quale però sono interessati molti capitalisti tedeschi.

Le principali risorse economiche sono: il *guano*, che si raccoglie in quantità nelle isolette del litorale ovvero si prepara coi prodotti copiosissimi della pesca; le *penne di struzzo*, che vengono portate alle fattorie dagli indigeni, l' allevamento del bestiame bovino che è una delle caratteristiche della colonia e fornisce al commercio in gran copia le *pelli*, e infine altri prodotti secondarî, come le corna.[2] Però vi si ottiene anche una piccola quantità di *rame* nella regione più meridionale o dei Namaqua,[3] produzione la quale si fonde e si confonde con quella contigua della colonia del Capo.

Venne incominciata la costruzione di una *ferrovia* a piccolo scartamento (m. 0,60) la quale, dal porto di Suakobmund (alla foce del fiume Suakob, a nord di Walfish-bay), si arrampica sull' altipiano, ed è

---

[1] 4,600,000 marchi in media negli anni 1897-1900.

[2] Nel 1899, esportazione di 1,095,000 marchi di guano, 70,000 di pelli, 50,000 di penne di struzzo, 23,000 di bestiame, 22,000 di corna. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[3] Nel 1895, 700 tonn.; nel '96, 2000; nel '97, 2100; nel '98, 2400. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 9 marzo 1899.)

già arrivata, con uno sviluppo di 98 km, a Uindock, sede del governo e a Jakalswater.[1] Essa è destinata, col suo sviluppo progettato di 380 km.,[1] a congiungersi alla grande ferrovia di penetrazione della Rhodesia. Anzi, in base a una recente convenzione (del novembre 1899), quest'ultima non potrà procurarsi alcuno sbocco nei mari circostanti fino a che non venga condotta a termine la ferrovia del Sud-ovest africano. Allora questa acquisterà una grande importanza poichè per essa si potrà giungere ai campi d'oro del Transvaal cinque giorni più presto di quello che vi si arrivi ora per la strada del Capo. Perchè però la ferrovia raggiunga l'importanza che le compete occorre che i tedeschi ottengano dal Portogallo la cessione della magnifica baia del Tigre, situata all'estremità meridionale di Angola, alla foce del Cunene e che appare essere per la costa occidentale quello che è la baia Delagoa per l'orientale.

Il *commercio* della colonia oscilla annualmente intorno a 6 milioni di marchi, poco più di quanto essa costi al governo, e i $^2/_3$ ne sono naturalmente costituiti dalle importazioni.[2]

Uindock nell'interno è il capoluogo della colonia e *Suakobmund* ne è il porto principale come quello a cui mette capo la ferrovia di penetrazione; ma tutto il traffico è ancora accentrato nel vicino porto inglese di *Walfish-bay* regolarmente toccato da alcune linee europee di navigazione a vapore.

[1] *Moniteur* ec., 12 aprile 1900.

[2] Nel 1897, 6,123,000 marchi, di cui 4,887,000 di importazioni; nel '98, 6,784,000, di cui 5,868,000 di importazioni; nel '99, 10,340,000, di cui 8,941,000 di importazioni. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

ANGOLA.

Colonia portoghese. **Superficie** 1,315,460 kmq. **Abitanti** 12,400,000, per la massima parte negri, poi mulatti e bianchi d'origine portoghese. **Aspetto**: vasto altipiano interno, sostenuto da monti e degradante rapidamente in una stretta pianura marittima. **Fiume** principale proprio della Angola è il Cuanza, il Cunene essendo comune alla Germania e il Congo allo stato di questo nome. **Coste** poco accidentate. **Suolo** buono. **Clima** tropicale sulla costa, temperato sull'altipiano.

Questa, che è la più ampia, la più popolosa e la più fiorente delle poche colonie portoghesi, avanzi d'un impero che stendevasi un tempo vastissimo, attraverso tre parti di mondo, dal Brasile alle Molucche, trae la sua vita economica dalle fattorie agricole dell'interno che forniscono in abbondanza anzitutto il *caffè* (nella valle superiore e media del Cuanza), poi le *noci* e l'*olio* di palma, la *manioca* e le *banane*, che servono di base all'alimentazione degli indigeni, l'*oricello*, il *caucciù*, le *gomme*, la *cera*, l'*avorio*, che vengono dai medesimi portati alle fattorie. Da poco tempo è stato introdotto con successo dai portoghesi nella valle del Cuanza l'allevamento dei *bovini*, i quali, un po' alla volta, vi hanno costituito una razza speciale dalle lunghe corna, che viene esportata, a scopo di riproduzione, in altre parti dell'Africa. Il *pollame* vi è molto allevato da indigeni e da europei. Si fa inoltre grande esportazione di quegli uccelli canori, conosciuti in commercio col nome di « uccelli delle isole ».

Un cavo *telegrafico* sottomarino proveniente dall'Europa e passante per l'isola di San Thomè, tocca successivamente Loanda, Benguela e Mossamedès nella sua via verso Capetown. Per lo sfruttamento più razionale e più intenso della colonia venne eseguita una *ferrovia* di penetrazione la quale va da San Paolo di Loanda ad Ambaca, in mezzo alle piantagioni di caffè, con uno sviluppo di 360 km. Venne condotta a termine nel 1899, ma si progetta ora di prolungarla fino a Malange. Un'altra ferrovia ultimata ma áncora inattiva, lunga 23 km., va da Benguela a Catumbela.[1] Si è progettata ora la costruzione di un'altra ferrovia di penetrazione di 700 km., la quale, par-

[1] *Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 1° marzo 1900.

tendo dalla baia di Lobito, un po' a nord di Benguela, si spingerebbe, attraverso un paese ricco di caucciù e di minerali, fino al Kubango, dove questo fiume diventa navigabile. Poco attiva è la *navigazione marittima*. Il *commercio*, un tempo assai più lucroso quando aveva per base precipua gli schiavi, poscia decaduto coll'abolizione della tratta, ha cominciato a riaversi col risveglio generale che si è manifestato da un decennio nella vita economica della colonia. Oscilla annualmente da 8 a 14 milioni di milreis [1] ed è costituito: all'importazione dai prodotti manifatturati europei (cotonate leggere e grossolane, liquori a buon mercato con etichette sfarzose, polvere, chincaglieria, conterie, utensili di ferro, abiti usati) e all'esportazione dal caffè, dalle noci e dall'olio di palma, dall'oricello, dall'avorio, dalle pelli, dalle gomme (caucciù), dalla cera, ec. Pesi, misure e monete sono le medesime del Portogallo.

Città e porto principale della colonia è *San Paolo di Loanda*. Seguono, per importanza, *Benguela* e *Mossamedès*.

[1] Nel 1896, importazioni 3,450,000, esportazioni 4,610,000 milreis; nel '98, importazioni 6,723,000, esportazioni 7,902,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

Stato indipendente del CONGO.

Questo nuovo Stato, sorto quasi per opera d' incanto in quello stesso cuore dell'Africa dove, prima del 1877, alcun uomo bianco non era penetrato, occupa una **superficie** di 2,253,000 kmq. (eguale cioè a quasi 9 volte quella dell' Italia) e si stende a cavallo dell' Equatore, nel bacino del Congo, dal lago Tanganica all' Oceano Atlantico. Benchè creato unicamente dall' iniziativa di re Leopoldo II del Belgio, che ne è divenuto il sovrano, il Congo avrebbe potuto passare direttamente dal 1900, in seguito a speciale convenzione, al Belgio, a cui non è congiunto finora che dal vincolo dell'unione personale, ma il trapasso venne rimandato ad epoca più propizia. Avverrà però indubbiamente alla morte del sovrano. **Abitanti** valutati a circa 14 milioni, tutti negri di razze varie, meno 1960 bianchi, di cui 1190 belgi (alla fine del 1899). **Aspetto**: un' angusta zona marittima a destra del corso inferiore del Congo, la zona montana che appartiene a quel guscio montuoso di 350 km. circa di spessore che circonda ed avvolge la mandorla africana, infine, l' altipiano centrale che si estende piano e maestoso nell' immenso bacino del **fiume** Congo e dei suoi affluenti, il quale è il principale, anzi l' unico fiume del paese. Fra i **laghi** sono notevoli la parte occidentale del Tanganica, e dei laghi Moero e Banguelo (sorgentiferi del Congo), e dell'Alberto Edoardo (sorgentifero del Nilo), poi il Leopoldo II, alla sinistra del fiume, e lo Stanleypool, dove il Congo si dilata prima di precipitarsi giù dall' altipiano per le 32 cateratte Livingstone. Al Congo non appartiene che un brevissimo tratto di **costa** marittima. **Suolo** molto vario; quasi sterile nella regione delle Cascate, fertilissimo sull' altipiano. **Clima** tropicale, inferiore assai per insalubrità alla triste fama secolare che si era conquistato quando gli europei vi erano sottoposti a tutte le privazioni nè avevano un'idea neppure del « comfort » da cui possono ora essere circondati. Devono però anche ora i bianchi, dopo un periodo più o meno lungo di residenza, venirsi a ritemprare per un po' di tempo in Europa.

Lo Stato indipendente del Congo può dirsi una delle più meravigliose conquiste economiche e politiche che siano state fatte nell'Africa nel secolo attuale. Sorto si può dire da ieri (1885), esso ha già dimostrato una tale potenzialità produttiva da attrarre, col fascino dei sùbiti guadagni, quelle iniziative e quei capitali del Belgio che si erano mantenuti a lungo ostinatamente sospettosi e diffidenti. Non passa, si può dire, settimana (parlo nel secondo semestre del 1900) in cui non sorgano nel Belgio nuove società anonime per lo sfruttamento di questa o quell' altra risorsa economica del Congo.[1] E questo movimento

[1] Nel 1900 commerciavano al Congo 43 compagnie belghe con un capitale di 104 milioni di fr.

è diventato febbrile, specialmente dopo che venne condotta a termine, il 1° luglio 1898, la *ferrovia delle Cascate*, la quale, partendo dal punto dove cessa la navigazione del fiume Congo verso la costa, a Matadi, si arrampica lungo le cateratte Livingstone sull' altipiano dove si distende la maggior parte dello Stato, percorso e servito in ogni senso da una rete ammirabile di vie navigabili. La ferrovia, che ha uno scartamento ridotto di m. 0,75 e la quale coi suoi treni quotidiani per le merci e settimanali pei viaggiatori, ha ridotto di moltissimo la durata e i pericoli se non la spesa del trasporto di questi e di quelle,[1] venne costruita dalla compagnia Belga, detta «du Chemin de fer du Congo».[2] Dopo un solo anno d' esercizio essa aveva dato risultati così straordinariamente superiori alle più rosee aspettative,[3] che il valore delle azioni si è più che quadruplicato.[4]

Il successo trionfale di questa ferrovia servirà senza dubbio di sprone a tutte le imprese consimili che si vanno progettando od eseguendo in altre parti dell' Africa per iscalarne dalla costa il fertile altipiano centrale.

Le principali risorse economiche dello stato del Congo sono costituite anzitutto dal *caucciù*, che viene estratto sull'altipiano e specialmente nelle isole del gran fiume da una liana speciale e del quale si va rapidamente allargando e intensificando lo sfruttamento, cosicchè nella sua produzione il Congo è diventato il secondo paese del mondo subito dopo il Brasile;[5] poi l'*avorio*, il quale costituisce sempre (nonostante l'avvenuta diminuzione degli elefanti, alla conservazione dei quali si è pensato di provvedere con leggi speciali) il secondo articolo di esportazione,[6] mentre Anversa, superando Londra e Liverpool, ne è diventata il primo emporio mondiale; le *noci di cocco* e di *palma*,[7] le *arachidi* ed altre piante oleifere (le arachidi servono anche a scopo di alimentazione); il *caffè* e il *cacao*, la coltura dei quali va diffondendosi con profitto nelle piantagioni fondate e dirette dagli europei; l'*oricello*, la cui produzione naturale è una delle risorse degli indigeni

---

[1] Prima della ferrovia, il trasporto delle merci lungo le cateratte Livingstone costava 87 fr. al ql. e durava da 20 a 30 giorni quando, come è talvolta successo, non facevano difetto i portatori. Ora la tariffa per le merci in salita è di lire 97,30 al ql., per quelle in discesa da 97 a 41 secondo le merci; ma il tragitto non dura più che 20 ore. I viaggiatori pagano in 1ª classe 486 lire, in 2ª 49 (nell'agosto 1899). Nel 2° sem. '99 vi erano 8 treni al giorno per le merci e 3 alla settimana pei viaggiatori.

[2] Ha un capitale di 30 milioni di fr. (60,000 azioni da 500 fr. l'una) e ha emesso 15 milioni di fr. di obbligazioni.

[3] Nel 1899, entrate 12,277,000 fr., spese 6,035,000, reddito netto 6,242,000. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles.)

[4] Salito da 500 a 2262 (dicembre 1900). (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles.)

[5] La sua esportazione da 260,000 fr., quale fu nel 1888, è salita a 8,927,000 nel 1897, a 15,850,000 nel '98 e a 28,900,000 nel '99. (*Boll. della Soc. geogr. ital.*, agosto 1899 e maggio 1900.) Per arrestare l'impoverimento che verrebbe al paese dalla distruzione delle liane caucciifere, venne fatto obbligo, a partire dal 1898, di piantarne 150 di nuove per ogni tonn. di caucciù che venga raccolta.

[6] Nel 1888, 6400 kg.; nel '96, 265,700 per 4,200,000 fr.; nel '97, 245,000 per 4,916,000 (dati raccolti all'Esposizione di Bruxelles nel 1897); nel '98, per 6,313,000 fr.; nel '99, 292,000 kg. per 7,555,000. (*Boll. della Soc. geogr. ital.*, maggio 1900.)

[7] Esportazione delle noci di palma nel 1898 per 1,514,000 fr., nel '99 per 1,554,000. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

nei loro scambi colle fattorie, e infine il *tabacco*, di cui si va parimenti diffondendo la coltivazione.

Sono questi fin ora i principali articoli dell' esportazione dal Congo. Ma non bisogna dimenticare che ivi crescono in abbondanza il *banano*, i cui frutti entrano per tanta parte nell'alimentazione degli abitanti; le *noci di kola*, che sono chiamate ad un grande avvenire per la considerazione in cui sono tenute nel Sudan occidentale e centrale; la *manioca*, che costituisce il vitto ordinario e quotidiano della maggior parte dei negri; le *fave* ed altri legumi, che servono al medesimo uso; le *palme*, da cui si ricava, mediante incisione, il « malafu » o vino di palma, bevanda spiritosa di cui sono ghiotti gli indigeni, e infine il *legname*, di cui si è cominciato a fare una certa esportazione.[1]

Degli animali domestici non si allevano fin ora in discreta quantità che le *capre*, agli altri, specie i bovini e gli equini, riuscendo micidiale la puntura della mosca « tsetsé » che ha nel Congo una delle sue zone d' elezione. Sull' alto fiume abbondano i *pesci* i quali formano ad es. la principale risorsa degli indigeni stabiliti intorno alle cascate Stanley dove comincia la navigabilità del corso medio del Congo. Di minerali non hanno fin ora importanza che alcuni giacimenti di *rame* che si sono cominciati a lavorare nella regione del Katanga, all'ultima estremità sud-est dello Stato.

Il pernio della vita economica del Congo è costituito dalle sue *comunicazioni*. Alla ferrovia delle Cascate, così trionfalmente condotta a termine, si è progettato di aggiungerne altre tre: una di cui vennero già iniziati e proseguono febbrilmente i lavori verso le miniere di rame del Katanga; un' altra la quale, partendo dalle Stanley-falls, dovrebbe andare ad Uvíra, sull' estremità nord-est del lago Tanganica; ed una terza finalmente che dallo stesso punto di partenza, cioè dall' estremità orientale navigabile del fiume Congo, andrebbe a Cavalli presso il lago Alberto. Inoltre una ferrovia vicinale di 200 km. (di cui 50 erano già aperti all' esercizio nell' aprile 1900) andrà presto da Boma a Lemba sul Lukula, affluente del Sciloango che forma il confine del Congo francese. Alla linea telegrafica terrestre che risale tutto il fiume, da Boma sino alle Stanley-falls,[2] si è cominciato ad aggiungerne un' altra la quale, proseguendo da quell' estremo limite orientale fino al lago Tanganica, dovrà congiungersi al di là di quello alla grande linea transafricana dal Cairo al Capo che gli inglesi vi stanno ora costruendo. Il fiume Congo, coi fiumi e i laghi che ne dipendono, forma, al di sopra dello Stanley-pool, un' ammirabile rete di circa 20,000 km. di vie navigabili,[3] sulle quali scorrazzano ora in ogni senso ben 60 vapori, alcuni perfino di 600 tonn. di stazza,[4] e i quali andranno ben

[1] Nel 1897, 745 m³ per 74,600 fr. (*Bull. officiel de l'État indépendant du Congo.*)

[2] Veramente nell'aprile 1900 non era in esercizio che sino a Equateurville, ma si calcolava di ultimarla nell'anno con una spesa di 3 milioni di fr. (*Boll. della Soc. geogr. ital.*, maggio 1900, e Relazione del console italiano nel *Boll. del Min. degli esteri*, agosto-settembre 1899.)

[3] *Bollettino*, c. s.

[4] Dalla Relazione del console italiano (c. s.). Nel 1897 i vapori non erano che 44, di

presto aumentando in numero e in portata. Benchè alcuni vapori marittimi possano risalire il Congo inferiore sino ai piedi delle cateratte Livingstone, a Matadi, dove incomincia la ferrovia, la vera *navigazione marittima* è concentrata nei due porti di Banana e di Boma, i quali hanno un movimento annuo press' a poco eguale aggirantesi intorno a 350,000 tonn. per ciascuno.[1] Attendono alle comunicazioni, più o meno regolari, con questi porti, non meno che cogli altri scaglionati lungo le coste occidentali dell' Africa, parecchie compagnie inglesi ed una tedesca.[2]

Il *commercio* va rapidamente sviluppandosi. Da 15 milioni di fr., quanto esso era press' a poco verso il 1890, è salito, con un crescendo meraviglioso, nel 1897 a 40, nel 1898 a 50, e, nel 1899, a oltre 66 milioni di fr.[3] Di fronte all' esportazione, di cui abbiamo già visto gli elementi costitutivi e la quale si dirige per $^4/_5$ al Belgio, sta una importazione, alquanto superiore in valore, di prodotti manifatturati ed altri articoli provenienti generalmente dall' Europa (cotonate, macchine, ferramenta, lanerie, vino, conserve alimentari, strumenti musicali, costruzioni smontabili, orologi, chincaglierie, fucili, sale da cucina[4]), e anch' essi per $^2/_3$ dal Belgio e il resto dall' Inghilterra, dalla Germania, dall' Olanda, dalla Francia.[5]

Ai dazi d' importazione, che costituiscono uno dei redditi principali dello Stato, la Dogana ha aggiunto di recente alcuni dazi d' esportazione (ad esempio sopra il caffè). Un tempo si usavano come monete nell' interno, a seconda delle regioni, o diverse qualità di conterie, o fazzoletti di cotone, o bacchette di rame. Ma ora si va diffondendo l' uso delle monete d' argento e di rame che lo Stato va continuamente emettendo, a base metrica decimale, da 5 lire a 1 centesimo.

L' *Italia*, nel riconoscere il nuovo Stato indipendente, ha concluso con esso un trattato (1885) che le assicura tutti i vantaggi delle nazioni più favorite. Moltissimi operai nostri hanno trovato successivamente un impiego lucroso nella costruzione della ferrovia e parecchi vi si sono fermati anche dopo che essa fu condotta a termine. Alcuni

---

cui 20 dello Stato, 8 della Compagnia commerciale belga, 4 della Compagnia olandese, 4 delle Missioni protestanti, 4 della Francia, 3 delle Missioni cattoliche.

[1] Nel 1897, Banana 371,000 tonn., Boma 354,000.

[2] British and African, African, Castle line, Union, Clan line; Wörmann's Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft di Amburgo.

[3] Nel 1897, 40,900,000 comm. generale e 37,300,000 comm. speciale
» '98, 50,600,000 » » 45,300,000 » »
(*Boll. della Soc. geogr. ital.*, agosto 1899.)
» '99, 66,200,000 » » 58,400,000 » »
(*Moniteur des int. mat.*, 27 maggio 1900.)

[4] Gli indigeni traggono il sale dalle ceneri lavate di certe erbe acquatiche, ma è grigiastro, amaro, irritante. Dopo l'introduzione del sale europeo nessuno indigeno vuol più mangiare di quello.

[5] Nel 1898, sopra 23,084,000 fr. d'importazione (commercio speciale) 15,468,000 provennero dal Belgio, 3,458,000 dall' Inghilterra, 1,669,000 dalla Germania, 1,016,000 dall' Olanda e 391,000 dalla Francia. (*Revue française de l'étranger*, Paris, n. 267, 1899 — in *Boll. della Soc. geogr. ital.*, agosto 1899.) Nel 1899 sopra 27,103,000 fr. d'importazione (commercio generale) 16,231,000 provenivano dal Belgio, 3,364,000 dall' Inghilterra, 2,480,000 dalla Francia, 2,208,000 dall' Olanda. (*Moniteur des int. mat.*, 27 maggio 1900.)

altri vi si sono recentemente ingaggiati come graduati ed ufficiali nelle truppe coloniali. Disgraziatamente non si sono ancora avviati tra quel paese ed il nostro cospicui rapporti commerciali, cosicchè noi non mandiamo colà che le conterie di Venezia, le quali sono di larghissimo uso fra gli indigeni, poi altri articoli di minore importanza.[1]

Città capitale e centro principale è *Boma*, sulla destra del corso inferiore del Congo, con circa un migliaio di abitanti. L'altro porto marittimo, *Banana*, sorge alla foce del medesimo fiume nell'Atlantico. *Matadì* ai piedi delle Cascate e *Leopoldville* al di sopra delle medesime sull'altipiano sono destinate ad un grande avvenire come punto di arrivo e di partenza della ferrovia intorno alla quale si impernia la vita economica del giovine Stato.

CONGO FRANCESE.

Questo immenso paese che, nella sua continua espansione territoriale verso l'interno, ha già raggiunto il bacino del lago Tshad e ha quindi una **superficie** non ancora ben determinata ma vastissima, possiede una **popolazione** che si valuta intorno a 5 milioni di abitanti, di cui 730 bianchi (530 francesi al 1° gennaio 1900). **Fiumi** principali l'Ubangi (riva destra), massimo affluente di destra del Congo, e l'Oguè, affluente dell'Atlantico. **Coste** molto frastagliate, fra cui notevole il profondo estuario del Gabon. **Clima** tropicale.

Questo paese, che un italiano (il Savorgnan di Brazzà) ha conquistato alla Francia, ha molta analogia, nelle sue risorse economiche, collo stato del Congo di cui produce ed esporta press'a poco gli stessi *prodotti*.

Alle *comunicazioni* del fiume Congo e degli affluenti[2] che esso ha in comune collo Stato indipendente, la colonia provvede con 4 suoi vaporini, ma il commercio di essa è stato già assorbito in parte dalla ferrovia delle Cascate. Comunque, toccano regolarmente i suoi porti marittimi, con sussidio governativo, le due compagnie francesi dei Chargeurs réunis e di Fraissinet.

Il *commercio* oscilla annualmente da 9 a 10 milioni di fr. ed è fatto per oltre la metà col Congo, per $^1/_5$ colla madre patria, per $^1/_3$ coll'Inghilterra. Consta all'importazione per $^4/_5$ di cotonate, poi di bevande, lavori di metallo, armi e pesci; all'esportazione di oli vegetali (palma, cocco), avorio, legnami, frutti e semi.

Sede del governo è *Brazzaville*, sullo Stanley-pool, che conta 250 europei; ma il porto principale e centro più cospicuo di commercio è *Libreville*, sull'estuario del Gabon, con 130 europei (al 1° gennaio 1900).

[1] Importazioni italiane nel 1894, 179,000 fr.; nel '95, 159,000; nel '96, 122,000; nel '99, 267,000. (*Bull. officiel de l'État indépendant du Congo*, mai 1900.)

[2] Il maggiore di questi è l'Ubangi, la navigazione del quale però è interrotta per 5 mesi dell'anno dalle rapide che vanno per 180 km. da Zinga a Bessus; ragione per cui si è stabilito di costruire fra questi due punti una ferrovia laterale. (*Boll. della Soc. geogr. ital.*, aprile 1900.)

GUINEA.

Nome col quale si designano complessivamente tutti i paesi dell'Africa occidentale che si stendono intorno al golfo di Guinea e un poco a nord di questo, dal Congo francese sino alla colonia egualmente francese del Senegal, e i quali, colla teorica dell' « hinterland », penetrano variamente entro terra fino al Sudan ed alle regioni del lago Tshad. Non è possibile perciò determinarne con esattezza la **superficie** e tanto meno la **popolazione.** Questa è costituita nella sua quasi totalità da indigeni di razze diverse, gli europei essendovi poco numerosi a cagione del **clima** torrido e malsano. L' **aspetto** dominante è quello di una zona litorale più o meno angusta, quasi sempre orlata da lagune, specie in fondo al golfo di Guinea, e dietro la quale si eleva l'altipiano, sostenuto e percorso qua e là da montagne, fra cui emerge il picco isolato di Camerun. **Fiume** principale è il Niger, che, col suo corso di 4200 km., è il terzo dell'Africa, dopo il Nilo e il Congo, e uno dei primi del mondo. Altro fiume notevole è il Volta.

Questo vasto paese che, ad eccezione della repubblica negra indipendente di Liberia, appartiene interamente agli stati coloniali d' Europa, non ha importanza economica e politica che per esservi scaglionati molti banchi di commercio dove gli indigeni, ora un po' più numerosi di un tempo perchè non più decimati dalla tratta, apportano i prodotti naturali dei paesi circostanti, primissimi fra tutti le noci e l'olio di *palma,* che fecero paragonare la Guinea a una spugna gigantesca su cui basta premere per averne olio, e ne ricevono in cambio cotonate, specie quelle di color bianco ed azzurro e di qualità molto scadente che diconsi *guinee,* poi chincaglierie, bevande spiritose ed altri prodotti manifatturati europei. Da qualche tempo vi si va trionfalmente diffondendo la cultura del *caffè,* specie a San Thomè, nella Liberia, di cui è celebre la varietà grossa e feconda che porta il suo nome, e nella Sierra Leona. A San Thomè ha acquistato grande importanza il *cacao.* Vi si coltivano inoltre la *manioca,* che serve in gran parte di base all' alimentazione degli abitanti; le noci di *kola,* che hanno un gran valore nel commercio dell' interno fino al cuore del Sudan dove si vendono quasi a peso d'oro; le *arachidi,* il *maiz,* le *patate,* il *riso,* il *miglio,* il *sorgo,* l' *indaco,* il *cotone,* la *piassava,*[1] il *karité,* che dà un burro

[1] Fibra somigliante a quella con cui da noi si impagliano le sedie. Viene specialmente nella Liberia.

vegetale inalterabile al calore; l'*amendoa*, seme oleoso proprio della Guinea portoghese. Nelle grandi *foreste* che si stendono presso la costa e lungo i fiumi si raccolgono la gomma copale e legni di valore, quali l'acajou e il camwood (dalla grana fina e serrata e più pesante dell'acqua), che si vendono soprattutto a Gran Bassam.

Si trovano pressochè dappertutto *pecore, maiali, capre, bovini* gibbosi, *asini* e *pollame*. Nelle lagune si pescano carpioni e riguste. Oggetto di commercio è anche l'*avorio* ottenuto specialmente nelle cacce agli elefanti che si praticano ancora nelle foreste dell'interno ed agli ippopotami che vivono ancora numerosi nei fiumi. L'*apicultura* è tanto più importante in quantochè molte di quelle popolazioni non hanno che miele per zucchero. La polvere d'*oro* che arriva alla costa è ottenuta col lavaggio delle sabbie di alcuni fiumi dell'interno, ma ultimamente si sono scoperti giacimenti ricchissimi nell'interno della Costa d'oro e del paese degli Ascianti, così da mettere l'West Africa, così come viene designata quella regione, in prima linea, almeno riguardo alle previsioni che se ne fanno, fra i migliori paesi auriferi del mondo. A Wassau e a Denkira o Obuasi fu constatata l'esistenza d'un filone il quale promette di essere altrettanto ricco quanto quello famoso del Rand nel Transvaal. Appena verranno rese facili le comunicazioni coll'esecuzione della ferrovia di penetrazione da Sekondi a Cumassi, che si sta ora costruendo, quel paese salirà subito ad una grande importanza economica. Il *ferro* si scava in molti luoghi, e da molti secoli alcune popolazioni indigene lo sanno lavorare.

Il fiume Niger (la grande arteria del Sudan la quale non aspetta che l'esecuzione di alcune opere per diventare la via maestra di quei traffici)[1] e il suo affluente Benué sono percorsi regolarmente da vapori inglesi nel loro corso inferiore. E altrettanto dicasi del Volta, la cui foce parimenti appartiene agli inglesi. Quasi tutta la costa è orlata da lagune, le quali vengono percorse da piroscafi. Tutta la vita economica di questi paesi si concentra, si può dire, nella *navigazione marittima* e nel *commercio*. I porti principali sono congiunti fra di loro e coll'Europa per mezzo di cavi telegrafici sottomarini, appartenenti a due società inglesi, e di cui sono centri Akkra, Benny e San Thomè, e sono frequentati dai vapori di compagnie inglesi, tedesche, francesi, portoghesi, olandesi, belghe. Un inconveniente pressochè generale è la « barra » che si stende davanti all'imboccatura dei porti e rende difficili le operazioni d'imbarco e di sbarco.

Le *relazioni* della Guinea *coll' Italia* sono presso che nulle.

Procedendo da sud verso nord si incontrano successivamente:

il CAMERUN, possedimento tedesco, col porto di *Victoria*, è un magnifico hinterland che va dal Benué al Sangha (affluente del Congo) e allo Sciari, fiumi tutti navigabili, e comprende anche l'Adamaua, paese ricco di erbe e di bestiame;

[1] La conferenza di Berlino del 1890 ha proclamato libera la navigazione del Niger a tutte le bandiere. Ora essa è regolata dal « Niger navigation Act » promulgato nel 1894.

l'isola spagnuola di Fernando Po col porto di *S. Isabel;*
l'isola portoghese di San Thomè;

la grande colonia inglese di Nigeria comprendente il delta e il corso inferiore del Niger e del suo affluente Benué, tanto nella parte marittima da lungo tempo sottoposta direttamente al governo britannico col nome di « Niger Coast Protectorate » quanto nella regione interna sfruttata per anni dalla compagnia privilegiata « Royal Niger Chartered » da cui fu riscattata nel 1899; — porti principali *Bonny, Akassa, Old Calabar* (Duketown); e centri più notevoli dell'interno *Lokodgia, Bida* e *Loko;*

il Lagos inglese col porto attivissimo dello stesso nome che una ferrovia di 75 km., aperta all'esercizio nel 1898,[1] congiunge ad *Abbeokuta,* la città principale dell'interno nel paese di Yoruba;

il possedimento francese di Dahomey col porto principale di *Gran Popo,* che si è progettato di riunire per ferrovia ad *Abomey* (capitale dell'ex regno di Dahomey) e al corso del Niger, e i porti minori di *Whidah* e *Portonovo;*

il Togoland, colonia tedesca che basta ormai da sola a sè stessa ed ha per porto principale *Piccolo Popo,* che una ferrovia dovrà tra poco congiungere a Lome;

la Costa d'oro appartenente all'Inghilterra col porto molto fiorente di *Cape Coast Castle,* uno dei più attivi della Guinea, in regolare comunicazione carovaniera colla città interna di *Cumassie,* già capitale dell'ex regno di Ascianti, e i porti minori di *Elmina, Sekondi, Quitta e Akkra.* Della ferrovia di 290 km. che dovrà congiungere la Costa d'ora (Sekondi) a Cumassie, erano costruiti ed aperti all'esercizio nel 1900 i primi 75 fino a Tarquak.[2] Si calcola di giungere entro il 1902 alle miniere d'oro d'Obbuasi;

la Costa d'Avorio francese coi porti di *Gran Bassam* capoluogo e di *Assinie*;[3]

la repubblica di Liberia formata in origine da schiavi negri liberati e popolata interamente da abitanti di razza africana, piena di promesse in principio ed ora finanziariamente rovinata e prossima alla bancarotta, con *Monrovia* capitale e porto principale;

la colonia inglese di Sierra Leona, in condizioni finanziarie ed economiche molto migliori della precedente quantunque formata, al pari di essa, da schiavi affrancati e popolata quasi interamente di negri ma sotto la condotta degli inglesi, colla città e porto di *Freetown,* che

---

[1] *Boll. della Soc. geogr. ital.,* dicembre 1899.
[2] *Moniteur des intérêts* ec., 30 maggio 1901.
[3] È questa la migliore colonia della Francia giacchè non ha mai costato un centesimo alla madre-patria. In sette anni dacchè essa è autonoma (dal 1893) le sue rendite si sono raddoppiate. Il suo commercio è salito (nel 1899) a oltre 12 milioni di fr., di cui quasi la metà costituito da esportazioni (olio e noci di palma, legni da ebanisteria, acajou, caucciù). Ha inoltre 1500 km. di telegrafi e 700 di strade mulattiere. Si è progettato di sostituire una nuova città e un nuovo porto a Gran Bassam che sorge in posizione insalubre. Sorgeranno quella e questo ad Agiame, sulla laguna Ebrie presso la baia di Abigean. (*Boll. Società geografica italiana,* novembre 1899 e maggio 1901.)

una ferrovia di 100 km., già in gran parte costruita (50 km. da Freetown a Songatown) congiunge alle fattorie dell'interno;

la GUINEA FRANCESE propriamente detta colla provincia litoranea delle « Rivières du Sud » a cui serve da porto la città in continuo sviluppo di *Konakri,*[1] e col paese interno del *Futa Gialon* che può dirsi appartenga al Sudan francese;

la GUINEA PORTOGHESE col porto di *Bissao,* le isole *Bissagos,* e, più a sud, quelle di *San Thomè* e *Principe* presso il Congo francese.

Aggiungiamo infine, benchè non appartengano veramente alla Guinea:

il possedimento francese di CAZAMANCE (che può dirsi una dipendenza del Senegal) col suo porto di *Carabane;*

la colonia inglese fiorente della GAMBIA col porto di *Bathurst;*

le isole portoghesi del CAPO VERDE coi porti di *San Vincenzo* e di *Praya* regolarmente toccati, oltre che dalle altre linee di navigazione e telegrafiche dell'Africa occidentale, dai vapori inglesi della Royal Mail e della Pacific S. N. Co., e importanti per la pesca del corallo che si esercita presso l'isola di Thiogo;

e infine, a nord del Senegal, il così detto SAHARA SPAGNUOLO o possedimento del RIO DE ORO di fronte alle Canarie, col piccolo porto peschereccio di *Villa Cisneros*

[1] Nel 1893 Konakri non era che un gruppo di capanne indigene; oggi è una ricca città e la sua rada è molto frequentata dai bastimenti che vanno a caricarvi noci di kola, caucciù, arachidi, polvere d'oro, avorio, sparto. Fra poco una ferrovia congiungerà Konakri al Niger.

SENEGAL E SUDAN FRANCESE.

All' antica colonia del Senegal (150,000 kmq. e 1,030,000 abitanti, nel 1891), recentemente allargata verso l' interno coll' acquisto dei Protettorati mauri (250,000 kmq. e 80,000 abitanti), i francesi hanno aggiunto i nuovissimi possedimenti del Sudan occidentale, fino al di là di Timboctù, il grande e misterioso emporio commerciale che è caduto oramai definitivamente nelle loro mani. Viceversa poi dall' ottobre 1899, il Sudan francese ha cessato di esistere come territorio amministrativo, poichè le parti che lo componevano vennero annesse quali al Senegal, quali alla Guinea francese, quali alla Costa dell'Avorio, quali al Dahomey, e di ciò che resta, nella parte più interna verso Timboctù e il Volta superiore, si sono formati due territori militari dipendenti dal governatore generale del Senegal e posti sotto la direzione di due comandanti militari. **Fiumi** principali sono, del Senegal il fiume omonimo, e del Sudan il corso superiore del Niger.

Le principali risorse economiche del SENEGAL sono anzitutto le *arachidi,* le quali ne costituiscono il principale articolo d' esportazione.[1] Vengono mandate quasi interamente a Marsiglia, poi a Bordeaux, Dunkerque, Rotterdam e Amsterdam. Le migliori e le più celebri sono quelle del Cayor.[2] Tiene il secondo posto la *gomma,* la quale gareggia in bontà con quella del Cordofan ed è fornita dalle acacie di quella parte del Sahara che è costeggiata dal fiume Senegal.[3] Vengono poi altre piante *oleifere,* come le noci di palma, di cui si esporta ordinariamente l' olio, ed il sesamo. Minore è la produzione del *caucciù,* il quale è fornito di preferenza dai paesi situati lungo i fiume del Sud.[4] Fra gli alberi da costruzione e da ebanisteria primeggia il così detto *ebano* del Senegal. Notiamo infine il *miglio,* il *riso,* il *sorgo,* il *maiz,* la *manioca,* che servono di base all' alimentazione degl' indigeni, il *cotone,* il quale, mal coltivato sopra spazî immensi, non ha servito finora che ai bisogni dell' industria locale; il *caffè,* che è più che altro una buona promessa, e infine la resina balsamica del *bdellium,* il *tamarindo,* il *dividivi,* l' *hennè.* Discreto è l' allevamento animale, specie dei *bovini,* dei quali si fa anzi una certa esportazione. Formano oggetto

[1] Nel 1898, esportazione 100,000 tonn. (Notizie attinte dall'A. all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

[2] Regione marittima interclusa dalla ferrovia St.-Louis-Dakkar.

[3] Nel 1898, esportazione 5,500,000 kg. per 4,500,000 fr. (Notizie attinte all' Esp. univ. di Parigi, c. s.)

[4] Esportazione nel 1898, 340,000 kg. per 1,100,000 fr. (Id., c. s.)

di caccia gli *struzzi* e articolo di commercio le penne. Abbondano le *api* selvatiche che forniscono in quantità il miele e la cera. Le acque del fiume Senegal sono ricchissime di *pesci*. Altri fiumi minori trasportano sabbie *aurifere*.

Gl' indigeni sono abilissimi nello intessere *stuoie*, di cui fanno commercio.

I francesi hanno molto contribuito allo sviluppo delle *comunicazioni*. St.-Louis è centro di cavi telegrafici sottomarini per le Canarie e Cadice, per Dakkar, Bathurst e la Guinea, e per il Brasile (Pernambuco). Molto importante è la ferrovia di 264 km. (aperta dal 1885) che congiunge St.-Louis al porto più meridionale e meglio situato di Dakkar, la quale ha molto contribuito allo sviluppo economico del Cayor e delle altre fertili circostanti regioni. A dispetto di tutte le previsioni ottimiste che avevano accompagnato la costruzione di questa ferrovia che fu una delle prime dell'Africa, la grande via di penetrazione e di commercio del Senegal è rimasta sempre il corso inferiore e medio del fiume omonimo, quantunque esso non sia navigabile che fino a Kayes e non per tutti i mesi dell' anno. La navigazione marittima oscilla annualmente intorno a 1 milione e $^1/_2$ di tonn. di stazza ed è fatta principalmente nei porti di St.-Louis, di Dakkar, di Gorea e di Rufisque.

Il *commercio* esteriore è in continuo rapido progresso [1] ed è assorbito quasi intieramente dalla Francia, il Senegal essendo una delle poche colonie in cui questa ha la prevalenza commerciale. Le merci che vengono più particolarmente importate sono le cotonate indiane dette guinee, di preferenza inglesi e belghe, i calicot greggi e imbiancati, i madapolam, i filati di cotone, i fucili e le munizioni, lo zucchero e il melasso, le chincaglie, gli articoli in ferro, le bevande spiritose.

La capitale, *St.-Louis*, situata alla foce e sopra un' isola del Senegal, è l' emporio d' importazione e d' esportazione di tutti i paesi percorsi da quel fiume. Però, essendo sfavorevolmente situata per accogliere i bastimenti che vengono dal largo, questi, quando abbiano poi a proseguire la loro rotta, approdano di preferenza al porto migliore di *Dakkar*, di fronte a cui sorge, sopra un' isoletta rocciosa, il porto franco di *Gorea*. Più a sud è situato il porto di *Rufisque*. Toccano questi porti parecchie compagnie francesi di navigazione a vapore (Messageries, Chargeurs réunis, Transports maritimes, Fraissinet, Navigation mixte).

I paesi che costituivano fino a ieri il così detto SUDAN FRANCESE, per quanto fertili e popolati, non rappresentano finora che una promessa e una speranza. Per altro già nel 1898 essi avevano assorbito, per la via del Senegal, per oltre 9 milioni di fr. di sole cotonate, di cui $^2/_3$ importate dal governo, e ne avevano spedito per quasi 2 milioni, di cui $^2/_3$ di gomma, e il resto caucciù e avorio.[2]

[1] Nel 1897, 37 milioni di fr., di cui 25 di importazioni (*Almanacco di Gotha*, 1899); nel '98, 62,300,000, di cui 33,200,000 di importazioni; nel '99, 73,600,000, di cui 50,100,000 di importazioni. (*Moniteur des int. mat.*, 22 luglio 1900.)

[2] *Illustration française*, 1° luglio 1899.

Il Niger, navigabile per tutto il suo corso superiore, attraverso il Sudan, cessa di esserlo allorchè discende, col mezzo di cateratte, nel suo corso inferiore, che è nelle mani degli inglesi. Si imponeva perciò ai francesi la opportunità di congiungerlo, mediante una ferrovia, all' estremità navigabile del Senegal, allo scopo di costituire una linea ininterrotta di penetrazione dalla costa fino al cuore del Sudan. E l'opera grandiosa, cioè la ferrovia di 540 km. che andrebbe da Cayes sul Senegal a Bammaku sul Niger, è già in via di esecuzione. Ultimamente ne venne aperto il primo tronco di 132 km. da Kayes a Bafulabè.

Emporio principale del Sudan è *Timboctù*, che dista pochi chilometri dal corso navigabile e navigato del Niger.

AMERICA.

Mentre i due paesi più settentrionali, il Canadà e gli Stati Uniti, dove prevale l'elemento anglo-sassone e sono pressochè scomparsi gli indigeni, hanno raggiunto uno sviluppo così grande e così intenso da gareggiare oramai, per importanza politica ed economica, coll'Europa, tutto il resto dell'America, dove prevale l'elemento latino, per lo più d'origine spagnuola, e sono ancora numerosi gli indigeni e i meticci, si trova in una condizione di manifesta inferiorità politica ed economica, dalla quale hanno cominciato a rilevarsi, con una maggiore stabilità negli ordinamenti politici e con uno sfruttamento più razionale delle ricchezze naturali, l'Argentina, il Brasile, l'Uruguay, il Cile, il Messico.

Superficie 38,480,000 kmq., di cui 19,929,000 nell'America del Nord, 547,000 nell'America centrale, 243,000 nelle Antille e 17,752,000 nell'America del Sud. **Popolazione** 136 milioni di abitanti (secondo gli ultimi dati pubblicati nell'*Almanacco di Gotha* del 1901).

GROENLANDIA.

Grande terra della regione artica, all' estremità nord-est del continente americano. Appartiene alla Danimarca. Il territorio libero dai ghiacci occupa una **superficie** di 88,100 kmq. **Abitanti** 10,500 (nel 1890).

Le principali risorse di questa miserabile colonia danese, per oltre sei mesi dell' anno coperta dai ghiacci o dalla neve, sono costituite dall' allevamento delle *renne*, dalla caccia delle *foche* e degli *uccelli* (eider) e dalla *pesca*. Nel distretto di Julianeskaab si lavorano alcune cave di *crisoliti*, pietre preziose di color verde scuro con un' ombra di giallo.

Le *comunicazioni* regolari coll' Europa vi sono mantenute dalle navi che il governo danese vi manda in primavera coi prodotti necessarî alla colonia (burro, lardo, piselli, biscotti, manifatture europee). Ed è quel medesimo naviglio che esporta in autunno l' olio di foca e di balena, le pelli di foca, le pellicce, i fanoni di balena e le crisoliti.

Così il *commercio* vi si è conservato un monopolio che il governo danese esercita per mezzo della « Società reale del commercio della Groenlandia », la quale risiede a Copenhagen ed emette dei biglietti che hanno soli in paese il valore di moneta.

Capitale e porto principale è *Godhavn* nell' isola di Disko.

CANADÀ.

Il **DOMINIO DEL CANADA** è una confederazione di sette colonie inglesi le quali sono autonome per quanto riguarda l'interna amministrazione, gli interessi generali essendo geriti dal governo federale, in cui il Governatore generale, che è nominato dall'Inghilterra, viene assistito dal Parlamento (camera di Deputati eletti periodicamente dal popolo, e Senato vitalizio nominato dal Governatore), il quale solo ha il potere legislativo. **Superficie** 8,768,000 kmq. **Abitanti** (nel 1897) 5,186,000, per la massima parte d'origine inglese e di religione protestante, ma in parte ancora cospicua d'origine e di lingua francese (specie nella provincia di Quebec, dove l'elemento francese è in maggioranza) e di religione cattolica. Gli indiani sono ancora circa 100,000. **Aspetto**: dall'Atlantico è tutto quasi un succedersi di pianure fino alle Montagne Rocciose, le quali si distendono parallelamente al Pacifico, che è orlato da una pianura marittima. **Fiumi** e **laghi** numerosissimi; principali il Mackenzie (coi laghi Athabasca, degli Schiavi e degli Orsi), il Nelson (col lago Winnipeg) e il San Lorenzo, che serve da emissario ai quattro grandi laghi che il Canadà ha in comune cogli Stati Uniti. L'Yukon, che appartiene a questi ultimi (territorio di Alasca) per il suo corso inferiore, scorre, nella sua parte alta, in Canadà. Nelle **coste** frastagliatissime emergono la baia d'Hudson, il golfo di San Lorenzo (colle isole Principe Edoardo e Anticosti) e la penisola della Nuova Scozia. **Suolo** molto fertile nel bacino del San Lorenzo e dei grandi laghi di cui esso è l'emissario e nelle regioni contermini. Il **clima**, generalmente freddo, presenta a sud quel prolungarsi delle calde giornate autunnali che è conosciuto col nome di « estate indiana » e permette, a latitudine relativamente bassa, la maturanza delle messi. All'estremo nord si colloca dai viaggiatori uno dei poli del freddo.

Questo immenso paese, il quale è vasto da solo quasi quanto l'Europa mentre è popolato meno del Belgio, non ha avuto fin ora notevole importanza economica che nelle province meridionali che si sono addimostrate colonizzabili dagli europei, le altre regioni essendo soverchiamente e per troppo tempo dell'anno dominate dai ghiacci e dalle nevi per poter offrire altro fuorchè le pellicce. Ma da qualche tempo le miniere d'oro che vi si stanno scoprendo vanno fornendo agli uomini il desiderio ed i mezzi di rendere abitabili anche quelle plaghe desolate, le quali hanno già cominciato a cangiare d'aspetto sotto la duplice azione del lavoro e del capitale.

Prodotti naturali. — Sono la principale e quasi l'unica risorsa di questo paese, il quale è ricco soprattutto per spontanea liberalità della natura.

Nonostante i grandi e continui progressi dell'agricoltura, il Canadà conserva ancora il suo spiccato carattere *forestale* che esso aveva anche

in passato. I boschi che scompaiono da una parte sotto l'accetta dell'agricoltore, sono sostituiti da altri che altrove le nuove vie di comunicazione fanno diventare facilmente sfruttabili. Gli è per ciò che il legname, il quale viene spedito all'estero talvolta sotto forma di enormi zatteroni trascinati da piroscafi, costituisce ancora il primo articolo di esportazione[1] senza contare la quantità considerevole che viene adoperata in paese nelle costruzioni navali e per la estrazione della polpa di legno. Le essenze principali sono gli aceri che possono dirsi gli alberi nazionali del Canadà, poi i pini, gli abeti, le betulle, i larici, le querce. Quantunque le provincie più boschive siano la Columbia e i territorî del Nord-Ovest, è la valle di Ottawa la regione in cui appare più intensa ed estesa la produzione del legname. Quebec ed Halifax sono i centri principali del suo commercio.

Col restringersi delle foreste va d'ordinario estendendosi la superficie dei terreni coltivati, i quali hanno già conquistato molta parte del Dominio, specie nelle sue regioni più meridionali. E fra i loro prodotti emergono i *cereali*, principali l'avena, il frumento, l'orzo e il maiz.[2] Di essi è il frumento che, venendo su larga scala esportato, ha collocato da tempo il Canadà tra i paesi più graniferi del mondo. La regione che lo è di più è la provincia di Manitoba, dove ogni stazione ferroviaria ha il suo elevatore o magazzino del grano per la conservazione del medesimo all'epoca del raccolto.

Seguono per importanza i *legumi*, specie i piselli, i quali sono egualmente prodotti in quantità superiore ai bisogni del consumo. Da parecchi anni si è rapidamente diffusa la coltura dei *frutti*, specie delle mele, ad esempio intorno a Monreal, cosicchè ora esse vengono spedite in gran quantità, allo stato fresco, in Europa.[3] Dal succo dell'*acero* si ricava in qualche luogo lo zucchero.

All'AGRICOLTURA, esercitata in origine nelle terre vergini come grande coltura spogliatrice, succede la piccola coltura intensiva per opera dei coloni che vanno riscattando i piccoli appezzamenti dalle grandi compagnie che hanno ottenuto per le prime la concessione di vaste estensioni di terreno per tentarne coraggiosamente lo sfruttamento con mezzi meccanici. Altrove la colonizzazione è favorita dalla legge dell'« homestead » per la quale viene concesso a ogni capo di famiglia un appezzamento di 160 acri (pari a 62 ettari) dietro il modesto compenso di 10 sterline pagabili in 5 anni, a condizione però che entro un dato tempo esso ne metta a coltura una buona parte e vi pianti la casa (homestead). Gli è così che l'agricoltura ha raggiunto una grande importanza nelle terre, or non più vergini, che si stendono a sud e a sud-ovest del lago Winnipeg, dove essa ha dato origine alla colonia eminentemente agricola del Manitoba.

Le grandi estensioni coperte naturalmente da *pascoli* (savanne) e gli stessi terreni coltivati a cereali in quanto vengano lasciati di tanto

[1] Nel 1898-99 per 27,860,000 dollari. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)
[2] Esportazione di cereali nel 1898-99 per 17,300,000 dollari. (Id.)
[3] Nel 1898-99 per 3,600,000 dollari. (Id.)

in tanto in riposo (a maggese) hanno permesso che si introducesse e si sviluppasse su larga scala l'allevamento ANIMALE, in ispecie dei *bovini* (fra cui numerose le vacche lattiere), degli *equini* (quasi esclusivamente cavalli), e delle *pecore*. La « ranches-country » per eccellenza è quella che si estende lungo la ferrovia del Pacifico, a ovest del Manitoba. Animali vivi, carni, pelli e lana costituiscono, insieme riuniti, il secondo articolo di esportazione.[1] Vengono poi i *maiali*, i quali alimentano alla loro volta una discreta esportazione di lardo e di prosciutto.

Il Canadà si mantiene tuttavia il primo paese del mondo nella caccia degli *animali da pelliccia*, la quale ivi è fatta dai « trappers » indiani e canadesi, che dipendono in gran parte dalla potente « Compagnia della baia d'Hudson ». Da qualche tempo si è così diffusa la *pollicoltura* che si comincia a fare esportazione di uova.[2]

Le acque interne e marittime abbondano di *pesci*. Così il Canadà è il primo paese del mondo nella pesca dei salmoni, la quale ivi è più copiosa che altrove verso il Pacifico. Dal 1870 vengono spediti in copia crescente i salmoni congelati in Europa. Merluzzi, aringhe, sgombri, vengono presi in gran quantità nel golfo del San Lorenzo e nelle altre acque territoriali. Il pesce costituisce il quarto articolo di esportazione.[3] Sulle coste si prendono anche in copia astici e gamberi.

Un tempo pressochè ignorati, sono saliti ultimamente a grande importanza alcuni prodotti MINERALI. L'*oro*, scoperto per la prima volta nel 1856 sul fiume Fraser, nella Columbia, ebbe la virtù di attirare immediatamente in quella provincia un torrente di emigrazione; ma poi la sua produzione andò gradatamente diminuendo. In compenso ecco apparire nel 1896 e diventare in pochi anni considerevole la produzione aurifera dell'Alaska, lungo il fiume Klondyke ed i suoi affluenti[4] e a est del lago Atlin.[5] Cosicchè ora il Canadà è diventato, nella produzione aurifera, il quinto paese del mondo.[6]

Ma il Canadà è ricco anche di altri metalli, quali l'*argento*, il *rame*, il *nichel*, il *piombo*, il *ferro*.[7] Di quest'ultimo vennero scoperti nel 1898-99

[1] Nel 1896-97, esportazione di animali 10 milioni di dollari, carne 6,700,000, pelli 3,200,000, lana 1,400,000, totale 21,300,000; nel '97-'98 animali 11,560,000, carne 8,820,000, pelli 2,980,000, totale 23,360,000; nel '98-'99, animali 11,040,000, carne 10,790,000, pelli 3,080,000, totale 24,910,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[2] Nel 1897-98 per 1,255,000 dollari, nel '98-'99 per 1,267,000. (*Almanacco*, ec.)

[3] Nel 1897-98 per 10,422,000 dollari, nel '98-'99 per 9,558,000. (c. s.)

[4] Si cominciarono a trovare alcune pepiti nell'Alaska fino dal 1893, ma fu nel 1896 che Giorgio Carnac, il quale da 20 anni pescava il salmone nel fiume Klondyke, non riuscendo in quell'anno a prender niente, si vide costretto anche lui a frugare la terra ed ebbe la fortuna di scoprirvi il ricco giacimento del Bonanza Creeck. L'anno dopo giungevano di ritorno dall'Alaska a San Francisco 40 minatori portando con sè per 3 milioni di fr. in oro.

[5] Nuove scoperte fatte nel 1898.

[6] Nel 1898, produzione d'oro per 13,700,000 dollari, di cui 10 nella regione del Klondyke (*Boll. della Soc. geogr. ital.*, maggio 1899); nel '99, per 21,300,000. (*Moniteur des int. mat.*, 21 giugno e 13 dicembre 1900.)

[7]

Argento.	nel 1898	once	4,452,000	per	2,594,000	doll.;	nel '99,	3,079,000 per 1,834,000
rame....	»	libb.	17,747,000	»	2,135,000	»	»	15,078,000 » 2,655,000
nichel...	»	»	5,518,000	»	1,821,000	»	»	5,744,000 » 2,068,000
piombo..	»	»	31,915,000	»	1,206,000	»	»	21,862,000 » . 977,000
ferro....	»	tonn.	58,300	»	153,000	»	»	87,200 » 248,000

(*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 13 dicembre 1900.)

nuovi giacimenti ricchissimi (di ematite) nella regione di Belle Island presso il capo Breton, e i quali si prolungano, pare, fin sotto il letto dell'Oceano.

Altro minerale notevole è il *carbon fossile*, la cui produzione, salita rapidamente a notevole importanza, è rimasta poi press'a poco stazionaria[1] ed inferiore ai bisogni complessivi del consumo.[2] Essa ha il suo centro principale a Nanaimo nell'isola Vancouver sul Pacifico. Nella regione che si estende fra i laghi Huron ed Eriè sgorgano alcune sorgenti di *petrolio*, nella cui produzione il Canadà è il quarto paese del mondo.[3]

Vengono infine il *sale*,[4] l'*amianto*,[5] le *pietre ornamentali* (diaspri, agate, ametiste), la *mica*,[6] il *sapone minerale*.[7]

Industrie. — Sono ancora poco sviluppate, quantunque per alcune di esse il paese abbia cominciato ad emanciparsi, almeno parzialmente, dalla dipendenza assoluta in cui si trovava prima verso la madre patria.

Una delle più fiorenti è divenuta il *caseificio*, tanto è vero che il burro e il formaggio (quest'ultimo soprattutto, il quale è molto apprezzato e consumato in Inghilterra) costituiscono il terzo articolo d'esportazione.[8] Parimenti va diffondendosi sempre più, in ragione della esuberante produzione granaria, la *macinazione* dei cereali, d'onde una crescente esportazione di farine verso l'Europa. Si esercita in qualche luogo la raffinazione dello *zucchero*.

Delle industrie tessili ha cominciato ora a svilupparsi, benchè molto timidamente, quella del *cotone*, la quale ha il suo centro a Quebec, che manda perfino le sue cotonate sulle coste del Pacifico e di lì poi nella Cina. Il che non toglie però che i tessuti di cotone e di lana figurino ancora tra i principali articoli d'importazione.

Delle industrie minerali la più notevole è quella del *ferro*, la quale cominciò a sorgere con alcuni alti forni nel 1886 e poi è andata, coll'aiuto di premi governativi,[9] sempre più sviluppandosi, specialmente la produzione della ghisa.[10] Dal 1899 si è cominciata ad estendere però anche la fabbricazione dell'acciaio ad opera di imprese siderurgiche potenti, fra cui la « Dominion Coal and Steel Co. »,[11] dal capitale di 100 mi-

[1] Nel 1896, 3,400,000 tonn.; nel '97, 3,876,000; nel '98, 4,200,000 per 8,200,000 dollari (*Boll. della Soc. geogr. ital.*, maggio 1899); nel '99, 5,047,000 tonn. per 9,992,000 dollari. (*Moniteur*, ec., 13 dicembre 1900.)

[2] Nel 1895-96, importazione per 9 milioni di dollari, esportazione per 3,300,000
» 1896-97, » » 9 » » » » 3,500,000

[3] Nel 1897, 1,530,000 hl.; nel '98, 700,000 barili per 1 milione di dollari (*Boll.* c. s.); nel '99, 809,000 barili per 1,202,000 dollari. (*Moniteur*, ec., 13 dicembre 1900.)

[4] Nel 1898, tonn. 57,100 per 249,000 dollari; nel '99, 57,100 per 235,000. (*Moniteur*, ec.)

[5] Amianto nel 1898, produzione 23,000 tonn. per dollari 491,000; nel '99, produzione 20,300 tonn. per 483,000 dollari. (*Moniteur*, ec.)

[6] Nel 1898 per 118,000 dollari; nel '99 per 163,000.

[7] Miniera di Ashroft nella Columbia inglese.

[8] Nel 1897-98 esportazione di formaggio per 17,573,000 dollari, di burro per 2,047,000
» 1898-99 » » » 16,777,000 » » » 3,701,000
(*Almanacco di Gotha*, 1900-1901.)

[9] Premio di 2 dollari per ogni tonn. di ghisa e di 3 per ogni tonn. d'acciaio.

[10] Ghisa nel 1894, 44,800 tonn.; nel '95, 37,800; nel '96, 60,000; nel '97, 53,800; nel '98, 68,800; nel '99, 94,100; nel 1900, 86,090. (*Moniteur des. int. mat.*, Bruxelles, 24 agosto, 12 dicembre 1899, 26 luglio 1900 e 25 marzo 1901.)

[11] Ricordiamo fra le altre quelle di Hamilton sul lago Erié, di Welland sul canale omo-

lioni di franchi, la quale si è proposta la costruzione d'una acciaieria gigantesca a Sydney nell'isola del capo Breton. Per ora le industrie molteplici del ferro hanno il loro centro principale ad Hamilton. Da qualche anno il Canadà ha cominciato a produrre gli strumenti agricoli su larga scala, anche per esportazione.[1] Lo sviluppo dell'industria siderurgica ha favorito e sospinto quella del coke.[2] Degne di nota sono anche le industrie del *rame* e del *nichel*, quest'ultima a Sudbury, nella parte settentrionale della provincia di Ontario. Quasi tutti questi stabilimenti metallici appartengono ad americani degli Stati Uniti.

Una maggiore importanza conservano le svariate industrie del *legno*, dalla segatura generalmente meccanica e mossa dalla forza idraulica, alla produzione di innumerevoli articoli di legno che vengono esportati, compresi i trucioli, che si mandano agli Stati Uniti per farne carta,[3] e compresa la polpa di legno, che si estrae tanto con processi chimici quanto con procedimenti meccanici, specialmente nella provincia di Quebec.[4] La più cospicua fra le industrie del legno è quella delle costruzioni navali. Si è molto sviluppata la fabbricazione della *carta*, la quale utilizza a tale scopo quasi tutta la polpa di legno prodotta in paese. Notiamo finalmente l'industria fiorentissima delle *pelli* che ha il suo centro principale a Quebec, d'onde si fa esportazione di calzature verso l'Europa e l'Australia, e quelle dei *cementi*, del *gesso* e delle *terrecotte*, sorte di recente e in continuo rapido incremento.[5]

Comunicazioni. — Lo sviluppo economico del Canadà è andato di pari passo collo sviluppo delle sue vie di comunicazione, specialmente delle *ferrovie*, le quali in molti luoghi lo hanno provocato e sospinto. Oramai queste hanno uno sviluppo complessivo di 27,760 km. (al 30 giugno 1899) e sono più numerose che altrove nella parte meridionale, dove si distende, fra le altre, quella « Canadian Pacific R. R. » lunga 4650 km., la quale va da Quebec sull'Atlantico a Vancouver sul Pacifico, e ha non solo portato la vita e la fortuna alle regioni che attraversa, ma introdotto una vera rivoluzione nelle grandi comunicazioni inter-

---

nimo (Ontario), di Sault Sainte-Marie, parimenti nell'Ontario, di New Glasgow nella Nuova Scozia (« Nova Scotia Iron and Steel Co. » dal capitale di 20 milioni di dollari) (*Moniteur des int. mat.*, 3 maggio 1900). L'acciaieria di Sydney si prevede produrrà 1000 tonn. al giorno di acciaio, cioè circa 400,000 all'anno (id., 17 maggio 1900). L'acciaieria di Sault Sainte-Marie, la quale ha cominciato a funzionare nella primavera del 1901, produce specialmente acciaio nichelato.

[1] Nel 1897-98 per 1,443,000 dollari; nel '98-'99 per 1,863,000. (*Almanacco di Gotha*, 1900-1901.)

[2] Nel 1898, 88,000 tonn.; nel '99 101,000. (*Moniteur*, ec., 13 dicembre 1900.)

[3] Esportazione trucioli agli Stati Uniti: nel 1890 per 180,000 fr.; nel '91 per 850,000; nel '92 per 90,000; nel '93 per 1,300,000. (De Scherzer.)

[4] Quest'industria, quasi ignota nel 1871, ha prodotto nel 1899, 160,000 tonn. di polpa, di cui 125,000 meccanica e 35,000 chimica. L'esportazione diretta soprattutto agli Stati Uniti e all'Inghilterra, è salita nel 1898 a 1,210,000 dollari. (*Moniteur*, ec., 27 settembre 1900.)

[5]

Cementi.....	nel 1898,	250,000 barili	per 398,000	dollari
	» '99,	397,000 »	» 633,000	»
Gesso.....	» '98,	219,000 tonn.	» 233,000	»
	» '99,	256,000 »	» 257,000	»
Terrecotte ..	» '98,	.....	» 168,000	»
	» '99,	.....	» 220,000	»

(*Moniteur*, ec., 13 dicembre 1900.)

nazionali abbreviando la via fra l'Europa settentrionale e l'estremo Oriente asiatico. Altre reti importanti sono: il « Grand Trunk » che congiunge le città del San Lorenzo con quelle dei laghi; e l' « Intercolonial » che unisce le due reti precedenti col porto di Halifax nella Nuova Scozia ed assume grande importanza in inverno quando la navigazione del San Lorenzo è impedita dai ghiacci. Si è incominciata nel 1900 la costruzione della ferrovia centrale dell'Algoma che dovrà mettere in comunicazione i grandi laghi (Sault Sainte-Marie) colla baia d'Hudson.

Allo scopo di facilitare i rapporti coll'Asia orientale venne istituito a Vancouver, dalla stessa compagnia esercente la ferrovia del Pacifico, un servizio regolare rapidissimo di navigazione a vapore coi porti del Giappone e della Cina. Il Canadà ha una fiorente *marina mercantile*, la quale ha una portata complessiva di oltre 670,000 tonn. (al 31 dicembre 1899), delle quali oltre 270,000 a vapore. Notevoli fra altre la « Quebec S. S. Co. » la « Pickford and Black line », e la « Quebec and Gulf Ports », che esercitano servizi regolari colle Bermude, colle Antille e coll'America centrale. La *navigazione marittima*, la quale rappresenta un movimento annuo di 13 milioni di tonn.,[1] è fatta per oltre $^1/_3$ da navi inglesi. Altrettanto attiva anzi maggiore è la *navigazione interna*, la quale, nella buona stagione, anima febbrilmente tutti i fiumi ed i laghi del Canadà, specie quelli che, coll'aiuto del canale Welland che costeggia in territorio canadese la celebre cascata del Niagara, mettono capo al corso inferiore e navigabile del San Lorenzo. Un altro canale (Richelieu) mette in comunicazione il San Lorenzo col porto di New York.

Poste e *telegrafi* sono perfettamente organizzati. Sydney nell'isola del capo Bretone, Canso ed Halifax nella Nuova Scozia, sono altrettanti centri di cordoni sottomarini per le regioni contermini, per Terranova, per gli Stati Uniti, per le Bermude, e per l'Europa.

Commercio. — È già divenuto molto cospicuo, giacchè oscilla annualmente da 300 a 350 milioni di dollari, che è quanto dire da un miliardo e $^1/_2$ a 2 miliardi di franchi.[2] Negli ultimi 5 anni si è accresciuto di un terzo. Viene assorbito per $^4/_5$ dagli Stati Uniti e dall'Inghilterra in parti eguali.

Principali articoli d'*importazione* sono il carbon fossile, gli oggetti di ferro, lo zucchero, i tessuti di lana, i tessuti di cotone, il the, i prodotti chimici, mentre all'*esportazione* primeggiano il legname, gli animali e i prodotti animali, il formaggio e burro, i cereali, i pesci, i minerali d'oro e d'argento e le pellicce.

---

[1] Nel 1895-96, 12,600,000 tonn. di cui 4,400,000 con bandiera inglese e 2,100,000 con bandiera canadese (*Statistical Yearbook* 1897, in *Boll. di legisl. e stat. dog.*, luglio-settembre 1898); nel 1896-'97, 12,000,000 tonn. di cui 7,300,000 inglesi e canadesi; nel '97-'98, 12,600,000 tonn. di cui 7,700,000 inglesi e canadesi; nel '98-'99, 13,300,000 tonn. di cui 8,500,000 inglesi e canadesi. (*Almanacco*, ec., 1899-1901.)

[2] Nel 1892-93, 248 milioni di dollari; nel '93-'94, 241; nel '94-'95, 224; nel '95-'96, 239; nel '96-'97, 257 (*Almanacco di Gotha*, 1899); nel '97-'98, 304; nel '98-'99, 320; nel '99-'900, 352. (*Moniteur des int. mat.*, 13 maggio e 25 novembre 1900.)

Il Canadà ha *trattati* di commercio con una quantità di paesi, ma soltanto quello colla Francia ha una tariffa speciale i cui effetti però sono di ben scarsa importanza. Invece ciò che ha grande importanza è la riduzione del 25 % sui diritti di entrata che il Canadà accorda dal 1898 alla maggior parte delle provenienze inglesi.[1] A differenza degli Stati Uniti, che in questi ultimi anni hanno sempre più inasprito la loro tariffa doganale, il Canadà, pur mantenendosi sempre ligio agli stessi principî protezionisti, l'ha man mano raddolcita passando dalla tariffa Forster alla tariffa Fielding, che è attualmente in vigore.

Pesi e *misure* sono le stesse dell'Inghilterra; la *moneta* invece è il dollaro sul tipo americano (degli Stati Uniti), che vale qualche cosa più di 5 lire.

Relazioni coll'Italia. — Il Canadà non avendo ancora aderito al nostro trattato del 1883 coll'Inghilterra, nè avendone conchiuso con noi uno speciale, i rapporti commerciali fra i due paesi sono retti dalle rispettive norme d'ordine generale, il che non ha contribuito nè contribuisce certamente a renderli più intensi di quello che sono. Oscillano annualmente intorno a $^1/_2$ milione di dollari e sono costituiti per la massima parte da frutta fresche e secche che vengono importate dall'Italia. Il Canadà ci manda quasi esclusivamente pesce disseccato e salato.[2]

L'emigrazione italiana al Canadà non è un fenomeno recente. Le grandi reti ferroviarie di quel paese, specie la linea del Pacifico, furono in gran parte opera di italiani, e opera loro eziandio molte di quei canali e di quelle conche per la navigazione interna che sono vanto del Dominio. Ma negli ultimi anni tale fenomeno è diventato e va diventando sempre più intenso, specialmente ad opera di napoletani e di veneti, che si dirigono alle colonie agricole. È difficile stabilire quanti siano gli italiani residenti al Canadà. Appaiono certo più numerosi che altrove nella Columbia inglese, specie nell'isola Vancouver, a Montréal (circa 2000), a Toronto (600) e nelle provincie di Ontario, Quebec e Manitoba.[3]

Immigrazione e colonizzazione. — A non parlare dei cercatori d'oro che si dirigono sempre più numerosi alle miniere del Klondyke, la corrente dell'immigrazione a scopo di colonizzazione, la quale si dirige di preferenza verso le colonie agricole del Manitoba e del Nord-Ovest, è

---

[1] Nel 1900 si trattava di portare questa riduzione al 33 %, ma di ottenere in compenso dall'Inghilterra qualche cosa di più sostanziale di quell'ammissione della rendita di stato canadese nella categoria degli investimenti pubblici (*list of trustees investments*) che la metropoli, sempre ligia ai principii del libero scambio, aveva creduto di poter accordare alla sua compiacente colonia. (*Moniteur des int. mat.*, 13 maggio 1900.)

[2] Nel 1895-96, importazione dall'Italia 435,000 dollari, di cui 354,000 frutte fresche, 10,800 frutta secche; esportazione 57,000, di cui 56,300 pesci (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, luglio-ottobre 1899); nel 1899, importazione 544,600 dollari. (*Relaz. Solimbergo* ricordata più avanti.)

[3] Da un rapporto del commendator G. Solimbergo, console generale in Montréal (febbraio 1900). Nel 1901 alcune centinaia di nostri emigranti, in massima parte veneti e napoletani, attirati laggiù da ingannevoli promesse, soffersero tutta una iliade di guai che commosse tutta l'Italia.

divenuta negli ultimi anni veramente cospicua, giacchè oscilla intorno a 80,000 persone.[1]

Porti e città principali. — Capitale della confederazione è la nuova città di *Ottawa* situata sul fiume omonimo, affluente di sinistra del San Lorenzo;[2] ma la città principale è *Montréal*, che sorge sulla riva sinistra di questo fiume laddove esso comincia ad essere navigabile dai maggiori bastimenti, ed è il primo porto mercantile del Dominio (5 milioni di tonn.) e il suo principale centro ferroviario e mercantile. Conta 317,000 abitanti, per tre quinti di lingua francese.

Toronto, sul lago Ontario, la seconda per popolazione (181,000 ab.), è il primo centro mercantile della ricchissima regione dei laghi, in territorio canadese.

Quebec, situata assai più in giù di Montréal, sulla riva sinistra e verso la foce del San Lorenzo, alla confluenza in esso del St.-Charles, è la terza città per numero di abitanti (63,000) e il secondo porto marittimo.

Vengono infine: *Hamilton*, primo centro industriale sul lago Ontario; *Winnipeg*, emporio dei cereali del Manitoba; *Halifax*, nella Nuova Scozia con un porto sempre libero dai ghiacci che è quindi affollatissimo in inverno; *Victoria*, sull'isola Vancouver di fronte a Vancouver dove termina la grande ferrovia del Pacifico e primo porto del Canadà sull'Oceano di quel nome; *Dawson*, nuovo gran centro aurifero nel bacino medio dell'Yukon sul suo affluente Klondyke.

---

[1] Nel 1887, 84,500; nell'88, 88,800; nell'89, 91,600; nel '90, 75,000; nel '91, 82,200. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] Nell'aprile del 1900 essa venne distrutta pressochè interamente da un terribile incendio. Si va ora però rapidamente riedificando.

TERRANUOVA.

Questa grande isola, situata a levante del Canadà, forma coll' attiguo litorale del **LABRADOR** una colonia inglese separata e distinta dal Dominio, con una **superficie** di 421,500 kmq. (di cui 110,670 proprî di Terranuova) e una **popolazione** (nel 1896) di 212,000 abitanti, di cui soltanto 4000 nel Labrador, che è un altipiano roccioso, rigido e desolato. A sud di Terranuova sono le isolette francesi di Saint-Pierre e Miquelon. A sud-est si stende il celebre Banco sottomarino. Il **clima** freddo, umido, triste, tiene un posto di mezzo fra il continentale e il marittimo.

La principale e quasi esclusiva risorsa economica di quest' isola è la *pesca* marittima, la quale viene esercitata da secoli intorno alle sue coste, ma, più che tutto, sopra quel suo celebre Banco sottomarino che già i primi cartografi italiani designavano col nome di « Banco dello stoccofisso » e sul quale vengono ad abbattersi periodicamente (dall' aprile al settembre) schiere innumerevoli di aringhe, di sgombri, ma specialmente di merluzzi, nella pesca dei quali ultimi Terranuova è da secoli il primo paese del mondo. Si valutano a quasi 100,000 i pescatori che ivi accorrono nella buona stagione e non soltanto da Terranuova e dal Canadà, ma ben anche dalla Francia e dagli Stati Uniti. Questi ultimi pagano all' Inghilterra, per l' esercizio di questa pesca ricchissima che fu oggetto di lunghe contestazioni accanite fra i due paesi, un canone annuo di 500,000 dollari. In quanto alla Francia, la quale possiede dall' epoca del trattato di Utrecht l' esclusivo diritto di pesca, di salagione e di disseccamento del pesce sulla costa occidentale di Terranuova, detta appunto per questo la « french shore » deve difendere accanitamente questo suo prezioso diritto contro le continue usurpazioni dei coloni terranoviani, i quali hanno messo, a motivo di essa, parecchie volte la madre patria a repentaglio di guerra colla Francia. Sulle coste di Terranuova si cacciano anche in gran numero le foche e si raccolgono in quantità le ostriche.

Gli altri prodotti naturali sono pressochè insignificanti quantunque l' isola sia ancora coperta in gran parte da *foreste* di pini e di abeti e da alcuni anni si siano cominciate a coltivare con successo le striscie più fertili di terreno situato lungo gli estuarî dei fiumi e sulle rive dei laghi. Con una specie di pino si fa una birra che forma la bibita più

comune degli abitanti. Sono abbondantissimi alcuni *frutti* (fragole, lamponi e simili), che crescono spontaneamente sopra grandi superficie e servono a preparare conserve e confetture.

Un' industria molto fiorente è l' estrazione e la raffinazione dell'*olio di fegato di merluzzo.*

Terranuova ha una grande importanza *telegrafica,* perchè ivi, nella sua baia orientale di Heart's Content, mettono capo 5 cavi sottomarini provenienti dall' Europa, e dall' isola ne irradiano altrettanti e anche più per il capo Bretone, la Nuova Scozia e gli Stati Uniti. Heart's Content è congiunto con *ferrovia* a St.-John e questa alla baia di San Giorgio di fronte al Labrador.

Terranuova ha una propria *marina,* con una portata complessiva di circa 100,000 tonn., costituita per la maggior parte da navi da pesca.

Numerose linee regolari di *navigazione marittima* congiungono St.-John agli altri porti dell' isola, al Canadà, all' Inghilterra, agli Stati Uniti.

Poichè Terranuova non si occupa, si può dire, che di pesca, è naturale che la sua *esportazione* consista quasi esclusivamente di pesce, olio di pesce, grasso e pelli di foca, mentre l' *importazione* comprende gli strumenti da pesca, i tessuti, i cereali ed altri prodotti alimentari. Il *commercio* oscilla annualmente dai 250 ai 300 milioni di fr.[1] ed è fatto principalmente con Inghilterra, Canadà e Stati Uniti. Grandi acquirenti del merluzzo di Terranuova sono il Brasile, il Portogallo e la Spagna.

Città capitale e porto principale è *St.-John,* emporio della seccagione, della salagione e del commercio del merluzzo.

SAINT-PIERRE E MIQUELON.

Due isolette francesi situate a sud di Terranuova e le quali non hanno importanza economica che per la grande pesca che ivi esercitano periodicamente colle loro barche, circa 8000 francesi, e per essere congiunte, mediante due cavi telegrafici sottomarini, da una parte a Brest in Francia e dall' altra agli Stati Uniti. Esse hanno un commercio annuo che oscilla dai 25 a 50 milioni di fr.[2]

[1] Nel 1896-97, 12,700,000 sterline; nel '97-'98, 10,600,000; nel '98-'99, 10,600,000. (*Almanacco di Gotha,* 1899-1901.)

[2] Nel 1898 fu di 27,730,000, nel '99 di 28,314,000. (*Moniteur,* ec., 1900.)

STATI UNITI

DELL'AMERICA DEL NORD.

Superficie 9,212,300 kmq., e quindi di poco inferiore a quella dell'intera Europa. **Confederazione** di 45 Stati, cinque Territori e un Distretto federale (che racchiude la capitale); potere legislativo esercitato dal Congresso (Senato e Camera dei Rappresentanti, questi eletti dal popolo, quello dagli Stati); potere esecutivo spettante a un Presidente eletto ogni quattro anni dal popolo con elezione di secondo grado. **Abitanti** 76 milioni (nel 1900), di cui 10 di recente immigrazione non ancora naturalizzati. Dei cittadini americani una settima parte sono di colore, cioè negri e mulatti, e vivono per lo più negli Stati del Sud. Si hanno inoltre 60,000 indiani civilizzati sparsi negli Stati dell'Ovest, e oltre 100,000 cinesi aggruppati in alcune città sul Pacifico. Continuando l'aumento nelle medesime proporzioni in cui si è prodotto finora, si prevede che gli Stati Uniti avranno nel 1950 una popolazione di 190 milioni di abitanti e nel 2000 di 472. **Configurazione fisica:** dall'Atlantico al Pacifico si seguono le seguenti zone: un « litoral District », i Monti Appalachi, il vasto bacino del Mississippi, i Monti Rocciosi, l'altipiano interno, la Sierra Nevada, e, infine, un altro « litoral District ». **Fiumi** principali: Mississippi (coll'affluente Missuri) sboccante nel golfo del Messico, Delaware e Hudson nell'Atlantico, Oregon, Sacramento e Colorado nel Pacifico. **Laghi** più importanti: Michigan in proprio, Superiore, Huron, Erié, Ontario in comune col Canadà, aventi tutti e cinque per emissario il San Lorenzo. Sull'altipiano interno il Gran lago Salato. **Coste** alte e frastagliate nella parte settentrionale sull'Atlantico, basse e paludose a sud dove terminano colla Florida e si inflettono nel golfo del Messico, alte ma uniformi sul Pacifico dove terminano a nord collo stretto di Juan de Fuca che le separa dall'isola Vancouver. Il **suolo**, molto vario, è soprattutto feracissimo nel bacino del Mississippi e a nord di questo, verso i grandi laghi. **Clima**, quasi tropicale sul golfo del Messico, temperato-caldo nel bacino inferiore del Mississippi e a sud della California, temperato-freddo nel resto del paese. Nella regione che si protende a nord-est e che è situata alla medesima latitudine dell'Italia meridionale, la temperatura è assai meno mite. Così New York è più fredda di Napoli, quantunque entrambe sieno sul medesimo parallelo. Eccellente è il clima della California.

Benchè sorti da poco più di un secolo gli Stati Uniti hanno raggiunto un tale potente colossale sviluppo da controbilanciare oramai da soli tutta la vecchia Europa, di fronte a cui vanno elevandosi di anno in anno sempre più giganti ed economicamente sempre più minacciosi così da far perfino intravvedere possibile, in un futuro non troppo remoto, la costituzione contro di loro, con intendimenti economici, de-

gli Stati Uniti d'Europa. La dottrina di Monroe, « l'America degli Americani » che la potente confederazione ha adottato come bandiera, se significa politicamente « l'America agli Stati Uniti », mira a significare economicamente « l'Universo agli Americani ».

Gli è certo che per alcune manifestazioni della loro vita economica essi dominano il mondo. Quell'operoso formicolío che sconvolge, squarcia, trafora il suolo della grande repubblica, e ne estrae da tutte le parti e ne trasporta coraggiosamente le immense ricchezze; quelle imprese industriali e mercantili che divengono in pochi anni giganti e dominano il mondo; quelle ferrovie innumerevoli che solcano da per tutto il vasto territorio; quella navigazione continua, incessante che anima tutte le vie d'acqua interne e marittime; quelle audaci iniziative che non conoscono nè scoraggiamenti nè confini; quella frenesia quasi ciarlatanesca di « reclâme » unita ad un senso pratico e profondo degli affari; quel carattere spietatamente speculatore cui non arrestano nè pudore, nè tenerezza, nè misericordia; quel prodigioso aumento della popolazione; quelle grandi città che sorgono come per forza d'incanto; quella terra del libero pensiero dove tutte le idee trovano asilo, tutte le opinioni libero corso; tutto ciò dimostra a chiare note che se la civiltà ha cominciato ad oriente, se essa illumina tuttora l'Europa, nel suo corso che la trascina verso occidente, sta per rifulgere ancora più viva e più splendida sugli Stati Uniti dell'America del Nord.

Prodotti vegetali. — Hanno raggiunto una enorme importanza in ragione della vastità del territorio e della fertilità naturale del medesimo in gran parte costituito o ricoperto da humus e non ancora impoverito dalle colture. Per alcuni di essi, quali i cereali, il cotone, il tabacco, gli Stati Uniti occupano incontrastabilmente il primato mondiale.

Dei CEREALI, che formano in molte regioni la base principale e quasi esclusiva di coltivazione, specialmente nella classica regione agricola del « Far West » la quale si stende nel bacino superiore del Mississippi verso i grandi laghi e ad ovest di questi, i più importanti, in ordine decrescente, sono il *maiz*, l'*avena* e il *frumento*, nella cui produzione assoluta gli Stati Uniti occupano il primo posto nel mondo.[1] I primi due, venendo largamente consumati in paese nell'alimentazione del bestiame, non sono mai stati oggetto di grande esportazione. Il maiz soltanto, dopo essersene migliorata la coltura, ha cominciato ad affermarsi in Europa (specie in Inghilterra e in Germania) in quantità sempre maggiore, superiore perfino a quella del frumento.[2] Questo

[1] Vedere la parte generale per tutte le notizie di cui non venissero qui riportati i dati particolari. Nel 1900 maiz 2178 milioni di bushels (pari a 784 milioni di hl.) per 837 milioni di dollari; avena 816 milioni di bushels (pari a 294 milioni di hl.) per 246 milioni di dollari; frumento 622 milioni di bushels (pari a 224 milioni di hl.). (*Boll. Cam. comm. ital.*, San Francisco, aprile 1901.)

[2] Esportazione del maiz, nel 1895-96, 21,700,000 hl.; nel '96-'97, 65,800,000 hl.; nel '97-'98, 176,900,000 bushels, pari a 61,900,000 hl.; '98-'99 ,208,700,000 bushels, pari a 72,800,000 hl. Esportazione del frumento, nel 1895-96, 56,500,000 hl.; nel '96-'97, 59,500,000 hl.; nel '97-'98, 79,600,000 bushels, pari a 27,000,000 hl.; nel '98-'99, 148,200,000 bushels, pari a 51,800,000 hl. (Dallo *Statistical Abstract of the United States*, 1897, n. 20, Washington 1898 — nel *Boll. di legisl. e stat. dog.*, luglio-settembre 1899.)

secondo per altro è il cereale classico degli Stati Uniti, quello per cui essi meritarono di venir chiamati il « granaio del mondo ». La sua produzione, divenuta gigante fino dal 1880 così da generare quella formidabile crisi agraria da cui l'Europa comincia appena adesso a rialzarsi, è andata sempre crescendo ed ora oscilla intorno ai 200 milioni di hl.,[1] per metà frumento invernale e per metà frumento primaverile o marzuolo, e rappresenta quindi un quarto del raccolto mondiale. La grande zona frumentaria (« wheat belt ») va dall'Oceano Atlantico al Pacifico, estendendosi al sud fino al Tennessee meridionale e al nord sino al confine canadese. La maggior parte della produzione però si ottiene nelle sterminate pianure del Mississippi, soprattutto nei due stati Dakota, il cui prodotto principale è appunto il frumento. Ivi sono campi di questo cereale a perdita d'occhio e senza interruzione per centinaia e centinaia di miglia. E lungo la ferrovia che li attraversa sorgono giganti presso le stazioni principali i famosi « grain elevators » dove il frumento viene immagazzinato e classificato a seconda delle qualità e del grado riconosciuti dalle borse, sicchè si negoziano in commercio le polizze rilasciate da quelli. I paesi verso cui si dirige specialmente l'esportazione del frumento sono: anzitutto il Regno Unito, che ne assorbe da solo oltre la metà, poi la Francia e la Germania. Altri cereali coltivati sono l'*orzo*,[2] la *segale* ed il *riso*, il quale ultimo viene di preferenza negli « swamps » o terreni paludosi della Luisiana, della Carolina e della Georgia.[3] Di essi è l'avena specialmente che si esporta e la farina di avena.

Di altre piante ALIMENTARI sono degne di nota: le *patate*, benchè insufficienti e di gran lunga ai bisogni del consumo;[4] i *legumi* e gli *ortaggi*,[5] di cui si può ripetere la medesima cosa; e infine i FRUTTI, di cui si è andata estendendo la coltura nella seconda metà del secolo XIX. Le *castagne* si producono nella regione orientale da New York alla Carolina, le *prugne* abbondano nella California.[6] Ed in que-

---

[1] Nel 1896, hl. 149,700,000 (bushels 427,684,000) } *Économiste européen.*
» '97, » 185,500,000 (» 530,140,000) }
» '98, » 236,000,000 (» 585,000,000) } *Moniteur*, ec., Bruxelles 17 ott. 1899.
» '99, » 185,000,000 (» 530,000,000) }
» » » 215,000,000 (secondo il « Corn trade list »)
» » » 191,450,000 (cifra ufficiale)
(*Boll. Cam. di comm. ital.* di San Francisco, aprile 1901.)

[2] Nel 1900, 78,590,000 bushels (pari a 78 milioni di hl.) per un valore di 49 milioni di dollari. (*Boll. Cam. comm. ital.* di San Francisco, aprile 1901.)

[3] Nel 1900, 219 milioni di libbre (pari a 99,700 ql.), di cui 180 nella Luisiana e 29 nella Carolina del Sud. (*Monthly summary of commerce of the U. S.*, september 1900.)

[4] Nel 1900, 253,521,000 bushels (pari a 91 milioni di hl.) per un valore di 215 milioni di dollari. (*Boll. Cam. comm. ital.* di San Francisco, aprile 1901.)

[5] Dei carciofi prodotti agli Stati Uniti i $^3/_4$ vengono in California, dove si dedicano a questa coltura 16,000 ettari. Molto coltivate vi sono anche le cipolle, i sedani, gli asparagi, i piselli, i pomidori, tutti prodotti che vengono spediti in quantità, ogni anno crescente, nelle contee orientali. (Dalla *Rivista commerciale* di New York. *Boll. di not. commerc.*, n. 25, giugno 1899.)

[6] Nel 1885 terreni coltivati a prugne ettari 2800; nel '97, 47,000; prodotto 82,500,000 libbre per 2,800,000 dollari di preferenza nella vallata di Santa Clara e San Joaquim (*Boll. di not. commerc.*, n. 25, giugno 1899). Nel 1900 vi si raccolsero di sole prugne secche 200 milioni di libbre, che è quanto dire circa 900,000 ql. (*Boll. Cam. comm. ital.*, aprile 1901.)

sta medesima regione si coltiva su larga scala la *vite*, soprattutto per averne vino, mentre nella parte più meridionale si prepara anche uva passa. Ed ivi parimenti si va diffondendo, con criteri scientifici, la coltura di tutte le altre frutte europee (pesche, albicocche, mandorle, mele, pere, fragole, noci, ec.), le quali poi vengono preparate in stagnoni e spedite in quantità sempre crescente verso gli Stati orientali dell'Unione. Anzi da qualche tempo si è cominciato a farne esportazione anche in Europa.[1] Ma i maggiori progressi si sono ottenuti negli *agrumi*. Oramai gli aranci del Texas, di Florida e di California, specie della California meridionale (Riverside centro massimo di produzione e Los Angeles emporio del commercio), sono divenuti sufficienti al consumo nazionale, e si calcola che nel 1904 lo diverranno anche i limoni che fin ora vengono importati quasi esclusivamente dalla Sicilia.[2]

In California e in qualche altro stato si continua a piantare *olivi*, ma ci vorrà del tempo prima che diventi significante la produzione dell'olio.[3] Invece gli Stati Uniti sono il primo paese del mondo nella produzione dei semi oleiferi di *cotone*.

Di piante ZUCCHERINE vi si coltivano a gara, benchè su scala molto modesta, la *canna da zucchero*, specie nella Luigiana, dove sono occupati in questa coltura anche da 10 a 12 mila italiani,[4] poi nella Florida e nel Texas, e la quale è divenuta da qualche anno, coll'aiuto di una favorevole tariffa doganale, improvvisamente importante;[5] la *barbabietola da zucchero* che si va diffondendo nella California e nel Michigan;[6] il *sorgo zuccherino* di coltura estesa nel Far West (Minnesota) insieme ai cereali; l'*acero zuccherino* degli Stati di nord-est, specie del Vermont.[7]

Grande paese consumatore di *caffè* (oltre 4 kg. per ab.), gli Stati Uniti devono importarlo quasi interamente giacchè non ne producono che una piccolissima quantità nella Florida. Il *luppolo* è coltivato di preferenza nello stato di New York.

Si sa che gli Stati Uniti sono il primo paese del mondo nella pro-

---

[1] L'impresa principale di coltura e commercio dei frutti è la « California Fruit Farmer's Association », la quale è costituita quasi interamente da italiani.

[2] Secondo la Relazione di Rosati, enotecnico italiano a New York, al ministero d'agricoltura (1898), la produzione degli agrumi in California, nel 1897-98, fu 5 milioni di casse (boxes) da 200 frutti l'una, eguale a 1 miliardo di frutti. Fra 5 anni la produzione sarà di 12 milioni di boxes, pari a 2400 milioni di frutti. L'importazione, la quale, nel 1896, era di 4,900,000 casse dai paesi del mediterraneo (Italia, Spagna), è discesa, nel 1900, a 3,800,000 (*Boll. Cam. di comm. ital.* di Buenos Aires, 5 marzo 1901). Sono circa 1 milione le piante di limone esistenti in California, specie nelle contee di San Diego, Los Angeles, Santa Barbara e Riverside. (Dalla *Rivista commerciale* di New York — nel *Boll. di not. commerc.*, n. 25, giugno 1899.)

[3] Finora non è divenuta importante che la produzione del frutto mangereccio, il quale ha quasi espulso dai mercati dell'Unione le olive d'Europa.

[4] *Boll. Min. esteri*, gennaio 1899. (Rapporto del console italiano di Nuova Orleans.)

[5] Nel 1880, 1 milione di ql. di zucchero; nel '90, 1,300,000; nel '96, 2 milioni; nel '97, 4,3000,000. Gli Stati Uniti sono divenuti così, a tale riguardo, il secondo paese del mondo dopo Giava. (*Rassegna nazionale*, 6 dicembre 1898.)

[6] Nel 1898, 1,220,000 tonn. di barbabietole, di cui 540,000 in California e 320,000 nel Michigan. (*Boll. di not. commerc.*, n. 33, agosto 1899.)

[7] Pare che queste altre tre piante diano complessivamente un altro milione e $^1/_2$ di ql. di zucchero.

duzione del *cotone*[1] e ne sono altresì il primo nell'esportazione nonostante la quantità, ogni anno sempre maggiore, che ne viene trattenuta dall'industria.[2] I centri principali di produzione sono i sei stati del Texas, delle due Caroline, della Georgia, del Mississippi e dell'Alabama, i quali forniscono da soli i $^7/_8$ dell'intero raccolto,[3] poi gli altri Stati del sud, specie l'Arkansas, la Luisiana, il Tennessee. È la Carolina del sud che fornisce il cotone migliore (« sea island cotton silk »). Un terzo della produzione è ordinariamente consumato in paese.[4] Gli altri $^2/_3$ costituiscono il principale articolo di esportazione e vengono mandati per circa la metà in Inghilterra e per il resto in Germania, in Francia e negli altri Stati europei. Altre piante TESSILI sono: il *lino*, nella cui produzione gli Stati Uniti sono il secondo paese del mondo, e la *canapa*, che ha un'importanza molto minore ed è in continua diminuzione. Dell'una e dell'altro si deve fare importazione.

Delle piante INDUSTRIALI la principale è il *tabacco*, per cui gli Stati Uniti occupano il primo posto nel mondo.[5] Ne sono centri principali il Kentucky, col grande emporio di Louisville, le due Virginie, il Maryland e l'Ohio. New York ne è il primo porto d'imbarco per l'Europa. Di materie *coloranti* e *concianti* non sono degne di ricordo che il quercitron, le cortecce da concia e un po' di sommacco. Importantissima nella Georgia e nelle due Caroline è la produzione della *resina* da pino,[6] da cui si ottiene la *colofonia* e nella quale anzi gli Stati Uniti godono il primato mondiale.

Di ERBE e FORAGGI erano ricoperte le savanne del Far West prima che le conquistasse l'aratro, ma anche ora se ne ricoprono alternativamente negli anni in cui i campi di grano vengono lasciati riposare a maggese. Inoltre estesi pascoli naturali ricoprono le pendici dei monti e le stese degli altipiani, mentre vanno moltiplicandosi i prati artificiali nelle regioni più popolate e più ricche di animali.

Nonostante l'abbattimento continuo di FORESTE, il quale si valuta a 3 milioni di ettari all'anno, l'Unione nord-americana appare sempre uno dei paesi più boschivi del mondo e il *legname* si conserva uno dei suoi principali articoli di esportazione. Gli è che per ogni foresta che

---

[1] Nel 1800 la produzione del cotone non era che di 160,000 balle. Nel 1840 era già salita a 1,288,000; nel '95 a 4,482,000; nel '97-'98 a 11,270,000 per un valore di 320 milioni di dollari; nel '98-'99, a 11,275,000 balle per 283 milioni di dollari (*Economista*, 15 marzo 1900). Nel '99-'900 fu di 9,436,000 balle (*Bradstreet's*, n. 1158 dell'8 settembre 1900). Il peso delle balle oscilla da 502 a 514 libbre, che è quanto dire intorno a una media di 228 kg.

[2] Esportazione in quantità, nel 1898-'99, 7,454,000 balle, di cui 3,540,000 in Inghilterra (in valore per 210 milioni di dollari); nel '99-'900, 6,060,000 balle, di cui 2,339,000 in Inghilterra. (*Bradstreet's* dell'8 settembre 1900.)

[3] Nel 1899-1900, Texas e Territorio Indiano 2,591,000 balle, Caroline 1,482,000, Georgia 1,309,000, Mississippi 1,230,000, Alabama 1,040,000; totale 7,652,000 sopra un totale complessivo di 9,436,300.

[4] Nel 1897-98, 3,444,000 balle; nel '98-'99, 3,590,000; nel '99-'900, 3,665,000. (*Economista*, 19 marzo 1900 e *Bradstreet's* 8 settembre 1900.)

[5] Nel 1899-1900, produzione 492 milioni di libbre (pari a 2,210,000 ql.) per un valore di 59 milioni di dollari. (*Boll. Cam. comm. ital.* di San Francisco, aprile 1901.)

[6] Un tempo la resina veniva estratta esclusivamente dal « Long leaf Pine » o « pinus palustris » molto diffuso agli Stati Uniti. Ora che quella pianta va rapidamente scomparendo, si comincia ad estrarla dal « Cuban Pine » che cresce nelle regioni sub-tropicali a est del Mississippi. (*Revue commerciale* de Bordeaux, 5 aprile 1900.)

scompare, se ne mette a mano una nuova situata in regioni più interne e meno accessibili, e la sua messa in valore provoca la costruzione di una nuova strada e il sorgere di un centro nuovo di popolazione e di civiltà. Però, questo processo avido e sregolato di disboscamento ha già cominciato a produrre qualche effetto pernicioso sul clima e sul corso dei fiumi. Le foreste maggiori si stendono sulle montagne che prospettano il Pacifico e ivi sorgono quelle essenze gigantesche, conosciute sotto il nome di wellingtonie o sequoie, le quali superano talvolta i 100 m. d'altezza. Immense foreste ricoprono altresì le paludi della Virginia e della Carolina. Le essenze principali sono le conifere, gli aceri, i tassi, i cipressi, i noci, le querce.

Agricoltura. — Agli Stati Uniti, per la loro vasta estensione e per il rapido ma graduale processo di colonizzazione, sono rappresentate tutte quante le forme agricole, dalla piccola coltura intensiva, la quale è divenuta propria così degli industri e popolosi Stati del nord-est da lungo tempo colonizzati quanto della California che lo è stata da poco ma con una intensità dieci volte maggiore, alla grande coltura spogliatrice che predomina nelle pianure del Far West. La piccola coltura intensiva va sempre più estendendosi da oriente ad occidente. Le grandi imprese, le quali assumono a vasti lotti il dissodamento delle terre nuove, usano sfruttarne per qualche anno la naturale fecondità con grandiosi processi e coll'aiuto delle macchine e poi le rivendono in appezzamenti minori ai piccoli coloni. E le grandi imprese procedono poi sempre più avanti. Ma ormai si è quasi arrivati, almeno nel Far West, a quel limite delle praterie oltre il quale non è più possibile la coltura grandemente rimuneratrice che coll'aiuto dell'irrigazione artificiale. Per cui non è lontano il giorno nel quale, rallentata la furia di invasione, l'agricoltura dovrà ritornare sopra i suoi passi e diventare intensiva, restaurando coi concimi l'esausto terreno e sottoponendolo all'opera intelligente della rotazione agraria, della irrigazione e delle bonifiche. Frattanto tutto ciò ha già cominciato a farsi su larga scala e con felicissimi risultati negli Stati del nord-est e nello Stato ormai eminentemente agricolo di California.

Prodotti animali. — Insieme alla conquista agricola del Far West, incominciata su larga scala dopo la guerra di secessione e febbrilmente continuata fino ai giorni nostri, si è introdotto in quelle medesime regioni, per divenire poscia gigante, l'allevamento del bestiame (« cattle breeding »). In quelle vaste praterie, principalmente situate a ovest del Mississippi, si moltiplicarono presto e meravigliosamente i « ranches ». Le migliaia di bestiami divennero bentosto milioni e quelle lontane regioni si diedero a gareggiare, nell'importanza della loro produzione animale, coll'Australia, coi paesi della Plata e coll'Africa meridionale. Sorsero così quelle immense mandrie e quegli innumerevoli greggi vaganti di diecine di migliaia di capi appartenenti talvolta ad una sola persona,[1] segnati con un marchio a fuoco e custoditi da quei

[1] Certo Richard King alleva nel suo dominio 800,000 bovini, 160,000 pecore e 10,000 cavalli. (De Norwins, *Revue des Revues*, 20 marzo 1899.)

cavalieri incomparabili che sono i « cow boys », i quali passano continuamente la loro vita a cavallo come i « butteri » della Campagna romana.

Gli Stati Uniti sono il primo paese del mondo nel numero dei *bovini*,[1] il secondo in quello dei *cavalli*[2] dopo la Russia, e il primo, cosa curiosissima, anche in quello dei *muli*[3] benchè vi sieno relativamente scarsi gli *asini*. Sono degni di nota gli impareggiabili cavalli trottatori dal Far West. Le *pecore*, sebbene più non arrivino alla cifra massima di 50 milioni di capi da esse raggiunta nel 1885,[4] pure costituiscono ancora uno dei grandi prodotti animali dell'Unione, che è, a loro riguardo, il terzo paese del mondo dopo l'Australasia e le regioni della Plata. Ma a differenza di quei paesi, la lana prodotta agli Stati Uniti non viene affatto esportata dacchè è divenuta insufficiente al bisogno della loro industria laniera, cosicchè essi figurano tra i maggiori importatori di lane platensi e australiane. La razza più diffusa è la « common stock », prodotta dall'incrociamento di razze diverse, e i centri principali di allevamento sono, oltre agli Stati del Far West, il Texas e la California. Da parecchio tempo si sono acclimatate in alcuni stati (Kentucky, Georgia, California) le *capre* d'Angora. L'allevamento dei *suini*, che aveva subito una grande diminuzione alcuni anni fa in seguito alla malattia della trichina per la quale gli Stati esteri avevano severamente proibita la importazione delle carni suine americane, si è andato risollevando ora che quel terribile malore è scomparso e gli Stati Uniti sono ridiventati, per numero assoluto di maiali, il primo paese del mondo.[5] Benchè questo paese occupi il primato nel consumo in genere della *carne*, ne è così intensa la produzione che vi rimane sempre un margine larghissimo all'esportazione. Ed esso gode parimenti il primato nella esportazione del *grasso* e del *sego*.

Quantunque paese eminentemente granifero gli Stati Uniti allevano ancora poco *pollame* a cagione della deficienza assoluta della piccola coltura, d'onde una notevole importazione di *uova* dall'Europa. Da qualche tempo però vi sono sorti alcuni grandiosi stabilimenti d'avicoltura che figurano tra i primi del mondo.

L'*apicoltura* fiorisce negli Stati del centro e in California e vi è anzi in continuo progresso. L'allevamento dei *bachi da seta*, tentato in molti luoghi, non ha attecchito fin ora su larga scala che in California per opera degli emigrati lombardi.

La *pesca d'acqua dolce* è abbastanza diffusa nei laghi e sui fiumi,[6]

---

[1] Nel 1868, bovini 11,942,000 per 249 milioni di dollari; nel 1900, 27,610,000 per 689 milioni di dollari, di cui nel 1868, vacche lattiere 8,897,000 per 320 milioni di dollari e nel 1900, 16,292,000 per 515 milioni di dollari. (*Boll. Cam. comm. ital.* di San Francisco, aprile 1901.)

[2] Nel 1868, cavalli 5,757,000 per 433 milioni di dollari; nel '900, 13,597,000 per 604 milioni di dollari. (*Boll. Cam. di comm. ital.*, c. s.)

[3] Nel 1868, muli 856,000 per 66 milioni di dollari; nel '900, 2,086,000 per 112 milioni di dollari.

[4] Nel 1868, pecore 38,992,000 per 98 milioni di dollari; nel '900, 41,884,000 per 123 milioni di dollari.

[5] Nel 1868, 24,317,000 per 111 milioni di dollari; nel '900, 43,890,000 per 286 milioni di dollari.

[6] Nei fiumi che si gettano nell'Atlantico si pescano in quantità gli storioni, da cui si estrae caviale di qualità superiore e molta colla di pesce che forma un importante articolo

quantunque sia senza confronti inferiore alla *pesca marittima*. Questa si esercita tanto sulle coste dell'Atlantico (sprat o sardine americane, sgombri e merluzzi), quanto su quelle del Pacifico (Oregon), e si spinge da una parte fino al banco di Terranova, oggetto di secolari contese coll'Inghilterra, a cui l'Unione deve pagare annualmente un compenso di concessione di 500,000 dollari (secondo l'ultimo trattato del 1888), e dall'altra sulle coste della penisola di Alaska (baia di Yakutat) e del mare di Behring, dove, ad esempio, la caccia alle foche numerosissime delle isole Prybiloff ha dato motivo a un'altra contestazione coll'Inghilterra, la quale fu risolta con un arbitrato che non accontentò nè l'uno nè l'altro dei contendenti e conseguenza del quale sarà la scomparsa fra pochi anni di quei preziosi animali da pelliccia e da olio.[1] Gli Stati Uniti sono il paese in cui ha fatto i maggiori progressi la *piscicoltura* artificiale, la quale si stende anche alle acque marine. Sulle coste orientali, specie negli stati di Maryland (Baltimora) e di New York, sono molto sviluppati l'allevamento e la pesca delle *ostriche* (quest'ultima su larga scala nella baia di Chesapeake), gli Stati Uniti essendo il primo paese del mondo nella produzione e nel consumo del gustoso mollusco. Infine gli americani degli Stati Uniti sono i più abili ed operosi cacciatori di *balene*, tanto nei mari polari artici quanto nei mari antartici.

Prodotti minerali. — Apparsi ora immensamente più ricchi di quanto nella prima metà del secolo si osasse neppure lontanamente di sperare, i prodotti minerali sono diventati una delle leve più potenti della prosperità economica degli Stati Uniti, i quali, nella produzione di alcuni di essi, sono il primo paese del mondo e figurano tra i primi in parecchi altri.

Dei COMBUSTIBILI FOSSILI due sono principalmente cospicui, il *carbon fossile* e il petrolio. In quello l'Unione nord-americana, da molto tempo il secondo paese del mondo dopo l'Inghilterra, ne è divenuta ormai il primo con una produzione annua di 230 milioni di tonn.,[2] di cui oltre la metà (il 54 %) data dalla sola Pensilvania e il resto dall'Illinois, dalla Virginia occidentale e dall'Ohio, e poi, in proporzioni più piccole, da molti altri Stati. Oltre a soddisfare agli innumerevoli bisogni delle industrie e delle comunicazioni nazionali, il carbon fossile americano comincia già ad alimentare una certa esportazione,[3]

---

di commercio. La metà del caviale che si spedisce in Europa viene dal fiume Delaware e si consuma per la massima parte in Germania (*Revue commerc.* de Bordeaux, 12 aprile 1901). Nei fiumi che sboccano nel Pacifico e lungo le coste di questo si prendono in grande quantità i salmoni, dei quali si fa una forte esportazione. Egli è a Portland, nell'Oregon, che ne sorgono le principali pescherie.

[1] Nel 1896 se ne presero ancora 73,000; nel '97, 45,200. La caccia vi è monopolizzata dall'« Alaska commercial Company » di San Francisco.

[2] Nel 1870, 71 milioni di tonn.; nel '91, 141; nel '92, 145; nel '93, 146; nel '94, 155; nel '95, 175; nel '96, 175; nel '97, 179; nel '98, 166 (*Moniteur des int. mat.*, 9 luglio 1899). Calcolando però che la tonn. americana del carbon fossile non vale che 908 kg., si ha una produzione effettiva di 150 milioni di tonn. per il 1898. Nel 1899, 198,200,000 « short tons », pari a 180 milioni di tonn. metriche (id., 21 giugno 1900). Nel 1900 la produzione salì a 226 milioni di tonn. metriche superando per la prima volta di qualche cosa la produzione inglese. (*Rivista commerciale* di New York, aprile 1901.)

[3] Nel 1890, 1,136,000 tonn. (da 1,016 kg. ciascuna); nel '99, 3,480,000; nel 1900, 7,917,000. (*Moniteur*, ec., 21 marzo 1901.)

la quale si dirige soprattutto al Canadà, alle Antille, all'America del Sud, ma, da qualche tempo, anche in Europa.[1] Quest'ultimo fenomeno, che ha finora solamente l'aspetto d'un tentativo, potrebbe diventare importantissimo quando venisse aiutato dagli alti prezzi del carbone in Europa, specialmente nei paesi situati sul Mediterraneo, e dall'istituzione negli Stati Uniti dei progettati premî di navigazione. Il principale porto d'imbarco del carbon fossile destinato all'estero è Baltimora.

Gli Stati Uniti sono il primo paese del mondo nella produzione dell'*antracite*,[2] la quale è ottenuta quasi esclusivamente in Pensilvania, e viene in parte anche esportata, principalmente al Canadà.[3] Una delle ricchezze di Pittsburg in Pensilvania e di Findlay nell'Ohio è il *gas naturale* che ivi sgorga spontaneamente in copia dal suolo e che, convenientemente incanalato, fornisce un combustibile a buon mercato alle loro numerose industrie metallurgiche. La società ferroviaria della Northern Pacific lavora una grande miniera di *lignite* nel Dakota, la quale è in lenta ma continua combustione. Nella Virginia, nella Carolina e nella Florida si stendono immense *torbiere*, le quali, però, non sono lavorate che in parte.

Ma il più grande combustibile fossile, dopo il carbone, è il *petrolio* che fu scoperto a caso nel 1859 in Pensilvania e il cui prodotto andò così rapidamente e intensamente aumentando da inondare il mondo civile nel quale andavasi frattanto generalizzandosene l'uso nella illuminazione. Ed ora i $^{7}/_{8}$ della produzione sono forniti dagli stati di Pensilvania e di New York, il resto dagli altri stati situati sull'orlo occidentale degli Allegani e poi dalla California, la quale si è recentemente affermata con prodotti d'anno in anno sempre maggiori.[4] Ultimamente vennero scoperti ricchi pozzi di petrolio anche nel Texas (nelle vicinanze di Beaumont). La raffinazione e il commercio del petrolio sono da parecchi anni monopolizzati dalla « Standard Oil Company », una delle società più ricche e più potenti del mondo, la quale occupa circa 100,000 persone e possiede, per il trasporto e per la conservazione del liquido illuminante, lunghissime « pipe-lines » e « tanks » giganteschi.[5] Il petrolio costituisce il quarto articolo di esportazione.[6] New York e Filadelfia ne sono i principali porti d'imbarco; la Ger-

[1] Nel 1899, 35,000 tonn.; nel '900, 635,000, principalmente dirette alla Francia e all'Italia. (*Moniteur des int. mat.*, 21 marzo 1901.)

[2] Nel 1898, 52,800,000 short tons, pari a 47,900,000 tonn. metriche
» '99, 56,700,000 » » 51,400,000 » »
» '900, 45,100,000 » »
(*Moniteur des int. mat.*, 15 marzo 1900 e 28 febbraio 1901.)

[3] Nel 1899, 1,708,000 tonn.; nel '900, 1,662,000. (*Boll. delle finanze*, 24 marzo 1901.)

[4] Produzione totale del petrolio nel 1898, 55,364,000 barili; nel '99, 57,071,000; nel '900, 56,990,000. (*Boll. Cam. comm. ital.* di Buenos Aires, 5 marzo 1901.)

[5] Rockfeller, uno dei suoi più ricchi azionisti, viene detto per ciò il « re del petrolio ». Un altro grande azionista è Flagler. Nel 1899 si parlava di un nuovo « trust » da costituirsi fra i nuovi produttori del petrolio in Indiana, Illinois, Ohio e avente per centro Indianopolis.

[6] Nel 1892, 17,700,000 barili, eguali a 26,550,000 hl., per un valore di 50 milioni di dollari; nel '96-'97, 26,900,000 barili per un valore di 62,600,000 dollari; nel '97-98 per 56,100,000 dollari; nel '98-'99 per 56,300,000. (*Almanacco di Gotha*, 1898-1901.)

mania, l'Inghilterra, il Belgio, la Francia, l'Olanda, il Giappone e l'India i principali paesi di destinazione.

Assai meno importanti sono i MINERALI NON METALLICI.

Fra i *materiali da costruzione* primeggiano il marmo (Vermont) ed altre pietre calcari,[1] l'arenaria, il granito, di cui esistono cave importanti in California (Folsom), l'ardesia (Pensilvania, Vermont) nella cui produzione gli Stati Uniti sono il terzo paese del mondo,[2] l'asfalto della California,[3] e le pietre da gesso e da calce che si scavano in copia negli Allegani.[4]

Gli Stati Uniti sono il terzo paese d'America, dopo le Antille e il Canadà, nella produzione del *sale*, il quale vi è ottenuto nelle miniere e nelle sorgenti delle due Virginie e del Kentucky, ma soprattutto del New York, poi nei laghi salati dell'altipiano di Utah, e infine nelle saline scaglionate lungo le coste del Pacifico. La produzione nazionale copre appena $^1/_4$ del consumo.[5] Saratoga Springs nello stato di New York è la più celebre stazione balneare dell'Unione; ma vi sono altre *sorgenti minerali e termali* nelle Virginie (Bath) e soprattutto nella Terra delle meraviglie o « National Park » delle Montagne Rocciose; e sono degni di nota anche i bagni di mare di Newport nel Rhode-island, di Atlantic-city presso Filadelfia, e di Long-Branch e Cowey-Island presso New York. Non vi è altro paese al mondo che produca tanti *fosfati minerali* come gli Stati Uniti, nelle loro grandi cave della Florida (fosforiti), della Carolina del sud e del Tennessee.[6] Degni di nota sono ancora lo *zolfo* per quella quantità molto piccola che se ne produce in alcuni luoghi del centro e dell'ovest, la *grafite* per la quantità molto maggiore che se ne ottiene in California (Ticondoroga), l'*acido borico* altro prodotto californiano,[7] e il *sapone minerale* per le cave che se ne lavorano nel Nevada, nel Dakota e nella California.

Importantissimi sono poi i MINERALI METALLICI ed i METALLI, primi fra tutti i metalli preziosi, il ferro, il rame ed il piombo.

L'*oro*, che era fornito in passato in piccola quantità da alcuni Stati orientali, cominciò ad essere prodotto in quantità prodigiosa nel 1848 in seguito alla scoperta dei famosi « placers » della California, i quali in 16 anni ne misero in commercio per oltre 4 miliardi di lire. E quelli esauriti si scopersero e si lavorarono con eguale successo, rimontando

---

[1] Nel 1898, produzione di marmi per 3,590,000 dollari, di cui per 2,068,000 nel solo stato di Vermont (*Boll. Cam. comm. ital.* di New York, dicembre, 1900). Il che non impedisce che si importino dall'estero, specie dall'Italia, 30,000 tonn. di marmo all'anno per un valore oscillante da 500 a 700 mila dollari.

[2] « L'importazione delle ardesie in California. » (*Boll. di notizie commerciali*, n. 15, aprile 1899.)

[3] Nel 1900 per 424,000 dollari. (*Boll. Cam. comm. ital.* di San Francisco, aprile 1900.)

[4] Nel 1900, in California produzione di pietra calcare per 22,300,000 dollari, di marmo per 4,500,000, di granito per 15,300,000, di arenaria per 7,200,000, di ardesia per 4,100,000. (*Boll. Cam. comm. ital.* di San Francisco, aprile 1901.)

[5] Questo si valuta a 14 milioni di ql., di cui 10 si importano dalle Antille e dal Canadà. (SCHERZER, pag. 571.)

[6] Produzione prevista per il 1899, 1,500,000 tonn., di cui 580,000 nella Florida, 500,000 nella Carolina del sud e 400,000 nel Tennessee. (*Sole*, dicembre 1899.)

[7] Nel 1900 se ne ottennero per 1,300,000 dollari. (*Boll. Cam. comm. ital.* di San Francisco, aprile 1900.)

il corso dei fiumi che avevano concorso alla formazione dei placers, le miniere di quarzo aurifero prima della stessa California, poi della Nevada e finalmente del Colorado che è lo stato il quale fornisce ora circa un terzo della complessiva produzione.[1] Si sa che per questa gli Stati Uniti, i quali hanno avuto per tanti anni il primato mondiale, si sono visti recentemente sorpassare dall' Africa australe. Altrettanto è avvenuto nella produzione dell' *argento*,[2] in cui, nonostante la scoperta avvenuta, nel 1867, delle nuove grandi miniere del Nevada (Virginia), del Colorado e dell' Utah, essi si sono visti portar via ultimamente il primato dal Messico. A Silver-city presso Virginia si lavora la celebre miniera di Comstock, che è forse la più ricca del mondo. Venne abolito pochi anni or sono lo « Sherman art » con cui erasi voluto tenere artificialmente elevato il prezzo dell' argento.[3]

Ma una importanza ancora maggiore ha assunto agli Stati Uniti la produzione dei minerali di *ferro*, la quale, divenuta rapidamente gigante,[4] e superando di gran lunga quella della stessa Inghilterra, costituisce da sola quasi la metà del prodotto mondiale. Ne era un tempo centro principale la Pensilvania, la quale forniva da sola $^1/_3$ di tutti i minerali di ferro che si ottenevano nell' Unione. Ora il suo posto è stato preso dalle ricchissime ed eccellenti miniere del lago Supe-

[1] Nel luglio 1899 si sono cominciati a lavorare con successo alcuni ricchi giacimenti al capo Nome, situato all' estremità settentrionale dello stretto di Norton della penisola d'Alaska. In agosto Nome o Anvil, città mineraria, sorta come per opera d'incanto, contava già 4000 ab. Nel 1900 si calcolava ne avesse 30,000.

La produzione dell' oro salì nel 1899 a 2 milioni di dollari (*Boll. della Soc. geogr. ital.*, luglio 1900). Nel 1898 e nel 1897 era stata in tutta l' Unione, rispettivamente di 64 e di 57 milioni di dollari come risulta dal seguente prospetto:

Stati	1898		1897	
	Once	Valore in dollari	Once	Valore in dollari
Colorado	1,122,973	23,195,300	924,166	19,104,200
California	756,483	15,637,900	707,160	14,618,300
Sud Dakota	275,723	5,699,700	275,291	5,694,900
Montana	248,014	5,126,900	211,563	4,373,400
Nevada	144,859	2,994,500	143,983	2,976,400
Arizona	119,249	2,465,100	149,089	2,895,900
Alaska	122,137	2,524,800	85,011	1,778,000
Utah	110,556	2,285,400	83,500	1,726,100
Idaho	83,055	1,716,900	82,320	1,701,700
Oregon	56,966	1,177,600	65,456	1,353,100
Washington	37,065	766,200	20,313	419,900
Nuovo Messico	26,074	539,000	17,246	356,500
Michigan	5	100	3,033	62,700
Stati del Sud	15,843	327,500	13,903	287,400
Altri Stati	296	6,100	702	14,500
	3,118,398	64,463,000	2,774,935	57,363,000

(Dalla relazione di M. Butler, direttore della Zecca agli Stati Uniti nel *Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 12 novembre 1899.)

[2] Produzioni dell' argento: nel 1897, 53,860,000 once di fino per un valore di 69,637,000 dollari; nel '98, 54,438,000 once per 70,384,000 dollari. Gli Stati Uniti sono discesi in questi due anni al secondo posto dopo il Messico. (Id.)

[3] Con quel « bill » il governo obbligavasi di comprare ogni anno una determinata quantità di metallo bianco.

[4] Da 4 milioni di tonn., quale era nel 1877, è salita a 6 nell' '87, e a oltre 20 nel '97. Nel '98 fu di 23. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 9 marzo 1899.)

riore (Mesabì, Gogebie, Menomnee, Marquette).[1] Seguono il New York, il New Jersey, l'Ohio e il Missuri, nel quale ultimo alcune colline alte da 200 a 700 m. constano quasi unicamente di minerale di ferro e sarebbero capaci di supplire da sole per centinaia di anni ai bisogni del consumo mondiale. Eppure l'industria, avendo fatto progressi ancora più rapidi della produzione, avviene che questa debba venir integrata da una forte importazione di minerali di ferro.[2] Per certi bisogni dell'industria siderurgica si fa anche una forte importazione di minerali di manganese.[3]

Gli Stati Uniti producono più della metà dei minerali di *rame* che vengono scavati in tutti i paesi del mondo e la loro produzione è in continuo aumento.[4] Ne sono centri principali: il Montana, lo stato più settentrionale dei Monti Rocciosi dove si lavora fra altre la ricchissima miniera di Anaconda di fama mondiale;[5] la regione intorno al lago Superiore colla miniera non meno celebre di Calumet and Hecla,[6] e lo stato di Arizona all'estremità sud-ovest dei Rocciosi, la cui produzione, rapidamente aumentata negli ultimi anni, promette di diventare, quandochessia, la prima.[7] Vengono finalmente la California e il Colorado.

Gli Stati Uniti sono il primo paese del mondo anche nella produzione dei minerali di *piombo*, la quale si accentra a Leadville nelle gole dei Rocciosi;[8] tengono il secondo posto in quella dei minerali di *mercurio* (cinabro), specie colle ricche miniere di New Almaden e New Idria in California;[9] nella produzione dei minerali di *zinco* pei numerosi giacimenti di calamina sparsi fra l'Atlantico, il Missuri e i grandi

---

[1] Nel 1898, 14,025,000 tonn.; nel '99, 18,252,000 (*Moniteur* ec., 29 marzo 1900). Generalmente questi minerali vengono portati per via d'acqua a Cleveland sul lago Erié e di lì, per ferrovia, a Pittsburg in Pensilvania, dove vengono impiegati per la massima parte nella produzione dell'acciaio.

[2] Importazione, nel 1899, 674,100 tonn.; nel '900, 897,800. Negli stessi anni si ebbe una esportazione di 40,700 tonn. nel '99 e di 51,500 nel '900. (*Moniteur*, ec., 2 maggio 1901.)

[3] Nel 1899, 188,300 tonn.; nel '900, 256,300. (Id.)

[4] Nel 1895, 170,000 tonn.; nel '96, 202,000; nel '97; 219,000; nel '98, 225,000, di cui 97,400 nel Montana (47,900 nella sola miniere di Anaconda), 70,500 dalle miniere del lago (40,400 in quello di Calumet and Hecla), 48,100 nell'Arizona (*Moniteur des int. mat.*, 2 e 9 marzo 1899). Nel 1899 la produzione del rame è salita a 261,000 e nel '900 a 270,000 tonn. (*Moniteur*, ec., 24 gennaio 1901.)

[5] Essa è situata in quel celebre distretto di Butte, il primo centro cuprico del mondo, poichè vi sono occupati, nella estrazione dei minerali di rame, 85,000 operai, ed è esercitata dalla potente compagnia detta Anaconda, che ha un capitale di 30 milioni di dollari. Principale azionista ne fu, sino alla sua morte, Marcus Daly, più generalmente conosciuto sotto il nomignolo di « re del rame », fondatore e presidente di quella « Amalgamated Copper combine », di cui abbiamo parlato a pag. 72. Seguono nel medesimo Stato, la Montain Copper Co., la Boston and Montain, la Butt and Boston, la Montane Ore Purche e la Parrot.

[6] La compagnia che esercita questa miniera non ha che un capitale di 2,500,000 dollari, ma le sue azioni, emesse a 25 dollari l'una, valgono ora 850. Altre imprese sono la Quincy e la Centenoial.

[7] La sua produzione infatti è salita da 13 milioni di dollari nel '92 a 120 milioni, che è il valore della produzione presunta, nel '99. Centro principale ne è la contea di Javapay, dove sorgono le miniere del senatore Clark, uno dei re del rame (*Illustration française*, 19 settembre 1899). Altre imprese sono la Old Dominion, la United Verd, l'Arizona Copper.

[8] Piombo (metallo) nel 1894, 145,000 tonn.; nel '95, 146,000; nel '96, 168,000; nel '97, 189,000; nel '98, 206,000; nel '99, 187,000; nel '900, 200,000. (*Moniteur*, ec., 24 gennaio 1901.)

[9] Produzione di mercurio, nel 1894, 1,060,000 tonn.; nel '95, 1,300,000; nel '96, 1,100,000; nel '97, 900,000; nel '98, 1,100,000. (*Moniteur*, ec., 13 maggio 1899.)

laghi, ma specialmente a sud-est del Missuri e del Kansas,[1] e in quelli di *manganese* forniti per $^2/_3$ dalle Virginie e adoperati in gran parte dall'industria siderurgica del ferro.

Industrie. — Benchè di data recente esse hanno già conseguito un prodigioso sviluppo. Nella prima metà del secolo attuale, tutta l'attività economica era assorbita dallo sfruttamento diretto delle ricchezze naturali, nè la mano d'opera, scarsa e carissima, avrebbe trovato margine di dedicarsi alle industrie, nè i capitali ancora insufficienti avrebbero avuto convenienza di impiegarsi nelle medesime. Ma quando, dopo la guerra di secessione, ebbero il sopravvento gli Stati del nord-est (del partito unionista o repubblicano) che già avevano cominciato a dedicarsi alle industrie, essi trassero argomento dalle profligate condizioni dell'erario nazionale per abbandonare il sistema del libero scambio sostenuto dagli Stati eminentemente produttori del sud (del partito democratico) che avevano avuto fino allora il potere nelle loro mani, e cominciarono ad imporre gravi dazî sugli articoli manifatturati provenienti dall'estero. E si fu all'ombra di quel sistema produttivo, inaspritosi negli ultimi anni col celebre bill Mac-Kinley e più ancora colla recente tariffa Dingley, che le industrie, coll'aiuto delle abbondanti forze idrauliche sparse dovunque e dei capitali frattanto accumulati nelle altre manifestazioni della vita economica e delle continue pronte meravigliose applicazioni della meccanica,[2] salirono ad altezze insperate così da combattere con successo contro i prodotti similari europei, non solo negli Stati Uniti e negli altri paesi americani, ma ben anche nei medesimi Stati d'Europa, specialmente nei prodotti in cui la scarsa e cara mano d'opera può venire sostituita o ridotta da quei nuovi e sempre più ingegnosi meccanismi a vapore i quali formano la principale caratteristica dell'industria americana.[3] Inoltre i forti dazi produttori, assicurando agli industriali larghi profitti nelle vendite all'interno, promettono loro di offrire gli stessi articoli all'estero a un prezzo bassissimo che è talvolta inferiore al prezzo di costo. Così, mentre da una parte diminuiva la importazione, andava sempre crescendo dall'altra la esportazione dei prodotti manifatturati, la quale da circa 150 milioni di dollari, quanta era nel 1890, è salita, nel 1900, all'enorme cifra di 445 milioni (quasi il 32 %), vale a dire che si è triplicata, nel breve periodo di un decennio, e rappresenta oggigiorno un terzo dell'esportazione totale dagli Stati Uniti, la quale, solo un ventennio fa, era costituita quasi interamente da prodotti agricoli, forestali e minerali.[4] Questo elaterio

[1] Zinco (metallo) nel 1894, 67,000 tonn.; nel '95, 78,200; nel '96, 73,100; nel '97, 68,200; nel '98, 102,400; nel '99, 106,600; nel '900, 110,000. (*Moniteur des int. mat.*, 5 marzo 1899, 24 gennaio 1900, 24 gennaio 1901.)

[2] L'americano, tosto che si accorge che una nuova macchina può compiere un dato lavoro in minor tempo di quella ch'egli adopra, sostituisce subito quest'ultima colla macchina nuova, anche se ciò gli costa un forte sacrificio pecuniario, perchè sa che esso gli verrà compensato ad usura dal miglioramento introdotto.

[3] Negli Stati Uniti esistono stabilimenti meccanici con impianti tali da poter fabbricare una locomotiva nello spazio di 3 giorni, mietitrici in ragione d'una macchina completa ogni 3 minuti, pompe d'acqua in ragione d'una pompa completa ogni $^3/_4$ di minuto, aratri in ragione di 2 per un minuto.

[4] Rossati, *Rivista commerciale* di New York, marzo 1901.

di vita industriale è così rapido ed intenso che costituisce la preoccupazione più grave dell'Europa manifatturiera.

Incominciata da qualche anno si è ora molto sviluppata la tendenza di riunire in grandi « trusts » le varie manifestazioni industriali.

Industrie alimentari. — La *macinazione* dei cereali fu la prima delle industrie ad assumere grandi proporzioni, e, favorita dall'abbondanza della materia prima, da procedimenti meccanici sempre più perfezionati e ultimamente anche da premî, alimenta una discreta esportazione. I centri più importanti sono: anzitutto Minneapolis sull'alto Mississippi, metropoli mondiale delle farine;[1] poi Duluth e Milwaukee sul lago Superiore e New York sull'Atlantico. Le principali imprese molitorie si sono riunite fra di loro in un formidabile « trust » dal capitale di oltre 700 milioni di fr.

Lo *zucchero* greggio prodotto in paese,[2] e soprattutto quella quantità molto maggiore che vi è importata da Cuba, da Sandwich, dalle Filippine, ec.,[3] viene raffinato nei numerosi stabilimenti situati nelle città marittime del nord-est, specialmente a Filadelfia e a Boston (dove sorge la più grande raffineria dell'Unione).[4] Lo zucchero costituisce ancora il principale articolo di importazione.[5]

Fiorentissima è la preparazione delle *conserve alimentari*. Si può dire che tutto ciò che si mangia, dai frutti, ai legumi, alla carne, al pesce, alle ostriche, forma oggetto di questa industria colossale, la quale ha il suo massimo centro a Baltimora. Però, per quanto riguarda in ispecial modo le conserve animali, dall'estratto di carne, ai lardi, ai salumi, allo strutto, alla carne in conserva, emergono, anzitutto Chicago, poi Cincinnati e St.-Louis, dove sorgono i più grandi ammazzatoi o « packing houses » del mondo. Quello ad esempio di Armour (a Chicago) ha una fama mondiale.[6] A Chicago si ammazzano più specialmente i maiali, donde il suo appellativo scherzoso di « porcopoli ». La carne, variamente conservata, costituisce il terzo articolo d'esportazione.[7]

I due terzi dei bovini essendo vacche lattiere, avviene che ha acquistato grande importanza da qualche anno anche l'industria del *caseificio*, la quale attende alla produzione tanto del burro, quanto e più specialmente del formaggio. La produzione del primo, la quale ha già

---

[1] Ne sono celebri i molini *Pittsburg* che producono oltre 10,000 barili di farina (che è quanto dire 71,000 ql.) e i molini della « Western Consolidated Co. ».

[2] Zucchero di canna 350,000 tonn., zucchero di barbabietola 120,000. (*Boll. di not. commerc.*, n. 33, agosto 1898.)

[3] Non ultima delle ragioni che hanno fatto trionfare agli Stati Uniti la politica imperialista è stata l'idea di potersi procurare lo zucchero direttamente nei luoghi d'origine e di spingerne ivi razionalmente la produzione.

[4] Sopra i 20 milioni di ql. di zucchero che si consumano annualmente agli Stati Uniti, i $^3/_4$ sono forniti dal sindacato dei fratelli Havemeyer, che sono detti perciò i « re dello zucchero ».

[5] Nel 1897-98, per 61 milioni di dollari; nel '98-'99, per 95,800,000. (*Almanacco di Gotha*, 1900-1901.)

[6] Ammazza annualmente 300,000 maiali, 75,600 buoi, 50,000 pecore, 5000 cavalli. (Notizie attinte dall'A. all'Esposizione universale di Parigi del 1900.)

[7] Nel 1896-97, per 120,300,000 dollari; nel '97-'98, per 150 milioni; nel '98-'99, per 167,900,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

superato i 6 milioni di ql. all'anno,[1] è specialmente accentrata nello stato di Jowa, dopo di cui vengono New York, Pensilvania, ec. Quella del secondo, la quale non è giunta ancora a 1 milione e $^1/_2$ di ql.,[2] è quasi tutta concentrata nei due stati di New York e di Wisconsin, specie nel primo, ed è costituita per $^9/_{10}$ dall'imitazione del tipo inglese « cheddar ». Mentre gli Stati Uniti importano ancora una quantità notevole di formaggio, soprattutto dalla Svizzera, poi dall'Italia, ne fanno però di già una esportazione molto maggiore, la quale si dirige per $^9/_{10}$ in Inghilterra. E gli è parimenti a questo paese ed al Canadà che si dirige la forte esportazione del burro.[3] Nella preparazione delle conserve di latte e del latte condensato gli Stati Uniti gareggiano oramai colla Svizzera. Essi sono inoltre il primo paese del mondo nella fabbricazione della *oleo-margarina*, della *butirrina* e degli altri surrogati del burro, i quali vengono spediti in parte anche in Europa.[4] Nonostante che si producano quantità immense di sego e di ogni specie di materie grasse vegetali e minerali, vi si è trovato conveniente di raccogliere tutti i rifiuti degli ammazzatoi, delle cucine, ec., e di lavorarli per produrre quei *greases* a titolo basso la cui esportazione è in continuo aumento.[5]

Un'industria curiosissima è la preparazione della *gomma da masticare*, di cui si fa un gran consumo agli Stati Uniti e per l'esercizio della quale si è costituita una grande compagnia nel 1899.

Importantissima è pure la estrazione dello *spirito* e dell'*acquavite* o whisky dalle granaglie, dai frutti, dalla melassa, e la fabbricazione della *birra*, la prima fiorente soprattutto nell'Illinois (Chicago), nel Maryland (Baltimora) e nella California (San Francisco); e la seconda prevalente negli Stati tedeschi del Nord che ne forniscono la migliore qualità, ma soprattutto a Milwaukee nel Wisconsin, ad Albany nello stato di New York, e a St.-Louis nel Missuri, dove sorgono le tre principali birrerie dell'Unione (Palest, Taylor e Anhausen-Busch). Già divenuta sufficiente ai bisogni del consumo, la produzione di birra degli Stati Uniti, che è la terza del mondo,[6] alimenta una discreta esportazione.[7] A Chicago è sorta un'Accademia di birrai. Gli Stati Uniti figurano inoltre tra i maggiori consumatori di spirito. Nel 1899 si è pensato di costituire un grande « trust » dell'whisky con un

[1] Nel 1900, 1400 milioni di libbre, pari a 6,300,000 ql. Di esso circa 400 milioni di libbre (pari a 1,800,000 ql.) è fornito dalle fabbriche; il resto è preparato dai piccoli agricoltori. (RAVAIOLI, *Rivista commerciale* di New York, marzo 1901.)

[2] Nel 1900, 300 milioni di libbre, pari a 1,350,000 ql., di cui 97 % ottenuti in grandi stabilimenti, dei quali la metà sono nello stato di New York e $^1/_4$ in quello di Wisconsin. (Id.)

[3]

Formaggio, nel 1900..	importazione	13,445,000 libbre, pari a	60,500 ql.	
	esportazione	48,376,000	»	217,700 »
Burro » »	»	18,262,000	»	62,800 »
				(Id.)

[4] Nel 1900, esportazione 107 milioni di libbre, pari a 480,000 ql. (*Boll. Cam. comm. ital.*, Frisco, aprile 1901.)

[5] Nel 1900 per 3 milioni di dollari. (RAVAIOLI, c. s.)

[6] Nel 1900, produzione di birra 39,330,000 barili. (*Boll. Cam. comm. ital.*, San Francisco, aprile 1900.)

[7] Nel 1897 per 693,000 dollari; nel '98 per 1,004,000; nel '99 per 2,145,000. (*Illustration française*, 10 marzo 1900.)

capitale di oltre 600 milioni di fr.[1] Poichè il *vino* prodotto in paese, soprattutto in California, arriva appena a 1 milione e $^1/_2$ di hl.,[2] compreso lo « sciampagna » artificiale che si fabbrica a New York col sidro e col rabarbaro, così una quantità considerevole se ne importa ancora dall'Europa. Eppure nel 1898, i vini di California hanno fatto la loro prima comparsa in Inghilterra e in Germania.[3] Il più vasto stabilimento vinicolo appartiene a una società italo-svizzera.[4]

Gli Stati Uniti sono il primo paese del mondo nella estrazione degli *olî di cotone*, la quale ha il suo centro principale a Nuova Orleans, poi a Vicksburg e a New York, ed inonda coi suoi prodotti a buon mercato, ed ora molto raffinati, i paesi europei.[5]

Industrie tessili. — Nell'industria del *cotone* gli Stati Uniti sono secondi soltanto alla Gran Bretagna.[6] Essi trattengono $^1/_3$ del cotone greggio da essi prodotto e lo lavorano nei numerosi cotonifici, per la maggior parte aggruppati negli Stati del nord-est, specie in quello del Massachussetts. Ivi emerge fra altre la città di Lowell, la quale meritò di essere chiamata la « Manchester » americana. In essa è sorta nel 1899 la più grande filatura del mondo, la quale impiega 18,000 operai.[7] Un altro grande stabilimento, l' « Hermann Mills », sorge presso Albany, nello stato di New York, e attende esclusivamente alla filatura e alla tessitura del cotone.[8] Così a Newark, nella Nuova Jersey, sorge la massima fabbrica di cotone cucirino.[9] Da qualche anno però si nota un movimento di trasmigrazione dell'industria verso le regioni produttrici della materia prima, specie verso il Texas che va incamminandosi a diventare perciò un gran centro manifatturiero.[10] Nel 1899 si è combinato un « trust » fra gli stampatori di cotone (« Cotton printers combine »). Nell'ultimo decennio, l'aumento dei fusi e dei telai è stato così considerevole [11] che si prevede prossimo il momento in cui l'impor-

---

[1] *Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 20 marzo 1899.

[2] Da 4 milioni di galloni (180,000 hl.), quanta era nel 1875, la produzione vinicola negli Stati Uniti è salita di mano in mano a 10,200,000 galloni (150,000 hl.) nell'80, a 21 milioni (945,000 hl.) nel '90, a 24 milioni di galloni (1,080,000 hl.) nel '900. Nella California la produzione si aggira dai 14 ai 20 milioni di galloni, che è quanto dire dai 630 ai 900 mila hl. Nel 1899 fu di 15 milioni di galloni e nel '900 di 14. (*Boll. Cam. comm. ital.* di San Francisco, aprile 1901.)

[3] Esportazione in Europa, nel 1898, 558,000 galloni (pari a 15,900 hl.), di cui 338,000 in Inghilterra e 206,000 in Germania. (*Boll. di notiz. comm.*, n. 28, luglio 1899.)

[4] Italian-Swiss Colony, nelle contee di Sonona e di Madera dello stato di California.

[5] La produzione dell'olio di cotone, la quale era nel 1870-71 di 3 milioni di galloni, pari a 136,200 hl., è salita nel '97-'98 a 86,255,000 galloni; nel '98-'99, a 94,165,000; nel '99-'900 a 75 milioni di galloni, pari a 3,405,000 hl. (*Monthly summary of commerce and finance* of the U. S. july 1900.)

[6] Anche questa industria, come tante altre manifestazioni della vita economica americana, ha quello che si dice, il suo « re » nella persona di Roberto Knight, che possiede 21 stabilimenti con 525,000 fusi, 120,000 telai e 30,000 operai.

[7] Però vi si esercita anche la tessitura e vi si lavora pure la lana.

[8] Ha 265,000 fusi e 7000 telai meccanici. (SCHERZER.)

[9] È la fabbrica Clark che occupa 3500 operai e i cui prodotti hanno conquistato l'America. (CONDORELLI, *Nei due emisferi*, pag. 281.)

[10] *Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 23 marzo 1899.

[11] Nel 1890, 14,188,000 fusi e 325,000 telai: nel '900, 21,058,000 fusi e 490,000 telai. (*Textile World* — in *Boll. Cam. comm. ital.* di Buenos Aires, gennaio 1901.)

tazione delle cotonate, del resto ancora considerevole, verrà soverchiata dalla esportazione che è già in continuo aumento.[1]

Anche il *lanificio* è sviluppatissimo, quantunque in esso gli Stati Uniti non occupino più il secondo ma il quarto posto nel mondo.[2] Adopera tutto il prodotto nazionale della lana e una gran quantità di lana estera, cosicchè questa figura tra i principali articoli di importazione;[3] ma è ancora insufficiente e di gran lunga alle richieste, tanto che si deve fare una fortissima introduzione dall'Europa di filati e di tessuti di lana soprattutto del genere fino.[4] Anche questa industria risiede quasi completamente negli Stati del nord-est, specialmente in quelli del Massachussetts, di Pensilvania e di New York.

Assai meno sviluppata è l'industria della *seta*, sia perchè di impianto relativamente recente, e sia anche per la necessità in cui si trova di importare completamente dall'estero (Giappone, Cina, Italia) quasi tutta la materia prima (seta greggia) che le fa di bisogno. In questi ultimi 20 anni però l'industria serica si è più che decuplicata.[5] Essendosi però di pari passo accresciuto il consumo delle seterie, avviene che l'importazione di queste supera ancora in valore quella della seta greggia.[6] Centri principali dell'industria serica sono lo stato di Nuova Jersey (Patterson detta la Lione americana) e la Pensilvania;[7] e suoi prodotti più cospicui sono le stoffe, i nastri e i filati cucirini. Alla corporazione già esistente tra i fabbricanti di seta cucirina, si è aggiunto, nel 1899, un grande « trust » fra i produttori dei nastri di seta. Un istituto rimarchevole è la « Silk Association of America », di cui sono molto apprezzate le ricerche e le pubblicazioni statistiche.

Gli Stati Uniti assorbendo circa la metà dell'abaca o *manilla* che viene esportata dalle Filippine, avviene che l'industria tessile relativa vi è più sviluppata che altrove. Invece lo sono pochissimo quelle del

[1] Nel 1896-'97, le importazioni delle cotonate occupavano il terzo posto per 53,200,000 dollari; nel '97-'98 non erano più che al 10° con 16,800,000; nel '98-'99 erano discese al 19° con 8,300,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[2] Nel 1900, 80,800 telai e 75,700 macchine da maglierie. (*Textile World.*)

[3] Nel 1897-98, importazione lana per 27,300,000 dollari, esportazione per 17 milioni; nel '98-'99, importazione per 32,100,000, esportazione per 25,000,000. (*Almanacco di Gotha*, 1900-1901.)

[4] Nel 1896-97, importazione filati e tessuti per 49,200,000 dollari; nel '97-'98, per 14,800,000; nel '98-'99, per 13,800,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[5] Nel 1873 produceva per 5,500,000 dollari di tessuti serici; nel '98 ne produsse per oltre 60 milioni, di cui 40 di stoffe e 20 di nastri (dal *Manufacturer* di Filadelfia — in *Boll. delle finanze*, 28 maggio 1899). Nel 1880 contava 31,400 operai e 19 milioni di dollari di capitale; nel 1900, 64,000 operai, e 30 milioni di capitale. (*Rivista commerciale* di New York, aprile 1901.)

[6] Importazione (nel 1896-'97) di seta greggia per 18,900,000 dollari, e di seterie per 25,200,000; nel '97-'98, seta greggia per 32,100,000 dollari, seterie per 23,500,000; nel '98-'99, seta greggia per 32,500,000, seterie per 25,100,000 (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901). L'importazione della sola seta greggia fu, nell'anno solare 1897, di 72,000 balle, pesanti 10,161,000 libbre (pari a 4,672,000 kg.), per un valore di 30,636,000 dollari;

nel 1898, 57,000 balle, 8,390,000 libbre (3,775,000 kg.), e 27,637,000 dollari
» '99, 77,000 » 11,163,000 » (5,023,000 »), e 42,400,000 »
» '900, 55,000 » 8,180,000 » (3,681,000 »), e 33,632,000 »

(*Rivista commerciale* di New York, aprile 1900.)

[7] Secondo il censimento del 1900, sopra 64,000 operai impiegati nel setificio, 24,250 lo erano nello stato di New Jersey, 20,900 nella Pensilvania, 7000 nel New York, 6600 nel Connecticut, 3000 nel Massachussetts. (*Rivista commerciale* di New York, aprile 1901.)

lino, della *canapa*, dei *merletti*, della *biancheria* e del *vestiario*, che costituiscono altrettanti articoli di fiorente importazione europea.

Industrie minerali. — Poco importanti sono ancora le industrie minerali NON METALLICHE, cosicchè gli Stati Uniti si conservano i clienti esteri più ricchi della ceramica e della *vetraria* prodotte in Europa. Però è molto progredita la fabbricazione dei cristalli e degli specchi, la quale ha il suo centro principale a Pittsburg in Pensilvania.[1] Trenton, nel Missuri, è il centro più importante dell'industria *ceramica*. Portland nel Maine è uno dei principali centri di produzione del *cemento*.

Invece sono sviluppatissime tutte le industrie METALLICHE, nelle quali l'Unione ha conquistato oramai il primo posto nel mondo.

I progressi fatti dall'industria del *ferro*, che è la più importante, hanno qualche cosa di prodigioso. Favorita dall'abbondanza dei minerali e dalla vicinanza di essi alle miniere di carbon fossile e di antracite ed alle regioni forestali ricche di legna da ardere,[2] e difesa mediante i dazi doganali contro la concorrenza inglese, la produzione della ghisa negli alti forni si è quasi duplicata negli ultimi 25 anni,[3] lasciandosi addietro, e di parecchio, quella dell'Inghilterra. Il maggiore e più rapido aumento si ebbe dopo il 1880 e nel 1898. Ora gli Stati Uniti producono oltre $^1/_3$ della ghisa del mondo intiero. Questi progressi si sono verificati egualmente e di pari passo nella produzione dell'acciaio, nella quale parimenti gli Stati Uniti hanno conquistato da alcuni anni il primo posto nel mondo.[4] Cosicchè sono diventati un grande articolo d'esportazione la ghisa e l'acciaio.[5]

Ma passi ancora più giganteschi, se è possibile, si sono fatti nelle molteplici industrie successive del ferro e dell'acciaio. Mentre nel 1890 le importazioni relative erano il quintuplo delle esportazioni, queste sono ora diventate il sestuplo di quelle.[6] Questo progresso prodigioso ha preso ormai un tale slancio che non si può neppure prevedere a quale punto potrà arrestarsi. Frattanto si sono già viste nel 1899 le industrie americane fornire di ponti in ferro, di locomotive e di macchine nientemeno che l'Inghilterra e la Germania. Tra non molto esse

---

[1] La « Pittsburg Plate Glass Co. » è la prima impresa degli Stati Uniti nella fabbricazione degli specchi. Possiede tre grandi stabilimenti a Creyton, Tarentum e Ford-city. Nel 1868 produsse per 610,000 dollari di specchi, nel '98 per 1,200,000.

[2] La ghisa agli Stati Uniti è ottenuta per $^2/_3$ coll'antracite e col coke e per $^1/_3$ colla legna. (*Moniteur des int. mat.*, 9 novembre 1899).

[3] Nel 1870, 1,692,000 tonn.; nell'80, 3,897,000; nel '90, 9,350,000; nel '95, 9,597,000; nel '96, 8,761,000; nel '97, 9,807,000; nel '98, 11,774,000; nel '99, 13,700,000; nel '900, 13,800,000. (*Kuppelwieser* — in *Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 6 luglio 1899, 21 giugno 1900 e 21 febbraio 1901.)

[4] Nel 1895, 6,100,000 tonn.; nel '96, 5,300,000; nel '97, 7,200,000; nel '98, 8,900,000; nel '99, 10,500,000. (*Moniteur*, ec., 22 agosto 1899 e 7 giugno 1900.)

[5] Nel 1897, esportazione di ghisa e d'acciaio per 62,727,000 dollari; nel '98, per 82,772,000; nel '99, per 105,690,000 (id., 29 marzo 1900). La ghisa viene importata in Europa generalmente come zavorra nelle navi cariche di cotone provenienti dall'Alabama. (Id., 5 luglio 1900.)

[6] Nel 1890 importazione articoli di ferro e d'acciaio per 417 milioni di fr.; esportazione per 78; nel '98, importazione per 65 milioni di fr.; esportazione per 429.

(Rapporto dell'Associazione americana del ferro e dell'acciaio nel Bollettino di luglio 1899 dell'Esplorazione commerciale di Milano.)

costruiranno navi in ferro e in acciaio, da guerra e da commercio, per tutte le nazioni marittime. E già i cantieri nazionali, i quali provvedono interamente ai bisogni del paese, hanno incominciato una certa esportazione.[1] Centro principale delle varie industrie del ferro, dalla fusione del minerale sino alla fabbricazione degli utensili, è la Pensilvania (i cui alti forni danno la metà della ghisa ottenuta nell'Unione, e le cui acciaierie più della metà dell'acciaio[2]), specie Pittsburg che può dirsi veramente la Birmingham dell'America, la città per eccellenza del ferro e dell'acciaio. Ivi sorgono, fra le altre, le grandi officine fondate dal Carnegie[3] e le quali producono annualmente 2,500,000 tonn. solamente di rotaie in acciaio; ivi le grandi acciaierie Schoen; ivi lo stabilimento Westinghouse, di fama mondiale, che attende esclusivamente alla fabbricazione degli eccellenti freni ferroviarî che portano il suo nome; ivi la compagnia Columbia che ha la particolarità dei grandi edifici in acciaio; ivi infine una quantità di altri stabilimenti siderurgici e meccanici che sarebbe troppo lungo di enumerare. Una grande fabbrica di Filadelfia (Baldwin) ha fornito e fornisce locomotive a tutte le ferrovie del mondo.[4] A Chester sorgono grandi cantieri di costruzioni navali. A York si fabbricano in quantità gli strumenti agricoli. Altro grande centro è l'Illinois colle grandi acciaierie dell'« Illinois Steel Co. » che sorgono a Chicago, coll'impresa della Pope Manufacturing pure di Chicago, la quale è la seconda del mondo nella fabbricazione delle locomotive, colle grandi fabbriche Deering e Cornik di macchine agricole e di automobili,[5] e, infine, con le immense officine Pullman, le quali godono il primato nella fabbricazione degli « sleeping cars » e in genere dei vagoni ferroviarî.[6] Lo stato dell'Ohio, che viene subito per importanza dopo la Pensilvania nella produzione della ghisa

---

[1] Nel 1896, costruzioni navali 227,000 tonn.; esportazioni 22,000. (*Economista*, novembre 1898.)

[2] Nel 1900, sopra 13,789,000 tonn. di ghisa, 6,366,000 furono ottenute negli alti forni della Pensilvania, 2,471,000 in quelli dell'Ohio, 1,363,000 nell'Illinois, 1,184,000 nell'Alabama, 491,000 nella Virginia (*Moniteur*, ec., 21 febbraio 1901); e sopra 6,685,000 tonn. di solo acciaio Bessemer, 3,489,000 furono dati dalla Pensilvania, 1,338,000 dall'Ohio, 1,116,000 dall'Illinois. (Id., 18 aprile 1901.)

[3] Andrea Carnegie è un altro miliardario dell'Unione divenuto tale dal niente, un vero « self-made man » il quale è detto il «re dell'acciaio». La grande compagnia Carnegie, la quale venne assorbita testè dal sindacato di New York per 500 milioni di dollari, possiede anche le acciaierie e gli alti forni di Edgard Thomson a Braddock, le acciaierie e gli alti forni di Duquesne, le acciaierie di *Homestead*, le più importanti del mondo, gli alti forni di Carrie-Lucy, le officine di Keystone-bridge e i laminatoi di Lower-Upper Union a Lawrenceville. Ha una propria ferrovia pel trasporto a Pittsburg dei minerali di ferro del lago Superiore.

[4] Nel 1899 ne ha costruito per la stessa Inghilterra e per la Germania; nel '900 per la Francia e l'Algeria (id., 12 ottobre 1899). Dal 1831, in cui venne fondata, questa fabbrica ha prodotto (fino al '900) 200,000 locomotive. (*Rivista commerciale* di New York, 5 aprile 1901.)

[5] Unendosi a parecchie altre imprese analoghe essa ha dato origine nel 1899 alla « American Automobile Co. », che ha il capitale di circa 1 miliardo (200 milioni di dollari).

[6] Si fanno in acciaio in proporzione ogni anno più grande. Pochi anni fa non si occupavano a tale scopo neppure 1000 operai; nel 1898 se ne avevano già 10,000 (*Moniteur des int. mat.*, 24 agosto 1899). Nei cantieri Pullmann si producono annualmente (fino al 1898) 200 *sleeping cars*, 500 vagoni ordinari per viaggiatori e 10,000 carri merci, per un valore da 50 a 60 milioni di fr.

e dell'acciaio (circa $^1/_6$ del totale), viene dopo l'Illinois nelle industrie meccaniche, specie nella fabbricazione delle macchine da cucire (grande fabbrica White di Cleveland) e nelle macchine da scrivere (frabbrica Dayton che è la prima del mondo).[1] Una grande importanza, specie nella produzione della ghisa, ha conquistato di recente l'Alabama, dove emergono le officine della « Alabama consolidated Coal and Iron Co. », della « Tenessee », della « Sloss-Sheffield Steel » e della « Republic Iron Steel Co. » Nè va dimenticato lo stato di New York, dove, presso la città di questo nome, ad Elizabethport, sorgono le immense officine di quella fabbrica Singer di macchine da cucire la quale, colle sue officine e succursali in altre parti dell'Unione e dell'Europa, e coi suoi uffici di vendita disseminati, si può dire, in ogni parte, ha conquistato da tempo una vera importanza mondiale.[2] In quel medesimo stato, a Rochester, sorge la fabbrica maggiore di macchine e apparecchi fotografici che si conosca (Estman Kodak Co.). Wheeling, nella Virginia occidentale, è detta, per la sua speciale produzione, la città dei *chiodi*. Boston nel Massachussetts e Hartford nel Connecticut sono i centri principali dell'industria recente eppure fiorentissima delle *biciclette*, la quale alimenta una forte esportazione verso l'Europa.

Grande articolo di produzione in generale agli Stati Uniti sono le *macchine* di ogni genere, le quali sono diventate oramai uno dei principali articoli di esportazione.[3] Anzi, nella fabbricazione delle macchine agricole e delle locomotive[4] gli Stati Uniti sono diventati, da tempo, il primo paese del mondo.

Le maggiori fabbriche d'*armi* e di *munizioni* sorgono nel Connecticut, ad Hartford (fucili e rivoltelle) e a New Haven (cartucce).

Nel 1899 si è formato, col nome di « United States Steel Corporation », un colossale « trust » del ferro e dell'acciaio che ha assorbito e conglobato le principali ferriere ed acciaierie,[5] diventando così non solo la più potente impresa del genere esistente nel mondo, ma ben anche la prima, per imponenza di capitali, delle compagnie mondiali. Nello stesso anno si sono formati parecchi altri « trusts » particolari,

[1] Gli è nell'Ohio, presso il porto di Lorain sul lago Erié, che sorgono gli alti forni e le acciaierie della « Federal Steel Co. » che ha un capitale di 200 milioni di dollari e possiede grandi ufficine anche a Chicago. (*Moniteur*, ec., 24 giugno 1900.)

[2] Si calcola che questa società, con tutte le sue figliazioni, abbia un capitale di quasi 1 miliardo. Le ufficine americane sorgono a Cabinet e South Bend nell'Indiana, a Cairo nell'Illinois, a Montreal nel Canadà; quelle d'Europa a Kilborne presso Glasgow, ad Amburgo e a Vienna.

[3] Nel 1897-98 per 34,100,000 dollari, nel '98-'99 per 44,300,000. (*Almanacco di Gotha*, 1900-1901.)

[4] Nel 1901 si è costituito fra le fabbriche di locomotive un gran « trust » con un capitale di 50 milioni di dollari.

[5] La Carnegie Co. con un capitale di 300 milioni di dollari, la Federal Steel con 200, l'American Steel and Wire con 90, la National Tube con 80, l'American Bridge con 70, l'American Car and Foundry con 60, la Republic Iron and Steel con 55, l'American Tin Plate con 50, l'American Street Steel con 40, la National Steel con 39, l'American Steel Hoop con 33, la Pressed Steel Car con 25; totale 1042 milioni di dollari, che è quanto dire oltre 7 miliardi di lire (*Rivista commerciale* di New York, febbraio 1901). È curioso di notare che la grande Società si è costituita con un capitale nominale di soli 5000 dollari diviso in 50 azioni da 100 dollari ciascuna, e la costituzione è avvenuta nello stato di New Jersey, le cui leggi permettono di aumentare il capitale delle Società anonime senza l'obbligo di farne denuncia.

come, ad es., quelli dei fabbricanti di tubi,[1] di biciclette,[2] di automobili. Una delle più grandi istituzioni industriali degli Stati Uniti è l'« Associazione americana del ferro e dell'acciaio ».

Straordinariamente favorita dalla tariffa Mackinley è sorta da poco, ma è divenuta in breve gigante, l'industria della *latta*. Mentre prima gli Stati Uniti erano completamente dipendenti per essa dall'Inghilterra, adesso, se pur ne dipendono ancora in parte a cagione del grande consumo che essi ne fanno nella fabbricazione dei recipienti per il petrolio e delle scatole per le conserve, pur tuttavia sono divenuti ad essa superiori nella produzione conquistando così il primo posto nel mondo.[3] L'esportazione della latta, che era rimasta fino al 1895-96 inferiore all'esportazione, l'ha già superata ora 7 volte.[4] L'impresa principale è l'« American Tinplate Co. » di Brooklyn (Nuova York). Nel 1899 si è pensato di unire questa ed altre due officine in un grande « trust » della latta.

Industria fiorentissima è quella del *rame*, specie per la produzione di questo metallo negli alti forni situati generalmente presso le relative miniere. L'*oreficeria* ha i suoi centri principali a Nuova York e a Newark che ne è un sobborgo,[5] ed emerge soprattutto nell'incrostazione dei metalli preziosi. L'*orologieria* vi è stata condotta in pochi anni, coll'uso di ingegnosi e potenti meccanismi, a un così alto sviluppo da poter fornire a gran buon mercato, a tutto il mondo, buoni orologi solidissimi. Centro principale ne è il Connecticut colle grandi fabbriche di New Haven (Adansonia) e di Waterbury. Anche a Walkam nel Massachussetts sorge una grande fabbrica la quale anzi è reputata la prima del mondo.

Industrie diverse. — Il *legname* viene segato in enorme quantità, soprattutto negli Stati a ovest del lago Michigan (Wisconsin) e sul corso superiore del Missuri (Dakota), e fornisce un considerevole alimento alla esportazione.[6]

Fiorentissima è l'industria della *carta*, la quale ha il suo centro principale negli Stati del nord-est.[7] Gli è in vicinanza della cascata del Niagara e servendosi della forza motrice fornita da questa che sorge la grande cartiera della « Niagar fall Paper Co. », che è reputata la prima del mondo.[8] In ordine alla produzione assoluta della carta gli Stati Uniti occupano il primo posto nel mondo. Vi ha inoltre acqui-

[1] *Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 22 giugno 1899.

[2] Il trust si chiamerebbe « American Bicycle Co. », e avrebbe un capitale di 30 milioni di dollari. (Telegramma Stefani del 9 ottobre 1899.)

[3] Nel 1895, 194,000 tonn.; nel '96, 307,000; nel '97, 447,000. (*Moniteur des int. mat.*, 13 aprile 1899.)

[4] Nel 1891-92, importazione 422,000 tonn., esportazione 13,600; nel '95-'96, importazione 385,100, esportazione 307,200; nel '96-'97, 230,100 contro 447,000; nel '97-'98, 171,700 contro 681,700; nel '98-'99, 108,500 contro 791,400. (*Moniteur*, ec., 21 dicembre 1900.)

[5] Anche di quest'industria c'è il « re » ed è il miliardario Tiftany.

[6] Nel 1896-97, per 31 milioni di dollari. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

[7] Adopera pasta di legno prodotta agli Stati Uniti, e stracci importati dall'estero, specie dall'Europa.

[8] Può produrre fino a 1500 ql. di carta al giorno (*Del Progresso americano* — nelle *Comunicazioni di un collega*, marzo-aprile 1899). Altra grande cartiera è la Rumford-falls del Maine.

stato una grande importanza l'applicazione industriale della carta compressa allo scopo di farne una quantità svariatissima di prodotti, dalla lingeria, alle ruote, ai barili e via dicendo. La stampa e le altre industrie *poligrafiche* si esercitano soprattutto a Boston, Filadelfia e New York.

Già il primo paese del mondo nelle *costruzioni navali in legno*, quando, alla prima metà del secolo attuale i suoi celebri « clippers » godevano la fama meritatissima di essere i primi velieri, l'Unione Nord-americana conserva ancora quel primato ma in proporzioni molto ridotte dall'aumento rapidissimo e intenso verificatosi là ed altrove nelle costruzioni in ferro e in acciaio.

Abbastanza fiorenti sono le industrie CHIMICHE, la cui produzione si è in 30 anni quasi quadruplicata.[1] Fiorentissima la estrazione della *trementina* e dell'olio di trementina che ha il suo centro principale nella Carolina del nord e per la quale gli Stati Uniti occupano il primo posto nel mondo. Vanno sorgendo a gara nuovi stabilimenti più o meno grandi per la fabbricazione dell'*aria liquida* (a New York),[2] dell'acido carbonico liquido, e simili. Gli Stati Uniti sono omai il primo paese del mondo nella fabbricazione dei *superfosfati*. A New York sorge il grande stabilimento Scott nel quale si prepara su larga scala l'*olio di fegato di merluzzo* raffinato o Emulsione Scott. Un altro *medicinale* largamente prodotto è il chinino. Presso la cascata del Niagara ed alimentata dalla medesima sorge una fabbrica colossale di *carburo di calce*.

Proporzionatamente alla grande produzione carbonifera ma soprattutto alla fiorente industria siderurgica si è grandemente sviluppata la fabbricazione del *coke*, nella quale gli Stati Uniti sono diventati oramai il primo paese del mondo.[3] Connelsville, una nuova città sorta presso Pittsburg in Pensilvania, deve tutto sè medesima ai grandi forni di coke.[4] La « Frike Coke Co. » vi occupa a tale scopo 10,000 operai.[5] Esistono forni anche nella Virginia occidentale e nell'Alabama.[6] Gli Stati Uniti hanno cominciato a fare esportazione di coke in Europa. Ha una grande importanza la *raffinazione del petrolio*, la quale si eseguisce su larga scala negli stati di Pensilvania e New York, tanto nelle

---

[1] Nel 1868, 2,800,000 dollari; nel '98, 9,400,000.

[2] La « General Liquid Air and Refrigerating Co. » potrà fornire tra poco (al principio del 1900) 7000 l. d'aria liquida al giorno. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 16 novembre 1899.)

[3] Produzione del coke: nel 1898, 15,900,000 short tons (pari a 14,400,000 tonn. metriche), di cui 10,672,000 in Pensilvania; nel '99, 19,345,000 short tons (pari a 17,550,000 tonn. metriche), di cui 13,340,000 in Pensilvania (*Engineering and Mining Journal* di New York, dicembre 1899). Secondo il *Moniteur des int. mat.* (25 aprile 1901), la produzione del coke nel 1899 sarebbe salita a 19,669,000 short tons, di cui 13,578,000 nella Pensilvania, 2,279,000 nella Virginia occidentale, 1,788,000 nell'Alabama, 619,000 nella Virginia, 530,000 nel Colorado. Nella Pensilvania è notevole anche il centro di Latrobe, nella Virginia occidentale quello di Masontown.

[4] La produzione del coke a Connelsville, la quale era di 2,206,000 tonn. (short tons da 954 kg.), nel 1880, è salita a 6,464,000 nel '90, a 8,244,000 nel '95, a 10,166,000 nel '900. (*Moniteur*, ec., 14 febbraio 1901.)

[5] *Moniteur des int. mat.*, 16 febbraio 1899.

[6] Nel 1898, 340 forni, di cui 180 in Pensilvania, 87 nella Virginia occidentale e 25 nell'Alabama. (*Moniteur*, ec., 17 giugno 1899.)

vicinanze delle sorgenti, quanto nei porti di mare. Il suo prodotto principale è la parafina, riguardo alla quale gli Stati Uniti godono il primato mondiale.

È molto fiorente la industria delle *pelli*, la concia soprattutto che si eseguisce di preferenza in Pensilvania e negli altri Stati del nord-est. Sotto la protezione dell'alta tariffa Dingley si è cominciata a sviluppare anche la lavorazione successiva delle pelli, specie la calzoleria meccanica che primeggia negli stati di Pensilvania (Filadelfia), Massachussetts e Connecticut, e pare sia diventata oramai la prima del mondo;[1] poi la fabbricazione dei guanti,[2] delle corregge e degli oggetti di selleria.

Gli Stati Uniti sono il paese in cui si è sviluppata più rapidamente e più intensamente che altrove l'industria del *caucciù* colle sue numerose e sempre crescenti applicazioni. Centro principale ne è lo stato di Nuova Jersey, dove sorgono (a New Brunswick) le prime fabbriche dell'Unione. Anche questa industria sta per essere monopolizzata da un « trust ». Nel 1899 venne fondato a New York un « trust » per l'industria della *colla*, il quale ha assorbito i $^{9}/_{10}$ dei produttori di colla, gelatina, sabbia smerigliata dell'Unione e del Canadà.[3] Una grande quantità di *tabacco* viene adoperata nella fabbricazione di sigari e nella preparazione del tabacco da pipa, da fiuto e di quello, più o meno profumato, da masticare. Centri principali di questa industria sono press'a poco gli stessi della produzione del tabacco, cioè il Kentucky (Louisville), il Maryland (Baltimora) e il Missuri (St.-Louis). A Chicago e a Cincinnati (Baldwin) è sorta ed è divenuta rapidamente gigante l'industria degli *strumenti musicali*.

Comunicazioni. — Il loro sviluppo andò di pari passo coll'aumento della popolazione, coi progressi dell'agricoltura e delle miniere, collo sviluppo delle industrie, collo svolgersi insomma di tutte le forme dell'attività economica delle cui conquiste furono e sono ad un tempo una delle cause e uno degli effetti.

Poste e *telegrafi* appaiono perfettamente organizzati; però, mentre le prime sono monopolio dello Stato, i secondi appartengono quasi interamente a imprese private, prima fra tutte la « Western Union Telegraph Co. », la quale esercita quasi il decuplo delle linee e dei fili dell'Italia. Altra potente società è la « Postal Telegraph Cable Co. » Non vi è altro paese al mondo, dopo l'Inghilterra, in cui la telegrafia elettrica abbia ricevuto una così intensa applicazione. Dei 7 cordoni sottomarini che congiungono gli Stati Uniti all'Europa, 3 appartengono alla società americana « Commercial Cable Co. » Nel 1898 se ne è inaugurato un quarto fra Cape Cod e Brest. Altri cavi minori, quali americani e quali inglesi o francesi, congiungono la Florida all'isola di

[1] Dal 1897 al 1900 la produzione delle scarpe è salita da 1,708,000 a 4,274,000 dollari. Nella sola Australia ne vennero mandate in quest'ultimo anno per 1,174,000 dollari.

[2] Con tutto ciò la importazione dei guanti di pelle è salita, nel 1897-'98, a oltre 27 milioni di [illegible] di cui 13 $^{1}/_{2}$ provenienti dalla Germania e 8 dalla Francia. (*Sole*, aprile 1900.)

[3] Da [illegible] telegramma riportato dal *Sole* del 14 ottobre 1899. Il trust della colla rappresenta [illegible] capitale di 35 milioni di dollari.

Cuba, alle altre Antille e all'America del Sud, e il Texas (Galvestone) al Messico. Si è progettata la immissione di un grande cavo telegrafico sotto il Pacifico fra gli Stati Uniti e i nuovi loro possedimenti delle Filippine e di Hawai da prolungarsi poi fino all'Australasia. I *telefoni*, nati agli Stati Uniti, sono ivi più diffusi che in tutto il resto del mondo. Tre sono le compagnie principali che li esercitano, la « Erie System », la « Pacific Coast » e la « Central Union ».[1] Ora che scriviamo (aprile 1901) si tratterebbe di fonderle in una sola.[2]

Strade ordinarie. — Sono generalmente scarsissime e di secondaria importanza, e si riducono per lo più a brevi tratti per allacciare i centri abitati alle più prossime stazioni ferroviarie. Non vi sono che gli Stati più antichi e più popolosi del nord-est i quali possiedono una rete discreta di strade comuni. Una grande importanza hanno le *tranvie*, le quali sono generalmente limitate alle città e ai loro dintorni, ma percorrono tutte le strade ordinarie, dove, le molte volte, specie quando si tratta di città nuove, la circolazione sarebbe senza le tranvie molto difficile e penosa. Gli Stati Uniti sono il paese che ha impiantato il maggior numero di tranvie elettriche. Per quelle di Buffalo si impiega dal 1896 la forza della cascata del Niagara che ne dista 40 km. Un'altra specialità delle comunicazioni urbane americane sono le « Elevated Rail Roads », tranvie o ferrovie scorrenti sopra strade artificiali costruite al di sopra delle strade ordinarie e sostenute da colonne, e le « Cable Rail Roads », specie di funicolari dove la trazione è fatta appunto per mezzo di corde.

Ferrovie. — Sono lo strade per eccellenza degli Stati Uniti e ad esse fa capo, si può dire, tutta la vita economica dell'Unione.

Incominciate nel 1830 negli Stati più antichi e più civili del nord-est, esse si andarono moltiplicando rapidamente dovunque, ma specialmente nelle regioni di nuova colonizzazione, dove, trattandosi di fare una strada, si è sempre costruito, si costruisce ancora senz'altro una ferrovia. Gli è per tal modo che il sistema ferroviario americano è divenuto così sproporzionatamente superiore all'europeo. Infatti gli Stati Uniti da soli, colla loro rete di oltre 300,000 km.,[3] possiedono più ferrovie di tutta l'Europa (270,000) e i $^2/_5$ di tutte le ferrovie del mondo. Naturalmente non tutte sono costruite colla medesima solidità e non hanno tutta la medesima importanza, poichè quelle, ad esempio, del Far West, presentano una struttura primitiva e una solidità problematica. Ma anche queste tendono ogni anno, coll'aumento dei redditi, a consolidarsi ed a diventare migliori.

A ben guardare, in mezzo a quella rete intricatissima di ferrovie che ricopre oramai l'immenso paese, si riconoscono alcune linee prin-

[1] Al 31 dicembre 1898, Erié System con 91,000 abbonati, Pacific Coast con 57,000, Central Union con 55,000. (*Illustration française*, 30 settembre 1899.)

[2] *Rivista commerciale* di New York, aprile 1901.

[3] Al 31 dicembre 1897, miglia 184,600, pari a 297,100 km.; al 31 dicembre 1898, miglia 186,800. pari a 300,600 km.; al 31 dicembre 1899, 189,300 miglia o 304,8[illegible] km. (*Moniteur*, ec., 4 ottobre 1900). A quest'ultima data esse rappresentavano un capi complessivo, fra azioni ed obbligazioni, di 11,034 milioni di dollari.

cipali nel senso longitudinale, e alcune altre, ancora più importanti, nel senso trasversale. Sono fra le prime l' « Atlantic R. R. », la quale entra nell' Unione, dal Canadà, a nord-est, e, correndo parallela al litorale dell'Atlantico, benchè a distanza talvolta cospicua dal medesimo, mette capo a Mobile sul golfo del Messico; la « Pacific R. R. », la quale, partendo a nord dallo stretto di Juan de Fuca, corre parallela al Pacifico fino al rio Colorado d'onde prosegue nel Messico; e infine una terza nella parte centrale, la quale da Duluth sul lago Superiore, attraverso tutta la pianura del Mississippi, viene a metter capo a Galveston sul golfo del Messico.

Ma le linee più imponenti sono quelle latitudinali che vanno da un oceano all' altro e sono conosciute col nome di ferrovie Trascontinentali o del Pacifico. La prima in ordine cronologico, non meno che in lunghezza ed in fama, è la « Central and Union Pacific R. R. », la quale venne aperta nel 1869, contemporaneamente al canale di Suez, e apparve subito, come era difatti, d'indole e di importanza pressochè eguali alla grande opera di Lesseps, quantunque abbia poi dato risultati inferiori a quelli veramente prodigiosi che furono ottenuti da questa. Essa incomincia a New York, e per Pittsburg e Chicago raggiunge l' estremità meridionale dei grandi Laghi, penetra nel Far West, sorpassa a Davenport il Mississippi, raggiunge a Omaha il Missuri, attraversa arditamente le Montagne Rocciose dove raggiunge, ad Evan's pass, l' altezza di 2500 m., percorre l' altipiano di Utah, attraversa la sierra Nevada e giunge, per Sacramento a San Francisco, al Pacifico dopo uno sviluppo di 6290 km. che i treni diretti percorrono in un viaggio non interrotto di circa 6 giorni. Seguono: la « Southern Pacific R. R. », che venne aperta nel 1873 e va da Nuova Orleans, pel Paso del Norte (ai confini del Messico), a Los Angeles in California, con una lunghezza di quasi 4000 km. che i treni diretti percorrono in 5 giorni; la « Northern Pacific R. R. », inaugurata nel 1883, che ha due punti di partenza verso est, Duluth sul lago Superiore e San Paolo sul Mississippi, e due di arrivo sul Pacifico, i porti di Portland e di Olympia; e finalmente la « Atlantic and Pacific R. R. », la quale non è ancora ultimata ed è destinata a congiungere Charleston sull'Atlantico, varcando il Mississippi sopra uno dei ponti più colossali, a San Francisco sul Pacifico. Nessuna di queste grandi linee è esercitata da una sola compagnia, ma da gruppi più o meno numerosi di compagnie. Le principali di questè sono: l' « Atchison Topeka Santa Fè », la quale esercita una rete di poco inferiore all' insieme di tutte le ferrovie italiane e da Atchison e Kansas sul Missuri irradia tutto un ventaglio di linee pel Far West e si protende sul Pacifico fino a San Francisco e Los Angeles e penetra anche nel Messico;[1] la « Chicago Milwaukee », che abbraccia gran parte delle ferrovie ad occidente dei grandi Laghi;[2] e poi la « Southern Pacific R. R. », la « Northern Pacific R. R. », la

[1] Nel 1898, 14,085 km.
[2] Nel 1898, 9900 km.

« Illinois Central », la « Louisville-Nashville » e la « New York Central and Hudson R. R. »[1]

Anche nelle ferrovie si sono affermati quegli accentramenti individuali di ricchezza che fanno di un uomo una potenza e che sono la grande caratteristica finanziaria degli Stati Uniti.[2]

Non vi è altro paese al mondo in cui i treni raggiungano in media una eguale velocità.[3] A New York, a San Francisco e in molti altri luoghi dell'Unione funzionano intensamente i « ferry-boats » a complemento delle ferrovie.

Vie d'acqua interne. — Dei FIUMI che sboccano nell'Atlantico il più importante è senza dubbio l'*Hudson*, cui natura concesse le più favorevoli condizioni di navigabilità e nel cui letto, largo e profondo come un braccio di mare, la marea si fa sentire fino a 230 km. dalla foce. Esso è intensamente navigato da New York fino ad Albany. Seguono gli altri fiumi che sboccano parimenti nell'Atlantico e sono tutti navigabili, almeno nel loro corso inferiore, principalissimi il *Merrimac* e il *Connecticut* a nord dell'Hudson, e il *Delaware*, il *Susquehanna*, il *Potomac* e il *Savannah* a sud del medesimo. Il *Mississippi*, che sbocca nel golfo del Messico, costituisce, coi suoi numerosi e grandi affluenti, specie il Missuri di destra e l'Illinois e l'Ohio di sinistra, il primo sistema fluviale del mondo rispetto alla navigazione ed al commercio.

In questo sistema e nel precedente la navigazione interna, si fonde e si confonde, verso il mare, colla navigazione marittima essendo i porti principali situati appunto sul corso inferiore dei fiumi.

Vi è poi un terzo sistema non meno importante il quale è costituito dai *laghi*, Superiore, Michigan, Huron, ed Erié, ed è animato da una intensa navigazione. Gli ultimi tre comunicano naturalmente fra di loro. Per passare invece da essi al Superiore o viceversa venne scavato il « Sainte-Marie Fall's Canal », per il quale passano più navi che non per il canale di Suez.[4] Esso ha tre chiuse, di cui una, la Canadiana, è considerata come la più grande del mondo.[5] Chicago, che è il maggiore di quei porti lacustri, ed è posto in comunicazione col Mississippi per mezzo d'un canale, figura, per il suo movimento complessivo[6] tra i primi del mondo.

---

[1] Nel 1898, Southern 7700 km., Northern 6970, Illinois 6130, Louisville-Nashville 4800, New York central 3860.

[2] Non uno ma tre sono i miliardarî conosciuti col nome di « re delle ferrovie » — Vanderbilt, Jay Gould e Pullmann. Ad essi stanno per aggiungersi ora altri due, il Morgan e l'Harriman, i quali si sono messi a riunire insieme, ciascuno per proprio conto, in due formidabili gruppi, le reti principali e che, contendendosi entrambi la Northern Pacific R. R., hanno fatto salire le azioni di questa società, nel maggio 1901, da 70 a 1000 dollari, portando una profonda agitazione nella Borsa di New York che parve presa in quel memorabile giorno (9 maggio 1901) come da delirio. Molti fecero in poche ore una colossale fortuna mentre altri cadevano miseramente in rovina.

[3] La linea Albany-Syracusa, lunga 240 km., viene percorsa da treni giornalieri direttissimi in 130 minuti, che è quanto dire con una velocità di 110 km. all'ora.

[4] Nel 1890, 10,600 navi con 8,500,000 tonn. di stazza e trasportanti 9 milioni di tonn. di merci (VECCHI, *La marina mercantile*, Milano, F. Vallardi, pag. 138); nel '98, 17,160 navi trasportanti 21,235,000 tonn. di merci. (*Moniteur des int. mat.*, 24 giugno 1900.)

[5] Lunga 900 piedi, larga 60, essa è capace di accogliere navi pescanti 18 piedi. (*Moniteur*, c. s.)

[6] Nel 1890, navi in arrivo con una portata di 10,300,000 tonn. (Id.)

A questi quattro laghi, comunicanti per un canale laterale alla cascata del Niagara (Welland) col lago Ontario, serve da sbocco naturale l'emissario di questo, il San Lorenzo. Anzi è per questa via che nel dicembre 1900 è passato per la prima volta un grande piroscafo, carico di rotaie americane e destinato ad andare direttamente in Inghilterra. Nell'aprile 1901 quel primo tentativo fu seguito da un altro per opera di un bastimento caricato a Chicago e destinato ad andare direttamente ad Amburgo, e si è costituita una Società, la Northwestern S. S. Co., la quale, con cinque navi gemelle, attiverà un servizio regolare fra quel gran porto americano e i principali porti europei.[1] Ma la maggior parte del movimento mercantile dei grandi Laghi col mare prende la via del famoso canale Erié, lungo 386 km. e quindi il secondo del mondo dopo l'Imperiale della Cina, ma senza confronti il primo per l'imponenza della sua navigazione. Incomincia a Buffalo sul lago Erié e termina ad Albany sul fiume Hudson, e per esso passano, diretti a New York, i grani, le farine, i salumi, le carni conservate, le pelli ec., di una gran parte del Far West. Il sistema dei grandi Laghi comunica anche col sistema del Mississippi per mezzo di parecchi canali.

Percorrono i laghi, i fiumi, i canali una quantità di velieri e di vapori,[2] questi ultimi per lo più rimorchiatori, ovvero, come avviene sul Mississippi, lunghi e alti così da presentare l'aspetto di palazzi galleggianti e serventi anche al trasporto dei viaggiatori.

Nel 1899 si è progettata la costruzione di un *canale marittimo* fra i grandi Laghi e l'Atlantico, così profondo da permettere il passaggio ai maggiori bastimenti. Per esso Chicago diventerebbe porto di mare.

Navigazione marittima. — Il grande sviluppo costiero (specialmente sull'Atlantico), e l'essere situate le città maggiori sul mare, spiegano l'attività della navigazione marittima agli Stati Uniti. A non calcolare il *cabotaggio*, che pure è molto rilevante, la navigazione di *lungo corso* oscilla annualmente da 45 a 50 milioni di tonn. di stazza.[3] Le maggiori provenienze sono dal Canadà, dall'Inghilterra, dalle Antille e dalla Germania; le maggiori destinazioni verso il Canadà, l'Inghilterra, la Germania e le Antille. Riguardo alla nazionalità, le navi inglesi che tengono il primo posto, sono ordinariamente il doppio (in tonnellaggio complessivo) delle navi americane che tengono il secondo. Seguono poscia le navi tedesche, norvegesi, francesi, belghe.

Marina mercantile. — Anche esclusa quella che attende alla navigazione interna, e che nelle statistiche americane viene ordinariamente conglobata col naviglio marittimo,[4] la marina mercantile propriamente detta è la seconda del mondo, subito dopo l'inglese, avendo una por-

[1] *Moniteur des int. mat.*, 3 gennaio 1901, e *Rivista commerc.* di New York, aprile 1901.

[2] Nel 1897 (30 giugno) navi fluviali e lacustri con una portata di 1,680,000 tonn., di cui 1,410,000 sui grandi Laghi (*Almanacco di Gotha* 1899); nel '99, 1,710,000, di cui 1,446,000 sui laghi. (*Statistical Abstract* of the U. S., n. 22, New York.)

[3] Nel 1896-97, 47,500,000; nel '97-'98, 51,300,000; nel '98-'99, 52,400,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[4] Vedi *Almanacco di Gotha* del 1899, pag. 742.

tata che oscilla intorno ai tre milioni di tonn.[1] Pur tuttavia essa è ancora di gran lunga inferiore ai bisogni del commercio nazionale, il quale deve servirsi perciò in grandi proporzioni delle navi estere. Uno degli scopi verso cui mirerà indubbiamente la robusta esorbitante attività americana sarà l'aumento del naviglio mercantile. Pertanto, nel 1901, venne comperata l'intera flotta d'una compagnia inglese, la Leyland, ed amalgamata colla Atlantic Transport Line.[2]

Diminuiti o scomparsi quei velocissimi « clippers » che hanno per mezzo secolo dominato l'Atlantico, le navi marittime degli Stati Uniti sono ormai costituite per la metà da piroscafi. Le imprese principali di navigazione a vapore appartengono ai porti dell'Atlantico, anzi per la massima parte al porto di New York, e le più importanti di esse sono: la « Atlas », che fa il servizio delle Antille, dell'America centrale e della Colombia, e la « United States and Brazil », che fa il servizio tra gli Stati Uniti e il Brasile.[3] Le poche imprese del Pacifico hanno tutte la loro sede a San Francisco, e le principali di esse sono due: la « Pacific Mail » e la « Occidental and Oriental », le quali si sono fuse in una sola (P M S S and O O Cos) che ora si chiama « Southern Pacific Co. » e la quale esercita una quantità di linee coi porti del Giappone (Yokohama), della Cina (Hong-Kong) e delle Hawai (Honolulu).[4]

Commercio. — A non parlare del commercio INTERNO, che deve essere molto attivo in ordine alla vastità del paese e al diverso grado di sviluppo delle parti che lo compongono, ma intorno al quale non si possiedono dati statistici, si può affermare che il commercio ESTE-

[1] Al 30 giugno 1899, il naviglio mercantile aveva una portata complessiva di 3,155,000 tonn., di cui 2,615,000 nei porti dell'Atlantico e del Golfo e 540,000 in quelli del Pacifico. (*Statistical Abstract* of the U. S., n. 22, New York.)

[2] La Leyland contava 53 navi con una portata complessiva di 269,000 tonn. e l'Atlantic Transport line 14 navi con 89,000. Ne è risultata così una sola compagnia di 67 navi con 358,000 tonn.

[3] Old Dominion line di New York. (per il serv. della costa orientale dell'Unione)
Insular Navigation Co. » (» delle Azzorre, di Madera e di Lisbona)
Atlantic transport line » (» di Londra (se ne è parlato più sopra)
Ocean Steam Ship Co. » (» dei porti orientali specie Savannah)
New York and Cuba Mail S. S. Co. (Ward-line) ..... (» di Cuba, Messico, Lucaie)
Cromwell line di ..... New York. (» di New Orleans)
Mallory line..... » (» dei porti orientali)
Red line..... » (» delle Antille, della Colombia, e di Venezuela)
Twedie Trading Co. .. » (» delle Antille e dell'America centrale)
National..... » (» delle Antille, dell'America centrale e della Colombia) (assorbita recentemente da una compagnia tedesca)
Great Western S. S. line di New York (per il servizio di Baltimora e Boston)
Mercants' and Miners Transportation Co. di *Boston*
New English and Savannah S. S. Co..... »
American S. S. Co. di *Filadelfia* (Antille, Messico, America centrale, Brasile, Plata)
Seaboard Air line (S. A. L.) di Richmond (dalla Virginia, alla Carolina e alla Georgia)
Morgan S. S. line di *N. Orleans* (Florida, Antille)
Clide line di *Jacksonville* in Florida (N. Orleans-Charleston)
Macheca line di *N. Orleans* (America centrale).

[4] Northern Pacific (fra *Tacoma* e Yokohama-Hong-Kong)
Oriental (fra *San Francisco* e le Hawai)
Oceanic (» » e l'Australia)
Pacific Mail S. S. Co. — di *San Francisco* (America centrale del Pacifico, Australasia, Giappone).

RIORE è andato rapidamente crescendo collo sviluppo altrettanto rapido di tutte le altre manifestazioni della vita economica. Nel 1849-50 fu di 316 milioni di dollari, nel '59-'60 di 738, nel '69-'70 di 883, nel '79-'80 di 1594, nell' '89-'90 di 1704, nel 1899-1900 di 2307 milioni di dollari, che è quanto dire di oltre 11 miliardi di fr. In mezzo secolo si è adunque più che sestuplicato.[1] Gli Stati Uniti sono diventati così il quarto paese nel commercio mondiale, anzi forse il secondo nel 1900 che fu un anno straordinariamente prospero per i traffici americani, i quali hanno superato quelli della Francia e quelli fors' anche della Germania che erano sempre stati a loro superiori.

Una delle principali caratteristiche del commercio degli Stati Uniti è la eccedenza delle esportazioni sulle importazioni, eccedenza la quale, incominciata nel 1881, si è mantenuta da quell'anno quasi costante, ed ha raggiunto, soprattutto dal 1898, enormi proporzioni.[2] Un tempo questa eccedenza veniva intieramente assorbita dal pagamento degl' interessi e dei dividendi ai numerosi capitali esteri impiegati in paese, specialmente nelle ferrovie, e dal pagamento dei noli alle navi, in gran parte estere, eseguenti i trasporti marittimi. Quello che rimaneva veniva speso dagli americani stessi nei viaggi che essi avevano preso l' abitudine di fare in Europa. Ma da qualche anno le cose sono evidentemente cambiate. Il riscatto di una parte notevole dei debiti americani, specialmente sotto forma di titoli ferroviarî, l' acquisto di titoli esteri, soprattutto tedeschi, inglesi e russi, e infine l' abitudine di mantenere i propri crediti verso gl' importatori delle piazze estere allo scopo di ritirarne un interesse elevato, tutto ciò ha grandemente migliorato la posizione degli Stati Uniti, i quali, pur continuando a pagare all' estero somme considerevoli sotto forma di interessi, di dividendi, di noli marittimi, e di spese di viaggio e di soggiorno, specie in Europa,[3] si sono trovati e si trovano nella possibilità di ritirare quanto oro vogliono, ma ben anche di diventare, essi che erano un tempo sempre debitori verso l' Europa, creditori sempre più forti verso di essa.[4] Il segreto di

[1] Secondo il rapporto del segretario di Stato del tesoro il commercio fu nel 1890 di 1670 milioni di dollari, nel '91 di 1789, nel '92 di 1769, nel '93 di 1642, nel '94 di 1501, nel '95 di 1627, nel '96 di 1687, nel '97 di 1842, nel '98 di 1891, nel '99 di 2074, nel '900 di 2307. (*Moniteur des int. mat.*, 25 febbraio 1900 e 14 marzo 1901.)

[2] Eccedenza delle esportazioni, nel 1881, 163,340,000 dollari; nel '91, 151,901,000; nel '92, 107,531,000; nel '93, 109,592,000; nel '94, 148,789,000; nel '95, 23,191,000; nel '96, 324,258,000; nel '97, 357,114,000; nel '98, 620,582,000; nel '99, 476,501,000; nel '900, 648,999,000. Negli ultimi tre anni l'eccedenza di esportazione delle merci è salita adunque a 1746 milioni di dollari, a cui aggiungendo altri 74 milioni di eccedente esportazione di argento si ha un totale di 1820 milioni di dollari, a cui per altro conviene levare una eccedenza d'importazione d'oro di 160 milioni. Per cui rimangono di eccedenza netta disponibile, 1660 milioni di dollari. (*Moniteur*, ec., 14 aprile 1901.)

[3] Si calcola che gli Stati Uniti paghino ancora da 75 a 100 milioni di dollari fra interessi e dividendi, 50 di noli marittimi e da 75 a 100 circa come spese di viaggio e di soggiorno. (*Moniteur* ec., 21 marzo 1901.)

[4] Se si osserva che nel 1900 l'eccedenza dell'importazione dell'oro non fu che di 12,600,000 dollari e ch'essa venne d'altronde largamente coperta dalla eccedenza delle esportazioni dell'argento salito a 26,461,000, appare evidente che l'eccedenza delle esportazioni delle merci, la quale fu in quello stesso anno di 649 milioni, ha servito in gran parte a rimpatriare titoli americani, ad acquistare titoli europei ed a far dei prestiti ai mercati esteri ove il denaro ha trovato un impiego più rimuneratore che in America. (*Montieur*, ec., 14 aprile 1901.)

questi meravigliosi progressi commerciali, per cui si direbbe il dollaro americano incamminato alla conquista del mondo, sta nella possibilità in cui le imprese degli Stati Uniti, organizzate in formidabili « trusts » che le salvano dalla concorrenza intestina, e difese dalla concorrenza esteriore a mezzo di un'altissima tariffa doganale, possono, coi guadagni accumulati nella vendita all'interno, concedere all'esportazione nei paesi esteri il 30, il 40, e perfino il 60 % di sconto, onde è avvenuto ed avviene ancora talvolta che ad esempio una macchina agricola americana sia comperata a così basso prezzo in Italia da potersi rivendere con utile, dazio compreso, a New York.

I principali articoli di *esportazione* sono il cotone greggio, i cereali, la carne ed altri prodotti alimentari, il petrolio, gli animali;[1] poi il rame, il legname, e il tabacco, ai quali si sono aggiunti recentemente, con una progressione ininterrotta e cospicua, i prodotti manifatturati, primissimi le macchine e gli articoli in ferro.[2] Gli articoli principali di *importazione* sono lo zucchero, il caffè, dei quali due articoli gli Stati Uniti sono i maggiori consumatori del mondo,[3] la lana greggia e le lanerie, i prodotti chimici, le cotonate e gli articoli di lino, di canapa e di juta, le seterie e la seta greggia, il caucciù, le frutta e il the.

In seguito alla costruzione delle ferrovie del Pacifico ed all'istituzione di linee di navigazione fra gli Stati Uniti e l'estremo Oriente asiatico e oceanico, ha ricevuto un grande impulso il commercio di TRANSITO. Una quantità sempre maggiore di the e di seta dalla Cina e dal Giappone viene presa e portata a San Francisco, d'onde poi si trasporta a New York e di lì nell'Europa, attuando all'inverso il programma di Colombo, cioè « buscando el ponente por el levante ».

I *paesi* con cui gli Stati Uniti hanno le loro maggiori relazioni commerciali sono: l'Inghilterra, che ne assorbe oltre $^1/_3$ da sola, poi la Germania $^1/_7$ e quindi la Francia, il Canadà, il Brasile, le Antille, l'Olanda, il Belgio, il Messico e l'Italia.[4]

---

[1] Nel 1895, cotone doll. 190 milioni, cereali 175, prod. alim. 132, anim. 30, petrol. 57
» '96, » » 233 » » 183, » » 136, » 39, » 64
» '97, » » 213 » » 253, » » 147, » 41, » 60
» '98, » » 233 » » 318, » » 175, » 35, » 53
» '99, » » 191 » » 269, » » 175, » 31, » 66
» '900, » » 314 » » 251, » » 186, » 35, » 74

(*Moniteur des int. mat.*, 25 febbraio 1900 e 14 aprile 1901.)

[2] Di soli articoli manifatturati di ferro e d'acciaio, la esportazione, che era di 82,772,000 dollari nel 1890, è salita a 130 milioni nel 1900. (*Moniteur*, ec., 14 aprile 1901.)

[3] Di zucchero si importano annualmente 20 milioni di ql. e ne sono mercati principali New York, Boston, Filadelfia Baltimora. (*Rassegna nazionale*, 16 dicembre 1898.)
Di caffè si importarono, nel '97, 2,000,000 ql.

[4] Tolgo da un magistrale articolo di Pierre Leroy-Beaulieu, riportato dal *Bollettino delle finanze* del 26 novembre 1899, alcune osservazioni sul commercio degli Stati Uniti coll'Estremo Oriente e coll'America latina.
« Due regioni del globo sembrano prestarsi particolarmente allo sviluppo dell'influenza nord-americana: l'Estremo Oriente e l'America latina. Dalla prima gli Stati Uniti sono meno lontani dell'Europa, e nella seconda essi si considerano quasi in casa propria. L'espansione degli Stati Uniti nell'Asia orientale è un fatto dei più caratteristici. Sono essi che forniscono a quest'ultima i principali articoli necessari alle industrie che anche in quelle contrade accennano a sorgere. I loro stabilimenti metallurgici sono sovraccarichi di ordinazioni di rotaie e di locomotive per le ferrovie siberiane e giapponesi. Per le ferrovie chinesi essi forniranno anche gran quantità di traverse. Le navi delle quattro

Benchè lo sviluppo imponente del commercio sia stato una produzione completamente spontanea, gli Stati Uniti hanno sentito il bisogno

o cinque Compagnie americane o giapponesi, che fanno il servizio tra i porti del Pacifico e le coste asiatiche, sono sempre al completo col carico, ed anzi bene spesso accade che si noleggiano piroscafi supplementari.

» Col Giappone, il commercio d'esportazione degli Stati Uniti si è in cinque anni quintuplicato. Essi erano nel 1893 al quinto posto tra i paesi importatori al Giappone, dopo l'Inghilterra, la Cina, le Indie inglesi e la Germania; ora vengono subito dopo, e con lieve differenza, dell'Inghilterra e delle Indie. Nella Cina, lo sviluppo del commercio americano è ugualmente notevole, e non solo per le materie greggie e i prodotti dell'industria metallurgica, ma per ogni sorta di articoli manifatturati, e specialmente merci di cotone, facendo fortissima concorrenza, quanto ai prodotti grossolani, alle provenienze da Manchester e da Liverpool. Il petrolio americano continua pure ad estendersi, a tutto danno di quello russo.

» La situazione del commercio americano è dunque soddisfacentissima nell'Estremo Oriente. Gli Stati Uniti prendono pure larghissima parte nel movimento economico della Cina: costruzione di strade ferrate, impianto di nuove industrie, ec., ec. Essi si trovano pure, come si è detto, in eccellente postura per poter esser dei primi a trar profitto dal grande risveglio economico che si è in diritto di sperare dall'Asia orientale nel secolo che sta per cominciare.

» Ma si può dire lo stesso per l'altro grande mercato, che preoccupa, da molto maggior tempo che l'Estremo Oriente, gli uomini d'affari americani, per quel Nuovo Mondo sull'insieme del quale essi si arrogano una specie di diritto di sorveglianza?

» Nell'America del Nord, la loro influenza economica è all'altezza delle loro pretese. Essi forniscono al Canadà il 59 % e al Messico il 49 % delle rispettive importazioni; ma l'importanza degli scambi tra gli Stati Uniti e i diversi paesi dell'America latina diminuisce colla distanza che li separa.

» Nell'America Centrale, che non è che a pochi giorni di navigazione dalle coste degli Stati Uniti, la parte di questi ultimi nel commercio d'importazione è del 37 %; ma nei paesi sud-americani dell'Atlantico e del Pacifico, che sono di gran lunga i più importanti, è notevolissima l'inferiorità degli Stati Uniti rispetto all'Europa. Al Brasile il totale delle importazioni ammonta a 525 milioni di fr., di cui solo il 12 % dagli Stati Uniti. Al Paraguay e all'Uruguay riuniti essi non mandano che il 7 % di un totale di 110 milioni di fr.; alla repubblica Argentina la medesima proporzione su 475 milioni di fr. La parte della grande Unione nord-americana è, presso a poco, la stessa all'ovest della catena delle Ande, ove le importazioni riunite del Cile, della Bolivia, del Perù e dell'Equatore raggiungono 255 milioni di fr.

» Gli Stati Uniti esportano dunque, in tutto, meno di 200 milioni di fr. verso l'America meridionale. Senza dubbio le loro spedizioni verso la maggior parte dei paesi ispano-americani aumentano d'anno in anno, ma progrediscono in molto minore misura delle loro esportazioni verso il resto del globo e anche delle esportazioni dell'Europa verso le stesse regioni.

» Questa situazione sorprende tanto maggiormente, quando si consideri che l'Unione figura tra i maggiori clienti dei paesi sud-americani. Essa infatti è alla testa di tutte le nazioni per gli acquisti di caffè e di caucciù dal Brasile; essa importa pure grande quantità di lane e di pelli dall'Argentina e dal Cile, ec.

» Quali sono le cause di questa inferiorità in una regione ove sembrerebbe, a prima vista, che gli Stati Uniti dovessero godere di una situazione privilegiata? In primo luogo bisogna notare che la parte meridionale del nuovo mondo si avanza molto più verso l'est che non la parte settentrionale (il punto più orientale del Brasile è a 2600 miglia più all'est di New York), quindi in favore del commercio degli Stati Uniti non c'è affatto un vantaggio geografico. Inoltre, le linee di navigazione che servono i porti dell'America del Sud sono quasi tutte esercitate da Società europee, che, naturalmente, si preoccupano più degli interessi mercantili del vecchio mondo che di quelli americani. Infine la grande eccedenza delle importazioni degli Stati Uniti in Europa, relativamente a quelle dall'Europa verso gli Stati Uniti, permette alle navi che hanno portato merci europee al Brasile e all'Argentina, di far rotta di là verso l'America del Nord con carichi di caffè, di lana o di cuoiami, per caricare poi al porto d'arrivo cereali o cotone per l'Europa. Esse seguono, così, una rotta triangolare che in questo senso è vantaggiosa, ma in senso inverso non avrebbero interesse a percorrere.

» Tuttavia, è certo che gli Stati Uniti faranno bentosto i necessari sforzi per conquistare i mercati suaccennati. Intanto la loro energia sarà dedicata allo sviluppo della marina mercantile, ridotta in misere condizioni dalla guerra di secessione, ma che ora tende a riprendere vitalità. D'altronde, deve riuscir loro agevole l'industria delle costruzioni navali, poichè sono forniti in abbondanza delle materie prime richieste.

» L'Europa deve quindi prepararsi a sostenere nell'America meridionale una rude lotta contro la concorrenza nord-americana, lotta diretta non solo a conservare la posizione acquistata, ma anche a procurarsi nuovi sbocchi e a far fecondare sempre nuove energie. »

di sostenerlo e di spingerlo ancora più con alcune *istituzioni* che gli sieno favorevoli. La proclamazione della teorica di Monroe « l'America degli Americani » non ha soltanto un significato politico. Dietro il panamericanismo stanno gl'interessi manifatturieri degli Stati Uniti. Nel 1899 venne aperto a Filadelfia un grande Museo commerciale, il quale avrà proprie sezioni in tutti i paesi dell'America allo scopo di diffondere ivi i prodotti industriali dell'Unione.[1] Ai « Business colleges » d'un tempo si sono aggiunte di mano in mano le « Commercial schools » dovute parimenti all'iniziativa privata e gl'insegnamenti commerciali presso le maggiori università.[2]

Si sa che i due grandi partiti politici che si alternano al potere agli Stati Uniti hanno sempre avuto per divisa, i democratici il libero scambio e i repubblicani il protezionismo. Da quando però quest'ultimo ha prodotto, insieme ad alcuni inconvenienti, una quantità maggiore di vantaggi, la divergenza dei due partiti si ridusse alla quantità della protezione che i democratici vorrebbero minima e i repubblicani massima. Nelle ultime elezioni essendo riusciti vittoriosi i repubblicani coi presidenti Harrison, Cleveland, Mac-Kinley, si sono adottate tariffe *doganali*, una più protezionista dell'altra. Così, alla celebre tariffa Mac-Kinley, la quale era stata alquanto mitigata dalla successiva tariffa Wilson, è successa la tariffa Dingley, che l'ha incrudelita.[3] Ed è questa quella che vige attualmente dal 24 luglio 1897 in cui è entrata in vigore.[4]

I *pesi* e le *misure* sono press'a poco gli stessi dell'Inghilterra. Però, oltre alla tonnellata di 1016 kg., c'è la « short ton » che si adopera specialmente per i carboni e per la marina e che ne vale soltanto 907 kg. Anche il bushel è un po' più piccolo dell'inglese (l. 35,24) ed egualmente il barrel, che è eguale a 8 bushels, non vale che l. 176,19.

Base della *moneta* è il dollaro d'argento, che si divide in 100 cents e vale, al corso attuale, lire 5. Il governo, essendosene riservata la coniazione, esso la pratica con molta prudenza allo scopo di non farne cadere il valore di fronte all'oro, che è parimenti moneta dello Stato, per cui in sostanza gli è come se ci fosse il tipo unico oro. La questione della moneta costituisce da tempo un altro argomento di dissenso fra il partito politico dei repubblicani, che, pur professandosi seguaci del bimetallismo universale, hanno sempre vagheggiato in sostanza il tipo unico d'oro e soltanto a titolo di transazione si adattano all'imperfetto e zoppicante bimetallismo attuale, e i democratici, i quali, per rialzare il prezzo dell'argento e migliorare perciò le condizioni degli Stati argentiferi dell'ovest a cui essi in maggioranza apparten-

[1] Nel 1900 ne è sorto un altro bellissimo a San Francisco.

[2] *Moniteur des int. mat.*, 27 maggio 1900.

[3] La tariffa Mac-Kinley aveva un'altezza media del 48,16 % sul valore delle merci colpite, quella del Wilson del 41,75 %; mentre i dazi del Dingley salgono al 54,50 %. (Luigi Luzzatti, *Sole*, aprile 1900.)

[4] I paragrafi III e IV di questa tariffa autorizzano il presidente della Confederazione per alcune voci ed il Senato per alcune altre ad accordare riduzioni fino al 20 % dell'ammontare dei dazi ai paesi che facciano riduzioni corrispondenti alle provenienze americane.

gono, vorrebbero la libera coniazione del metallo bianco, ciò che porterebbe un deprezzamento del dollaro con grave danno di tutti i creditori, obbligati in tal caso a ricevere in pagamento un valore tanto inferiore al loro credito di quanto ribasserebbe la moneta con cui quel credito verrebbe saldato.[1]

Facoltà di emettere *biglietti* hanno soltanto lo Stato e le così dette Banche associate di New York, che costituiscono i principali istituti di *credito* dell'Unione. Molto numerose sono le « clearing-houses » fra cui tiene un posto notevole quella di New York, che è la seconda del mondo.[2]

Molto diffuse ed importanti sono le imprese di *assicurazione*, importantissime la Equitable, la New York, la Mutual Life, tutte e tre di New York, le quali godono la fama di essere le prime del mondo.

Relazioni coll' Italia. — Sono regolate dal trattato di commercio del 1871, scaduto nel 1876, e mantenuto in vigore d'anno in anno per tacita proroga delle parti. Esso non ha tariffa speciale, ma possiede la clausola della nazione più favorita. Si sta da qualche tempo trattando per stipularne uno nuovo col quale gli Stati Uniti estenderebbero anche ai nostri vini le concessioni fatte recentemente alla Francia, e in cambio l'Italia applicherebbe la sua tariffa convenzionale ad alcuni prodotti americani.[3]

Si calcola che agli Stati Uniti vivano ora circa 900,000 italiani.[4] Incominciata dopo la costituzione del regno d'Italia e divenuta un po' forte dopo il 1870, l'emigrazione italiana verso quel paese non ha acquistato vera importanza che a partire dal 1881. Negli ultimi anni, poi, essa è divenuta la prima in seguito alla diminuzione verificatasi nella emigrazione inglese e tedesca che avevano il primato.[5]

Per sottrarre i nostri emigrati agli abusi dei così detti « bosses » o padroni,[6] e per dirigerli accortamente ai centri di colonizzazione, si era

[1] Nel febbraio del 1900 il Congresso ha votato il « Gold currency bill » che, tagliando in modo reciso la questione, istituisce senz'altro e in modo definitivo il tipo unico oro.

[2] Le 50 « Clearing-houses » degli Stati Uniti hanno compensato, nel 1898, 199 miliardi di fr. e nel '99, 286, cioè una media di 950 milioni di fr. al giorno. (*Bull. de l'Union des Anciens Élèves des É. S. de commmerce de la France*, 5 aprile 1901.)

[3] Il nuovo accordo venne infatti firmato a Washington l'8 febbraio 1900 ed approvato dal Parlamento italiano nel luglio dello stesso anno. Per esso l'Italia mantiene l'attuale trattamento convenzionale per le macchine agrarie, da cucire e dinamo-elettriche, gli strumenti scientifici, le sardine, le vernici e i concimi; accorda la riduzione a lire 5 al ql. pei pesci marinati e sott'olio (esclusi tonni e sardine), la riduzione a lire 2,50 per l'olio di cotone, e l'esenzione completa per l'olio di trementina; ed ottiene in compenso una riduzione del dazio sui vini in botti da dollari 0,50 a 0,35 al gallone, sui vini non spumanti in bottiglia da 1,60 a 1,25 la dozzina, sugli spiriti da 2,25 a 1,25 per gallone, sulle opere d'arte dal 20 al 15 % ad valorem, sul tartaro e sulle fecce di vino dal 15 al 5 % ad valorem. (Telegramma Stefani, 9 febbraio 1900.)

[4] Secondo un calcolo di Mons. Corrigan, arcivescovo di New York, gli italiani agli Stati Uniti arriverebbero a 1 milione di cui 100,000 a New York (Telegramma Stefani. 25 novembre 1899). Sarebbero invece (nel 1900) 900,000 secondo i calcoli di Dondero, il bravo segretario della Camera di commercio italiana di San Francisco (vedi *Bollettino* di quella Camera dell'aprile 1901). Infine, secondo la *Rivista commerciale* di New York (febbraio 1901), ammonterebbero, nella sola New York, a 150,000.

[5] Nel 1889-90, 52,000; nel '90-'91, 76,100; nel '91-'92, 62,000; nel '92-'93, 72,900; nel '93-'94, 44,000; nel '94-'95, 37,000; nel '95-'96, 68,100; nel '96-'97, 57,780; nel '97-'98, 57,640; nel '98-'99, 76,000 di cui 65,000 provenienti dall'Italia meridionale. (*Boll. Minist. degli esteri*, agosto-settembre 1899.)

[6] Il « bossismo » era il tributo forzato dell'inesperienza verso gli scaltri e i provetti.

aperto ad Ellis Island, negli stessi locali dell'Ispettorato governativo del porto di New York, nel luglio 1894, un ufficio di protezione e di informazioni, il quale rese eccellenti servigi, fino a che non fu dal governo americano costretto a chiudere. Ora si sta provvedendo alla sua sostituzione coll'opera d'una società di patronato, la quale dovrebbe istituire, a somiglianza di quanto hanno fatto inglesi, irlandesi e tedeschi, un ufficio italiano del lavoro e un « Italian Home ». I nostri connazionali sono più numerosi che altrove negli stati di New York, New Jersey (Patterson), Pensilvania (Filadelfia), Massacchussets (Boston), negli altri Stati contermini sull'Atlantico, nell'Illinois (Chicago), nella Luigiana (Nuova Orleans) e nella California (San Francisco e Los Angeles). In quest'ultimo Stato, pesca, frutticoltura, orticoltura, viticoltura, sono esercitate quasi esclusivamente da italiani.[1] Le comunicazioni dirette fra l'Italia e gli Stati Uniti sono mantenute da linee regolari di navigazione a vapore italiane (Navigazione generale e Veloce), inglesi (Prince Line), tedesche (Hamburg-Amerika), spagnuole (Compañia Transatlantica), le quali mettono capo ai porti di Genova e di Napoli. Si hanno però comunicazioni indirette attivissime attraverso i porti della Francia, della Germania e dell'Inghilterra.

Il commercio italo-americano oscilla annualmente intorno ai 200 milioni di fr.[2] Un tempo era costituito per quasi $^3/_4$ di articoli che venivano importati dall'Italia, cioè agrumi, seta greggia e seterie, zolfo, marmi, vini, stracci, minerali di ferro, generi per tinta, essenza d'arancio, tartaro, canapa, olio d'oliva, oggetti d'arte, frutta secche, paste alimentari; e per $^1/_5$ da merci americane esportate in Italia, cioè cotone greggio, tabacco (quasi tutto quello che importiamo dall'estero), petrolio, olio di cotone, sego, grasso di maiale, colofonia, maiz, parafina. Ora le merci sono rimaste le stesse, ma le esportazioni bilanciano press'a poco le importazioni.[3] Ricordiamo che per alcune di quelle merci, quali i limoni, lo zolfo, i marmi, l'olio d'oliva, ec., l'Italia occupa ancora il primo posto.

Per rendere più facili ed intensi i rapporti commerciali fra i due paesi, sono sorte le due camere di commercio italiane di New York e San Francisco, e venne istituita a New York una stazione enotecnica italiana per diffondere e favorire agli Stati Uniti il consumo dei nostri vini.

[1] Esposizione di Torino del 1898. *Gli italiani all'estero.* (Pubblicazione della Camera di commercio italiana di Buenos Aires.)

[2] Nel 1896-97, secondo la statistica americana, fu di 39,445,000 dollari, pari a 197,225,000 fr.; nel '96, secondo la statistica italiana (comprendente anche il Canadà), 208 milioni; nel '97-'98, secondo la statistica americana, 43,400,000 dollari, pari a circa 230 milioni di lire; nel '97, secondo la statistica italiana (comprendente ancora, per l'ultimo anno, il Canadà), 208 milioni di lire; nel '98-'99, secondo la statistica americana, 49,700,000 dollari, cioè oltre 250 milioni di lire; nel '98 e nel '99, secondo le statistiche italiane, 273,500,000, e 286,500,000 lire. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[3] Nel 1896-97, importazioni dall'Italia 19,067,000 dollari, esportazioni in Italia 21,378,000; nel '97-'98, importazioni 20,333,000, esportazioni 23,068,000; nel '98-'99, importazioni 24,833,000, esportazioni 24,892,000 (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901). Nel 1900 i principali articoli d'importazione dall'Italia furono la seta greggia per 9,563,000 dollari, i limoni per 3,548,000, il formaggio per 708,000, le stoffe di seta per 476,000, il vino per 313,000, gli aranci per 117,000, i lavori d'arte per 190,000. (*Rivista commerciale* di New York, febbraio 1901.)

Immigrazione, emigrazione, colonie. — Un grande coefficiente dell'aumento straordinario di popolazione, che è una delle caratteristiche degli Stati Uniti, è la *immigrazione*, la quale è andata sempre crescendo nel secolo attuale fino al decennio 1881-90, da cui ebbe una media di oltre $^1/_2$ milione di persone, anzi fino al 1892, nel quale raggiunse l'apogeo con 623,000.[1] Da quell'anno, in cui vennero adottate misure severe contro l'emigrazione,[2] questa è andata rapidamente decrescendo ed ora oscilla da 300 a 400 mila persone. Si calcola che dal 1821 al 1900 ne siano arrivate oltre 19 milioni e $^1/_2$. Parte di questi sono morti o rimpatriati o emigrati altrove, e parte si sono naturalizzati americani; la metà sono ancora cittadini esteri, per lo più inglesi e tedeschi, poi scandinavi, russi, italiani.[3] Nelle immigrazioni recenti questi ultimi hanno conquistato il primo posto in compagnia degli austro-ungheresi e al di sopra dei tedeschi e degli inglesi.[4]

Paese classico di colonizzazione gli Stati Uniti non avevano mai pensato di diventare alla loro volta paese *colonizzatore*. Avevano bensì da molti anni messo gli occhi sull'isola di Cuba, per l'acquisto della quale essi erano venuti ad offrire alla Spagna perfino la somma di un miliardo di fr., ma era soltanto per estendere a sud il territorio nazionale considerando quell'isola come una continuazione e un complemento della penisola di Florida. Così, quando più tardi anche gli Stati Uniti cominciarono a presentare il fenomeno dell'*emigrazione* diretta, così all'isola di Cuba come all'arcipelago oceanico di Hawai, e in quest'ultimo i coloni americani divenuti prevalenti fecero la rivoluzione per offrire l'arcipelago alla madre patria, questa rifiutò. Le teoriche imperialiste di dominio coloniale non vi avevano ancora guadagnato sufficientemente terreno. Ma quando, alcuni anni dopo, esse divennero mature, fu proclamata l'annessione delle Hawai e scoppiò la guerra colla Spagna, la quale portò gli Stati Uniti all'acquisto di Cuba e Portorico nelle Antille, delle Filippine e dell'isola Guam nelle Caroline.

---

[1] Nel decennio 1821-30, totale 143,400; nel '31-'40, 599,100; nel '41-'50, 1,713,300; nel '51-'60, 2,598,200; nel '61-'70, 2,466,800; nel '71-'80, 2,944,700; nell' '81-'90, 5,189,000; nel '91-'95, 2,280,700; nel '96, 343,300; nel '97, 230,800; nel '98, 229,300; nel '99, 311,700; nel '900, 448,600. (*Almanacco di Gotha*, 1901 e Corrispondenza da New York di quello stesso anno.)

[2] Colle leggi vigenti è vietato lo sbarco agli Stati Uniti di coloro che subirono condanne, degli idioti, dei dementi e degli ammalati, specialmente di malattie contagiose. È vietato inoltre a coloro che, per mancanza di denaro o di parenti stabiliti negli Stati Uniti i quali si dichiarino pronti a garantire per essi, fanno temere che debbano andare a carico della pubblica beneficenza. È parimenti vietato lo sbarco a coloro che arrivano sotto contratto, vale a dire con lavoro già fissato, od anche con semplice promessa di lavoro, poichè ciò è colà considerato come pericoloso alla libera concorrenza americana. (*Boll. Min. esteri*, gennaio 1899.)

[3] Dei 9,120,000 stranieri di razza bianca (nel 1890), 2,800,000 erano tedeschi, 1,900,000 irlandesi, 1,300,000 inglesi e scozzesi, 470,000 svedesi, 320,000 norvegiani, 180,000 russi, 180,000 italiani. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

[4] Nel 1897, 230,800, di cui 63,000 tedeschi, 54,000 italiani, 53,000 austro-ungheresi, 34,000 irlandesi e inglesi, 23,000 ebrei russi e polacchi, 19,000 scandinavi; nel '98, 229,300, di cui 56,600 italiani, 32,000 austro-ungheresi, 24,600 irlandesi e inglesi, 18,100 russi, 13,000 tedeschi; nel '99, 311,700, di cui 77,400 italiani, 62,500 austriaci, 61,000 russi, 45,200 inglesi, 19,500 scandinavi, 17,500 tedeschi (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901). Nel '900, 448,600, di cui 116,200 austriaci, 103,300 italiani, 93,200 russi, 72,900 inglesi, 29,700 scandinavi, 29,100 tedeschi. (*Boll. Cam. comm. ital.* di San Francisco, aprile 1901.)

Di guisa che ora l'impero coloniale americano ha una superficie approssimativa di 443,000 kmq. (di poco superiore a quella della California), ed una popolazione di 8,600,000 ab. (eguale a quella della California e dello stato di New York).[1] Ora si attende con grande curiosità di vedere che cosa diverranno queste colonie nelle mani degli Stati Uniti, di questo paese colonizzato che è diventato alla sua volta colonizzatore.

Principali centri industriali e mercantili. — Verso l'Atlantico. — La capitale della Confederazione, *Washington*, la quale sorge sul Potomac e alla quale serve da porto *Georgetown*, non ha, si può dire, alcuna importanza mercantile.

La città principale dell'Unione, la « Empire City », come usano di chiamarla gli americani, è *New York*, detta la « Greater New York » dopo che ha assorbito le città contermini di Brooklyn, Jersey city, Hoboken, Newark ed Elizabeth, le quali ne sono diventate altrettanti sobborghi. Colla sua popolazione complessiva di 3,655,000 ab. (nel 1900)[2] essa si è fatta così la seconda città del mondo dopo Londra. New York è il primo centro manifatturiero di tutta l'America e le sue industrie principali sono quelle della macinazione, delle calzature, del legno, dei mobili, della stampa, della carta, della oreficeria. Irradiano dalla città dirette verso l'interno una quantità enorme di ferrovie. L'Hudson, su cui sorge, ha una navigazione fluviale animatissima. Il porto, il quale è formato dalla foce di quel fiume, dall'East River, lo stretto canale che separa l'isola di Manhattan (il nocciolo di New York) dalla estremità meridionale di Long Island su cui sorge Brooklyn, e dal vasto bacino d'acqua che li riunisce e che un'angusta apertura « the Narrows » fa comunicare col mare, — è uno dei più vasti, dei più sicuri, dei più profondi del mondo. Le navi di maggiore portata accostano direttamente le banchine di imbarco e di sbarco, le quali si sviluppano per 40 km. tutto intorno alla periferia. Nel 1899 vi si sono cominciati lavori colossali per ingrandirne e approfondirne l'accesso. Pertanto esso è il quarto porto del mondo con un movimento annuo, sempre crescente, di oltre 15 milioni di tonn,[3] ma si incammina a diventare, quandochessia, il secondo, subito dopo Londra. Toccata com'è da una quantità di linee di navigazione, anzi, il più spesso, meta principale o principale punto di partenza delle medesime, New York è il primo porto di alimentazione e di sbocco degli Stati Uniti, specialmente nei loro rapporti coll'Europa e cogli Stati americani dell'Atlantico. Essa è in modo particolare il primo porto d'imbarco del cotone, del frumento,[4] delle farine, del petrolio, dei tabacchi e il primo porto di arrivo dell'emigrazione europea. New York è il centro commerciale più cospicuo dell'Unione, di cui assorbe oltre la metà del commercio esteriore.

---

[1] Hawai 17,700 kmq. e 109,000 ab.; Cuba 118,830 kmq. e 1,630,000 ab.; Portorico 9310 kmq. e 800,000 ab.; Filippine 296,180 kmq. e 6 milioni di ab.

[2] Manhattan 2,007,000, Brooklyn 1,267,000. (*Boll. della soc. geogr. ital.*, luglio 1900.)

[3] Nel 1898, 9162 navi con 15,337,000 tonn.

[4] A Brooklyn sorgono dei *silos* capaci di 700,000 ql. di grano.

In questo medesimo stato di New York sorge *Buffalo* sul lago Erié e al principio del canale di questo nome una città di oltre 250,000 ab.[1] e per la quale passano i $^3/_4$ dei grani e delle farine che vengono poi esportate da New York in Europa. Essa possiede a tal uopo enormi « Elevatori » capaci di 7 milioni di tonn.[2]

A nord di New York il centro più importante è *Boston*, nel Massacchussetts, una delle città più industriali dell'Unione, e la quinta della medesima per popolazione.[3] Il suo porto magnifico, formato di parecchie parti e fornito di molti docks, è, per movimento di navi, il terzo degli Stati Uniti. Altro gran centro manifatturiero in quel medesimo stato è *Fallriver*.

Il secondo porto è *Filadelfia*, la grande città della Pensilvania, che sorge a sud di New York, sulla baia di Delaware, ed è per popolazione la terza dell'Unione con oltre un milione di abitanti.[4] Il suo porto, il quale è costituito dal Delaware, ha un movimento annuo di tre milioni di tonn. ed attende soprattutto all'esportazione del petrolio nonchè dei molteplici prodotti delle sue numerose industrie siderurgiche e chimiche. Nell'interno della Pensilvania è *Pittsburg*,[5] la città per eccellenza del ferro e del carbone, del fuoco e del fumo, e uno dei primi centri metallurgici del mondo.

Più a sud ancora sorge *Baltimora*, sulla baia di Chesapeake, nel Maryland, la sesta città per popolazione,[6] ma una delle prime per attività industriale (conserve in scatole), marittima e commerciale.

Notiamo finalmente, proseguendo sempre verso sud, *Richmond* nella Virginia, *Charleston* nella Carolina, e *Savannah* nella Georgia. A nord di Boston, la città e porto più notevole è *Portland* nel Maine.

Verso il golfo del Messico. — *New Orleans* nella Luigiana, la metropoli degli Stati del sud (per popolazione però soltanto la 11ª dell'Unione),[7] trae la sua importanza dall'essere situata alla sinistra e sul corso inferiore del Mississippi, per cui è diventata il porto di approvvigionamento e di sbocco di una gran parte dell'immenso bacino di quel fiume, di cui essa è il porto principale come è ad un tempo il quarto porto marittimo dell'Unione. Essa attende soprattutto alla esportazione del cotone e dell'olio di cotone. Degni di nota sono anche i due porti di *Mobile* a levante e di *Galveston* a ponente di New Orleans.

Nel bacino del Mississippi e nella regione dei Laghi. — All'estremità meridionale del lago Michigan sorge *Chicago* (nell'Illinois), la più grande meraviglia dell'America, poichè, da misero villaggio quale era mezzo secolo fa, è salita, con rapidità vertiginosa, fino a diventare la seconda città dell'Unione per popolazione[8] ed uno dei primi mercati del mondo per i grani, le farine, gli animali e i prodotti animali. Emerge soprattutto per i suoi grandi mattatoi dei maiali e del be-

[1] Nel 1900, 352,000 (*Almanacco di Gotha*, 1901). È detta la Queen City of the Lakes.
[2] *Illustration française*, 17 novembre 1900.
[3] Nel 1900, 561,000 ab.
[4] Nel 1900, 1,294,000 ab.
[5] Nel 1900, 322,000 ab.
[6] Nel 1900, 509,000 ab.
[7] Nel 1900, 287,000 ab.
[8] Nel 1900, 1,699,000 ab.

stiame e i relativi stabilimenti di conserve animali, per la grandiosa fabbrica Pullmann dei vagoni, per gli altri numerosi stabilimenti industriali, e per gli immensi « Elevatori » ove si accumula il grano delle vicine fertilissime regioni del Far West per essere poi mandato per via d'acqua o per ferrovia a New York.

Altra grande città nella regione dei Laghi è *Detroit*,[1] la quale, essendo situata sul fiume dello stesso nome che porta dal lago Huron al lago Erié, e quindi sulla grande via commerciale dai Laghi all'Atlantico, vede passare per il suo porto, che ha ben nove miglia di calate, tutta una fiumana ininterrotta e continuamente rinnovantesi di navi, le quali gli danno l'effimero ma enorme movimento di oltre 36 milioni di tonn. di stazza,[2] che è quanto dire superiore e di molto a quello di Londra. Altri grandi centri nella medesima regione sono: *Cleveland*, grande porto sul lago dell'Erié e uno dei maggiori centri di navigazione a vapore nella regione dei grandi Laghi; *Milwaukee* sul Michigan e *Duluth* sul Superiore,[3] e nell'interno *Minneapolis*, uno dei maggiori centri granarî e metropoli delle farine.[4]

Nel bacino del Mississippi, la città principale è *St.-Louis* del Missuri, la quarta dell'Unione per popolazione.[5] Situata in ammirabile posizione sul Mississippi e presso alla confluenza di questo col Missuri, vi si incontrano le correnti commerciali delle due grandi arterie fluviali così come vi si intrecciano le linee ferroviarie provenienti da ogni parte dell'Unione di cui St.-Louis è uno dei centri geografici e mercantili. Ivi le ferrovie valicano il Mississippi sopra un ponte magnifico che è una delle grandi meraviglie dell'America. St.-Louis è la gran tappa sulla via da New York a San Francisco. *Cincinnati* nell'Ohio, con quasi 300,000 ab., attende soprattutto alla macellazione dei maiali ed alla preparazione ed al commercio della loro carne, d'onde l'appellativo di « Porcopoli » con cui viene conosciuta scherzosamente in Europa. *Louisville* è la metropoli del tabacco nel Kentucky.

Verso il Pacifico. — *San Francisco* o Frisco, come viene detta per abbreviazione in gergo marinaresco, è la settima città dell'Unione per popolazione[6] e merita di venir chiamata la « regina del Pacifico » poichè è il centro più importante che sorga su quel mare in America. Situata sopra una splendida baia a cui serve da ingresso la così detta « Porta d'oro » (Golden Gate), essa possiede un porto magnifico e sicuro il quale è in regolare comunicazione con tutti i porti del Pacifico, dal Giappone, all'Australasia e al Cile.[7] A San Francisco mettono capo sostanzialmente le tre maggiori ferrovie trascontinentali americane.

---

[1] Nel 1900, 286,000 ab.
[2] Nel 1891, 36,200,000 tonn. (Vecchi, *Marina mercantile*. Milano, F. Vallardi, pag. 136.)
[3] Ha « Elevatori » capaci di 6 milioni di ql.
[4] Ha « Elevatori » capaci di 5 milioni di ql.
[5] Nel 1900, 575,600 ab.
[6] Nel 1900, 343,000 ab.
[7] Nel 1900 la sua navigazione marittima è salita, fra arrivi e partenze, a 3,894,000 tonn. di stazza, e il commercio a 1023 milioni di dollari. (*Boll. Cam. comm. ital.* di San Francisco, aprile 1901.)

MESSICO.

(REPUBLICA MEXICANA.)

Stato **federale** dell'America del Nord, a sud degli Stati Uniti, e foggiato costituzionalmente a somiglianza di questi, con 27 Stati autonomi, due Territori e un Distretto federale; un Presidente a capo del potere esecutivo che dura in carica quattro anni ed è eletto dal popolo; una Camera di Deputati eletti parimenti dal popolo, e un Senato di 56 membri nominati due per ciascuno Stato. **Superficie** 1,987,320 kmq. **Abitanti** 13,571,000 (al 28 ottobre 1900), di cui 19 % bianchi, 38 % indigeni e 43 % meticci. Tra i forestieri primeggiano numericamente i guatemalesi, gli spagnuoli e gli americani del nord. **Aspetto**: un grande altipiano interno sostenuto da due catene litorali di monti, le quali si formano dalla biforcazione dell'unica Cordigliera proveniente dall'America centrale e a cui appartengono le cime più elevate, d'origine vulcanica, le quali formano come una cinta intorno alla capitale, cioè l'Orizaba o Citlaltepetl alto 5500 m. e il Popocatepetl alto 5420. Dalle ultime propaggini di quelle catene fino all'Atlantico da una parte e al Pacifico dall'altra due pianure marittime. **Fiume** principale il Rio Grande del Norte, comune agli Stati Uniti, verso cui forma gran parte del confine settentrionale. **Laghi**: più notevoli quelli disseminati nella valle della città di Messico, e il lago di Chapala. Nelle **coste**, sul golfo del Messico emerge la penisola di Yucatan, in quelle sul Pacifico, la lunga e stretta penisola di California, che racchiude il golfo dello stesso nome. **Suolo** di natura diversa, ma quasi sempre, dove è coltivabile, fertile. Per le varie sue gradazioni di **clima** il paese viene diviso dagli stessi abitanti in tre regioni: « tierras frias » sulle pendici montuose, « tierras templadas » sull'altipiano e « tierras calientes » nelle pianure marittime. Su queste, che hanno un clima veramente tropicale, imperversa il terribile « vomito prieto » o febbre gialla che mena strage in estate, soprattutto sulla costa del golfo del Messico, a Veracruz, detta perciò la « città dei morti ».

Questo paese, dopo di aver attraversato, al pari di tutti gli altri dell'America latina, un periodo lunghissimo e disastroso di agitazioni politiche, ha raggiunto finalmente da quasi un ventennio quello stato di pace, di ordine, di sicurezza che attirando i capitali esteri e allettando i nazionali in imprese utili, e diffondendo la sicurezza nell'avvenire della nazione, ha permesso a questa di sviluppare la sua grande potenzialità economica. Di guisa che negli ultimi anni il Messico è divenuto uno degli Stati più floridi dell'America latina. Coefficiente della sua presente febbrile attività è il grande deprezzamento dell'argento

con cui sono coniate esclusivamente le monete del paese, giacchè i capitalisti, in luogo di portare il loro denaro in Europa o agli Stati Uniti, dove se lo vedrebbero diminuire di un terzo o anche più, a cagione dell'aggio, preferiscono impiegarlo in paese in nuove imprese agricole, minerarie industriali o commerciali, donde il Messico ritrae continuo alimento al suo sviluppo economico.

Prodotti naturali. — Paese eminentemente MINERARIO, il Messico emerge anzitutto nella produzione dei *metalli preziosi*, i quali costituiscono un terzo e talvolta la metà del suo commercio d'esportazione.[1] Emerge fra essi l'argento, per il quale il Messico occupa il primo posto nel mondo.[2] Le miniere di Pachuca nello stato di Michoacan verso il Pacifico, succedute in importanza a quelle di Guanaxuato e di San Luis de Potosì, sono tra le più ricche del globo. Altri prodotti minerali sono il *rame*,[3] di cui è celebre la miniera ricchissima del Boleo, e il *piombo*, di cui venne scoperta di recente una nuova miniera nel Nuovo Leon in vicinanza a Monterey dove si fonde il minerale,[4] poi il *sale*, i *materiali da costruzione*, il *petrolio* e il *carbon fossile* (a Tlaxcala e ad Aguas Calientes) verso il confine cogli Stati Uniti.

L'AGRICOLTURA, favorita dalle eccellenti condizioni climatiche che vanno dalla temperata umida e calda delle « tierras calientes » a quella quasi rigida delle « tierras frias », fornisce una quantità svariatissima e copiosa di prodotti vegetali. Del *maiz*, che è coltivato intensamente dovunque,[5] si fa la « tortilla », che serve in paese da pane. Di base all'alimentazione serve molto anche il *frijol* o fava nerastra. Meno diffuso è il *frumento*.[6] Molto coltivati sono anche gli *ortaggi*, fra cui primeggia il « chile », peperoncino di uso grande nel condimento. Tra i *frutti*, abbondanti e squisiti, meritano una speciale menzione i banani, i mangi, i crisofili, le pesche e, soprattutto, gli aranci per la loro crescente esportazione agli Stati Uniti.[7] Nè va dimenticata la vite per la discreta produzione di vino che essa fornisce.[8] Ma una grande importanza e soprattutto uno splendido avvenire hanno i coloniali, primissimo il *caffè*, il quale è già diventato il terzo articolo d'esportazione.[9] Centro delle piantagioni « cafatere » è Cordoba nello stato di Veracruz, verso il golfo del Messico. Inferiore un tempo a quella d'importanza,

[1] Nel 1897-98, 75 milioni di piastre sopra un totale di 129; nel '98-'99, 60,900,000 sopra un totale di 150 milioni. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[2] Vedi notizie generali sull'argento e sull'oro a pagg. 75-76.

[3] Nel 1897, 11,400 tonn., di cui 10,200 al Boleo; nel '98, 10,400, di cui 9400 al Boleo. La compagnia francese del Boleo ha un capitale di 12 milioni di fr. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 2 marzo 1899). Nel 1899 si è incominciata la lavorazione di altre miniere ad opera della « Panuca Copper Co. » nello stato di Cohaluila (id.). Esportaziane di rame nel 1898-99 per 5,600,000 piastre. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[4] Esportazione di piombo, nel 1898-99, per 3,786,000 dollari. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[5] Nel 1899, hl. 28,300,000. (Rapporto della Legazione di Francia al Messico — nel *Journal officiel* de la République Française, 23 aprile 1901.)

[6] Nel 1899, hl. 7,700,000. (Id.)

[7] Dal messaggio del presidente P. Diaz del 1° aprile 1899. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 7 maggio 1899.)

[8] Nel 1889, 70,000 hl.; nel '95, 90,000; nel '96, 70,000; nel '97, 60,000; nel '98, 70,000. Importazione oltre 100,000 hl., per $^3/_5$ dalla Spagna.

[9] Nel 1898-99 per 7,937,000 piastre (*Almanacco di Gotha*, 1901). Produzione del 1899, 208,400 ql. per un valore di 8,900,000 piastre. (Legazione di Francia, ec.)

gli è già divenuta da qualche anno superiore la *canna da zucchero*,[1] dopo cui viene, benchè a grande distanza, il *cacao*,[2] il quale è prodotto in maggior quantità e di qualità migliore nello stato di Oaxaca. Il Messico è, pare, il primo paese del mondo nella produzione della *vainiglia*.[3]

Ma ciò che costituisce la sua principale e più caratteristica ricchezza vegetale sono le innumerevoli fibre *tessili* (cotone, pita, ramie, maguay, ixtle[4]) che si possono dire veramente la gloria del Messico e fra cui primeggia quell'*henequen* o *hennequin* che è la fibra di quella specie di agave, detta in paese lecheguilla, fibra che somiglia alla canape di Manilla e che è divenuta, negli ultimi anni, il secondo articolo d'esportazione[5] formando specialmente la fortuna dello stato di Yucatan e del porto di Progreso. Degne di nota speciale sono le piante medicinali, quali la *gialappa*, nella cui produzione il Messico è quasi l'unico paese del mondo, e la *salsapariglia*, per la quale spetta al Messico il primo posto; e le piante tintorie, quali il *campeggio*, che è prodotto specialmente nello stato del medesimo nome, e l'*indaco*[6] e lo *zafferano*, dei quali si fa parimenti una piccola esportazione. Colle radici del *zacaton* si fanno le spazzole. Centro principale della coltura crescente del *tabacco* è Valle Nacional, verso il golfo del Messico, e siccome dà prodotti eccellenti quasi quanto quelli di Cuba, così alimenta già una cospicua esportazione.[7] La pianta nazionale del Messico può dirsi sia per eccellenza quella varietà di aloe altissima conosciuta col nome di *maguey manso*, dalla quale si ottiene mediante incisioni quel liquido che ha il colore e il sapore del vino bianco ed è consumato su larghissima scala in tutto il Messico col nome di « pulque ». Da un'altra varietà di maguey si distilla quella specie di acquavite conosciuta col nome di « mezcal » o « tequila ».[8] Ricordiamo infine le *foreste*, le quali circondano, a guisa di fosca cintura, tutto il paese, ed alimentano una notevole esportazione di legni fini da costruzione e da ebanisteria (mogano).[9]

L'allevamento ANIMALE, introdotto nel Messico fin dalla conquista spagnuola, si è specialmente diffuso, nel secolo attuale, nelle vaste praterie dell'altipiano settentrionale, verso gli Stati Uniti, dove si allevano a mandrie numerose i *bovini*, i *cavalli*, le *pecore*. Siccome però tanti si allevano e altrettanti vengono esportati,[10] nè è venuto e si mantiene ancora un alto prezzo in paese per la carne, la quale vi è considerata

[1] Nel 1899, zucchero greggio 618,600 ql. per 5,030,000 piastre; zucchero raffinato 658,000 ql. per 9,180,000 piastre. (Legazione di Francia, ec.)

[2] Nel 1899, cacao 5900 ql. per 566,000 piastre. (Id.)

[3] Nel 1898-99, esportazione per 1,283,000 piastre. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[4] Nel 1898-99, produzione di cotone 600,000 ql., esportazione di ixtle 87,300 ql. per 866,000 piastre. (Legazione di Francia, ec.)

[5] Nel 1897-98, per 11,590,000 pesos o piastre; nel '98-'99, 710,000 ql. per 18,700,000 piastre. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[6] L'esportazione dell'indaco, che era un tempo (nel 1840) di 2,500,000 piastre, è discesa, nel 1899, a 65,000.

[7] Nel 1898-99 per 3,410,000 piastre (*Almanacco di Gotha*, 1901). Produzione 89,600 ql. per 7,990,000 piastre. (Legazione di Francia, ec.)

[8] Nel 1898-99, produzione di pulque hl. 26,400 per 4,930,000 piastre, di mezcal 4000 hl. per 4,135,000 piastre. (Id.)

[9] Nel 1898-99 per 3,307,000 piastre. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[10] Nel 1898-99, esportazione di animali per 4,935,000 piastre, di pelli per 3,584,000. (Id.)

come un cibo di lusso.[1] Diffuso dovunque è l'allevamento del *pollame*, specie dei polli d'India originarî del Messico[2] e delle *api*. Quello della *cocciniglia*, insetto che vive sulle foglie del cactonopale, pianta caratteristica del Messico, si è straordinariamente ridotto in seguito al deprezzamento prodotto dalla concorrenza della fucsina[3] ed ora non si esercita che in alcune poche regioni dello stato di Oaxaca. Presso La Paz nella California si pescano *perle* e *madreperle* per un valore che ha raggiunto talvolta due milioni di fr. all'anno.[4]

Industrie, comunicazioni, commercio. — Il Messico è entrato da qualche anno in un periodo di febbrile attività INDUSTRIALE dovuto più che altro al grande deprezzamento dell'*argento*. La lavorazione di questo metallo anzitutto, la quale è sempre stata fiorente nel Messico, ha i suoi centri principali a Zacatecas e a Guadalajara, dalle cui grandi zecche sono usciti e vanno uscendo tutt'ora quei milioni di dollari che corrono da secoli come moneta, ovunque accettata e gradita, tutti i paraggi del Pacifico e dei mari contermini ad occidente fino alla Cina ed a Ceylan.

Ma l'industria che si è maggiormente sviluppata in questi ultimi anni è quella del *cotone*, per il cui esercizio sono sorte potenti società, e la quale si è in un decennio più che triplicata.[5] Queretaro per i suoi grandiosi cotonifici (celebre quello detto « Ercole ») meriterebbe oramai di essere chiamata la « Manchester del Messico ». Un altro centro fiorentissimo è Orizata nello stato di Veracruz. Molto fiorenti sono anche parecchie altre industrie tessili, la fabbricazione della carta, la manifattura dei sigari, o meglio delle sigarette che sono molto più in uso,[6] l'orificeria, l'estrazione dello spirito dalla canna da zucchero,[7] e va dicendo.

Ora che scriviamo (1900) si stanno impiantando una gran fabbrica di farina di banani (nello stato di Veracruz), una di articoli per elettricità, due fabbriche di carburo di calcio, due di cemento, una di mobili, una di scarpe (a Guadalajara),[8] una distilleria di alcool e una manifattura di cuoi.

Molto sviluppate sono le COMUNICAZIONI.

Due cavi *telegrafici* sottomarini congiungono il Messico, attraverso il golfo dello stesso nome, agli Stati Uniti, e due altri, attraverso il Pacifico, alle repubbliche dell'America centrale; e appartengono alla « Mexican Telegraph Co. »

---

[1] *Bulletin de l'Association A. E. Institut sup. comm. de Paris*, aprile 1901.

[2] Con essi si prepara il « mole », cibo nazionale messicano.

[3] Il prezzo della cocciniglia è caduto in pochi anni da 14 a 7 fr. al kg. L'esportazione, che era intorno al 1840 di 1,500,000 pesos all'anno, è discesa a poco più di zero.

[4] DE SCHERZER, op. cit., pag. 471.

[5] Nel 1899-900 esistevano 134 cotonifici, che consumarono 29,000 tonn. di cotone greggio e diedero un prodotto complessivo in cotonate di 36 milioni di piastre, pari a circa 90 milioni di lire. (*Boll. delle finanze*, 17 marzo 1901.)

[6] Nel 1898-99, si fabbricarono oltre 49,000 ql. di sigarette (cigarros). Grande fabbrica « El Buen Tono ». I sigari più in uso sono i puros de perilla e i puros recordatos. (Legazione di Francia, ec.)

[7] Nel 1897-98, 183,400 hl.; nel '98-'99, 272,200. (Legazione di Francia, ec.)

[8] *Rivista commerciale* di New York, marzo 1901.

Le *ferrovie* hanno raggiunto uno sviluppo (nel settembre 1900) di 14,600 km. Tre sono le linee principali. L'una, la più antica, la più bella e la più attiva, che, partendo dal porto di Veracruz, si arrampica fino alla città di Messico ed è esercitata dalla « Mexican railway Co. »; l'altra che dalla capitale si dirige verso il nord, e attraversando tutto il paese a guisa di spina dorsale, arriva a Paso del Norte dove si congiunge alle ferrovie degli Stati Uniti, ed essa appartiene alla « Mexican central »; la terza, finalmente, detta « Ferrovia trascontinentale », la quale, partendo da Coatzacoalcos sul golfo del Messico, attraverso l'istmo di Tehuantepec, va a sboccare a Tonala sul Pacifico. Nel 1900 si è progettata un'importante diramazione di questa linea per il porto di Campeggio sull'Atlantico.

La *navigazione marittima*, la quale oscilla, compreso il cabotaggio, fra 7 e 8 milioni di tonn. di stazza,[1] è costituita quasi esclusivamente da bastimenti a vapore, nella maggior parte esteri (inglesi, americani degli Stati Uniti, francesi, ec.).[2]

La *marina mercantile* messicana non ha che una settantina di navi fra cui 17 a vapore (Companhia del Pacifico, e Companhia Transatlantica di Veracruz) con una portata complessiva di 14,000 tonn.[3]

Il COMMERCIO coll'estero personifica quasi nel suo ammirabile crescendo lo sviluppo mirabile dell'attività economica del paese. Nell'ultimo quinquennio si è quasi duplicato, ed ora è già arrivato ai 200 milioni di piastre, che è quanto dire a oltre 500 milioni di franchi.[4]

Primeggiano all'*importazione* le cotonate, le sostanze alimentari, i tessuti di lana, i prodotti chimici, le seterie, i cristalli, le porcellane; all'*esportazione* i metalli preziosi, specie l'argento monetato, l'henequin, il caffè, gli animali, il tabacco, il legname, le pelli, il piombo, il rame.

I *paesi* con cui il Messico ha le sue maggiori relazioni commerciali sono gli Stati Uniti, che ne assorbono da soli i $^3/_5$, poi l'Inghilterra, la Francia e la Germania.[5] Dal 1896 è andato effettivamente in vigore per i *pesi* e le *misure* il sistema metrico decimale, restando proibito l'uso antico che aveva per base la libbra e la vara.

Moneta tipica nazionale è la piastra o pezzo o dollaro d'argento che valeva un tempo lire 5,35 e vale ora a mala pena lire 2,65. Il dollaro messicano, insinuatosi in Cina e negli altri paesi dell'Asia orientale e meridionale fino dall'epoca in cui il commercio di quelle regioni coll'Europa si faceva col mezzo degli Spagnuoli stabiliti nel porto mes-

[1] Nel 1897-98, compreso il cabotaggio, 7,900,000 tonn., di cui 7,300,000 a vapore; nel '98-'99, senza il cabotaggio, 3,592,000 tonn., di cui 3,210,000 a vapore. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[2] Principali compagnie estere che toccano regolarmente i porti messicani: West India and Pacific S. S. Co. di Liverpool, Prince line, New York and Cuba mail Co., Transatlantique di Havre.

[3] Nel 1898, 68 navi con 13,400 tonn., di cui 4080 a vapore. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[4] Nel 1893-94, 110 milioni di piastre; nel '94-'95, 124; nel '95-'96, 148; nel '96-'97, 153; nel '97-'98, 173 (*Almanacco di Gotha*, 1899); nel '98-'99, 182,500,000 (*Economista*, 2 luglio 1899); nel '99-'900, 211,300,000. (*Moniteur des int. mat.*, 27 settembre 1900.)

[5] Nel 1899-900, Stati Uniti 147,700,000 dollari, Inghilterra 22,600,000, Francia 13,400,000, Germania 11,700,000. (*Moniteur*, ec., 27 settembre 1900.)

sicano di Acapulco sul Pacifico, vi si è sempre mantenuto e vi si mantiene, come la moneta più generalmente adottata, da Singapore a Hong-Kong, a Shanghai, a Manilla. Questo spiega perchè fra le esportazioni dal Messico tengano un posto notevole i dollari d'argento in una misura oscillante dai 25 a 30 milioni ogni anno. Il dollaro messicano è molto apprezzato anche perchè contiene qualche piccola particella d'oro. Principale istituto di *credito* è la Banca nazionale del Messico, la quale è anche istituto di emissione della carta moneta.

Relazioni coll' Italia. — Sono ancora ben poca cosa, ma pare vadano ora aumentando, specialmente ad opera di quegli arditi italiani che, accogliendo le eccitazioni degli amici stabiliti colà e dei nostri rappresentanti consolari, hanno capito essere questo il momento propizio di far fortuna al Messico, pur di andarvi con un piccolo capitale allo scopo di prendere in affitto o di comperarvi dei terreni per la coltura del caffè e di altri ricchi prodotti vegetali, ovvero per impiantarvi qualche piccola industria. Da sconsigliarsi è la immigrazione dei contadini proletarî, i quali vi dovrebbero sostenere una concorrenza impossibile coi contadini indigeni e cogli immigrati cinesi che si accontentano di salari meschinissimi e quasi irrisorî. Gli italiani residenti attualmente al Messico sono circa 5000, ma andranno senza dubbio aumentando. I vapori della linea inglese « Prince », i quali partono da Genova, toccano i porti di Veracruz, Tampico e Progreso prima di giungere a destino a Nuova Orleans.

Il commercio fra i due paesi, il quale è andato negli ultimi anni continuamente crescendo, è salito ora a 1,300,000 fr. ed è costituito per $^3/_4$ da merci italiane che vengono introdotte nel Messico[1] (carta, cartone, vini, liquori, marmi, generi alimentari, cappelli, tessuti, prodotti chimici, stampe, opere grafiche, caratteri da stampa, strumenti scientifici, filigrana d'argento) e per $^1/_4$ di merci messicane mandate in Italia[2] (legno da tinta, indaco, gomme). I rapporti fra i due paesi sono regolati dal trattato del 1891, scadente nel 1901, senza tariffa speciale, ma contenente la clausola della nazione più favorita. Nel 1901 è sorta una Camera di commercio italiana nella capitale federale.

Porti e città principali. — *Messico*, la città capitale, con 330,000 abitanti (al 20 ottobre 1895), è situata nell'interno ed è il principale centro ferroviario e industriale.

Le altre città più popolose dell'interno sono: *Puebla* nel centro di una delle regioni più fertili del Messico (90,000 ab.), *Guadalajara* (84,000 ab.) grande centro argentifero, e *San Luis de Potosì* che conserva ancora nella sua fitta popolazione (70,000 ab,) e nei suoi monumenti gli avanzi di quando possedeva le miniere d'argento più ricche del mondo, ora, in gran parte, esaurite. Grande centro cotoniero è *Queretaro* (35,000 ab.).

[1] Nel 1892-93, 141,000 piastre; nel '93-'94, 106,000; nel '94-'95, 121,000; nel '95-'96, 150,000; nel '96-'97, 184,000; nel '97-'98, 186,000. (*Estadistica fiscal*, Mexico, 1898 — in *Boll. di legisl. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899.)

[2] Nel 1892-93 per 3000 piastre; nel '93-'94 per 2200; nel '94-'95 per 26,800; nel '95-'96 per 44,400; nel '96-'97 per 10,800; nel '97-'98 per 30,600. (Id.)

Il porto principale è quello di *Veracruz* sul golfo del Messico, nel quale vennero recentemente eseguiti quattro piers (banchine) che vi hanno molto agevolato la navigazione marittima. Altri porti attivissimi sono quelli di *Progreso* nella penisola dell' Yucatan e di *Tampico* a nord di Veracruz, entrambi parimenti verso l'Atlantico. *Tonala* è il porto più importante sul Pacifico, e *Guaymas* quello principale sul golfo di California.

AMERICA CENTRALE.

Comprende le cinque repubblichette di Guatemala, Honduras, Salvador, Nicaragua e Costarica, e il territorio dell'Honduras britannico, con una **superficie** complessiva di 465,000 kmq. ed una **popolazione** di 3 milioni e $^1/_2$ di abitanti, in maggioranza meticci. Nonostante i vari tentativi di federazione esse non formano ancora un corpo organico solo. Però, nel 1898, si è costituita fra Honduras, Salvador e Nicaragua la confederazione de « los Estados Unidos de Centro America » la quale dovrà avere un solo presidente e un solo governo centrale risedente alternativamente nelle capitali dei tre Stati confederati. **Aspetto**: altipiano centrale sostenuto, a guisa di spina dorsale, dalla Cordigliera delle Ande, fra cui emergono i picchi vulcanici di Fuego e di Agua. **Fiume** principale è il San Juan, emissario del gran **lago** Nicaragua. A nord di questo si stende il lago Managua che manda al precedente il suo emissario Panaloya. **Coste** molto frastagliate sul Pacifico, dove si succedono, da nord a sud, le tre profonde insenature di Fonseca, Nicoya e Dulce. Sul Mare Caraibico sono notevoli il golfo di Honduras e la costa dei Mosquitos. **Suolo** molto vario, ma generalmente fertile. **Clima** tropicale e prevalentemente insalubre, fuorchè nelle regioni più elevate dell'interno altipiano.

Tutto questo vasto paese che, con una superficie che è quasi il doppio di quella dell'Italia, ha una popolazione di poco superiore a quella del Veneto, avrebbe ciononostante, a cagione della ricchezza dei suoi prodotti naturali, una importanza economica molto maggiore di quella poca che ha attualmente, se le continue agitazioni politiche non gli avessero impedito, almeno fin ora, di trarre migliore profitto dalla fertilità del suo suolo e dalla eccellenza della sua posizione.

GUATEMALA.

Superficie 125,100 kmq. **Abitanti** 1,365,000 (al 26 febbraio 1893), di cui 482,000 bianchi e 11,300 forestieri. Al 1° gennaio 1900 la popolazione era valutata a 1,574,000 abitanti.

Questa, che è la più vasta e, senza confronti, la più popolata delle cinque repubbliche dell'America centrale, è anche, economicamente, la più ricca.

La sua principale caratteristica è costituita dal *caffè*, che ivi cresce di qualità eccellente (celebre la varietà detta di Sant'Jago perla) e

in grande quantità[1] e ne costituisce il primo e quasi esclusivo articolo di esportazione.[2] Seguono lo *zucchero* di canna e il *cacao*, che vengono parimenti esportati,[3] una grande varietà di *frutti*, specie i *banani*,[4] i *fagiuoli*, la *salsapariglia*, l'*indaco*, il *tabacco*,[5] il *maiz*,[6] il quale ultimo serve di base all'alimentazione degli abitanti. L'agricoltura è poco sviluppata perchè i bianchi non si degnano di lavorare il suolo, gli indiani preferiscono la vita nomade delle foreste, e i negri, per la loro naturale pigrizia, dopo che hanno cessato di essere schiavi, non lavorano più che quel poco che è loro necessario per vivere.

Non mancano i prodotti animali, specie i *bovini*, le *pecore*, le *capre*, i *cavalli*, cosicchè si fa una certa esportazione di pelli gregge e di lana.

Questo è lo Stato dell'America centrale in cui sono meglio sviluppate le *comunicazioni*, specie le ferrovie, di cui si avevano in esercizio, nel 1897, ben 540 km., ed altri 160 erano in costruzione. Le linee principali sono due: quella che adduce dalla capitale al porto di San Josè sul Pacifico, e l'altra che da Puerto Barrio sull'Atlantico si avanza verso l'interno ed è giunta al rancho de Sant'Agustin, ma dovrà essere, quandochessia, prolungata fino alla città di Guatemala, per cui ne verrà, in unione alla precedente, una ferrovia transcontinentale di notevole importanza economica.

La *navigazione marittima* oscilla annualmente intorno a un milione e mezzo di tonn.[7] e il *commercio* da 20 a 40 milioni di piastre.[8] Da qualche anno anzi è in forte diminuzione.

Città capitale è *Guatemala la Nueva*, con 72,000 ab. (nel 1893), detta pomposamente la « Parigi dell'America centrale ». Altra città notevole dell'interno è *Guatemala la Vieja*, antica capitale. Il porto principale è *San Josè* sul Pacifico.

HONDURAS BRITANNICO, è un'appendice e un complemento del Guatemala verso il Mare Caraibico. **Superficie** 21,475 kmq. **Abitanti** 34,700 (nel 1898), in gran parte Mosquitos.

Questa piccola colonia inglese deve tutta la sua importanza economica alle foreste tropicali dell'interno, ricche di legnami preziosi, specialmente di *mogano*, il quale costituisce il primo articolo di com-

---

[1] Vedi notizie generali sul caffè a pagg. 35-36. Nel 1873, 15,100,000 libbre; nell'83, 40,400,000; nel '93, 59,800,000; nel '94, 66,300,000. (G. NIEDERLEIN, *The republic of Guatemala*, 1898 — in *Boll. de legisl. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899.)

[2] Nel 1897, per 18,900,000 piastre per la più parte in Germania, Stati Uniti, Inghilterra; nel '98, per 14,000,000; nel '99, per 7,300,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[3] Zucchero greggio (panela)..... nel 1894 10,900,000 libbre
» » scuro (mascabado). » 3,500,000 »
Melazzo (miel)..... » 900,000 »
Cacao..... » 417,000 »
} 15,300,000. (G. NIEDERLEIN, op. cit.)

[4] Banani nel 1883, 30,000 grappoli; nel '93, 265,000; nel '94, 2,100,000. (Id.)

[5] Tabacco nel 1894, 1,500,000 libbre. (Id.)

[6] Nel 1895, 161 milioni di libbre. (Id.)

[7] Nel 1897 fu di 1,580,000; nel '98 di 1640 navi. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[8] Nel 1894, 27 milioni di piastre (pesos); nel '95, 36; nel '96, 34; nel '97, 41; nel '98, 30; nel '99, 12 (quest'ultima cifra si deve intendere in oro). (Id.)

mercio del capoluogo e porto principale *Belize*. Il commercio di questo oscilla annualmente intorno a 12 milioni di franchi.[1] Recentemente vi furono scoperti, a quanto si dice, alcuni « placers » auriferi.

SALVADOR.

Superficie 21,070 kmq. **Abitanti** 804,000 (alla fine del 1894).

Anche in questa, che è la più piccola, per quanto non la meno popolata delle cinque repubbliche dell'America centrale, la principale risorsa economica è costituita dal *caffè*, che ne è ad un tempo il primo articolo di esportazione.[2] Ma la sua spiccata caratteristica è l'*indaco*, nella cui produzione il Salvador occupa il primo posto nell'America centrale e il terzo nel mondo. Anzi esso è superiore in qualità a quello dell'India. Per quanto ridotto di molto, in conseguenza del deprezzamento prodotto dalla concorrenza dei colori d'anilina, il raccolto dell'indaco è ancora così cospicuo da costituire il secondo articolo d'esportazione.[3] Vengono poscia il *tabacco*,[4] la *canna da zucchero*, il *cacao*, il *legname* e infine il *maiz*, il *riso* e i *legumi* che servono di base all'alimentazione degli abitanti.

Un cavo *telegrafico* sottomarino congiunge il porto della Libertad sul Pacifico, da una parte col Messico e dall'altra col Nicaragua. Una bella via *carreggiabile* di 58 km. conduce da quel porto alla capitale. Vi sono inoltre 117 km. di *ferrovie*, le quali congiungono Sonsonate e le più ricche regioni agricole dell'interno col porto di Acajutlas sul Pacifico. Alla *navigazione marittima* attendono in forma regolare i vapori inglesi della Pacific Mail e quelli tedeschi della Kosmos.

Il *commercio* esteriore è abbastanza attivo, giacchè oscilla annualmente dai 15 ai 25 milioni di dollari (che è quanto dire dai 75 ai 125 milioni di fr.)[5] ed è fatto principalmente cogli Stati Uniti (un terzo), colla Francia, coll'Inghilterra e colla Germania.

Assai più attive potrebbero essere le *relazioni coll'Italia* quando si pensa che gli italiani, i quali vi ammontano a circa un migliaio,[6] costituiscono la colonia europea più numerosa e più ricca. Italiani sono i principali commercianti della repubblica. Le importazioni dei prodotti manifatturati italiani ammontano a circa un milione di fr. all'anno, e ad altrettanto si può calcolare ammontino le esportazioni in Italia dei prodotti naturali del paese; ma sono tutti calcoli approssimativi, giacchè si tratta completamente di rapporti indiretti eseguiti col tramite di altri paesi, non essendovi alcun servizio di navigazione, nè italiano nè estero, fra il Salvador e l'Italia.

---

[1] Nel 1898-99 fu di 2,532,000 dollari. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)
[2] Nel 1896 per 5,860,000 dollari. (Id.)
[3] Nel 1896, 980,000 dollari. (Id.)
[4] Nel 1896, esportazione per 270,000 dollari. (Id.)
[5] Nel 1895, 16,700,000 dollari (di cui 13,800,000 all'esportaz.)
» '96, 23,000,000 » » 10,000,000 » } (*Alman.* cc., 1899-1901.)
[6] Da un rapporto del ministro italiano a Salvador.

La capitale è *San Salvador*, che conta circa 50,000 ab. (nel 1897), ma il porto principale, finora, è quello di *Acajutlas*. Il nuovo porto di *La Union*, situato in fondo alla baia di Fonseca, è però il più capace e quello a cui è riservato il più splendido avvenire.

HONDURAS.

Superficie 119,820 kmq. **Abitanti** quasi 400,000.

Questo paese che, con una superficie eguale a quasi mezza l'Italia ha una popolazione inferiore a quella della città di Milano, ha un'importanza economica minima, cosicchè può essere considerato come la più povera e la meno avanzata delle cinque repubbliche dell'America centrale. La ragione precipua di questa inferiorità risiede nella relativa abbondanza dei metalli preziosi che ne hanno fatto per lungo tempo il primo centro argentifero ed aurifero dell'America centrale, per cui gli abitanti hanno rivolto ad essi esclusivamente la loro attività lasciando in non cale l'agricoltura. Ed ora quelli si sono pressochè esauriti senza che questa non sia ancora sorta. Ciononostante i *metalli preziosi* costituiscono sempre il primo articolo d'esportazione.[1] Dei prodotti agricoli pare destinato ad assumervi, quandochessia, una grande importanza il *tabacco*, il quale ivi cresce di qualità veramente superiore. Quello di Gracias è reputato dai nativi il migliore del mondo. Del pari va acquistando sempre maggiore importanza la coltura del *caffè*.[2] Abbondano i *legnami* da tinta e da ebanisteria, specialmente nelle foreste del versante orientale donde vengono fluitati dai torrenti sino al Mare Caraibico.[3] Abbastanza copiosi sono i *banani*[4] e le palme da *cocco*. Nelle pingui *savanne* dell'altipiano centrale si alleva in gran copia il *bestiame*, il quale costituisce il secondo articolo d'esportazione.[5]

Essendo il paese più povero, l'Honduras è quello altresì dove più scarseggiano le vie di *comunicazione*. Di *strade ferrate* non c'è che il tronco di 92 km. che si avanza da Puerto Cortez sul Mare Caraibico fino a La Pimienta nell'interno e che aspetta invano da lungo tempo di essere continuato fino alla baia di Amapala sul Pacifico, a cui adduce pertanto una cattiva strada carreggiabile. La *navigazione marittima* sulle due coste oscilla annualmente da 80 a 100 mila tonn.;[6] il *commercio esteriore* da 3 a 6 milioni di piastre.[7]

Le *relazioni coll'Italia* sono pressochè insignificanti.

---

[1] Nel 1896-97 per 1,975,000 piastre; nel '98 per 374,000 dollari (in oro) di solo argento; nel '99 per 1,757,000 dollari (in oro) di metalli preziosi. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[2] Esportazione di caffè, nel 1899, per 140,000 dollari (in oro).

[3] Esportazione di legname, nel 1899, per 497,000 dollari (in oro). (Id., 1901.)

[4] Nel 1898 i banani hanno costituito il primo articolo d'esportazione per un valore di 4,250,000 di dollari (in oro), nel '99, con altri frutti, il secondo per 1,282,000. (Id., 1900-1901.)

[5] Nel 1896-97 per 705,000 piastre, nel '98 per 117,000 dollari (in oro), nel '99 per 274,000. (Id., 1899-1901.)

[6] Nel 1892, navi entrate 942 con 44,800 tonn. (Id., 1901.)

[7] Nel 1896-97, 5,900,000 piastre; nel '98, 3,400,000 dollari (in oro); nel '99, 6,400,000. (Id., 1899-1901.)

Tegucigalpa è la città capitale, sull'altipiano interno, con 14,000 ab. Altra città dell'interno è *Comayagua*, antica capitale. *Truxillo* è il porto principale sul mare delle Antille; *Amapala* (sopra un'isola della baia di Fonseca) il migliore sul Pacifico.

NICARAGUA.

Superficie 123,950 kmq. **Abitanti** 350,000, di cui 30,000 indiani non civilizzati (1890). Nel 1900 la popolazione era calcolata complessivamente a quasi $^1/_2$ milione.

Anche questo paese è povero quasi quanto l'Honduras tanto che, sopra una superficie che è di poco inferiore a quella di mezza l'Italia, non ha press'a poco che la popolazione di Torino; eppure ha una grande risorsa economica e politica che quello non possiede, dipendente da quel complesso di fiumi e di laghi che lo hanno designato da tempo come uno dei luoghi migliori per costruirvi un canale interoceanico.

Del resto fin ora il suo reddito principale e quasi esclusivo venne costituito dal *caffè*, la cui produzione è assorbita per oltre la metà dalla Germania.[1] Vengono poi, tra i prodotti *vegetali*, il caucciù e i legnami da ebanisteria[2] e da tinta forniti dalle foreste pressochè impenetrabili dell'altipiano centrale, i banani ed altre piante fruttifere, il cacao, la canna da zucchero e il tabacco; tra i prodotti *animali* il bestiame, di cui si esportano i buoi e le pelli[3] e tra i *minerali* l'oro, che costituisce il secondo articolo d'esportazione.[4]

San Juan del Sur, sul Pacifico, è un centro notevole di *telegrafi* sottomarini che di lì irradiano per le altre repubbliche dell'America centrale, per il Messico, per Panama, per l'Equatore. Non c'è che una sola grande linea *ferroviaria* di oltre 140 km., la quale, partendo dal porto di Corinto sul Pacifico, si arrampica sull'altipiano e, passando per la capitale, Leon, e costeggiando il lago di Managua, si spinge fino all'estremità nord-ovest del lago di Nicaragua. Sopra questi due laghi si esercita un'attiva *navigazione interna*. In quanto alla *navigazione marittima*, essa è rappresentata quasi esclusivamente dal movimento del porto di Corinto, il quale oscilla ogni anno intorno a 370,000 tonn. ed è fatto quasi per intero da navi a vapore.[5]

---

[1] Nel 1896, esportazione di caffè 65,000 ql. (per 6,200,000 piastre), di cui 34,700 ql. (per 2,280,000 piastre) in Germania, e 11,100 ql. (per 648,000 piastre) agli Stati Uniti (G. NIEDERLEIN, *The state of Nicaragua*, monografia pubblicata dal *Commercial Museum* di Filadelfia del 1898 — in *Boll. di leg. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899). Nel 1897 per 385,000 sterline, nel '98 per 250,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[2] Esportazione nel 1897 di gomme, per 16,000 sterline, di legname, per 11,300 } (Id.)
» » '98 » » 103,600 » » » 57,200 }
fra cui il legno di cedro che s'adopra a rivestire le matite.

[3] Esportazione nel 1897 di pelli.... per 13,600 sterline, di buoi..... per 6,503 } (Id.)
» » '98 » » 31,200 » » » 35,000 }

[4] Nel 1897 per 110,000 sterline, nel '98 per 113,700. (Id.)

[5] Nel 1897, navi entrate 211, con 188,000 tonn. di cui 183,000 a vapore; nel '98, 182 navi con 177,000 tonn. di cui 169 a vapore. (Id.)

Il *commercio esteriore* varia da 9 a 11 milioni di piastre all'anno[1] ed è fatto per $^4/_5$ coll'Inghilterra, cogli Stati Uniti e colla Germania. Le relazioni commerciali dell'*Italia* col Nicaragua oscillano da 200 a 300 mila piastre per anno[2] e sono costituite per la massima parte da merci nicaraguane che vengono mandate in Italia. Questa manda colà aceto, vini, cappelli, carta, saponi, olio, filo metallico per chiusure ec., ma potrebbe mandare queste ed altre merci in quantità molto maggiore.

Capitale della republica è *Leon* con 45,000 ab. Altra città notevole dell'interno è *Managua* sul lago dello stesso nome con 30,000 ab. Seguono *Masaya* e *Chinandega* con 20,000 ab. ciascuna. *Corinto* ne è il porto principale sul Pacifico.

CANALE DI NICARAGUA.

Ideato già dai primi « conquistadores » spagnuoli, vagheggiato caldamente da Luigi Napoleone prima che diventasse imperatore dei francesi, ripreso in esame dall'Inghilterra come una minaccia eventuale contro la Francia quando questa aveva assunto, monopolizzandola, l'impresa del Panama, tornato in onore dopo la caduta di questa, e salito ad importanza politica insperata dopo la conquista da parte degli Stati Uniti di Cuba e di Portorico al di qua e di Hawai e delle Filippine al di là dell'istmo americano, il canale di Nicaragua sembra uscito finalmente dal lungo periodo preparatorio dei progetti e dei rilievi, per entrare in quello della sua pratica attuazione, se, come pare probabile, verrà approvato agli Stati Uniti anche dalla camera dei Rappresentanti quel grandioso progetto Morgan che venne già votato dal Senato e secondo cui la esecuzione dell'opera grandiosa verrebbe assunta direttamente dal governo americano.[3] La spesa prevista è di 115 milioni di dollari e il lavoro dovrà essere eseguito in un periodo di cinque anni.

Secondo il progetto adottato, il canale interoceanico avrebbe una lunghezza complessiva di 280 km., e consterebbe di tre parti: la prima (di 120 km.) una serie di canali artificiali i quali andrebbero dal nuovo porto di America sul golfo del Messico fino ad Ochoa sul corso medio del fiume San Juan emissario del lago Nicaragua; la seconda (di 90 km.) questo lago, artificialmente dilatato da una potentissima diga costruita ad Ochoa attraverso il corso del fiume; la terza un ultimo tratto di canale fra il lago suddetto e il porto di Brito sul Pacifico (70 km.). Avrebbe 9 chiuse (4 verso l'Atlantico e 5 verso il Pacifico) e potrebbe essere percorso in 26 ore da 32 bastimenti al giorno. La spesa preventivata è di 675 milioni di fr.

[1] Nel 1895, 10,400,000 piastre; nel '96, 9,400,000, di cui 3,200,000 colla Germania, 2,100,000 coll'Inghilterra, 1,700,000 cogli Stati Uniti (*Boll. di leg. e stat. dog.*, gennaio 1899); nel '97, 1,140,000 sterline; nel '98, 1,210,000 sterline. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[2] Nel 1895, 245,000 piastre; nel '96, 317,000, di cui 211,000 esportazioni. (Id.)

[3] Nel febbraio 1900 l'Inghilterra ha rinunciato, a favore degli Stati Uniti, al diritto di controllo sulla eventuale costruzione del canale che le veniva riservato dal famoso trattato di Clayton-Bulwer del 1850. Il « bill » fu approvato dalla Camera dei Comuni inglesi il 3 maggio 1900.

COSTARICA.

Superficie 59,570 kmq. **Abitanti** 310,000 (nel 1899).

Questa, che è per popolazione la più piccola delle repubbliche dell'America centrale, essendo inferiore per numero di abitanti a Torino e press'a poco eguale a Palermo, ha però un'importanza economica maggiore di Nicaragua e di Honduras. Gli è che in questo microscopico Stato, dove sono in maggioranza gli abitanti d'origine europea, si è raggiunta da tempo quella sicurezza e quella pace che mancano negli altri e che è coefficiente indispensabile dello sviluppo economico.

Anche di Costarica la risorsa principale è il *caffè*, il quale costituisce i $^{9}/_{10}$ della sua esportazione.[1] Ma una notevole importanza vi ha conseguito di recente la coltura dei *banani*, la quale però viene eseguita per lo più nelle regioni malariche presso le rive del mare. Comunque, le banane costituiscono, in valore, il secondo articolo d'esportazione.[2] Vengono poi la *canna da zucchero* donde si estraggono zucchero greggio, sciroppo di zucchero e aguardiente, il *cacao*, e infine il *legname* e le *gomme*, che formano altresì oggetto di esportazione.[3] *Frumento, maiz, riso, fave, patate* servono di base all'alimentazione degli abitanti. Discretamente attivo è l'allevamento *animale*, specie dei bovini.[4] Nè mancano infine i *metalli preziosi*.[5]

La Costarica è l'unico dei paesi dell'America centrale che abbia saputo condurre a termine una *ferrovia* transcontinentale, la quale, partendo dal porto di Limon sul mare delle Antille, va a sboccare a Punta Arenas sul Pacifico. Questi due porti, nei quali si concentra, si può dire, tutta la *navigazione marittima* dello Stato, hanno un movimento annuo complessivo di quasi un milione di tonn. di stazza.[6] Il paese manca, si può dire, di *marina mercantile*.[7]

Il *commercio esteriore* è ora arrivato in media a oltre 20 milioni di piastre[8] ed è fatto per la massima parte cogli Stati Uniti, coll'Inghilterra e colla Germania. Oggetti principali d'importazione sono

---

[1] Produzione nel 1892, 174,000 ql.; nel '97-'98, 161,000 ql. per 11 milioni di piastre. (Niederlein, *The republic of Costarica* — in *Boll. di legisl. e stat. dog.*, genn.-marzo 1899.) Esportazione, nel 1896, per 10,180,000 piastre; nel '98, per 4,200,000; nel '99, per 2,900,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[2] Produzione nel 1884, 520,000 grappoli, esportazione 140,000 ql. (Niederlein, cc.). Nel 1896, esportazione 560,000 ql. per 1,330,000 piastre; nel '98 per 920,000; nel '99 per 1,170,000. (*Almanacco*, cc., 1899-1901.)

[3] Nel 1899, il legname per 292,000 piastre e le gomme per 106,000. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[4] Nel 1892, 346,000 bovini, 77,000 equini, 62,000 suini, 2800 ovini (G. Niederlein, *The republic of Costarica*, monografia pubblicata dal *Commercial Museum of Philadelphia* — in *Boll. di legisl. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899). Nel 1899, esportazione di pelli per oltre 100,000 piastre.

[5] Esportazione nel 1899 per 267,000 piastre. (Id.)

[6] Nel 1896, navi entrate 476 con 471,000 tonn.; nel '98, 470 navi, di cui 350 a vapore. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[7] Nel 1898, 5 navi con 1150 tonn., di cui 600 a vapore. (Id.)

[8] Nel 1892, 14,600,000 piastre; nel '93, 15,400,000; nel '94, 20,400,000; nel '95, 23,300,000; nel '98, 9,900,000 (in oro). (Id.)

i tessuti, le macchine, le ferramenta, i mobili, le cristallerie, le mercerie, gli articoli di ornamento, di lusso e di cancelleria, la birra, il vino, i liquori, le conserve alimentari, gli abiti fatti, i sacchi, il sapone, ec. A prova della sua superiorità economica la Costarica sta ora eseguendo un' ardita riforma *monetaria* per cui alle deprezzate piastre d' argento che formavano per essa, come per gli altri Stati dell' America centrale, l' unica moneta, si sostituiranno monete d' oro con a base il colon (lire 2,40).

Assai poco attive sono le *relazioni coll' Italia,* quasi esclusivamente costituite da merci italiane che vengono mandate colà dal porto di Genova.[1] Da qualche tempo i vapori della « Veloce » toccano regolarmente Port-Limon. Da sconsigliarsi l' emigrazione nostra che si è cominciata a dirigere a Costarica per attendervi alla coltura insalubre e spesso fatale dei banani.

Città capitale è *San Josè* con 25,000 ab.; ma i principali centri commerciali sono i porti di *Limon* sul mar delle Antille con un movimento annuo di 650,000 tonn. e di *Punta Arenas* sul Pacifico con 300,000 tonn.

---

[1] Nel 1892, per lire 84,300; nel '93, per 145,800; nel '94, per 213,800; nel '95, per 165,000; nel '96, per 376,000. A San Josè, dove è cospicuo il numero dei nostri connazionali, si pubblica dal 1900 un giornale in lingua italiana.

ANTILLE.

Con questo nome che si collega all'oscura leggenda di un'isola Antilia collocata in fondo all'Atlantico dai portolani della fine del medio evo, si comprende tutto quel vasto arcipelago stendentesi per 243,000 kmq., parallelamente all'America Centrale, e che gli inglesi chiamano ancora col nome di **INDIE OCCIDENTALI** (West Indies) che esso ebbe per molto tempo dopo la sua scoperta. Si divide in tre gruppi: le **LUCAIE** o **BAHAMA** al nord-est, le quali appartengono agli inglesi; le **GRANDI ANTILLE** nel centro e delle quali una, Haiti, è indipendente, una, Giamaica, appartiene agli inglesi, e due, Cuba e Portorico, sono entrate da poco in dominio degli Stati Uniti; e infine le **PICCOLE ANTILLE**, che sono una quantità di isolette, più o meno grandi, appartenenti a diversi Stati europei, e le quali formano alla loro volta due gruppi, uno maggiore o delle isole Sopravento, l'altro minore o delle isole Sottovento. Si succedono nelle prime, procedendo dall'isola di Portorico con cui confinano, le isole Vergini con San Tommaso e Santa Croce (danesi), San Kitts (inglese), Guadalupa (francese), Roseau (inglese), Martinica (francese), Santa Lucia, Barbada, Granata, Tobago e Trinità, tutte inglesi; nelle seconde, Bonaire, Curaçao e Aruba, tutte olandesi. **Superficie** complessiva 242,940 kmq. La **popolazione** è costituita per $^3/_4$ da negri e da mulatti, il resto da bianchi di origine europea. Quelli vanno sempre aumentando mentre questi costantemente diminuiscono. Gli abitanti sommano complessivamente a 5,766,000.

HAITI

O « ANTILLA INDIPENDENTE ».

Superficie 77,253 kmq. **Abitanti** 1,380,000, per la massima parte negri d'Africa o mulatti. **Aspetto** montuoso. **Fiume** principale l'Artibonite. **Lago** più vasto l'Enriquillo. **Coste** frastagliatissime, in qualche parte orlate da **isole. Suolo** di natura vulcanica in molte parti, spesso fertile, talvolta fertilissimo. **Clima**, tropicale nelle pianure dove infierisce la febbre gialla, temperato e sano sugli altipiani. L'isola spetta per meno di $^1/_3$ alla repubblica di Haiti e per oltre $^2/_3$ alla repubblica Dominicana.

Repubblica di HAITI.

Repubblica negra **rappresentativa** con una Camera dei Comuni e un Senato che, riuniti in Assemblea nazionale, eleggono il Presidente, il quale dura in carica sette anni. **Superficie** 28,676 kmq. **Abitanti** 960,000 (nel 1887) di lingua francese.

Benchè occupi una superficie inferiore della metà a quella della repubblica Dominicana, ha però una popolazione più che doppia e quindi un'importanza economica molto maggiore.

La principale sua risorsa è costituita dal *caffè*, nella cui produzione la repubblica d'Haiti è il terzo pase d'America. Viene posto in commercio ordinariamente col nome di San Domingo. La *canna da zucchero* è coltivata più che altro per avere la tafia. E si coltivano altresì il *cacao*, il *cotone*, il *tabacco*, e molti *frutti*, fra cui emergono i banani che formano, con la *manioca*, le *patate*, gli *ignami*, i *legumi* ed il *maiz*, parimenti coltivati in paese, la principale alimentazione degli abitanti. Le *foreste*, che ricoprono molte regioni dell'interno, forniscono al commercio i legnami da tinta (campeggio) e quei preziosi legni da ebanisteria che sono ordinariamente conosciuti col nome di « legni delle isole ».

L'allevamento *animale* ha per oggetto soprattutto i bovini, i suini, la cocciniglia e le api, che danno cera abbondante e miele aromatico. Fra i prodotti *minerali* sono degne di nota le pietre ornamentali, le sorgenti minerali, i marmi ed altri materiali da costruzione, il carbon fossile e pochi metalli.

Un cavo *telegrafico* sottomarino congiunge la repubblica a Cuba e alla Martinica. Le *strade ordinarie* scarseggiano, e mancano assolutamente le *ferrovie* e la *marina mercantile*. La *navigazione marittima*, quasi intieramente concentrata a Port-au-Prince, rappresenta un movimento annuo di circa 500,000 tonn.[1]

Nel *commercio estero*, il quale oscilla annualmente intorno a 20 milioni di piastre,[2] le esportazioni sono d'ordinario il doppio in valore delle importazioni. Sono gli Stati Uniti che inviano i $^3/_4$ di queste e dopo di essi vengono Francia, Germania, Inghilterra. I diritti di dogana sono elevatissimi (circa metà del valore delle merci importate). Le *relazioni coll'Italia* sono pressochè insignificanti.

Capitale è *Port-au-Prince*, che conta 60,000 ab. ed è, si può dire, l'unico porto notevole della repubblica. Lo toccano regolarmente i vapori della Compagnie générale Transatlantique di Havre e della New York and Atlas line.

Seguono *Cap Haitien* e *Les Cayes*, che sono altri due porti naturalmente più comodi ma assai meno frequentati.

Repubblica DOMINICANA.

Il potere legislativo vi è esercitato da una sola Camera detta il Congresso nazionale. Il Presidente, capo del potere esecutivo, viene eletto, per voto indiretto, dal popolo. **Superficie** 48,577 kmq. (secondo altri 60,000). **Abitanti** 417,000, alla fine del 1888 (secondo altri 610,000), di lingua spagnuola. Nella valle fertilissima detta « Vega real », che si stende dalla baia di Samana a quella di Manzanillo, sorgono le città principali.

Le risorse di questa repubblica sono le stesse, press'a poco, di quella d'Haiti. Così, i prodotti principali, i quali ne costituiscono altresì i primi articoli di esportazione, sono il *caffè* di qualità robusta, eccellente, il

[1] Nel 1898, 532,000 tonn. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)
[2] Nel 1895, 20 milioni di piastre; nel '96, 15,500,000; nel '97, 18,900,000. (Id.)

cacao, la *canna da zucchero* (in gran quantità a Macoris e ad Azua),[1] il *tabacco*, i *frutti*, il *cotone*, i *legni da ebanisteria* (specie il mogano, il guaiaco o legno santo, il brazil, il campeggio), gli *animali*, che vengono allevati nelle savanne, ma in maniera poco razionale, cosicchè bisogna fare tra altro importazione di burro e di formaggio, il *salgemma*, che si raccoglie nella celebre miniera di Neyba, e infine l'*oro* fornito già dalle sabbie fluviali ma ora ricercato e trattato con successo nei quarzi di alcune montagne dell'interno.

Alcune linee *telegrafiche* terrestri vennero piantate dalla società francese pei telegrafi delle Antille, la quale esercita altresì tre cavi sottomarini per Cuba, per la Guayra e per la Martinica. La più notevole *strada ordinaria* era un tempo quella che va da Santiago al suo porto di Puerto Plata e per la quale passava la metà circa del commercio del paese. Ora, essa è stata sostituita per 37 km. da una ferrovia. Però la linea ferroviaria maggiore è quella di 132 km. che conduce dalla Vega a Sanchez nella baia di Samana. Alcuni fiumi, come l'Ozama, l'Yagui, la Yuna, sono discretamente navigabili e navigati. La *navigazione marittima* è abbastanza attiva, poichè rappresenta un movimento annuo di circa mezzo milione di tonn.,[2] dovuto interamente a vapori esteri (francesi, tedeschi, americani).

Il *commercio esteriore* è poca cosa, giacchè oscilla in media da 4 a 7 milioni di piastre, ma è costituito per $^3/_4$ da esportazioni.[3] Viene fatto per la massima parte cogli Stati Uniti. Poco notevoli sono le *relazioni coll' Italia*. Però, cittadini italiani hanno fondato colà alcune fabbriche di candele steariche, di liquori, di sigari, di zucchero, di sapone, e fanno commercio di cacao e di mogano.[4]

Capitale è *Santo Domingo* con 20,000 ab. e un porto abbastanza frequentato. E lo è discretamente anche quello di *Puerto Plata*, che è il porto della città interna di *Santiago*, la prima, per popolazione (30,000 ab.), della repubblica. Altro porto degno di nota è *Macoris*, principale emporio delle esportazioni. Notiamo finalmente il porto di *Sanchez*.

ANTILLE AMERICANE.

Furono, sino all'altro giorno, si può dire, Antille Spagnuole. Il cangiamento di sovranità, che fu l'effetto di una guerra disastrosa per la Spagna, la quale d'altra parte aveva sostenuto da tempo nelle due isole, ma specialmente in quella di Cuba, una lotta non meno disastrosa contro l'indipendenza di quelle, è avvenuto attraverso una grave crisi economica, dalla quale è sperabile che le due isole fertilissime sapranno presto rilevarsi quando alla conseguita tranquillità politica che gli spagnuoli non avevano mai saputo ottenere si aggiungerà la intraprен-

[1] Produzione annua 900,000 ql. di zucchero greggio. L'eccedenza ne viene esportata quasi interamente agli Stati Uniti. (*Moniteur des int. mat.*, 11 febbraio 1900.)

[2] Arrivi, nel 1893, per 250,000 tonn. di stazza nei due porti di Puerto Plata e Santo Domingo; nel '98-'99, 540 navi. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[3] Nel 1896, commercio 3,900,000 piastre (in oro); nel '98-'99, 6,400,000 piastre, di cui 4,500,000 costituito da esportazioni. (Id.)

[4] Esposizione italiana di Torino del 1898. Sezione degli « Italiani all'estero ».

dente operosità che agli spagnuoli faceva difetto e che è invece la esuberante caratteristica degli americani. **Superficie** 128,147 kmq. **Abitanti** 2,431,000 (nel 1887).

CUBA. — **Superficie** 118,833 hmq. **Abitanti,** nel 1887, 1,632,000, (di cui 529,000 negri e mulatti, e da 60 a 80,000 cinesi); nel 1899, 1,573,000. Ha l' **aspetto** di un arco irregolare la cui convessità sia volta verso il nord. Una catena di monti abbastanza elevata l'attraversa in tutta la sua lunghezza. Ha fiumi numerosi, ma corti. Le **coste** sono orlate da scogli e da isolotti. Il **suolo** è fertile e in qualche luogo fertilissimo. Il **clima** è caldo e secco, temperato dai venti del nord e dell'est.

Quest' isola che gli Stati Uniti da tanto tempo agognavano fortemente così da offrire un tempo alla Spagna fino un miliardo per la sua amichevole cessione e che poi invece sono riusciti a prendersi colla forza, meritò di essere designata, per la sua ricchezza e per le sue bellezze, col nome di « Perla delle Antille » con cui la si chiama ordinariamente anche ora.

A non parlare del riso, del maiz, della maioca, dei legumi, dei frutti innumerevoli che servono di base all'alimentazione degli abitanti, e dei legni preziosi, specie il mogano, che si traggono dalle foreste, si può dire che le grandi colture dell' isola di Cuba e quelle che hanno fatto la sua ricchezza e la sua fama, sono la *canna da zucchero* e il *tabacco.* La prima ha conquistato oramai gran parte dei terreni coltivati, anche di quelli che erano un tempo consacrati alla coltura, ora pressochè abbandonata, del caffè. Gli è ciò che si sintetizza nella frase comune: i « canaveral » hanno ucciso i « cafetal ». Questa coltura però ha molto sofferto nell' ultima guerra.[1] Lo zucchero è l'articolo principale d'esportazione e viene diretto quasi intieramente agli Stati Uniti. Il *tabacco* è reputato uno dei migliori del mondo, specie quello che si raccoglie nella parte occidentale dell' isola, detta Vuelta de Abajo (in distretto di Pinar del Rio), e col quale si fabbricano i più reputati sigari di Avana.[2] Il tabacco in foglie e lavorato costituisce il secondo articolo di esportazione. Altri prodotti commerciali sono il *cotone,* il *cacao* e l' *indaco.*

Si allevano in buon numero i *bovini* (piccoli e magri), i *suini* e le *api,* e si pescano le *spugne* (a Batabano). Vi sono giacimenti *carboniferi,* cave di *marmo* e di *ardesia, saline* e sorgenti minerali, e miniere, poco lavorate, d' oro, di *rame* e di ferro.

L' industria ha per oggetto principale la estrazione dello *zucchero,* la fabbricazione del *rhum* e della *tafia,* la lavorazione dei *sigari* (regalias, panatellas, millares); poi la depurazione della *cera* e la prepa-

[1] Dal 1840 al 1850 da 200 a 300 mila tonn. di zucchero (da 1016 kg. l'una) in media ogni anno; nel '60, 447,000; nel '70, 726,000; nell' '80, 530,000; nel '90, 632,000; nel '95, 1,004,000; nel '96, 225,000; nel '97, 212,000; nel '98, 300,000. (*Monthly Summary of commerce* of the U. S., n. 5, 1899-1900.)

[2] Produzione media annua 560,000 balle (pari a 280,000 ql.), di cui 260,000 nella Vuelta de Abajo, 130,000 a Santa Clara (Remedios), 100,000 nelle Province Orientali (Mayar e Gibara) e 70,000 all'Avana (Partido). Esportazione annua 340,000 balle (pari a 170,000 ql.). (*Monthly Summary of commerce* of the U. S., n. 5, 1899-1900.)

razione di articoli comuni di prima necessità. Dopo la conquista americana si vanno vertiginosamente sviluppando le industrie *chimiche* (prodotti farmaceutici; magnesia, saponi, profumi, elisiri).

Le *comunicazioni*, un tempo scarse e cattive, hanno ora fatto passi da gigante, specialmente dopo la costruzione delle *ferrovie* (2450 km. nel 1899) le quali congiungono fra di loro tutti i porti e le città della regione occidentale e questa con alcuni punti della orientale. Ben quattro cordoni *telegrafici* sottomarini congiungono l'Avana agli Stati Uniti, mentre alcuni altri la riuniscono al resto delle Antille e a Colon. La *navigazione marittima*, la quale si concentra per circa la metà nel solo porto di Avana, ha un movimento annuo che si valuta intorno a sei milioni di tonn. di stazza. Cuba non ha, si può dire, propria *marina mercantile*.

Attivissimo è il *commercio*, giacchè, in quello stesso anno 1895 in cui l'isola era già sconvolta dalla guerra civile, è salito a quasi 70 milioni di dollari, per oltre $^3/_4$ costituito dalle importazioni. Ridottosi e di molto nei tre anni successivi, ora è tornato già ad avere l'importanza di un tempo.[1] Una delle prime conseguenze della dominazione americana fu la riduzione a circa la metà dei dazî *doganali* d'importazione.

Havana è la città capitale dell'isola con 236,000 ab. (nel 1899) e il porto principale, il cui movimento è stato, nel 1891, di 2,480,000 tonn. Il secondo porto è *Santiago* (43,000 ab.) che è ad un tempo la seconda città di Cuba e la metropoli della sua parte orientale. Vengono infine *Matanzas*, *Cienfuegos* e *Puerto Principe*.

PORTORICO. — **Superficie** 9314 kmq. **Abitanti** 952,000 (nel 1899).

Se Cuba è detta la « perla », Portorico merita di essere chiamata il « diamante » delle Antille, poichè gareggia con quella in fertilità di suolo e in ricchezza di prodotti. Inoltre il clima ne è assai più salubre.

Anche qui maiz, riso, maioca, banani, legumi, ec., servono di base all'alimentazione degli abitanti, ma le principali risorse economiche sono alcuni prodotti vegetali preziosi, primissimo, non lo zucchero di canna come a Cuba, ma il *caffè*, che è la fortuna e la gloria di Portorico. Questo caffè gode infatti la fama di essere uno dei migliori del mondo. La sua esportazione, che è la prima, in ordine d'importanza, nel commercio dell'isola, si è più che duplicata nell'ultimo decennio[2] e si dirige, o meglio si dirigeva, per la massima parte, in Ispagna, a Cuba, in Francia e in Germania. Assai meno importante è la produzione e, di conseguenza anche la esportazione dello *zucchero*, la quale, anzichè

[1] Nel 1895, 65,700,000 dollari, di cui 52,900,000 importazioni; nel '96, 47,500,000 (40,000,000); nel '97, 26,700,000 (18,400,000); nel '98, 24,800,000 (15,200,000), nel '99, 44 milioni (25,400,000); nel '900, 87,700,000 (61,400,000), (*Boll. Cam. comm. ital.* di San Francisco, aprile 1901.)

[2] Nel 1887, 27,670,000 libbre per 3,391,000 dollari } (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, gen-
» '96, 58,780,000 » » 13,379,000 » } naio-marzo 1899.)
» '97, per 12,223,000 pesetas; nel '98-'99, per 6,483,000 dollari. (*Almanacco di Gotha*, 1900-1901.)

aumentare, è andata invece continuamente diminuendo.[1] Si dirigeva anch'essa per $^1/_3$ alla Spagna e per $^2/_3$ agli Stati Uniti, ma ora verrà assorbita tutta probabilmente da questi ultimi. Viene terzo il *tabacco*, la cui esportazione parimenti si è ridotta di $^2/_3$ nell'ultimo decennio.[2] Anche a Portorico si fa molto allevamento di *bestiame* e di *api*.

Vi sono quasi 200 km. di *ferrovie*. La *navigazione marittima* oscilla annualmente intorno a 2 milioni e $^1/_2$ di tonn.;[3] il *commercio esteriore* da 30 a 40 milioni di pesetas, che è quanto dire di franchi.[4] Un tempo era fatto per circa $^1/_3$ colla Spagna, poi cogli Stati Uniti. D'ora innanzi i termini saranno sicuramente invertiti.[5]

San Juan è capitale dell'isola con 32,000 ab., ma il porto principale è *Ponce* con 28,000 ab. Segue *Mayaguez* con 15,000.

ANTILLE INGLESI.

Vanno dalle isole Bahama presso la Florida, a Giamaica verso l'America centrale, a Trinità sulla costa nord-est della Venezuela, ed occupano una **superficie** complessiva di 33,500 kmq. ed una **popolazione** di 1 milione e $^1/_2$ di abitanti.

BAHAMA. — Arcipelago di 500 o 600 isole, ma di cui poche soltanto abitate. Comprese le isole **CAICOS** e **TURKS**, che sono situate all'estremo sud-ovest, le Bahama occupano una **superficie** di 14,535 kmq. ed hanno una **popolazione** di 57,000 abitanti (1896).

Queste isole, se pur hanno una grande importanza storica poichè si trova fra esse quella di Guanahani o San Salvador che fu la prima terra scoperta da Cristoforo Colombo il 12 ottobre 1492 e che ora è conosciuta col nome di *Watling*, non hanno che una scarsa importanza economica, a cagione della esiguità della popolazione e della povertà dei prodotti. Primeggiano fra questi il *sale* ottenuto per evaporazione dalle acque del mare, specie nelle Turks da cui si esporta agli Stati Uniti, l'*agave* americana, di cui va estendendosi la coltura nelle Turks per averne la fibra tessile conosciuta col nome di « hennequin » o « sisal », le *tartarughe*, che vengono raccolte dovunque in certa quantità, così come commestibile, come per averne le scaglie, le *spugne*, che costituiscono un grande articolo di commercio di cui è centro Nassau, le *conchiglie*, che abbondano sulla costa orientale di Abaco in quantità pressochè inasauribile e vengono usate come cibo e per farne calce. Da

[1] Nel 1887, 178,116,000 libbre per 5,068,000 dollari } (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, gen-
» '96, 122,946,000 » » 3,604,000 » } naio-marzo 1899.)
» '97, per 4,412,000 pesetas; nel '98-'99, per 5,195,000 dollari. Anche l'esportazione del melazzo è andata diminuendo da 64 a 32 milioni di libbre dal 1887 al '96. (*Almanacco*, ec., 1900-1901.)

[2] Nel 1887, 7,633,000 libbre per 1,089,000 dollari } (*Boll.*, c. s.)
» '96, 2,220,000 » » 408,000 » }
» '97, per 1,194,000 pesetas; nel '98-'99 per 565,000 dollari. (*Almanacco* ec., 1901.)

[3] Nel 1896, 2,540,000 tonn. (con Cuba, Spagna, Stati Uniti); nel '97, 2,440,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-901.)

[4] Nel 1895, 33,200,000 pesetas; nel '96, 37,900,000; nel '97, 36,400,000 pesetas; nel '98-99, 24,200,000 dollari. (Id.)

[5] Infatti già nel 1898-99, 8,200,000 dollari rappresentavano il commercio di Portorico cogli Stati Uniti, mentre appena 4 milioni quello colla Spagna. Venivano poi Germania con 2,200,000 e Inghilterra con 2,100,000. (Id.)

alcune di esse si estraggono le perle rosa.[1] Sono abbastanza attive la navigazione marittima e il commercio esteriore.[2]

L'isola più importante, se non la più grande, è quella di *New Providence*, situata in mezzo al gruppo e su cui sorge *Nassau*, che ne è il capoluogo e il porto principale.

GIAMAICA. — Questa che è la più piccola delle Grandi Antille, occupa, colle sue dipendenze di **CAYMAN** e di **CAYES**, una **superficie** di circa 11,500 kmq. ed ha una **popolazione** di quasi 710,000 abitanti, di cui soltanto 14,000 bianchi e il resto negri e mulatti.

Questa isola fertilissima, che si dedicava un tempo pressochè esclusivamente alla coltura della canna da zucchero, consacra ora invece quasi tutta la sua operosità alla produzione del *caffè*, il quale ne costituisce il principale articolo di esportazione. Altri prodotti cospicui sono il maiz, i legumi, l'arrowroot, la corteccia di china, i frutti, specie gli ananas e le banane, e il pimento o pepe garofonato nella cui produzione Giamaica è il primo paese del mondo. L'*agricoltura* si è trasformata dopo che, in seguito all'abolizione della schiavitù, sono andate dissolvendosi le grandi tenute per dar luogo alla piccola proprietà.

In questi ultimi anni ha fatto notevoli progressi l'allevamento dei *bovini* e dei *suini*. Le api forniscono un *miele* aromatico che viene esportato. Di industrie è soltanto notevole la estrazione dalla canna da zucchero di quel *rhum*, detto di Giamaica, che ha una rinomanza mondiale.

Parecchi cavi *telegrafici* sottomarini congiungono Giamaica a Colon, a Cuba ed alle altre Antille. Ma vi è anche una piccola rete *ferroviaria* di circa 300 km. (nel 1898). Attivissima è la *navigazione marittima* (1,800,000 tonn. nel 1897-98) quasi tutta esercitata da piroscafi inglesi.

Nè meno importante è il *commercio*, il quale oscilla intorno a tre milioni di sterline.[3]

Capitale è *Spanishtown*, che sorge nell'interno, sulla ferrovia; ma la città principale è *Kingstown*, il cui porto, che è il primo dell'isola, assorbe la maggior parte del commercio di questa.

ISOLE DEL VENTO. — Si chiamano con questo nome le più settentrionali fra le Piccole Antille inglesi: Vergini, Anguilla, Barbuda, San Cristoforo o St. Kitts, Nevis, Redonda, Antigua o Antigoa, Montserrat, Dominica, a cui si può aggiungere l'isoletta ancora più settentrionale di Sombrers. **Superficie** 1827 kmq. **Abitanti** 131,300 (1893).

Nell'isola di *Dominica*, che è la più vasta, così come in quelle di *Antigua* e *St. Kitts* che sono le più popolose, e, più o meno anche in tutte le altre, le principali risorse economiche sono costituite, anzitutto dal caffè, poi dallo zucchero di canna (che è il primo prodotto di

[1] *Times*, Londra 10 novembre 1900.

[2] Nel 1899-900, navigazione 740,000 tonn., commercio 410,000 sterline. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[3] Nel 1895-96, 3,300,000; nel '96-'97, 3,100,000; nel '97-'98, 2,500,000. (*Almanacco di Gotha* 1899-1901.)

St. Kitts), dal cacao, dal cotone, dal tabacco, dagli aranci, dai legni di ebanisteria.

Città e porti principali sono: *St. John*, che sorge nell'isola di Antigua, e *Charlestown*, capitale della Dominica.[1]

ISOLE SOTTOVENTO o **LEEWARD ISLANDS.** — Si chiamano così le Piccole Antille inglesi che si distendono a sud dell'isola francese di Martinica, e cioè Santa Lucia, San Vincenzo e Grenada colle Grenadine. **Superficie** 1425 kmq. **Abitanti** 152,000 (nel 1896), fra cui poche migliaia soltanto di bianchi.

La principale risorsa economica di queste isole, ma soprattutto di Santa Lucia, che ne è la maggiore, è lo zucchero di canna; dopo del quale vengono il cacao, il caffè, il rhum, i legni tintori e il bestiame. Porto principale *Kingstown* nell'isola di San Vincenzo.[2]

BARBADA. — Isola situata a est dell'arcipelago di Sottovento. **Superficie** 430 kmq. **Abitanti** 189,000 (nel 1896).

Di quest'isola molto fertile e popolata sono principali sorgenti di ricchezza lo zucchero di canna ed il rhum. Vi si raccoglie in certa quantità anche lo zenzero.

Bridgetown ne è il porto principale, ed è congiunto alle fattorie dell'interno per mezzo di una ferrovia di 40 km. (1896). Ha un movimento annuo di 1,250,000 tonn.[3] Il suo commercio oscilla da 1,500,000 a 2 milioni di sterline.[4]

TRINITÀ e **TOBAGO.** — Formano una sola unità amministrativa con una **superficie** di 4839 kmq. ed una **popolazione** di 261,000 abitanti (1896), per la massima parte negri e mulatti, poi culis indiani e cinesi, e finalmente bianchi d'origine francese e scozzese.

L'isola di Trinità, che è delle due, senza confronti, la più vasta e la più popolosa, ha una duplice importanza economica dipendente dalla ricchezza dei suoi prodotti naturali (zucchero, cacao, nella cui produzione è ora il secondo paese del mondo dopo l'Equatore, caffè, noci di cocco e asfalto, quest'ultimo in una quantità che oscilla annualmente intorno alle 100,000 tonn.) e dalla eccellenza della sua posizione che ne fa l'emporio naturale del ricco bacino dell'Orenoco, alle cui città (Bolivar) è congiunta per mezzo di un regolare servizio di navigazione a vapore. L'isola è in comunicazione telegrafica col continente e colle Antille per mezzo di un cavo della Compagnia Anglo-americana. Vi sono 130 km. di ferrovie (nel 1898). Abbastanza attiva è la navigazione marittima.[5] Il commercio è attivissimo, giacchè oscilla da 4 a 5 milioni di sterline.[6]

Capitale e porto principale è *Port of Spain*.

[1] Nel 1898-99 Antigua ebbe un movimento di 430,000 tonn. di stazza e Dominica di 457,000 (*Almanacco di Gotha*, 1901.)
[2] Nel 1898-99 San Vincenzo ebbe un movimento marittimo di 255,000 tonn. di stazza. (Id.)
[3] Nel 1898-99, 1,320,000 tonn di stazza. (Id.)
[4] Nel 1898-99, 1,800,000 sterline. (Id.)
[5] Nel 1899-900, 1,164,000 tonn. (Id.)
[6] Nel 1899-900, 4,590,000 sterline. (Id.)

Nell'isola assai più piccola di Tobago e di cui sono risorse principali lo zucchero di canna, il melasso, il rhum e il cacao, la città principale è il porto di *Scarborough*.

ANTILLE FRANCESI.

Sono due: la Guadalupa (colle sue dipendenze) e la Martinica, ed hanno una **superficie** complessiva di 2600 kmq. ed una **popolazione** di 360,000 abitanti.

GUADALUPA. — Comprese le sue dipendenze (La Desirade, Les Saintes, Petite Terre, St.-Barthélemy avuta di ritorno dalla Svezia nel 1877, e la parte settentrionale di St.-Martin), ha una **superficie** di 1600 kmq. ed una **popolazione** di 167,000 abitanti (nel 1894). L'isola di Guadalupa consta di due parti la « Basse-Terre » o Guadalupa propriamente detta e la « Grande-Terre » che non merita affatto il suo nome perchè è la più piccola delle due, le quali sono separate fra di loro da un braccio di mare detto la « Rivière salée ».

La principale risorsa di questa ricca colonia è anzitutto la *canna da zucchero*, la quale fornisce in abbondanza zucchero greggio, melasso, rhum e tafia,[1] che costituiscono i più importanti e quasi esclusivi articoli del commercio d'esportazione. Dalle *foreste*, che sono, dopo quelle di Santa Lucia, le più considerevoli delle Antille, si ottiene fra altro in quantità il campeggio.[2] Manioca, banane, ignami, patate,[3] servono all'alimentazione degli abitanti. Vengono infine il caffè, il cacao, l'oriana,[4] la vainiglia, le spezie, poi i mangi, gli ananas ed altri frutti che formano altrettanti articoli del commercio d'esportazione. Speciali « fruit-boats » attendono al trasporto dei frutti in Europa. Il movimento mercantile della colonia oscilla annualmente da 35 a 40 milioni di fr.[5] ma ora è in decadenza a cagione della crisi che la Guadalupa attraversa per l'eccessivo deprezzamento dello zucchero, che ne costituisce la risorsa principale.

Città e porti principali sono *Pointe-à-Pitre* e *Basse-Terre*, toccate entrambe regolarmente dai vapori della « Compagnie générale transatlantique » e della « Royal Mail ».

MARTINICA. — **Superficie** 988 kmq. **Abitanti** 190,000 (1894).

Anche in quest'isola, che è il più importante e il più ricco possedimento francese delle Antille, la risorsa principale è costituita dalla coltura della canna da zucchero, la cui lavorazione è accentrata in poche grandi officine meccaniche, le quali producono zucchero greggio, melasso, tafia e rhum, che sono i principali e quasi unici articoli di esportazione. Del resto si coltivano assai il maiz, le patate, l'igname,

[1] Nel 1897, zucchero greggio 401,300 ql., melasso 46,000 hl., rhum e tafia 21,200 (dalla *Revue coloniale* del 10 novembre 1898 — in *Boll. di legisl. e stat. dog.*, genn.-marzo 1899). Nel '99, zucchero greggio 419,800 ql., melazzo e sciroppi 54,000 hl., tafia 54,000 hl. (*Bull. des Halles*, 9 novembre 1900.)

[2] Nel 1899, 30,000 ql. (*Bull. des Halles*, 9 novembre 1900.)

[3] Produzione nel 1899, manioca 21,800 ql., banane 13,300, ignami 12,500, patate 6300. (Id.)

[4] Produzione nel 1899, caffè 10,600 ql., cacao 3500, oriana 1700. (Id.)

[5] Nel 1896, 40,300,000 fr.; nel '97, 34,800,000; nel '98, 35,100,000; nel '99, 36,700,000. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

la manioca, i mangi, che entrano per tanta parte nell'alimentazione degli abitanti, e infine il campeggio e il cacao, di cui si fa esportazione. Nel 1900 il commercio dell'isola si è elevato ad oltre 50 milioni di fr., di cui ben 35 colla metropoli, e quasi 3 colle altre colonie francesi.[1]

Esistono alla Martinica ben 194 km. di ferrovie (1900).

Fort de France è la capitale e, ad un tempo, il porto principale dell'isola e uno dei migliori e più frequentati delle Antille.

ANTILLE DANESI.

Sono soltanto tre e molto piccole (Santa Croce, San Tommaso e San Giovanni) con una **superficie** complessiva di 310 kmq. e una **popolazione** di 33,000 abitanti (1890). Si è parecchie volte e anche recentemente trattato di cederle agli Stati Uniti al prezzo di 12 milioni di corone.

Di esse la più importante è quella di San Tommaso col buon porto di *Charlotte-Amalie*, il quale conserva ancora parte di quella importanza commerciale che esso aveva conquistato quando solo apriva liberamente le sue braccia al commercio, dovunque incatenato, alle Antille, dal sistema coloniale che vi ha per tanto tempo dominato.

Anche ora, benchè in decadenza, essa è toccata da quasi tutte le linee di navigazione a vapore che solcano quei mari.

ANTILLE OLANDESI.

Non sono che alcune fra le Isole del Vento (Sant'Eustachio, Saba e una parte di San Martino) e le Isole Sottovento (Bonaire, Curaçao e Aruba) situate lungo la costa settentrionale della Venezuela. **Superficie** 1130 kmq. **Abitanti** 62,000, di cui 12,000 indiani e boschnegers. Anche l'Olanda ha manifestato testè l'intendimento di cedere queste isole agli Stati Uniti.

Anche di queste isole, specie delle maggiori, le risorse principali sono lo zucchero, il melasso ed il rhum, poi il cacao, quella speciale materia conciante conosciuta col nome di dividivi, la quale costituisce il primo articolo d'esportazione da Bonaire, le scorze d'uno speciale arancio selvatico, il sale copioso delle saline di Curaçao, San Martino e Bonaire, l'aloe e i pistacchi di Aruba, e il fosfato di calce, di cui vennero scoperti testè alcuni notevoli giacimenti ad Aruba.[2] Abbastanza notevole va diventando da qualche anno l'allevamento animale.

La città principale è *Willemstad*, nell'isola di Curaçao, col porto franco attiguo di *Sant'Ana* detto anche *Curaçao*, il quale è posto in comunicazione col mare aperto mediante un canale profondo da 10 a 15 m. ed è l'emporio principale del commercio regolare ed irregolare (contrabbando) con Maracaibo ed altri porti della vicina Venezuela. Lo toccano regolarmente anche i vapori della « Veloce ».[3]

---

[1] *Revue commerciale de Bordeaux*. 24 maggio 1901. Nel 1896 era stato di 44,300,000; nel '98 di 53,600,000. (*Almanacco di Gothu*, 1901.)

[2] Esportazione da Aruba, nel 1896, 1,472,000 m³ di fosfati; nel '97, 1,894,000; nel '98, 2,005,000 m³ per 120,000 fiorini. (*Boll. di notiz. commerc.*, novembre 1899.)

[3] Nel 1896 ebbe un movimento (in arrivo) di 1,328,000 m³ di stazza; nel '97 di 1,302,000; nel '98 di 1,267,000. (*Boll. di notiz. commerc.*, novembre 1899.)

COLOMBIA.

Repubblica unitaria a nord dell'America meridionale e comprendente anche una parte dell'America centrale (istmo di Panama). Ha Senato e Camera dei Rappresentanti. **Superficie** 1,203,100 kmq. **Abitanti** 3,320,000 (secondo calcoli che rimontano in parte fino al 1870), per metà bianchi e il resto indiani e meticci. **Aspetto**: due altipiani racchiusi dalla triplice diramazione della Cordigliera delle Ande e percorsi l'uno dal **fiume** Magdalena e l'altro dal suo grande affluente di sinistra, il Cauca. A est una regione vastissima e disabitata percorsa dagli affluenti dell'Orenoco e dell'Amazzoni. **Coste** poco frastagliate sul Pacifico, un po' più sul mare delle Antille. **Suolo** molto vario, e in molti luoghi fertile. **Clima** tropicale e malsano nell'istmo di Panama e sulle altre coste, temperato e salubre sugli altipiani.

Questo vasto paese che, con una superficie che è il quadruplo di quella dell'Italia, ha una popolazione che è di poco superiore a quella del Veneto, non può avere, come non ha effettivamente, una grande importanza economica. Ciò che gli manca soprattutto sono le braccia; eppure esso non ha mai fatto niente per promuovere su larga scala la immigrazione.

La sua risorsa principale è il *caffè*, la cui produzione è salita così rapidamente negli ultimi anni, che ora quel coloniale rappresenta da solo oltre la metà del commercio di esportazione.

Seguono per importanza i *metalli preziosi*, la Colombia essendo dell'argento il quarto e dell'oro il quinto paese americano per rendimento assoluto. Le miniere principali sono situate nel bacino del Cauca (Medellin). Nel dipartimento di Boyaca, ad oriente del bacino del Magdalena, esiste una delle migliori cave di *smeraldi* che si conoscano. Nel dipartimento di Cundinamarca, a Zipaquira, si lavora una ricca miniera di *salgemma*, la quale produce da sola i $^2/_3$ del sale consumato in paese. Il resto è dato dalle saline scaglionate sul Mare Caraibico.

L'occupazione principale degli abitanti è però sempre l'AGRICOLTURA, la quale fornisce in copia il *maiz*, le *patate*, le *fave*, le *banane* ed altri frutti che servono di base all'alimentazione, il *cacao*, il *cotone*, il *tabacco*, che formano oggetto di commercio. Inoltre le foreste sono ricche di *corteccia di china*, nella cui esportazione la Colombia

fu, sino a pochi anni fa, uno dei primi paesi del mondo, il *caucciù*, l'*animi*, il balsamo *copaive* e l'*avorio vegetale* (semi di tagua).

Nelle savanne e nei llanos dell'interno si allevano bovini ed altri *animali*, ciò che permette una certa esportazione di pelli.

Le vie di *comunicazione* si collegano quasi interamente al rio Magdalena, che è il fiume principale della repubblica. Esso è navigabile e navigato senza interruzione da Honda sul corso superiore a Barranquilla sul corso inferiore. Di qui poi il canal Dique lo congiunge al porto di Cartagena sul mar delle Antille, mentre le cateratte di Honda vengono superate da una ferrovia laterale al di sopra della quale il fiume ridiventa navigabile fino ad Hirardot. Da questo, che è il punto estremo a cui possono giungere le barche risalendo il fiume, parte una strada ordinaria che si arrampica fino alla capitale Bogota. Nel 1898 venne concessa la costruzione d'una ferrovia da Hirardot a Bogota. Dallo stesso fiume si distacca a Puerto Berrio la ferrovia che conduce alle miniere d'oro di Medellino.

Ha carattere proprio e importanza speciale la linea ferroviaria, lunga 76 km. e appartenente a una società inglese (la « Panama R. R. Co. »), la quale va dal porto di Colon sul mar delle Antille, attraverso l'istmo di Panama, fino al porto di questo nome sul Pacifico, e serve alle rapide comunicazioni fra quei due mari, a complemento delle numerose linee di navigazione che ivi mettono capo,[1] e alcune delle quali sono esercitate dalla medesima compagnia con alcune sue navi a vapore. La *navigazione marittima* è quindi in quei due porti attivissima mentre lo è assai meno in quello di Barranquilla, che è pure lo sbocco principale del bacino del Magdalena.

Gli è che a Barranquilla mette capo unicamente l'esiguo *commercio* proprio della Colombia, mentre per Panama e Colon passa una grande corrente di transito. Panama e Colon sono altresì due centri di cavi *telegrafici* sottomarini, per le Antille da una parte e per i porti del Pacifico dall'altra, cavi i quali appartengono a una compagnia inglese (West India and Panama Telegraph Co.). In complesso il commercio esteriore della Colombia oscilla da 130 a 150 milioni di fr. ed è fatto soprattutto coll'Inghilterra e cogli Stati Uniti, poi colla Francia e colla Germania.[2] *Moneta* corrente è la piastra d'argento o « peso » che valeva, fino al 1898, circa lire 2,50. Da quell'anno, in seguito al corso forzoso, il peso di carta non vale più di una lira (almeno fino al 1900).

Scarse sono le *relazioni coll'Italia*, specialmente dopo che, in seguito ai danni sofferti da un nostro connazionale (il Cerruti) nell'ultima guerra civile, è sorta con quel paese una grave questione diplomatica definita a favore nostro da una sentenza arbitramentale degli Stati Uniti ma che ha richiesto ciononostante l'intervento armato della

[1] West India and Pacific di Liverpool, Red line e Atlas line di New York, Transatlantique di Havre, Veloce di Genova, Pacific Mail, Pacific Steam Navigation. A Panama risiede una compagnia inglese, la « Pacific South Navigation Co. » i cui vapori servono regolarmente tutti i porti dell'America meridionale da Guayaquil, al Callao, a Valparaiso.

[2] Nel 1896 il commercio fu di 138 milioni di fr. e nel '97 di 136. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

nostra flotta per farla eseguire. Ora però la questione pare definitivamente appianata. Per andare in Colombia i nostri connazionali s'imbarcano ordinariamente a Genova sui vapori inglesi della « Prince line » che toccano anche i porti colombiani nella loro rotta per New Orleans. Recentemente anche la Veloce di Genova ha cominciato a toccare Sabanilla e Colon colle sue navi che fanno il servizio dell'America centrale.

Santa Fé di Bogota, la capitale della repubblica, sorge nell'interno del paese, lassù in alto, sull'altipiano. Quantunque ne sia la principale per popolazione (quasi 100,000 ab.), è poco importante per commercio, attesa la difficoltà, il costo e la lentezza dei mezzi di trasporto. Altra città notevole dell'interno è il centro aurifero di *Medellin* (38,000 ab.). Ma i principali centri commerciali sono: il porto di *Panama* sul Pacifico col prossimo bacino complementare di *Boca;* e il porto di *Colon* sul mar delle Antille, entrambi nella regione dell'istmo ed ambedue porti franchi; poi *Sabanilla* o *Porto Colombia,* che è il luogo dove approdano ordinariamente le navi nella regione del delta del Magdalena; *Barranquilla,* che è il centro principale degli affari sul corso inferiore di questo fiume e il cui porto ha avuto nel 1895 un movimento (compresa Sabanilla) di 785,000 tonn.;[1] e infine i porti minori di *Cartagena* e *Santa Marta,* tutti quanti sul mar delle Antille.

CANALE DI PANAMA.

Grande canale interoceanico da tempo progettato, il quale dovrebbe, lungo il tracciato della ferrovia tra Colon e Panama, servire al passaggio diretto delle navi dall'Oceano Atlantico al Pacifico e viceversa evitando ad esse il lungo giro dell'America meridionale, allo stesso modo che il canale di Suez ha fatto risparmiare alle navi la circumnavigazione dell'Africa.

L'opera grandiosa, ideata già dai primi conquistatori spagnuoli e auspicata al principio del secolo dai due uomini che hanno più illustrato in quell'epoca l'America del Sud, il venezueliano Bolivar e il tedesco Humboldt, parve possibile quando se ne mise alla testa Ferdinando di Lesseps che veniva dall'aver condotto a termine tanto felicemente il canale di Suez. Venne riscattata la ferrovia Colon-Panama e si spinsero vigorosamente i lavori. Il canale avrebbe dovuto avere uno sviluppo di 75 km., di cui 5 scavati nella baia di Panama per raggiungere ivi la necessaria profondità permanente. Ma ahimè!, le difficoltà tecniche molto superiori a quelle che erano state troppo leggermente prevedute, soprattutto pel taglio a trincea del colle della Culebra che forma l'ossatura dell'istmo, la terribile mortalità del clima e il conseguente eccessivo caro prezzo della mano d'opera e dell'ingegneria, e infine lo sperpero del denaro nell'opera di corruzione in Francia dove veniva quasi esclusivamente raccolto il capitale ingan-

[1] *Almanacco di Gotha,* 1901.

nando la buona fede del pubblico, condussero al fallimento nel 1888 l'impresa gigantesca dopo che essa ebbe ingoiato inutilmente quasi 1400 milioni di fr. In seguito alla disastrosa liquidazione che fu l'epilogo della catastrofe non si salvarono che le obbligazioni a premi per il servizio dei quali erasi fatto un regolare deposito in denaro nelle casse delle Banche francesi. La ferrovia venne venduta e i lavori furono abbandonati. E tutto sarebbe caduto in rovina e si sarebbero inutilmente perduti i lavori fino allora eseguiti, se sei anni dopo, nel 1894, non si fosse costituita una nuova impresa parimenti francese detta la « Compagnie nouvelle du Canal interocéanique du Panama,[1] » la quale, ottenuto dalla Compagnia vecchia la cessione condizionata di tutto il suo materiale, si è assunta l'impegno di mantenere in essere i lavori eseguiti,[2] di riprendere gli studi per la esecuzione almeno di un canale a chiuse più modesto, invece di quello a livello che il Lesseps aveva progettato,[3] ma soprattutto di attrarre nell'orbita dell'impresa il governo degli Stati Uniti, a cui la compagnia sarebbe disposta di cedere a prezzi convenienti il canale, oppure di interessare almeno nella medesima i capitali americani. Ma finora la compagnia non ha ottenuto nè l'uno nè l'altro di questi due ultimi risultati.[4]

---

[1] Ha emesso 650,000 azioni da 100 fr., delle quali 50,000 vennero date al governo colombiano per ottenere il prolungamento della concessione del canale fino al 31 ottobre 1904; concessione che venne poi prorogata fino al 1910 mediante il pagamento al governo colombiano di 5 milioni di fr. Delle altre 600,000 interamente liberate che formano appunto il capitale di 60 milioni, 160,000 vennero accordate alla Compagnia fallita come compenso per la cessione di lavori, installazioni e macchinari fatte da essa. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 28 dicembre 1899.)

[2] Questi lavori sono stati valutati, d'accordo fra la Compagnia nuova e il liquidatore della vecchia così: 50,641,000 m^3 di escavo per un valore di circa 443 milioni di fr., 119 milioni di macchine, materiale, ecc., e 77 milioni di fabbricati e officine (*Moniteur*, cc., 28 dicembre 1899). Coi 2500 o 3000 operai che la Compagnia nuova tiene ordinariamente al suo servizio, furono eseguiti, in 6 anni, altri 5 milioni di m^3 di scavo.

[3] Le chiuse sarebbero 8, 4 per versante e verrebbero alimentate dalle acque del rio Shagres. Per l'attuazione di questo progetto occorrerebbe scavare ancora 50,800,000 m^3 (di cui 11,200,000 di durissima roccia attraverso la collina della Culebra) e richiederebbe il lavoro per 10 anni di 12,000 operai, e una somma complessiva di 512 milioni di fr. Il movimento previsto è di 4 milioni di tonn. di stazza dopo 4 anni dall'apertura del canale e di 6 milioni dopo 12. Il canale avrebbe una profondità minima di m. 19.

[4] Nel gennaio 1900 si è trattato della costituzione di un'altra Compagnia con un capitale iniziale di 30 milioni di dollari, nella quale entrerebbero i più forti capitalisti americani, allo scopo di condurre a termine il canale di Panama. Quando fosse costituita, e, dopo venuta ad un accordo colla Compagnia attuale, col liquidatore della Compagnia fallita e col governo colombiano, essa emetterebbe per 120 milioni di dollari in obbligazioni (*Moniteur*, 14 gennaio 1900). S'intende che a canale aperto, i redditi netti del medesimo, quando essi avessero raggiunto un minimo stabilito dalle convenzioni, toccherebbero in parte anche agli azionisti dell'antica Compagnia del Panama.

VENEZUELA.

(ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.)

Repubblica **federale** dell'America del Sud, composta di nove Stati, un Distretto federale, un Territorio e due Colonie. **Superficie** 1,044,000 kmq. **Abitanti** 2,450,000 (nel 1894), di cui 44,000 forestieri (spagnuoli, colombiani, inglesi, olandesi, italiani, ec.). **Aspetto:** il paese è costituito quasi interamente dal bacino del **fiume** Orenoco in gran parte coperto di llanos, più la regione montuosa che si distende a nord di quello e discende poi in angusta pianura litorale sul mare delle Antille. Delle **coste** la maggiore accidentalità è la profonda e vasta laguna di Maracaibo. **Suolo** molto vario. **Clima** tropicale e in molti luoghi insalubre, ma temperato e sano sull'altipiano settentrionale dove sorgono le città principali.

Questo paese che, con una superficie che è quasi il quadruplo di quella dell'Italia, ha una popolazione che è inferiore di un terzo a quella del Veneto, non ha di per sè molta importanza economica, e, per di più, attraversa ora una crisi economica in causa del deprezzamento del caffè che ne costituisce la principale risorsa, delle perturbazioni politiche che paralizzano l'attività commerciale e aumentano le spese del governo, del caro prezzo della mano d'opera, della scarsità dei capitali e della difficoltà di trovarne ancora all'estero dopo avere sospeso dal 1897 il pagamento degli interessi del debito pubblico.

Eppure la Venezuela possiede sorgenti pressochè inesauribili di ricchezza. Il *caffè* viene di qualità eccellente, molto simile a quello di Martinica, e la sua produzione sarebbe suscettibile d'un aumento grandissimo quando non l'avesse arrestata il soverchio deprezzamento. Pertanto la sua esportazione, la quale oscilla annualmente intorno al mezzo milione di ql.[1] e rappresenta da sola i $^3/_4$ dell'esportazione complessiva, è fatta per la massima parte dal porto di Maracaibo, dopo cui vengono a gara quelli di Puerto Cabello e della Guayra. Il secondo prodotto commerciale è il *cacao*, che si raccoglie soprattutto negli stati di Caràcas e di Cumana, viene reputato come il migliore del mondo, e costituisce, in valore, il secondo o il terzo articolo d'esportazione.[2]

[1] Nel 1894-95 (dal 1° ottobre al 30 settembre), 480,000 ql.; nel '95-'96, 536,000; nel '96-'97, 462,000; nel '97-'98, 528,000 (*Moniteur des int. mat.*, 19 marzo 1899). Nel 1895-96 per 85,800,000 bolivares. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

[2] Nel 1895-96, per 10,100,000 bolivares. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

Il *maiz*, la *manioca*, la *patata* costituiscono il principale alimento della popolazione. Le *foreste* dell'alto Orenoco forniscono in copia il *legname*, altro articolo di commercio, il *dividivi* che si manda in Germania e il balsamo *copaive*, nella cui esportazione la Venezuela è il primo paese del mondo. Vengono infine, tra i prodotti vegetali, il *tabacco* e la *canna da zucchero*.

Gli è l'allevamento del *bestiame*, specialmente bovino, che forma la principale ricchezza della vasta regione dei « llanos » dell'alto Orenoco, cosicchè le pelli e gli animali figurano ora tra i principali articoli di esportazione.[1] Nè conviene dimenticare le *tartarughe*, le quali formicolano nel bacino dell'Orenoco e dalle cui uova, raccolte a milioni e bollite nell'acqua, si estrae un grasso detto « manteiga » di cui gli abitanti fanno grande consumo come condimento.

Nei prodotti minerali il primo posto è tenuto dall'*oro*, il quale viene estratto in quantità sempre maggiore nelle ricche miniere situate lungo il corso superiore del fiume Cuyuni (tributario dell'Essequibo) e del suo affluente Yuruari (a El Callao).[2] Inoltre presso Barcellona si lavora una miniera di *carbon fossile*[3] e presso Aroa una di *rame*.

All'infuori delle *ferrovie* (830 km. nel 1898) che si avanzano più o meno arditamente dai porti della costa settentrionale verso l'interno e di cui la principale è quella che va dalla Guayra a Caràcas d'onde poi irradia tutta una rete di piccole strade ferrate,[4] la via più importante di *comunicazione* è ancora il grande fiume Orenoco, il quale è navigabile fino a 1400 km. nell'interno e riceve a sinistra il Meta, che ha una importanza internazionale, perchè, potendo essere risalito fino ai piedi delle Ande di Colombia, costituisce la via più diretta per venire da Bogota in Europa. Anche l'Apurè, altro suo affluente di sinistra, è navigabile fino ai piedi delle Ande. Delle innumerevoli aperture del delta dell'Orenoco, la sola « Boca de navios » è accessibile ai maggiori bastimenti. Un cavo *telegrafico* sottomarino congiunge la Guayra alle Antille, e due altri, che toccano Trinidad, vanno da una parte alle Antille e dall'altra alle Guiane. La Venezuela non avendo che una scarsa e pressochè insignificante *marina mercantile*,[5] quasi tutta la sua *navigazione marittima* è fatta da bastimenti esteri.[6]

Il *commercio esteriore* oscilla annualmente dai 120 ai 160 milioni di bolivares ed è fatto soprattutto cogli Stati Uniti, coll'Inghilterra, colla Francia e colla Germania. Nella moneta la Venezuela ha il tipo oro, ma non ha potuto sottrarsi al corso forzoso della carta-moneta della quale pure erasi interdetto l'uso con replicate disposizioni statutarie.

---

[1] Nel 1895-'96, esportazione di pelli per 3 milioni di bolivares, di animali per 1,600,000. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] Esportazione di oro, nel 1895-'96, per 11,800,000 bolivares. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[3] Nel 1899 venne concesso a una ditta italiana (Lanzoni e C[i]) l'esercizio delle miniere carbonifere di Guanta presso Barcellona.

[4] La Guayra-Caràcas non è lunga che 37 km.; la Puerto-Cabello-Valenza è lunga 55, le Chemin de fer Venezuélien (francese) 60, il South Western (inglese), 89.

[5] Nel 1898, 28 navi con 4950 tonn., di cui 2200 a vapore. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[6] West India and Pacific, Royal Mail, Red line, Transatlantique, Veloce.

Le *relazioni coll' Italia*, le quali sono rette ancora dal trattato del 1862, scaduto nel 1867 e rinnovato d' anno in anno per tacito consenso delle parti, sono aumentate dopo la instituzione, per opera della società la « Veloce », di una linea di navigazione a vapore col porto di Genova. Per andare alla Guayra ci si può imbarcare parimenti a Genova sui vapori inglesi della « Prince line » che toccano anche quel porto nella loro rotta per New Orleans. Da qualche anno si è incominciata a dirigere la emigrazione italiana specialmente verso quella zona di oltre 1000 m. d' altezza nella quale si trovano Caràcas e in genere la maggior parte delle città della repubblica e la quale pare sia molto adatta alla costituzione fisica dei nostri contadini. Nel 1894 si valutavano a 5200 gli italiani residenti colà.[1]

A *Caràcas*, che è la capitale e conta 72,000 ab. (1891), serve da porto, quantunque non sia che una rada dove il mare è continuamente agitato, *La Guayra*, che è la prima piazza commerciale della repubblica. A *Valencia*, che è la seconda città per popolazione ed è situata sull' altipiano, serve da sbocco *Puerto Cabello*. Il porto di *Maracaibo*, posto all' ingresso della laguna dello stesso nome, è il principale emporio del caffè, ma attende anche attivamente al commercio di transito colla Colombia. Notevole importanza e cospicuo avvenire ha *Ciudàd Bolivàr* (l' antica Angostura), situata sul corso medio e perfettamente navigabile dell' Orenoco, di cui può dirsi l' emporio.

[1] *Almanacco di Gotha*, 1901.

GUIANE.

Sono tre: l'inglese, l'olandese e la francese (senza contare quella parte della Guiana che appartiene alla Venezuela e quell'altra che spetta al Brasile) ed hanno una **superficie** complessiva di 462,000 kmq. ed una **popolazione** inferiore a 400,000 abitanti, in parte indigeni o indiani, in parte maroni o discendenti di schiavi negri fuggitivi e in parte europei e sanguemisti. Fino al 1900 esisteva anche una Guiana indipendente, ai confini dei possedimenti francesi col Brasile, la quale era detta Territorio contrastato. Ma il contrasto venne risolto nel 1900 dal Tribunale arbitramentale di Berna, al quale era stato sottoposto e che attribuì quasi tutto quel territorio al Brasile. Paesi in gran parte alluvionali, le Guiane sono percorse da **fiumi** paralleli in direzione da sud a nord e cioè l'Essequibo, che è proprio alla Guiana inglese, il Correntyn, il quale scorre fra quella e l'olandese, e il Maroni, che si svolge fra questa e la francese. **Suolo** fertile; **clima** tropicale e malsano.

Queste tre colonie, le uniche che l'Europa possieda nell'America del Sud, hanno importanza economica per i loro ricchi prodotti vegetali e cioè i *legnami*, alcuni anche da ebanisteria, forniti in copia dalle dense foreste che si stendono nell'interno; il *maiz*, il *riso*, la *manioca* e la *banane*, che servono di base all'alimentazione degli indigeni e dei negri; la *canna da zucchero* coltivata di preferenza nella Guiana inglese, dove fornisce al commercio il primo articolo di esportazione, e nell'olandese;[1] il *cacao*, che forma oggetto di gran coltura specialmente nella Guiana olandese, dove entra per oltre $^1/_3$ nel valore delle esportazioni;[2] il *pepe di Caienna* prodotto pressochè esclusivo e molto rinomato, benchè poco importante, della Guiana francese; il *cotone*, specie quello buonissimo della Guiana olandese; e infine un po' di *riso* nei terreni coltivati e un po' di *caucciù* nelle foreste.

Ultimamente le Guiane hanno acquistato una novella importanza a cagione della scoperta ivi fatta di miniere d'*oro* abbastanza ricche le quali si stendono dalla Venezuela, attraverso le tre Guiane europee, fino a quel così detto « Territorio contrastato » che giaceva fra la Guiana francese e il Brasile e aveva preso un tal nome dall'essere diventato oggetto di contesa fra il Brasile e la Francia dopo che vi furono sco-

[1] Nel 1890 nella Guiana inglese..... 1,156,000 ql. di zucchero (SCHERZER).
» '96 » » olandese ... 104,000 » » »
(*Boll. di legisl. e stat. dog.*, luglio-settembre 1898.)

[2] Nel 1896, produzione di cacao nella Guiana olandese 30,900 ql. (*Boll.*, id.)

perti ricchi « placers » auriferi che ora però sembrano esauriti.[1] In complesso l'oro è stato più di danno che di vantaggio alle tre Guiane, soprattutto alla francese dove ha sottratto, senza un compenso veramente rimuneratore, le braccia all'agricoltura. Comunque, nella Guiana francese costituisce ancora il principale e quasi esclusivo articolo di esportazione.[2]

Le *comunicazioni* sono poco sviluppate e si fanno per lo più lungo i fiumi e per la via di mare. Alcuni cavi telegrafici sottomarini congiungono le Guiane fra di loro, colle Antille e col Brasile. Due ferrovie sono in esercizio nelle Guiane inglese e olandese. Nel 1900 si è stabilita la costruzione di una vera rete ferroviaria nella Guiana francese. Vi sono inoltre parecchi piroscafi per il servizio fluviale. I porti vengono regolarmente toccati dai vapori delle compagnie « Royal mail », « West India », « Demerara and Derbice » e « Scrutton » inglesi, dalla « Transatlantique » francese e dalla « Koninklyhe » olandese.

Attivo abbastanza è il *commercio*, specialmente nelle due Guiane inglese e olandese, che sono le più ricche.

Della GUIANA INGLESE il porto principale è *Georgetown* sul fiume Demerara; della GUIANA OLANDESE è *Paramaribo* alla sinistra del Surinam; della GUIANA FRANCESE finalmente è *Caienna*.

---

[1] Nel 1896 la sola Guiana olandese ha prodotto 846 kg. d'oro per 1,160,000 fiorini, eguali a 2,450,000 fr. (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, luglio-settembre 1898). Centro principale Law Surinam.

[2] Nel 1899 per 6,400,000 fr. intieramente diretto alla Francia. (*Moniteur des int. mat.*, 16 dicembre 1900.)

BRASILE.

(ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL.)

Repubblica **federale** di 20 Stati e un Distretto, con una Camera di Deputati eletti dal popolo e un Senato composto di 63 membri, tre per ogni Stato e pel Distretto, e un Presidente nominato dalla nazione per quattro anni. **Superficie** 8,337,200 kmq. **Abitanti** (al 31 dicembre 1890) quasi 15 milioni, di cui $^3/_5$ bianchi d'origine europea in gran parte portoghesi, poi italiani, e il resto sanguemisti (meticci e mulatti), negri d'Africa e indios (circa 600,000, ancora, più o meno, selvaggi).[1] **Fisicamente** considerato il paese appare diviso nelle seguenti parti: a nord il vasto bacino dell'Amazzoni coperto dalle « silvas »; nel centro e verso la costa una serie di pianori interrotti da monti (fra cui il più alto è l'Itatiaja che si eleva a 3000 m. e sorge a destra della ferrovia Rio-San Paulo), e intersecati da **fiumi**, primo fra tutti il San Francisco; e a sud-ovest i bacini superiori dei fiumi Paraguay, Paranà e Uruguay che formano il Rio della Plata. Sulla **costa**, all'estremità meridionale verso l'Uruguay, si succedono due importanti lagune, quella dos Patos (lunga 264 km., larga 50) e l'altra di Mirim (lunga 246 km. e larga 52) che si possono considerare come due mari interni. Una gran parte del paese, quello che fu ed è ancora occupato dalle foreste, è coperta da un **suolo** nero fertilissimo che, per lungo volger di tempo, non accenna ancora ad esaurirsi, nemmeno sotto l'azione delle più dimagranti colture. Il **clima** è molto vario a cagione dell'immensa estensione del paese, ma, in complesso, è caldissimo, umido, e, sulle coste, anche malsano. Sulla costa infatti infierisce, sino all'altezza di 100 m., la terribile febbre gialla.

Questo immenso paese, il quale ha quasi la metà dell'area e circa un terzo della popolazione dell'America del Sud, è venuto ultimo nell'arringo economico dei grandi stati americani. Si può dire che per esso sia incominciata un'êra nuova soltanto coll'abolizione della schiavitù, la quale divenne definitiva nel 1888. Da allora infatti si comprese che nei paesi fertili ma deserti, « governare significa popolare », e quindi, governo centrale, stati particolari e associazioni private si diedero a richiamare con tutti i mezzi e con grande dispendio la immigrazione dall'Europa.

Prodotti naturali. — Gli è per opera di questi immigrati, in gran parte italiani, i quali sostituirono il lavoro fiacco, stentato e insuffi-

[1] Secondo Buscalioni (*Una escursione botanica nell'Amazzonia* — in *Boll. della Soc. geogr. ital.*, marzo 1901) gli indigeni sarebbero circa 800,000.

ciente dei negri, che la produzione del *caffè*, migliorata in qualità ed aumentata in quantità, divenne la principale risorsa economica del paese, salito a tale riguardo, e senza confronti, al primo posto nel mondo.[1] E infatti non vi è altro paese il quale si presti a tale coltura così bene come quelle terre vergini disboscate coll'incendio, dappoichè la cenere che ne risulta ne è il migliore degli ingrassi. Attratta dai forti e subiti guadagni, poichè ci fu un tempo in cui i « caffezali » rendevano dal 50 all'80 %, la coltura del prezioso coloniale si è quasi triplicata nell'ultimo decennio, conquistando specialmente gli stati di San Paulo (gran centro Campinas) e di Rio Janeiro, poi quelli di Espiritu Santo, di Bahia, ed altri.[2] E il caffè divenne il principale e quasi l'unico articolo d'esportazione, giacchè per correre dietro ad esso furono abbandonate o trascurate quasi tutte le altre risorse naturali. Fu questo il torto del Brasile che ha cominciato a scontarne il fio colla grave crisi economica, finanziaria e monetaria che ora attraversa. All'aumento eccessivamente rapido della produzione non avendo corrisposto un aumento altrettanto esteso del consumo, il prezzo del caffè è andato rapidamente scendendo, negli ultimi quattro anni, a meno della metà,[3] cessando così perfino di essere rimuneratore e mettendo i coltivatori e lo stesso paese nella posizione difficile che essi hanno testè attraversato e che si compendiava in un disagio universale, nei deficit sempre più grandi dei bilanci dello Stato e nell'aggio sempre più elevato della carta moneta.[4] Per combattere questa crisi, la quale ha arrestato sul più bello la espansione vigorosa e promettente del Brasile, questo paese sta ora provvedendo ad estendere il consumo del caffè e recentemente, in occasione della riforma doganale (1899), ha deliberato di applicare una tariffa massima, superiore di un terzo circa alla generale, alle provenienze di quei paesi i quali avessero a mantenere dazî gravosi sulla introduzione del caffè brasiliano. Per ora i paesi che ne importano di più sono gli Stati Uniti (New York), la Germania (Amburgo) e la Francia (Marsiglia),[5] ma quest'ultima solamente ha un dazio veramente grave sulla introduzione del caffè, superiore perfino a quello dell'Italia.[6]

Un altro coloniale abbastanza coltivato, soprattutto negli stati marittimi a nord di Rio Janeiro (Pernambuco), è la *canna da zucchero*, tanto è vero che lo zucchero greggio costituisce, benchè a distanza, il

[1] Vedere nella parte generale le notizie sul caffè, a pag. 35.

[2] Nel 1897, esportazione balle o sacchi (da 60 kg. l'uno), 8,942,000, di cui 4,900,000 da San Paulo (esportazione per il porto di Santos), 3,400,000 da Rio, 300,000 da Espiritu Santo (Victoria) e 550,000 da Bahia. Nel 1898, balle 11,330,000, di cui 6,050,000 da Santos, 4,500,000 da Rio, 450,000 da Victoria e 300,000 da Bahia. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 15 giugno 1899.)

[3] Prezzo del caffè Santos nel 1895 fr. 75 il sacco da 60 kg.; nel '99 fr. 37,50. (*South American Journal* — vedi *Sole*, 18 giugno 1899.)

[4] Tra i suoi inconvenienti l'aggio ha però il vantaggio di sostenere un po' il prezzo del caffè; di guisa che se avesse ora, per un'ipotesi inverosimile, a cessare, ne risulterebbe un disastro maggiore per l'agricoltura brasiliana.

[5] Nel 1897, Stati Uniti 4,600,000 sacchi, Germania 1,700,000, Francia 1,300,000.

[6] Dazio francese 156 fr. al ql., italiano 150, austro-ungarico 100, russo 75, tedesco 50, belga 10, svizzero 3,50. La Francia ha acconsentito a ridurre il suo dazio sul caffè brasiliano a 136 fr., l'Italia a 130.

secondo articolo d' esportazione. E molto importante è anche il *mate*, se non per l' esportazione, certo per la produzione che ha il suo centro principale nello stato di Paranà (grande emporio Paranaguà) e per la quale pare che il Brasile occupi, in via assoluta, il primo posto nel mondo.[1] Viene poscia il *cacao*, specie quello di Maranhao e di Para, nel bacino delle Amazzoni, di cui è il secondo articolo d' esportazione.[2]

Manioca,[3] *maiz* e *fagiuoli* servono di base all' alimentazione degli abitanti insieme alla carne disseccata o salata (xarque). Uno dei piatti nazionali più comuni è la « fajolata », vale a dire una minestra di riso e fagiuoli neri con pezzetti di xarque. Vengono coltivati però anche il *frumento*, la *segale* e il *riso* negli Stati del sud. Il riso lo è anzi più specialmente nello stato di Santa Caterina, da cui se ne fa esportazione verso gli Stati più settentrionali. Però la qualità migliore è ottenuta, pare, a Iguapè nello stato di San Paulo. Fra gli ortaggi sono molto coltivati i *pomodoro* nello stato di Rio Grande do Sul. Tra i *frutti*, svariatissimi, meritano di essere ricordati gli aranci eccellenti, gli ananas, di cui si fa esportazione, i goiavi, con cui si prepara quella specie di cotognata di largo consumo detta goiaba, e la vite, la cui coltura promette di riuscire importante negli Stati più meridionali (Santa Catharina e Rio Grande do Sul), dove venne introdotta da coloni portoghesi, italiani e tedeschi.[4] In quei medesimi stati si raccoglie l'*amendoim*, frutto che dà un discreto olio per illuminazione. Delle piante tessili la principale è il *cotone*, che viene coltivato specialmente negli stati di Pernambuco, Ceará, Parahyba e Maranhao, di preferenza nella sua varietà arborea (non erbacea). Esso costituiva, fino a pochi anni fa, il terzo articolo d'esportazione. Ora non più, dopo che la produzione viene assorbita interamente dall' industria nazionale. Nello stato di Bahia si raccoglie anche la fibra tenacissima d' una palma detta *piassava*, la quale serve a fare stuoie e gomene. In questo medesimo Stato e in quello di Rio de Janeiro, si coltiva su larga scala il *tabacco*, il quale viene esportato principalmente in Francia. Oltre all' erba che cresce spontaneamente nelle grandi zone steppose dette « Campos », si va diffondendo la coltura dei *foraggi*, fra i quali emerge l' alfalfa o erba medica.

La principale caratteristica naturale del Brasile sono le *foreste* vergini o « silvas », le quali, malgrado il continuo febbrile disboscamento, vi occupano ancora oltre i $^2/_3$ dell' intera superficie. Però, quantunque esse forniscano al commercio una certa quantità di *legni* da costruzione (pinhi), da ebanisteria (palissandro), da tinta (brazil o legno di

---

[1] Vedere la parte generale a pag. 37. Esportazione di mate nel 1895, 246,000 ql.; nel '96, 250,000 specialmente per Buenos Aires e Montevideo. (*Esplorazione commerciale*, aprile 1899.)

[2] Nel 1890 si esportarono dal Parà 29,700 ql. di cacao per un valore ufficiale di 2670 contos. (*Moniteur*, ec., 28 marzo 1901.)

[3] E dalla manioca o mandioca che si ottiene la *farinha* di uso così generale al Brasile.

[4] Produzione di vino in tutto il Brasile nel 1897, 390,000 hl.; nel '98, 450,000; nel '99, 800,000. Caxias nel Rio Grande è uno dei maggiori centri viticoli ad opera dei numerosi coloni italiani. (Maldifassi, *Viaggio al Brasile*, 1899.)

Pernambuco che fornisce la tinta rossa e ha dato nome al paese), pur tuttavia si esercita in questo una forte importazione di legname dall'estero a cagione delle soverchie distanze che separano ormai dai luoghi abitati della costa la regione del « sertao » o dei boschi. Questi forniscono inoltre molti *medicinali*, quali l'ipecacuana, il cubebe, la noce vomica, lo strichnos da cui si estrae il curaro, la salsapariglia, che è raccolta nel bacino del Rio Negro affluente di sinistra delle Amazzoni; e alcuni prodotti *diversi*, come la cera vegetale con cui si fanno candele, il quebracho, che è una materia conciante e il castagno o noce del Brasile, che fornisce un olio eccellente per l'industria. Ma il principale prodotto delle foreste brasiliane è il *caucciù* rispetto al quale il Brasile occupa incontrastabilmente il primo posto mondiale. Nell'ultimo decennio la sua produzione essendosi quasi raddoppiata, rappresenta oltre la metà di quanto ne viene posto in commercio nel mondo.[1] Un tempo veniva raccolto quasi unicamente nel bacino delle Amazzoni per mezzo di incisioni praticate dai « seringarios », generalmente indigeni o meticci, negli alberi di seringa (hevea brasilensis), così copiosi lungo il corso inferiore di quel gran fiume e dei suoi affluenti e dai quali si ottiene il « latex » o « borracha », così come lo chiamano in paese, e che, dopo di essersi condensato sotto l'azione del fumo, diventa poi quell' « islands Para rubber » che viene esportato da Para, ed è apprezzato come il migliore del mondo. Ma ora il caucciù viene fornito anche dall'albero manihot o manicoba che viene specialmente nel Ceará e negli stati contermini, ed ultimamente si è cominciato ad estrarlo utilmente anche dalla mangabeira, albero che cresce fuori del bacino del rio delle Amazzoni e del quale si va ora diffondendo la coltura, anche con premi governativi, nello stato di San Paulo e negli stati contermini, come correzione e rimedio alla crisi del caffè.[2]

Esercitata nelle così dette « fazende » sotto la direzione e per conto di ingordi « fazendeiros », l'AGRICOLTURA ha generalmente il carattere di coltura spogliatrice. Acquista invece il carattere di coltura intensiva quando viene praticata direttamente per loro conto dagli emigranti europei, nelle così dette « colonie ».

Sui « campos » o altipiani coperti naturalmente di pascoli, i quali occupano tanta parte degli stati di Matto Grosso, Paranà, Rio Grande do Sul e Goyaz, si pratica su larga scala l'allevamento ANIMALE, specie dei *bovini*, che vengono condotti a vendere a mandrie negli ammazzatoi dei paesi della Plata. Anche dal Brasile però si fa esportazione di pelli, grasso, sego, ossa e ceneri d'ossa. Viceversa è ancora nell'infanzia l'arte di estrarne e lavorarne il latte, d'onde una forte importazione di burro e formaggio dall'estero. Sono numerosissimi i *muli*, i quali tengono quasi dovunque il posto dei *cavalli*. Nelle colonie tedesche

[1] Nel 1890, 164.000 ql.; nel '97-'98, 222,200; nel '98-'99, 252,500 per un valore di 26 milioni e ½ di fr.; nel '900 quasi 300,000, di cui si esportarono dal solo porto di Parà 186,000 (per un valore di 167,647 contos), più altri 88,000 dallo stato di Amazonas. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 4 giugno 1899, 7 giugno 1900 e 28 marzo 1901.)

[2] Nel 1898 si esportarono 76,000 ql. di caucciù di mangabeira dal porto di Santos. (MANZI, *Quel che ho visto al Parà – Esplorazione commerciale*, maggio 1899.)

e svizzere di Santa Caterina e Rio Grande do Sul si allevano molto i *suini*. Scarsissime sono invece le *pecore* e quasi mancanti le *capre*. Si fanno sforzi continui per diffondere in Brasile la *pollicoltura*. Nello stato di Santa Caterina si è incominciato l'allevamento dei *bachi da seta*. Le acque dei fiumi e le acque marittime sono ricche di buoni *pesci*. Gli è di pesce ad esempio che vivono quasi esclusivamente gran parte dei rivieraschi del fiume Tocantins.[1] Nel bacino delle Amazzoni si raccolgono in grande quantità le *tartarughe*, colle cui uova si prepara quel condimento grasso conosciuto col nome di « manteiga ».

Molto più importanti sono i prodotti MINERALI, quantunque siano da qualche tempo in decadenza. La produzione dei *diamanti*, divenuta ricchissima nel secolo scorso così da offuscare quella antica delle Indie, si è poi quasi esaurita, dimodochè ora non fornisce che diamanti neri, utilizzabili appena dall'industria (perforazione delle rocce). Il suo centro principale è Diamantino nello stato di Minas Geraes. Parimenti, la produzione dell'*oro*, salita a grande floridezza nel secolo scorso così da fornire in un solo trentennio (dal 1714 al 1746) per quasi un miliardo di fr. di metallo, è andata diminuendo nei periodi successivi, così da non dare più che un reddito annuo di circa tre milioni. Ripresa però con nuovo vigore, essa ha raddoppiato e triplicato di valore negli ultimi anni.[2] Centro principale ne è Ouro Preto nello stato di Minas Geraes. Nelle vicinanze di questa città (a Queluz) si è scoperta recentemente una ricca miniera di *manganese*, la quale promette un reddito annuo di 100,0000 tonn.[3] Altro metallo importante è il *ferro*, il cui centro più cospicuo di produzione è la miniera governativa di San Giovanni Ipanema nello stato di San Paulo. Seguono infine alcuni giacimenti di *carbon fossile* (nel Rio Grande do Sul e a Santa Caterina), i quali soddisfano appena ai bisogni del consumo locale, il *sale*, nelle saline delle coste di Rio Grande do Sul, San Paulo, Sergipe, Pernambuco e a Capo Frio nello stato di Rio Janeiro,[4] e infine le *acque minerali e termali* che scaturiscono nel così detto « angolo mineiro » del Minas Geraes ai confini con Rio e San Paulo.

Industrie. — Al pari di quasi tutti gli altri paesi dell'America latina, il Brasile non è ancora abbastanza progredito per potersi dedicare su larga scala alla vita industriale. Gli fanno difetto tuttavia la coltura, l'iniziativa, i capitali, le braccia. Però da qualche anno, all'ombra di un'elevata tariffa doganale, sono sorte e vanno continuamente sorgendo nuove industrie e va perciò diminuendo gradatamente la importazione dei prodotti manifatturati provenienti dall'estero.

Sono degne di nota, fra le industrie alimentari, la *macinazione dei cereali*, specie per il grande molino Fluminense di Rio, che è il maggiore del Brasile ed appartiene a una ditta italiana; la fabbricazione

[1] *Boll. della Soc. geogr. ital.*, aprile 1901.
[2] Nel 1897, 7,300,000 fr.; nel '98, 12,600,000. Vedere la parte generale a pag. 75.
[3] *Moniteur des int. mat.*, 31 marzo 1901.
[4] Importazione di sale estero, nel 1895, 285,000 hl.; nel '96, 564,000; nel '97, 322,000. (MALDIFASSI, ec., pag. 84.)

delle *paste alimentari* a Rio Janeiro, a San Paulo, a Porto Alegre ed altrove, esercitata quasi dovunque da italiani; l'estrazione dello *zucchero* (a Pernambuco); la preparazione del *formaggio*, che costituisce ancora una specialità dello stato di Minas; l'industria dei xarqueados o preparatori di carne secca nei grandi ammazzatoi di Pelotas nello stato di Rio Grande do Sul; la fabbricazione (dovunque) della *cachaca* o acquavite di canna (detta in qualche luogo anche « pinga »), che è il liquore nazionale.

Fra le industrie tessili emerge quella, in continuo progresso, del *cotone*, la quale è sparsa in molti stati con a capo Minas, Rio e San Paulo[1] e si prevede potrà fra poco emanciparsi dall'estero. Esistono inoltre molti *lanifici* a Rio, Nitcheroy, San Paulo (scialli), Rio Grande, Porto Alegre; parecchi *jutifici* a San Paulo e Rio, i quali attendono specialmente alla tessitura dei sacchi per l'imballaggio del caffè; e due grandi stamperie per tessuti, alcune fabbriche di cappelli, molti stabilimenti per la biancheria, ec.

Fra le industrie minerali, ricordiamo la *ceramica* esercitata, fra altri, dalla Compagnia italo-paulista di San Paulo, la *vetraria* colle fabbriche belghe e francesi di San Paulo e Rio Grande e colla cristalleria italiana parimenti di San Paulo; la fabbricazione dei *laterizî* esercitata un po' dappertutto ma specialmente intorno a San Paulo; lo stabilimento *siderurgico* governativo di San Giovanni Ipanema; e la Compagnia meccanica di San Paulo.

Infine, tra le industrie diverse sono degne di nota, quella dei *mobili*, che può dirsi oramai una delle meglio piantate al Brasile; la concia delle *pelli* fiorente, per l'abbondanza del quebracho, nel Rio Grande do Sul; la fabbricazione meccanica delle *calzature;* le fabbriche numerose di *zolfanelli*, di cui una italiana sorta recentemente a Nitcheroy; e, infine, le industrie delle *candele steariche*, dei *saponi*, degli *ombrelli*, delle *profumerie* (a Rio), dei *fuochi artificiali*.[2]

Comunicazioni. — Il Brasile ha consacrato gran parte della sua operosità allo sviluppo delle vie di comunicazione e dei mezzi di trasporto. Con tutto ciò quelle e questi sono ancora assolutamente inferiori e sproporzionati alla vastità del paese.

Molti cavi *telegrafici* sottomarini, appartenenti a compagnie inglesi e francesi,[3] congiungono le coste del Brasile fra di loro, colle regioni contermini della Plata e delle Antille, e infine, attraverso l'Atlantico, col Senegal e con Lisbona.

Scarseggiano le *strade ordinarie*, ma esistono in compenso molte *ferrovie*. Queste avevano, alla fine del 1897, 14,000 km. di sviluppo, ma altri 8000 erano in costruzione;[4] mentre 20 anni fa non ce ne era che poco più di un migliaio. Disgraziatamente la costruzione e l'esercizio

---

[1] Rio Janeiro adopra da solo 110,000 ql. di cotone greggio brasiliano.
[2] Vedi MALDIFASSI, op. cit.
[3] Sei cavi con 7377 km. appartengono alla « Brasilian Submarine T. Cy.
16 » » 6127 » » » « Western and Brasilian T. Cy ».
[4] *Almanacco di Gotha*, 1901.

lasciano molto a desiderare. Basti pensare che la grande «Estrada de ferro o Ferroharril Central» (già Dom Pedro II) che appartiene al governo Federale e va da Rio Janeiro a San Paulo e a Minas e che è la principale del paese, ha in parte lo scartamento di m. 1,60 e in parte quello di 1,40, dimodochè, a un certo punto si deve eseguire il trasbordo delle merci e delle persone.[1] E inconvenienti simili e peggiori si riscontrano in quasi tutte le altre linee, fra cui emergono la « San Francisco-Bahia », le « Franco-brasiliana », la « Sud-ovest brasiliana », la « Southern Rio Grande do Sul », la « Sud Pernambuco », e la « Minas and Rio ».[2] Notevolissima è la linea inglese che unisce San Paulo a Santos attraverso le montagne della Serra do Mar ed è costituita nella sua parte più ripida da un sistema imponente di funicolari. Venne concessa ad una società brasiliana la costruzione d'una ferrovia che andrà da San Paulo fino a Porto Alegre. Si è progettata la costruzione di una ferrovia transcontinentale la quale, proseguendo il tronco da Pernambuco a Paulo Alfonso, ora in esercizio, attraverserebbe gli stati di Bahia, Goyaz e Matto Grosso per andare a sboccare sul Pacifico al Callao nel Perù.

La natura ha largheggiato col Brasile di una rete meravigliosa di *fiumi navigabili* senza dei quali molta parte del paese sarebbe addirittura, non solo impraticabile, ma ben anche impenetrabile. L'arteria principale è il Rio delle Amazzoni che nel 1867 venne dichiarato libero alla navigazione di tutte le bandiere. Lo risalgono regolarmente fino ad Iquitos nel Perù, e risalgono parimenti tutti i suoi affluenti principali (il Rio Negro fino a San Izabel, l'Juruà fino a Marany, il Purus fino a Hyutanahan, il Madeira fino a Sant'Antonio,[3] il Tapajos fino a Itaituba, il Rio Parà fino a Portel, il Tocantins fino a Baiaio) una quantità di piroscafi appartenenti a compagnie brasiliane ed inglesi.[4] Del resto, in questo grande fiume, che nel suo corso inferiore ha l'aspetto d'un Mediterraneo, la navigazione interna si fonde e si confonde colla navigazione marittima, giacchè le navi di lungo corso, provenienti per lo più dall'Inghilterra e dagli Stati Uniti, lo risalgono regolarmente dal porto di Parà (Belem), che sorge alla foce inferiore, sino ai porti interni di Santarem e di Manaos, che sono perciò considerevoli anche come due porti marittimi.[5]

Altra rete navigabile è quella del San Francisco, il quale è percorso

---

[1] Questa ferrovia, che costituisce la rete principale del paese con uno sviluppo di 777 miglia, appartiene allo Stato, il quale sta da parecchio tempo trattando per venderla ad una Compagnia inglese. Passiva fino al 1897, essa ha cominciato da quell'anno a presentare qualche eccedenza delle entrate sulle spese.

[2] San Francisco Bahia 450 km., Franco-Brasiliana 417 (Paranà-Curytiba), Sud-Ovest-Brasiliana 344, Southern Rio Grande do Sul 282, Sud Pernambuco 194, Minas and Rio 170.

[3] Questo fiume risalibile per 1200 miglia da bastimenti d'alto mare, è la via naturale dei traffici europei colla Bolivia. Per evitarne le cascate venne progettata una ferrovia di 200 kl. tra Sant'Antonio di Madura e il fiume Mamorè. (*Boll. della Soc. geogr. ital.*, maggio 1900.)

[4] La « Amazon Steam N. Co. » che è la principale di tutte ed è sovvenzionata dal governo brasiliano, poi la Parà and Amazon, la Navigation enterprise of the Tocantins river, la Maranhao Coast Co., la Railway and Navigation of Tocantins and Araguaya, tutte inglesi: poi le Compagnie brasiliane Maranhao, Marajò, Lloyd brazileiro.

[5] Fino a pochi anni fa questo servizio era esercitato unicamente dalle due Compagnie inglesi Red Cross e Booth.

regolarmente da 6 vapori partenti da Joazeiro. Anche la laguna dos Patos ha un proprio regolare servizio di navigazione a vapore fra le città di Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, situate intorno alla medesima. Nè conviene dimenticare il Paranà, che attraversa nel suo corso superiore il Brasile occidentale ed è navigabile fino a Cuyabà, capitale dello stato di Matto Grosso, la quale anzi non comunica di regola con Rio Janeiro, da cui dista per via di terra direttamente 1400 km., se non per la lunga via del Paranà, del Rio della Plata e dell'Atlantico, che ha uno sviluppo fino a Rio Janeiro di 6120 km. e viene regolarmente percorsa dai vapori del Lloyd brazileiro.

Gli altri porti marittimi, dallo stato di Maranhao a quello di Rio Grande do Sul, presentano una *navigazione* complessiva di 10 milioni di tonn.,[1] navigazione che è inferiore a quanto farebbe legittimamente presumere il grande sviluppo costiero, e che è eseguita inoltre per $^3/_4$ da navi estere.[2] Il Brasile non possiede ancora che una esigua *marina mercantile*, la quale però è costituita, per oltre la metà, da bastimenti a vapore[3] (« Companhia brazileira », « Companhia intermediaria dos portos do Sul », « Navegaçao Costeira », « Amazon », « Esperança Maritima »). Alla marina brasiliana è riservato esclusivamente il cabotaggio.

Commercio. — È abbastanza attivo, giacchè oscilla dai 1000 ai 1500 milioni di milreis, che è quanto dire da 800 a 1200 milioni di fr.,[4] ed è fatto principalmente coll'Inghilterra, cogli Stati Uniti, cogli Stati del Plata, colla Germania (i traffici tedesco-brasiliani essendo in aumento molto maggiore degli altri), colla Francia e coll'Italia. I principali articoli d'*importazione* sono i prodotti manifatturati provenienti dall'Europa e dagli Stati Uniti; poi l'olio d'oliva, che forma la base della cucina brasiliana, il vino di cui va crescendo il consumo ogni anno benchè il vero brasiliano non beva che acqua pura, o, tutt'al più un bicchiere di vino alla fine del desinare, il legname (dagli Stati Uniti e dalla Scandinavia), il riso (dalla Birmania); quelli d'*esportazione* il caffè, lo zucchero, il cotone, il tabacco, le pelli, il caucciù, il mate.

Una pessima caratteristica economica del Brasile sono i diritti di *dogana* stabiliti all'esportazione dei prodotti naturali non solo dalla Confederazione ma ben anche dai singoli Stati che la compongono. Nel 1899 venne istituita (con applicazione dal 1° marzo 1900), di fianco alla tariffa generale di dogana detta tariffa minima ma che del resto è abbastanza elevata, una tariffa massima da applicarsi come tariffa di guerra.[5] E inoltre fu stabilito che il 15 % dei dazî dovrà essere pagato

[1] Nel 1895, solo arrivo, 5,222,000 tonn.; nel '97, 4,540,000; nel '99, 4,200,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[2] Principali compagnie estere toccanti i porti brasiliani: Royal Mail, Liverpool and Northern Brazil Mail, Lamport and Holt line, Liverpool-Brazil and River Plate, Pacific, Red Cross Line, Shaw Savill and Albion, tutte inglesi; poi la Hamburg Süd Amerikanische, la Freitas, il Nordeutscher Lloyd e il Kosmos della Germania; i Chargeurs réunis e le Messageries francesi; poi il Lloyd austriaco, l'Adria ungherese, la Transatlantica spagnuola, e, infine, la Navigazione generale, la Veloce e la Ligure-Brasiliana, dell'Italia.

[3] Nel 1898, 570 navi con 162,000 tonn., di cui 94,000 a vapore. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[4] Nel 1897, 1504 milioni di milreis, pari a 1200 milioni di fr. (Id., 1901.)

[5] Vedi a pag. 715.

in oro, il che significa, al corso attuale della moneta, un aumento del 30 %. Si è stabilito inoltre che tutte le merci portino l'indicazione in portoghese del paese di provenienza e che l'etichette siano scritte non in portoghese, bensì nella lingua del paese d'origine.

La *moneta* tipo è il reis, nella quale si fanno tutti i piccoli conti della vita comune; ma la moneta monetata è il milreis, il cui valore, che era un tempo di oltre 2 lire, è disceso, in conseguenza del corso forzoso della carta moneta, fino a 75 centesimi.[1] Però da quando il Brasile ha deliberato di procedere, mediante l'incenerimento, alla diminuzione graduale dei biglietti in circolazione, incenerimento che venne eseguito in notevole misura in questi tre ultimi anni coi civanzi dell'esercizio finanziario, il milreis è andato gradatamente salendo di prezzo ed è giunto (nel 1901) a lire 1,25.[2] Mille milreis fanno un conto. Fra le *misure* notiamo la pipa, che si adopera per i liquidi e vale 480 litri. Per il resto si adopera il sistema metrico decimale.

Immigrazione e colonizzazione. — Sono i due fenomeni a cui il Brasile deve gran parte del suo risorgimento economico; eppure essi avrebbero prodotto un risultato senza dubbio migliore quando fossero proceduti insieme concordi, più strettamente di quanto non abbiano fatto finora. Invece la immigrazione fu aiutata e provocata in tutti i modi possibili, precisamente dal 1888, vale a dire dopo l'abolizione della schiavitù, allo scopo precipuo per quanto non confessato di sostituire il lavoro degli schiavi che era venuto da quell'anno improvvisamente a mancare e quindi fu diretta in modo da indurre gli immigranti a ingaggiarsi come braccianti o mezzadri nelle « fazende » dei ricchi brasiliani. C'erano bensì delle disposizioni legislative regolanti la concessione delle terre ai coloni, ma venivano facilmente eluse a danno dei più ignoranti o non potevano essere effettivamente godute dai più poveri. Sorsero invece e si moltiplicarono gli ospizî destinati ad accogliere gli emigranti al loro arrivo in Brasile.[3] La immigrazione dall'Europa, la quale da una media di 20,000 persone quanto era stata negli anni precedenti al 1888, salì in quel medesimo anno a 131,700 e si mantenne poi negli anni successivi intorno a una media (detratti i rimpatrî) di 150,000.[4] Eppure pochi di questi, e di essi soprattutto i tedeschi e i portoghesi, hanno fatto opera di vera colonizzazione. Riportiamo in calce le norme

[1] Nel 1891, lire 1,70; nel '92, 1,28; nel '93, 1,07; nel '94, 1,06; nel '95, 1; nel '96, 0,90; nel '97, 0,85; nel '98, 0,81; nel '99, 0,75. (*Almanacco di Gotha*, 1892-1900.)

[2] La carta moneta in circolazione al 31 agosto 1898 saliva a 789,365,000 milreis; mentre al 30 giugno 1900 era già discesa a 703,675,000. E l'incenerimento essendo continuato colla stessa regolarità, cioè da 8 a 10 milioni di milreis al mese e anche più, si può calcolare che al momento in cui scriviamo (giugno 1901) non ve ne siano più in circolazione che 650 milioni. È a questi sforzi che si deve il rialzo verificatosi ultimamente nel corso della moneta.

[3] A vantaggio e in aiuto dell'immigrazione sorgono nei porti e nei centri principali di arrivo i così detti « Hospedaria dos immigrantes » e cioè due a Rio Janeiro (nell'isola dei Fiori e in quella del Carvalho), uno a San Paulo, tre nel Minas Geraes (Juiz de fora, Bello Horizzonte e Uberara), uno a Oteiro nel Parà, uno a Victoria nell'Espiritu Santo, uno a Bahia, ec.

[4] Nel 1891, 216,700; nel '92, 86,200; nel '93, 123,900; nel '94, 63,300; nel '95, 164,400; nel '96, 157,900; nel '97, 112,500; nel '98, 53,800 (di cui 33,300 italiani, 31,300 portoghesi, 5900 spagnuoli, 700 austro-ungheresi, 500 tedeschi). (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

più recenti che la regolano in uno degli Stati meglio ordinati della confedarazione brasiliana.[1]

Relazioni coll' Italia. — Prima del 1870 in Italia non si conosceva, si può dire, il Brasile che di nome. Nel 1872 non vi erano che 6000 nostri connazionali sperduti in quell'impero sterminato. Cominciò da quell'anno a dirigersi colà una piccola corrente migratoria italiana, la quale andò negli anni successivi lentamente crescendo fino a che divenne una irrompente fiumana quando dal 1888 cominciò a pagarsi interamente il viaggio ai nostri emigranti dalla più vicina stazione ferroviaria fino al porto di Genova e di lì fino al Brasile.[2] Dal 1870 al 1898 si calcola siano emigrati al Brasile circa un milione di italiani. Togliendo da questi i morti e i rimpatriati, nè aggiungendovi i figli d'italiani nati in paese i quali diventano per quella legge cittadini brasiliani, si ha però sempre una cifra di quasi 600,000 persone di cittadinanza italiana,[3] le quali costituiscono per ciò l'elemento straniero più cospicuo esistente al Brasile. E l'emigrazione, continuata piuttosto fiaccamente nel 1899 e nel 1900, pare abbia preso nuovo vigore nel 1901, in cui verranno trasportati gratuitamente laggiù ben 64,000 emigranti italiani.[4] Sono per $^2/_3$ d'origine veneta, poi della Calabria e della Basilicata e infine di tutte le altre regioni, e vivono più numerosi che altrove nello stato di San Paulo (oltre la metà), poi in quello di Rio Grande do Sul, dove sono in numero press'a poco eguale ai tedeschi quantunque a loro economicamente inferiori, nel Minas Geraes, nell'Espiritu Santo, nel Rio Janeiro e via dicendo. Dovunque, ma specialmente nello stato di San Paulo, dove l'elemento italiano si è maggiormente diffuso, devesi ad esso, per confessione degli stessi brasiliani, la fortuna

[1] Alle famiglie di agricoltori che spontaneamente immigrano nello stato di Rio Grande do Sul, il governo concede:

a) ricovero e mantenimento dal giorno dell'arrivo a Porto Alegre;

b) trasporto da questa città alle colonie, e mantenimento fino alla definitiva installazione nel lotto coloniale;

c) sussidio di 12,000 reis (100 lire) per la costruzione della strada vicinale coll'obbligo di conservarla in buono stato;

d) attrezzi di lavoro fino all'importo di 30,000 reis (24 lire);

e) impiego assicurato nei lavori stradali ed altre opere pubbliche della colonia fino alla prima raccolta e durante 15 giorni ogni mese;

f) concessione di un lotto di terra dell'area di 25 a 30 ettari, pel prezzo di 1 a 5 reis per m^2;

g) termine di 5 anni pel pagamento del lotto con diritto di effettuarlo in quote annuali.

In media si può valutare a 1,300,000 reis (1040 lire) il capitale necessario per l'installazione di una famiglia e cioè 700,000 per l'acquisto di 24 ettari di terreno buono, 250,000 per la costruzione della casa, 200,000 per l'acquisto degli animali più necessari, e 200,000 per le spese di mantenimento nei primi mesi. (Rapporto del console CIAPELLI di Porto Alegre — nel *Boll. min. esteri*, febbraio 1899.)

[2] Dal 1873 al '76 da 600 a 2000 all'anno; nel '77, 13,600; nel '78, 10,800; nel '79, 9700; nell'80, 12,800; nell'81, 2700; nell'82, 10,600; nell'83, 12,600; nell'84, 7900; nell'85, 17,600; nell'86, 14,300; nell'87, 40,200; *nell'88, 104,400;* nell'89, 96,100; nel '90, 31,300; nel '91, 132,300; nel '92, 55,000; nel '93, 58,600; nel '94, 34,900; nel '95, 97,300; nel '96, 96,500; nel '97, 78,900; nel '98, 33,300. (Regia Legazione italiana a Rio Janeiro, *Boll. min. esteri*, aprile-maggio 1899.)

[3] Nel febbraio 1898, secondo i dati ufficiali raccolti dalla Legazione italiana, i cittadini italiani ammontavano a 550,000. Secondo il Maldifassi, sarebbero, nel '900, circa un milione.

[4] Dichiarazione del sottosegretario agli esteri alla Camera italiana dei deputati il 30 maggio 1901.

del caffè, coltura che ivi era in molte parti sconosciuta e che d'altronde l'abolizione della schiavitù aveva seriamente minacciata. « Foráo os italianos que salvaráo a lavora do café ». Non tutti certamente i nostri connazionali vi si trovano in buone condizioni. Gran parte, ingannati dai sensali di collocamento, pur troppo nel maggior numero italiani essi pure, traggono vita faticosa e stentata nelle grandi *fazende* dove è bazza se, al cambio attuale della moneta, riescono a guadagnare 180 fr. all'anno, in gran parte assorbiti dal pagamento del debito accumulato ad arte dai « fazendeiros » nel loro primo anno di residenza sotto forma di anticipi larghi ma costosi di strumenti e di derrate. Complice di questo inganno è anche la moneta del paese. I conti vi si fanno in reis che valgono ora $^1/_{12}$ di centesimo ciascuno. Il povero ignorante colono il quale sente parlare di un salario mensile di 20,000 reis, si lusinga che, per quanto piccola sia la moneta, essa costituisca sempre un compenso cospicuo, e poi si trova a non avere che 16 miserabili franchi. Meno male che negli interfilari delle piantagioni e fino a che le piante di caffè non raggiungono il quarto anno, gli è concesso di coltivare quel tanto di granturco e di fagiuoli che gli occorre per non morire di fame. Altra parte, pur troppo non meno considerevole dei nostri emigranti, conduce vita raminga nelle città e nelle borgate, ove esercita le più umili professioni.

Tutto ciò spiega perchè gli italiani siano trattati con alterigia dai brasiliani che li chiamano per disprezzo col nomignolo di « carcamani ». Ma questo non toglie che vi sia un buon numero dei nostri connazionali, quelli soprattutto che hanno avuto la fortuna o l'accortezza di dirigersi alle colonie governative o di accasarsi presso parenti ed amici, i quali si sono creati un'eccellente posizione, tanto nelle fattorie di cui sono divenuti proprietarî quanto nelle città e nelle borgate dove hanno piantato una quantità di grandi e piccoli stabilimenti industriali e dove esercitano la piccola mercatura.[1] Esistono qua e là colonie completamente italiane, come Villa Prudente nello stato di San Paulo, Nuova Venezia e Nuova Trento in quello di Santa Caterina e parecchie altre nello stato di Rio Grande do Sul.[2] A San Paulo sorge il magnifico ospitale italiano Umberto I.

Le relazioni fra l'Italia e il Brasile sono mantenute da numerose compagnie di navigazione a vapore, per la più parte italiane (Veloce, Navigazione generale italiana, Italo-brasiliana, Ligure-brasiliana), le quali hanno fatto e fanno ancora affaroni nel trasporto degli emigranti.

---

[1] All'Esposizione nazionale di Torino del 1898 figurava magnificamente la colonia italiana del Brasile nella sezione degli Italiani all'estero, colle sue fabbriche di seta (Petropolis), paste alimentari, cioccolatte, confetti, cristalli, vermut, cappelli, lanerie, nastri di seta, cotonate (San Paulo), spirito, fiammiferi (Nitcheroy), liquori (Paranà).

[2] Le principali località abitate da italiani nello stato di Rio Grande do Sul sono: *Alfredo Chaves* con 23,000 italiani; *Antonio Prado*, ab. 12,000, *Bento Gonzalves* con 22,000, *Caxias* con 28,000 quasi tutti italiani, *Conte d'Ee* o Garibaldi con 14,000; *Encantado* con 5000, *Jaguary* con 5000, *Silveira* Martins con 12,000 (*Boll. min. esteri*, febbraio 1899). Nello stato di Santa Caterina il municipio di Urussanga è formato quasi interamente da italiani e vi fu fondata nel 1900 la colonia Nuova Venezia. (Id., n. 183, 1900.)

Disgraziatamente, a tutto questo lusso di rapporti marittimi, non corrisponde un'altrettale importanza di rapporti commerciali, i quali, benchè in continuo aumento,[1] sono ancora ben lungi dal corrispondere, se non altro, al gran numero di nostri connazionali residenti al Brasile. La principale e quasi unica merce che noi importiamo di là è il caffè,[2] e mandiamo in cambio a quel paese cotonate, vini,[3] cordami, marmi, zolfo, paste alimentari, frutta, legumi, burro, carta, ec.

A Torino è sorto, nel 1899, un Consorzio per l'importazione e l'esportazione coloniale nell'America latina, specie nei paesi delle Amazzoni.

Porti e città principali. — In attesa che, in omaggio alla solenne deliberazione del Congresso del 1891, il Brasile si costruisca una capitale nuova la cui ubicazione è già stata designata sull'altipiano saluberrimo di Goyaz, la capitale attuale è ancora la città principale per popolazione, per industria, per commercio, cioè *Rio de Janeiro* (detta ordinariamente « Capital Federale », per distinguerla da Rio Janeiro stato, la cui capitale è *Nitcheroy*), la quale conta 523,000 ab. (nel 1890). Sorge dessa in fondo alla magnifica baia dello stesso nome ed ha un porto naturale di primo ordine, il cui movimento marittimo supera annualmente i 4 milioni di tonn.[4]

Seguono *San Salvador* e *Recife*, che sono le rispettive capitali dei due stati di Bahia e Pernambuco e costituiscono i principali centri marittimi e mercantili del Brasile settentrionale; *Parà* o Belem, emporio principale della regione delle Amazzoni; *San Paulo*, che conta 200,000 ab. ed è la capitale dello stato floridissimo dello stesso nome così come *Santos* ne è l'attivissimo porto;[5] *Bello Orizzonte*, la nuova capitale dello stato di Minas Geraes; *Florianopolis* (l'antica *Desterro*), città e porto principale dello stato di Santa Caterina, situata sul braccio di mare che separa l'isola di questo nome dalla terra ferma; e finalmente *Porto Alegre* e *Rio Grande*,[6] entrambi porti buoni ma poco profondi sulla laguna dos Patos, e principali centri commerciali e marittimi degli Stati del sud.

---

[1] Nel 1894, esportazione dall'Italia nel Brasile 11,095,000 fr., importazione in Italia dal Brasile 5,924,000, totale 17,019,000.

Nel '95,	esp. 15,821,000,	imp.	7,040,000,	tot.	22,861,000	(Dalle relazioni del commercio ital. negli anni 1894-98.)
» '96,	» 13,494,000	»	4,099,000	»	17,593,000	
» '97,	» 13,554,000	»	14,487,000	»	28,041,000	
» '98,	» 16,635,000	»	12,358,000	»	28,993,000	

[2] Nel 1897, sopra 130,000 ql. di caffè importati in Italia, 76,000 erano di provenienza diretta dal Brasile, senza contare poi quelli che lo erano indirettamente per mezzo dell'Inghilterra, la quale figura all'importazione in Italia con altri 27,000 ql. di caffè per gran parte di origine brasiliana.

[3] Di vino ad esempio potremmo mandarne di più se sapessimo imitare i vini portoghesi (figueira e porto) che sono ivi ancora quasi esclusivamente consumati.

[4] Nel 1896, soli arrivi, 2,469,000 tonn.; nel '97, 2,146,000; nel '98, 2,070,000. (Maldifassi, *Per il commercio col Brasile del Sud*, Milano, 1900.)

[5] Nel 1897, arrivi di navi per circa 900,000 tonn. (Maldifassi, op. cit.)

[6] Nel 1897, arrivi di navi per 249,000 tonn. (Id.)

URUGUAY

O « REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY ».

Stato **unitario** rappresentativo con un Senato, una Camera di Deputati o Rappresentanti, e un Presidente eletto dall'Assemblea plenaria delle due Camere per un periodo di 4 anni. **Superficie** 178,700 kmq. **Abitanti** 883,000 (nel 1900),[1] di cui 90,200 forestieri (24,300 italiani, 23,400 spagnuoli, 21,700 brasiliani, 9100 argentini, 4200 francesi, 700 inglesi). **Aspetto** prevalentemente piano benchè ondulato qua e là dall'incatenamento di numerose colline che si elevano in tutte le direzioni, non mai però ad un'altezza superiore ai 500 m. L'estuario della Plata orla la repubblica per 500 km. e l'Uruguay per 530, però è il Rio Negro, affluente di sinistra del secondo, che può dirsi il **fiume** nazionale della repubblica, di cui percorre la parte centrale. Santa Lucia è il tributario principale del Rio della Plata. La « lagoa Mirim » è una laguna che serve da confine all'Uruguay verso il Brasile. Dicono gli abitanti del paese che il **suolo** ne è fertile come la benedizione di Dio e il **clima** dolce come il sorriso di una madre. Certo che la temperatura vi è pressochè uniforme in tutte le stagioni (media invernale 11°, primaverile 17°, estiva 21°, autunnale 16°). Vi sono però notevoli distanze fra i massimi caldi in gennaio (+ 36°) e i massimi freddi in luglio (— 3°). Inoltre il clima, secco all'interno, è un poco umido sul litorale.

Questo paese, che, pur avendo una superficie sette volte maggiore di quella del Veneto, ha una popolazione tre o quattro volte minore, non ha nè può avere naturalmente una grande importanza economica. Inoltre, i torbidi politici che lo hanno agitato fino a questi ultimi tempi, gli tolsero di esplicare finora tutta la sua potenzialità produttiva che appare molto considerevole.

Paese eminentemente pastorale, le sue risorse principali e pressochè esclusive sono costituite dall'allevamento ANIMALE e dal prodotto della macellazione e della tosatura. Si sa che per il numero assoluto delle sue *pecore*[2] l'Uruguay è il quarto paese del mondo, come ne è il quarto nella produzione della lana, la quale ne costituisce, in valore, il primo articolo d'esportazione,[3] di cui rappresenta da sola quasi i $^2/_3$. Rela-

[1] Siccome si valuta che l'8 % della popolazione non sia stato censito, si arriva ad una popolazione effettiva di 900,000 ab. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] Nel 1898, 15,537,000. (*Anuario estadistico de la Republica oriental del Uruguay pel 1898.*)

[3] Nel 1897, per 12,400,000 piastre; nel '98, per 10,700,000. (*Alman. di Gotha*, 1899-1901.)

tivamente alla sua esigua popolazione l'Uruguay è il primo paese laniero del mondo. Lo stesso dicasi riguardo ai *bovini*, il cui numero assoluto è variamente valutato da 4 a 8 milioni di capi.[1] Sono dessi soprattutto che forniscono la materia prima ai mattatoi e ai saladeros per l'industria fiorentissima della carne disseccata (tasajo) o salata, e dell'estratto di carne. A Fray Béntos, sul fiume Uruguay, esiste uno di questi stabilimenti, il quale è il primo del mondo nella preparazione e nel commercio dell'estratto di carne e del peptone di carne. Appartiene alla « Liebig's meat extract Co. » di Londra, fondata nel 1865, occupa in media 500 persone e vi si uccidono 300,000 capi all'anno. Altri grandi ammazzatoi sorgono a Casa Blanca e a Mercedes.[2] E gli è parimenti in questi stabilimenti che si ottengono le pelli, il sego, le lingue variamente preparate, la carne fresca, le ossa e le ceneri d'ossa, e il guano artificiale che formano, cogli animali vivi e cogli altri prodotti animali, i $^{9}/_{10}$ del commercio d'esportazione.[3] Da qualche tempo si è iniziato e si va diffondendo con successo l'allevamento dei *cavalli*.[4] Vengono finalmente, in numero esiguo, i *maiali*, i *muli*, le *capre*.

Nelle fertili regioni situate presso la capitale ha fatto e fa continui progressi l'AGRICOLTURA, laonde la produzione del *maiz* e del *frumento*, divenuta ormai superiore ai bisogni del consumo nazionale, alimenta una esportazione che va sempre crescendo.[5] Altri prodotti *vegetali* sono le patate, i frutti, i legumi, gli olivi, il tabacco, il mate, i fiori. La viticoltura, iniziata nel 1880, ha fatto già notevoli progressi.[6] Vi primeggiano le varietà harràaye e vidiella. L'agricoltura occupa un posto ancora molto secondario, ma va continuamente sviluppandosi ed ha per sè indubbiamente l'avvenire quando si saranno moltiplicati i centri di popolazione lungo i fiumi e le vie ferrate che solcano il vasto ma deserto territorio.

In alcuni luoghi dell'interno si raccolgono le *agate*, mentre ai confini del Brasile si lavorano alcune miniere di quarzo *aurifero*.

Delle industrie, oltre a quella dei saladeros, va diffondendosi ed acquistando sempre maggiore importanza la *macinazione* dei cereali, la quale alimenta anche una certa esportazione di farine. Vanno inoltre moltiplicandosi le concerie delle *pelli*.

---

[1] Nel 1898, 4,827,000. (*Anuario estadistico de la Republica oriental del Uruguay pel 1898.*)

[2] Bovini macellati nell'Uruguay, nel 1894-95, 870,000; nel '95-'96, 704,000; nel '96-'97, 671,000; nel '97-'98, 613,000. (*Anuario* ec.)

[3] Nel 1898, pelli e cuoi per 6,300,000 piastre, carne per 5,514,000, estratto di carne per 1,447,000, sego per 1,255,000, animali per 337,000; cioè un insieme di 14,855,000 piastre, a cui, aggiunti i 10,716,000 di esportazione della lana, si ha un totale di 25,571,000, di fronte a una esportazione complessiva di 30,280,000 piastre. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[4] Nel 1898, 364,000. (*Anuario* ec.)

[5] Esportazione, nel 1889, 19,000 ql. di frumento e 77,000 di maiz (DE SCHERZER); nel '95, 1 milione di ql. di frumento e 676,000 di maiz; nel '96, 64,000 ql. di frumento e 899,000 di maiz (*Anuario estadistico de la Republica oriental del Uruguay, ano 1896*, Montevideo, 1898 — in *Boll. di legisl. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899). Nel 1897, esportazione complessiva di cereali per 1,040,000 piastre; nel '98 per 3,177,000. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[6] Nel 1898, 3600 ettari di vigneti, dai quali si ottennero 32,300 hl. di vino (*Bull. de l'Union des Associations des anciens Élèves des écoles sup. de comm. de la France*, maggio 1900). Si importano però ancora per circa 20 milioni di piastre di vino all'anno (nel 1898, 18,900,000) da Spagna, Italia e Francia.

Tre cavi *telegrafici* sottomarini, i quali congiungono Montevideo e gli altri porti dell' Uruguay ai porti successivi del Brasile, appartengono alla « River Plate Telegraph Co. ». Da Montevideo si irradiano a guisa di ventaglio molte *ferrovie*, le quali hanno uno sviluppo complessivo di 1600 km. e appartengono quasi interamente a capitalisti inglesi.[1] La principale è la rete riunita del « Central Uruguay », e la linea più lunga è quella, non ancora ultimata, che si spinge, attraverso tutta la repubblica, fino a Paysandù sull' Uruguay. Un' altra ferrovia, che costeggia le cateratte di questo fiume, va da Salto a Santa Rosa, ai confini del Brasile. Attivissima è la *navigazione*, così interna dell' Uruguay e del Rio della Plata, come esterna o marittima del corso inferiore di questo fiume, il quale è accessibile ai maggiori bastimenti. La navigazione marittima oscilla infatti intorno a 10 milioni di tonn. (di cui circa la metà rappresentano il movimento del solo porto di Montevideo[2]) ed è fatta per $^9/_{10}$ da navi a vapore e per $^2/_3$ da navi estere (inglesi, tedesche, francesi, spagnuole, italiane).[3] La *marina mercantile* non ha (nel 1898) che 80 navi con 21,300 tonn., di cui 7700 a vapore.

Il *commercio esteriore* si è più che duplicato dal 1870[4] ed ora oscilla dai 50 ai 60 milioni di piastre. Le esportazioni si dirigono per la massima parte al Brasile (tasajo), alla Germania e alla Francia (lana e pelli), al Belgio (estratto di carne), all' Argentina (transito), alla Germania e all' Inghilterra; mentre le importazioni, le quali sono costituite da tessuti e da commestibili, provengono soprattutto dall' Inghilterra (tessuti), dall' Argentina (transito), dalla Francia (commestibili), dalla Germania e dall' Italia.[5] Le esportazioni dei prodotti animali sono colpite quasi tutte da tasse doganali. *Moneta* del paese è la piastra o « patacone » o « peso nacional », che vale da lire 5,44 a lire 5,36. L' Uruguay non ha il corso forzoso della carta moneta che affligge quasi tutte le altre repubbliche dell'America del Sud.

Benchè gli *italiani* residenti all' Uruguay costituiscano la più fiorente colonia estera, e quantunque esistano linee regolari e frequenti di navigazione a vapore fra Genova e Montevideo, pur tuttavia hanno ancora un' importanza molto, troppo secondaria le relazioni commerciali fra i due paesi, giacchè oscillano annualmente intorno alla cifra molto modesta di 2 milioni e $^1/_2$ di piastre.[6] Sono per $^2/_3$ merci italiane che vengono importate all' Uruguay, cioè vino, cotonate, olio d' oliva,

---

[1] Nel 1898, Central Uruguay 935 km., Midland 316, North Western 180, Uruguay Northern 117.

[2] Nel 1896, 10,100,000 tonn., di cui 9,300,000 Montevideo (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, luglio-settembre 1898); nel '98, 13,600,000. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[3] *Almanacco di Gotha*, 1901.

[4] Nel 1870, 27,800,000 piastre; nel '90, 61,400,000; nel '91, 45,900,000; nel '92, 44,400,000; nel '93, 47,400,000; nel '94, 57,300,000; nel '95, 57,900,000; nel '96, 55,900,000, nel '97, 48,800,000; nel '98, 55,100,000; nel '99, 62,100,000; nel '900, 53,400,000. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 13 aprile 1899, 21 aprile 1901.)

[5] Nel 1898, esportazioni: Brasile 5,900,000, Francia 5,500,000, Belgio 5,400,000, Argentina 5,300,000, Germania 2,800,600, Inghilterra 2,700,000 piastre.

Importazioni: Inghilterra 6,800,000, Argentina 3,300,000, Francia 2,600,000, Germania 2,300,000, Italia 2,300,000. (*Moniteur*, c. s.)

[6] Nel 1896, 2,800,000; nel '97, 2,400,000; nel '98, 2,900,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

riso, zucchero, carta, mercerie, e per $^1/_3$ merci uruguayane che vengono introdotte in Italia, cioè pelli, sego, maiz, lana, cenere ed ossa, corna.[1] Il trattato commerciale del 1886, scaduto nel '94, continua ad esistere per tacito consenso delle due parti. A Montevideo venne istituita una camera di commercio italiana.

Montevideo, la « città dei fiori e del sole », come viene talvolta chiamata, conta 175,000 ab. (1889) ed è non solo la capitale politica ma altresì il principale centro ferroviario, marittimo e mercantile della repubblica. Il suo porto, costituito da una rada semicircolare, situata ad est ed al piede della collina su cui sorge la città, era un tempo, grazie alle sue eccellenti condizioni naturali, il migliore dell'estuario della Plata. Ma dopo che vennero costruiti i porti artificiali di Plata e di Buenos Aires, esso è disceso al secondo posto e la sua decadenza è sicura quando non si provveda anche per esso alla creazione d'un porto artificiale. Ciò che fu appunto decretato nel 1899. I lavori incomin-ceranno nel 1901. Frattanto il suo movimento va sempre decrescendo. Nel 1896 fu di 7,900,000 tonn., compresa la navigazione fluviale inter-nazionale; nel 1897 era già disceso a meno di 5, nel 1898 a poco più di 4.[2] Lo toccano regolarmente parecchie compagnie inglesi, francesi, tedesche e italiane di navigazione a vapore.[3]

---

[1] Nel 1896, importazioni dall'Italia per 2,280,000 piastre, di cui vino 570,000, coto-nate 238, olio d'oliva 219, riso 164, zucchero 150, carta 68, mercerie 58; esportazioni in Italia 520,000 piastre, di cui pelli 167,000, sego 98, maiz 98, lana 35, ceneri e ossa 24, corna 26. (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, luglio-settembre 1898.)

[2] Nel 1896, 7,900,000 tonn., di cui 2,800,000 navigazione fluviale internazionale (*Boll. di legis. e stat. dog.*, luglio-settembre 1899); nel '97, 4,900,000 tonn., di cui 1,500,000 naviga-zione di cabotaggio (*Almanacco di Gotha*, 1899); nel '98, 4,095,000 tonn. (*Bull. Ass. anciens Élèves écoles sup. de comm. de la France*, maggio 1900.)

[3] Nel 1896, inglesi 3 milioni di tonn., tedesche 1,070,000, francesi 920,000, italiane 850,000 (*Boll.*, c. s.). Pacific S. N. Co., Lamport and Holt Line, Royal Mail S. P., Messa-geries maritimes, Liverpool-Brazil and River Plate, Hamburg Süd Amerikanische Line, Navigazione generale italiana, Veloce.

PARAGUAY.

Piccolo Stato che deve il suo nome al **fiume** che in parte l'attraversa e in parte gli serve da confine a ovest verso l'Argentina. Un fiume maggiore, il Paranà (in cui il Paraguay si getta), determina il confine dello Stato a sud verso l'Argentina e a ovest verso il Brasile. Repubblica rappresentativa con Senato e Camera dei Deputati. **Superficie** 253,100 kmq. **Abitanti** 650,000, di cui 17,000 forestieri (specie argentini e italiani) e circa 100,000 indiani. **Aspetto** prevalentemente piano. **Suolo** fertile. **Clima** sub-tropicale e, in generale, caldo e secco, ma gradevolissimo e soprattutto salubre, tantochè gli abitanti non esitano a chiamare la loro patria « il paradiso terrestre » dell'America del Sud.

In questo paese, dove, sopra una superficie di poco inferiore a quella dell'Italia, è disseminata la popolazione della città di Napoli, o poco più, non possono avere molta importanza le varie manifestazioni della vita economica.

Ciononostante i prodotti vegetali sono relativamente ricchissimi. La maggior parte del paese è ricoperta di dense *foreste*, le quali forniscono legni preziosi da ebanisteria e da tinta, una specie di guttaperca, il caucciù, una materia conciante di primissimo ordine (il quebracho), qualche medicinale (la quebrachina) e un eccellente legname da costruzione. È risaputo che un bastimento costruito al Paraguay ha una durata molto maggiore delle navi costruite altrove. Ma il prodotto principale di quelle foreste, il quale costituisce nello stesso tempo la più caratteristica sorgente di ricchezza del paese, è la *yerba mate* o « the del Paraguay », albero che cresce spontaneamente dovunque ed ha la grossezza d'una piccola quercia. La polvere che si ottiene macinandone le foglie ed i rami, polvere la quale è conservata in sacchetti formati ordinariamente con pelli fresche di bue, che disseccandosi si restringono e comprimono la polvere formandone una massa compatta più facilmente conservabile, è impiegata a guisa di the in tutta l'America del sud, dove il numero dei suoi consumatori si valuta a 20 milioni e dove pare sia diventata una necessità igienica per quegli abitanti, i quali ingollano quantità enormi di carne mal cotta, poco salata, senza pane, senza farinacei, senza vino. Il suo emporio principale è Villa Concepcion, situata sulla riva destra del Paraguay. La produzione annuale del mate oscilla intorno a 80,000 ql., di cui 50,000 vengono esportati.[1]

[1] *Revue commerciale de Bordeaux*, 23 marzo 1901.

Fra i pochi prodotti coltivati emergono il *maiz*, la *manioca* e le *patate*, che servono di base all'alimentazione degli abitanti, il *tabacco*, che forma in parte oggetto di commercio, la *canna da zucchero*, che viene adoperata soprattutto nella estrazione dell'acquavite, gli *aranci* squisiti, che vengono mandati talvolta perfino agli Stati Uniti, le *banane* ed altri frutti, il *caffè*, il quale è prodotto soltanto per lo scarso consumo locale, e infine i *legumi* (specie le fave) e gli *ortaggi*. Nelle poche regioni non boschive, che si stendono nella parte settentrionale, le pianure sono coperte di graminacee che formano *pascoli* opulenti e screziati.

L'*agricoltura* è allo stato primitivo, soprattutto per deficienza di braccia.

Dopo i prodotti vegetali seguono per importanza gli animali. Moltissime sono le « estancias » che hanno da 800 a 1000 *bovini* e vi sono allevatori che ne possiedono perfino da 8 a 10 mila. In complesso ammontano, pare, a un milione di capi. Quelle praterie ricche d'acqua si prestano molto bene a un tale allevamento, il quale costituisce per ciò una delle imprese più produttive del paese. Così le pelli figurano tra i principali articoli d'esportazione. Seguono poi, ma a grande distanza, le *pecore*, i *cavalli*, i *maiali*. Vi sono pochi altri paesi in cui la carne sia a così buon mercato.

L'*industria* più fiorente è la segatura del legname; però esistono alcuni molini; si estrae dovunque quella bevanda spiritosa conosciuta col nome di « caña »; si preparano ancora dalle donne, insieme ad alcuni tessuti di cotone, quei merletti mirabili conosciuti col nome di « ñanduti » (tele di ragno), che erano già famosi sotto il governo dei Gesuiti; si conciano su larga scala e si lavorano le pelli; si preparano le essenze e gli estratti (ad esempio quello di quebracho, di cui si fa esportazione); e infine si fabbricano i saponi, i sigari ed alcuni articoli di ceramica ordinaria.[1]

Poste e *telegrafi* sono servizi governativi, in lento ma continuo sviluppo. Le *strade ordinarie* sono numerose, ma non possono essere percorse ordinariamente che a cavallo. Le *ferrovie* hanno uno sviluppo di 250 km. La linea principale è quella che va da Assuncion a Villarica e Incarnacion ed è esercitata da una compagnia europea. I *porti* della repubblica, situati sul Rio Paraguay, sono visitati quasi giornalmente dai battelli a vela e a vapore che vengono da Montevideo o da Buenos Aires e risalgono il fiume sino a Corumba e a Cuyabà, nello stato brasiliano di Matto Grosso. Molti di essi appartengono alla compagnia « Brasiliana » di navigazione a vapore. Battelli argentini (del « Lloyd ») esercitano il servizio postale sul Paranà, dove toccano il porto paraguayano di Tacumpucu per caricarvi il mate. Da Buenos Aires all'Assuncion si impiegano coi vapori sei giorni salendo e tre discendendo. Il movimento del porto di Assuncion coi porti esteri oscilla annualmente intorno a 250,000 tonn. Nel 1897 fu di 263,000. Sotto bandiera paraguayana non navigano che alcuni velieri.

[1] Dal *Paraguay Monthly Review* in *Revue commerciale de Bordeaux* del 26 aprile 1901.

Il *commercio esteriore* è poco rilevante, giacchè oscilla annualmente dai 25 ai 30 milioni di piastre (pesos) in carta, che è quanto dire dai 20 ai 24 milioni di fr.[1] I principali articoli d'importazione sono: i tessuti tedeschi e inglesi, i commestibili e le bevande provenienti dalla Francia e dall'Italia, le mercerie, il ferro lavorato, l'olio d'oliva (Italia), il frumento (Argentina), il riso (Italia e Amburgo), lo zucchero (Francia e Germania), le candele (Belgio). Vanno diventando sempre più intensi i rapporti commerciali con la Germania. Al Paraguay, dove la piastra di carta non vale in media che $^1/_4$ della piastra d'oro (lire 0,85), infuria, come in tanti altri paesi dell'America del Sud, la malattia dell'aggio. Inoltre la deficienza dei capitali fa sì che l'interesse vi salga normalmente fino al 15 % all'anno.

Nel 1894 il Paraguay ha stipulato coll'*Italia* un trattato di amicizia, di commercio e di navigazione con la clausola della nazione più favorita. L'elemento italiano, che è il secondo per importanza numerica fra gli abitanti d'origine estera, va ora lentamente aumentando coll'*immigrazione*, la quale però si mantiene sempre molto esigua.[2]

La capitale è l'*Assunzione* (Assuncion), che sorge sopra un'altura, sulla riva sinistra del fiume Paraguay, e conta 70,000 ab. Seguono *Villarica* in un paese fertilissimo, rinomato per il suo tabacco (con 12,000 ab.), e *Villa Concepcion* (con 8000), principale emporio del mate.

---

[1] Nel 1895, 27,300,000 piastre di carta; nel '96, 29 milioni; nel '97, 17, di cui 2,200,000 in oro; nel '98, 5 (tutti in oro); nel '99, 4,200,000 parimenti in oro. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[2] Nel 1891, 450; nel '92, 540; nel '93, 430; nel '94, 270; nel '95, 240; nel '96, 317; nel '97, 200; nel '98, 340. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

ARGENTINA.

Repubblica **federale** composta di 14 Province autonome, di un Territorio federalizzato che racchiude la capitale, e di cinque Territori di scarsa popolazione. Esercita il potere legislativo un Congresso composto del Senato e della Camera dei Deputati; l'esecutivo un Presidente eletto per sei anni. **Superficie** 2.885,620 kmq. **Abitanti** (al 10 maggio 1895) 4,045,000,[1] di cui i $^3/_4$ sono cittadini argentini e $^1/_4$ stranieri immigrati. Fra gli argentini sono compresi gli indi e i meticci (gauchos). Gli stranieri sono per metà italiani, per un quarto spagnuoli, e il resto francesi, uruguayani, brasiliani, inglesi, cileni e tedeschi.[2] La parte più caratteristica del paese, riguardo al suo **aspetto fisico**, è l'immensa monotona pianura stepposa detta « pampa » la quale è sostenuta ad occidente dalla Cordigliera delle Ande che la separa dal Cile. Scendono da essa e scorrono press'a poco nel senso dei paralleli moltissimi **fiumi**, principale il Rio Negro, che è formato dall'unione del Rio Neuquen col Rio Limay, quest'ultimo emissario del grande **lago** preandino Nahuel Huapi. Ma il fiume più importante è il Rio della Plata, che appartiene solamente per la sua riva destra all'Argentina ed è formato dall'unione dell'Uruguay (che l'Argentina ha comune collo Stato di questo nome e col Brasile), col Paranà, assai più poderoso, che viene anch'esso dal Brasile e riceve il Paraguay e il Rio Salado, quest'ultimo interamente argentino. Le **coste** sono abbastanza frastagliate da larghe baie e profonde. Però lo stretto di Magellano, con cui terminano al sud, appartiene interamente al Cile, non ispettando all'Argentina che la parte più orientale dell'isola detta Terra del Fuoco. Il **suolo** è variamente fertile. Il **clima** è temperato-australe, vale a dire presenta quattro stagioni come da noi, ma in epoche diametralmente opposte alla nostre, precisamente come si verifica nell'Uruguay, nel Cile e in tutti i paesi situati nella zona temperata australe. Così, in Argentina, si ha l'estate quando noi abbiamo l'inverno e viceversa. In gennaio e febbraio il caldo raggiunge talvolta, anche a Buenos Aires, come è avvenuto nel 1900, intensità tropicali (oltre i 40° all'ombra).

Inferiore in popolazione e in superficie al Brasile, l'Argentina gli è però relativamente superiore per stabilità di istituzioni e per potenza economica. Inoltre essa ha un interesse più grande per noi, perchè assai meglio di quello merita il titolo di America italiana.

---

[1] Nel 1899 erano valutati a 4,569,000. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] Secondo un calcolo eseguito nell'ufficio generale di statistica dell'Argentina gli stranieri sarebbero (nel 1898) 1,200,000, di cui 600,000 italiani, 238,000 spagnuoli, 113,000 francesi, 58,000 uruguayani, 30,000 brasiliani, 26,000 inglesi, 25,000 cileni, 17,000 tedeschi. (*Boll. min. esteri*, giugno 1899.)

Prodotti naturali. — La prima nota caratteristica dell'Argentina essendo la *pampa*, cioè una immensa estensione piana coperta di pascoli, avviene che la principale sorgente di ricchezza siavi costituita dall'allevamento ANIMALE. In passato essa era anzi la ricchezza esclusiva, specie nelle province di Buenos Aires, Cordóba e San Luiz. Ora la pastorizia si va ritirando in queste province, ma in compenso va estendendosi in quelle più meridionali, verso la Patagonia e la Terra del Fuoco. I grandi allevatori sono per la massima parte argentini, proprietarî del suolo, i quali hanno al servizio, nelle loro « estancias », per la custodia, la direzione e la manutenzione degli animali, un numero più o meno grande di « gauchos ».

Tengono il primo posto le *pecore*,[1] nel cui allevamento l'Argentina è il secondo paese del mondo dopo l'Australasia, e qualche volta il primo quando, come è avvenuto nel 1899, la siccità eccessivamente prolungata ha decimato le greggi australasiane. Avviene così che la lana costituisca il principale articolo di esportazione, anzi ne rappresenti da sola oltre $^1/_3$ in valore.[2] Le pecore vengono allevate più intensamente che altrove nella provincia di Buenos Aires, la quale ne possiede da sola circa i $^3/_4$. Seguono i *bovini*, nel cui allevamento l'Argentina è il terzo paese del mondo dopo gli Stati Uniti e la Russia. Anche di questi l'allevamento principale (circa $^1/_3$) si fa nella provincia di Buenos Aires. Bovini ed ovini sono esportati in numero più o meno grande tutti gli anni allo stato vivo,[3] ma vengono inoltre macellati in gran copia in paese e forniscono tanto la carne fresca che si spedisce congelata in Europa coi bastimenti frigoriferi,[4] quanto la carne affumicata (« tasajo » se di bovini),[5] i cuoi,[6] il sego,[7] il grasso, l'estratto di carne ed altri prodotti secondarî, i quali, dopo di essere entrati in gran parte nell'alimentazione degli abitanti e nella soddisfazione di molti altri bisogni e di aver fornito la materia prima alle industrie locali, alimentano, insieme ai prodotti secondari di altri animali, ad esempio le pelli di cavallo, una esportazione la quale rappresenta in valore (lana compresa) i $^3/_4$ del totale. L'allevamento dei *cavalli*, nel quale parimenti

---

[1] Nel 1896, 74,380,000 pecore. Statistica compilata dalla Commissione del Censo nazionale. (*Gli Italiani all'Argentina*, Esposizione di Torino, 1898.)

[2] Nel 1897, esportazione 205,600,000 kg. di lana per un valore di 37,450,000 pesos;
» '98, » 221,300,000 » » (*Moniteur des int. mat.*, 26 marzo 1899);
» '99, » 237,111,000 » » per un valore di 356,418,000 fr.;
» '900, » 101,013,000 » » per un valore di 139,958,000 fr.
(*Export and Import*, Londra, 1° aprile 1901.)

[3] Nel 1895, esportazione 408,000 bovini e 430,000 ovini; nel '96, 122,000 bovini e 423,000 ovini. (*Gli Italiani all'Argentina*, Relazione della Camera di comm. di Buenos Aires all'Esposizione di Torino del 1898.)

[4] Carne di pecora congelata, esportazione nel 1897, 509,000 ql.; nel '98, 598,000 per 2,400,000 piastre in oro. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 26 marzo 1899.)

[5] Esportazione di carne disseccata e affumicata nel 1895, 970,000 ql.; nel '96, 425,000. (*Gli Italiani all'Argentina*, op. cit.)

[6] Esportazione di pelli nel 1896, 3,800,000, di cui 1,500,000 di pecore, 1,100,000 di bovini, 1,100,000 di altri animali. (Id.)
Nel 1897, 660 000 ql.; nel '98, 650,000 (per 13 milioni di piastra in oro) (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 26 marzo 1899); nel '99, 25,600,000 piastre. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[7] Esportazione nel 1896, 38,000 botti. (*Gli Italiani*, ec.)

l'Argentina occupa il terzo posto nel mondo, è ad un tempo un complemento della pastorizia (i gauchos passando costantemente la loro vita in arcioni), e un complemento della vita civile in quel paese piano dalle grandi distanze e dalle scarse ferrovie. E relativamente numerose sono anche le *capre*, per le quali l'Argentina viene forse seconda nel mondo dopo l'Algeria. Piccolo invece, anzi, finora, pressochè insignificante, è il numero dei *suini*, degli *asini* e dei *muli*.[1] Si è introdotto da qualche tempo l'allevamento degli *struzzi* allo stato domestico, e si sono ottenuti buoni risultati dall'incrocio dello struzzo africano col nandu o varietà americana, ed ora si fa una discreta esportazione di penne. Attivissima è la *pesca* lungo le coste dell'Atlantico. Sullo stretto di Magellano e nei paraggi della Terra del Fuoco si pratica la caccia alle foche.

La seconda caratteristica economica dell'Argentina è costituita dall'AGRICOLTURA. Da quando, dopo il 1850, in seguito ai tentativi fatti nelle regioni preandine e in quella piana fra l'Uruguay e il Paranà, sorse la persuasione che la coltura del suolo era possibile e poteva diventar rimuneratrice al pari dell'allevamento animale, con questo di particolare, che non richiedeva al pari di quello forti capitali d'impianto, l'agricoltura andò lentamente sì ma continuamente estendendosi, nell'Entrerios, nella provincia di Santa Fé e in quelle scaglionate ai piedi delle Ande, finchè non venne a darle un impulso vigoroso, dopo il 1870, la triplicata emigrazione attrattavi dalla conquistata sicurezza delle campagne e dalle più facili concessioni di queste ai coloni. E da quelle province, omai diventate eminentemente agricole, l'agricoltura si è rivolta da qualche tempo anche alle province pastorali, ed ogni anno che passa significa una nuova conquista dell'aratro sulla pampa. L'eccato che il paese sia troppo spesso sottoposto al flagello delle cavallette.

La coltura principale è quella del *frumento*, in cui l'Argentina è diventata oramai il terzo e talvolta perfino il secondo paese d'America, e la sua importanza è destinata ad accrescersi continuamente, giacchè non si è finora conquistata che una quarantesima parte dei terreni che si suppongono adatti a produrre frumento.[2] Frattanto, questo cereale, nonostante le forti oscillazioni a cui è sottoposta la sua produzione,[3] è già diventato uno dei principali articoli di esportazione.[4] La regione

[1] Nel 1896, suini 650,000, asini e muli 470,000. (Commissione del Censo nazionale nell'Argentina, 1896.)

[2] Sono coltivati ora a frumento circa 6 milioni di acri (pari a 2,400,000 ettari), ma si calcola ne siano propri 240 a questa coltura. (*Gli Italiani all'Argentina*, op. cit.)

[3] Nel 1891-92, 9,800,000 ql.; nel '92-'93, 15,900,000; nel '93-'94, 22,400,000; nel '94-'95, 16,700,000; nel '95-'96, 12,200,000; nel '96-'97, 7,400,000; nel '97-'98, 11,400,000; nel '98-'99, 16,800,000 (*Moniteur des int. mat.*, 5 febbraio e 28 settembre 1899). Secondo altri, la produzione del grano fu di 30,450,000 hl. nel 1894, 21,750,000 nel '95, 15,950,000 nel '96, 10,150,000 nel '97, 17,400,000 nel '98, 37,700,000 nel '99, 36,250,000 nel '900. (*Sole*, 7 novembre 1900.)

[4] Nel 1894-95, 10,600,000 ql.; nel '95-'96, 6,200,000; nel '96-'97, 1,400,000; nel '97-'98, 7,700,000; nel '98-'99, 10 milioni (id.) (eccedenza probabile). Secondo altri, l'esportazione del grano è salita a 15,600,000 nel 1894, a 11,100,000 nel '95, a 5,700,000 nel '96, a 1,400,000 nel '97, a 6,300,000 nel '98, a 18,500,000 nel '99 (*Sole*, 25 gennaio 1900). Pel 1900 era preveduta in 26 milioni di hl. (Id., 7 novembre 1900.)

classica del frumento è la provincia di Santa Fé, dove sono sorti grandi Elevatori del grano a somiglianza degli Stati Uniti. Si sa che il frumento all'Argentina si raccoglie in dicembre e in gennaio. Al frumento corre dietro in importanza il *granoturco*, il quale anzi talvolta lo supera, come è avvenuto nel 1898. La regione classica della sua coltura è ora la provincia di Buenos Aires. Anch'esso alimenta una forte esportazione.[1] Complessivamente il maiz e il frumento costituiscono il secondo articolo del commercio argentino dopo la lana.[2] Altro cereale, però molto meno importante, è l'*orzo*.

Va lentamente diffondendosi la *frutticoltura*. Citiamo fra altri il chirimoya, che è un frutto proprio del paese e uno dei più squisiti che si conoscano, e i pomi che si sono già cominciati ad esportare in Brasile. Ma è soprattutto coltivata la *vite* nelle province occidentali preandine di Mendoza e San Juan. Ed ora l'Argentina è il terzo paese americano, dopo il Cile e gli Stati Uniti, nella produzione del vino.[3] Si sa che la vendemmia in quei paesi si fa nei mesi di marzo e di aprile. È alla coltura della *canna da zucchero* che deve la sua prosperità la provincia di Tucuman dove essa è per $^{9}/_{10}$ concentrata.[4] L'*yerba mate* è prodotta quasi esclusivamente nel territorio delle Missioni che penetra a guisa di cuneo fra il Paraguay e il Brasile. Allo scopo di averne il seme si coltiva su larga scala il *lino*, specialmente nella provincia di Santa Fé.[5] E il semelino costituisce esso pure un articolo di commercio.[6] In alcune province del centro si va estendendo la coltura del *tabacco*.

Oltre alle *erbe* che crescono spontanee nelle pampas dove raggiungono talvolta l'altezza di due metri, sono degne di nota quelle che vengono prodotte nei prati artificiali, primissima l'erba medica o « alfalfa » come è detta in paese, la quale è detta la gloria delle province di Buenos Aires, Santa Fé e Cordóba. Ivi infatti essa è andata rapidamente estendendosi a cagione dell'aumentata richiesta di fieno in conseguenza dell'aumento degli animali che prestano servizio nelle città e della crescente esportazione del bestiame vivo.

Una grande importanza hanno poi le *piante arboree* per il fatto che la foresta costituisce, dopo la pampa, la seconda nota caratteristica dell'Argentina. Così ad esempio il territorio delle Missioni è ancora

[1] Nel 1897, 3,745,000 ql.; nel '98, 7,170,000. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 26 marzo 1899.)

[2] Nel 1897, per 23,300,000 piastre. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

[3] Nel 1895 fu 1,300,000 hl., nel '96 di 1,500,000, nel '97 di 1,400,000 (di cui 858,000 nelle province di Mendoza e San Juan); nel '98 di 1,600,000 senza contare i 140,000 ql. di uva fresca e passa mandata alle province del litorale. Nel 1899 la produzione vinicola era variamente valutata da 1,200,000 a 1,400,000 hl. (*Memoria del Departamento de Hacienda*, 1899.)

[4] Nel 1895, 1,250,000 ql. di zucchero, di cui 1,114,000 in provincia di Tucuman (*Gli Italiani all'Argentina*, op. cit.); nel '99, 928,600 ql. (*Memoria*, ec.). La superficie coltivata a canna, la quale non era che di 2300 ettari nel 1874, è salita a 14,200 nel '90 e a 31,800 nel '94. (*Boll. di notiz commerc.*, n. 26, luglio 1899.)

[5] La produzione del semelino è salita nel 1900-1901 a 5,100,000 ql., di cui 2,800,000 nella provincia di Santa Fé, 1,070,000 in quella di Cordóba, 1 milione in quella di Buenos Aires. (*Boll. Cam. comm. ital. di Rosario*, 9 marzo 1901.)

[6] Nel 1898, esportazione di linseme 200,000 ql.; nel '900, 2,230,000. Pel '901 è valutata a 5,500,000. (*Times*, 24 novembre 1898, e *Boll. Cam. comm. ital. di Rosario*, 9 marzo 1901.)

coperto per $^4/_5$ dalla foresta vergine impenetrabile, e $^1/_5$ della provincia di Entrerios è occupato dalla selva di Montiel, il cui albero dominante è il ñandubay. Anche il Chaco è coperto in parte da foreste interminabili. Qua e là si trovano alberi giganteschi detti ombu. Eppure, a cagione della distanza delle foreste dai centri di popolazione e della deficienza dei mezzi di trasporto, il legname costituisce ancora un articolo cospicuo di importazione.[1] Dovunque si raccoglie il legno quebracho che si adopera nella concia delle pelli e di cui si fa una notevole esportazione.[2]

Pochissima importanza hanno finora i prodotti MINERALI, sia perchè effettivamente scarseggiano, e sia anche perchè difettano le braccia, le iniziative, i capitali, i mezzi di trasporto che li possano rendere utilmente sfruttabili. Citiamo: i *materiali da costruzione*, specie il granito di cui si lavorano, a sud-est di Buenos Aires, le grandi cave di Tandil che occupano talvolta fino a 2000 operai tutti italiani; il *sale*, che si raccoglie in quantità nelle saline di Bahia Blanca e in altri luoghi della costa meridionale e un po' anche nelle saline dell'interno e del quale si fa esportazione; le *acque minerali* di Copahues presso Mendoza, le quali, benchè ancora poco frequentate, gareggiano in bontà con quelle di Vichy; i *borati di soda e di potassa* recentemente scoperti nelle province andine di Salta e Jujuy, e il cui sfruttamento venne già accaparrato da una potente società inglese (The Borax Consolidated Co.); l'*oro*, di cui pare si siano scoperte buone tracce nella Terra del Fuoco; il *rame*, che si estrae, benchè in piccola quantità, nella provincia di Catamarca. Mancando affatto il *carbon fossile*, esso deve venire tutto importato.[3]

Industrie. — Per lungo tempo l'Argentina non fu nè poteva essere paese industriale, le poche braccia disponibili essendovi completamente impegnate nello sfruttamento, allora molto più lucroso, delle risorse naturali e il prodotto di queste permettendo agli abitanti di fare agevolmente acquisto degli articoli manifatturati, di cui avessero bisogno, in Europa ed agli Stati Uniti. Ma la sovrabbondanza della produzione ingenerò una crisi economica la quale indusse gli abitanti, il cui numero era divenuto, in conseguenza di essa, esuberante, a creare delle manifatture.

Esistevano già veramente i « saladeros », grandi stabilimenti per la uccisione degli animali e la diversa preparazione dei prodotti di questi, compresa la fabbricazione dell'estratto di carne e l'estrazione dell'olio dai piedi di bue. Due dei maggiori stabilimenti di questo genere sorgono a Sant'Elena e a San Javier presso la Paz nell'Entrerios e appartengono alla compagnia belga di prodotti Kemmerich, che ha un capitale di 10 milioni di franchi. Ma gli ammazzatoi più numerosi sono disseminati nelle province di Buenos Aires e di Entrerios. La carne salata o « tasajo » viene spedita in gran quantità al Brasile e a Cuba.

[1] Nel 1899 per 6,008,000 piastre. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)
[2] Nel 1899 per 1,313,000 piastre in oro; nel '900 per 3,228,000. (*Boll. Cam. comm. ital. di Buenos Aires*, 5 marzo 1901.)
[3] Nel 1899 per 6,536,000 piastre. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

Ed esistevano altresì anche in passato la fabbricazione dello *zucchero* a Tucuman,[1] la preparazione del *vino* a Mendoza,[2] la industria dei *laterizî* a Buenos Aires, e quella fiorentissima della *calce* e del *cemento* ad Azul e la Plata.[3]

Ma mentre si sviluppavano tutte queste manifestazioni della vita industriale, ne sorgevano poi a gara di nuove, principalissima la *macinazione*, che manda ora, all'estero, insieme al frumento, una quantità ogni anno più grande di farina,[4] poi la *distillazione* dello spirito, la pilatura del *riso*, e la fabbricazione dei *liquori*, della *birra*, delle *paste alimentari*, dei *tessuti* (maglie), dei *cappelli*, del *legname*,[5] dei *mobili* anche artistici, della *carta* colle relative industrie *poligrafiche*,[6] delle *candele*, dei *saponi*, dei *fiammiferi*.[7] Nè devono dimenticarsi le manifatture del *tabacco*, gli *stabilimenti meccanici* e i *cantieri da costruzione*,[8] tutte industrie nelle quali, al pari delle precedenti, sono più o meno largamente interessati il capitale e la mano d'opera degli italiani. Sorta da qualche anno si va rapidamente sviluppando l'industria del *caseificio*, la quale alimenta già una certa esportazione (verso l'Inghilterra) di burro (prodotto per $^1/_3$ da una sola casa italiana),[9] e si dedica ora da qualche tempo anche alla produzione del formaggio quantunque ancora non sia stata sensibilmente diminuita la importazione cospicua di questo articolo, il quale viene principalmente dall'Italia.[10]

Comunicazioni. — Lasciano ancora molto a desiderare se si ha riguardo alla grande estensione territoriale, laddove invece si possono ritenere sufficienti se si confrontano colla scarsa popolazione. *Poste* e *telegrafi* sono bene organizzati. Il cavo sottofluviale che congiunge Buenos Aires a Montevideo, prosegue poi come cavo sottomarino, lungo le coste del Brasile e attraverso l'Atlantico, fino in Europa.

Le *strade ordinarie* scarseggiano. Sono, in compenso, abbastanza numerose le *ferrovie*. Esse hanno infatti (al 1° gennaio 1899) uno sviluppo di 15,900 km.[11] di cui 2000 appartenenti allo Stato e il resto a

[1] Questa si è grandemente sviluppata come risulta dai seguenti dati: nel 1891, 51,000 tonn.; nel '92, 53,500; nel '93, 41,300; nel '94, 75,100; nel '95, 109,300 (secondo altri 125,000, vedi più in su la nota 4 a pag. 736); nel '96, 134,400 (*Boll. di notiz. commerc.*, n. 27, luglio 1899). Se ne è già iniziata, favorita da premi, la esportazione.

[2] Vi sorge fra gli altri un grande stabilimento vinicolo italiano.

[3] Quest'ultima industria è quasi monopolio di una ditta italiana di Casalmonferrato (Cerrana) che produce 50 tonn. di calce al giorno. (*Illustrazione italiana*, 26 novembre 1899.)

[4] Esportazione di farina nel '95, 540,000 ql.; nel '96, 517,000.

[5] Grandi segherie di legname nel Ciacco, alcune appartenenti ad italiani.

[6] La grande cartiera di Zarate presso Buenos Aires impiega 700 operai, di cui 500 italiani. La principale impresa tipografica è la « Compañia sud americana de Billetes de Banco » che conta 500 operai, per oltre la metà italiani. (*Gli Italiani all'Argentina* ec.)

[7] La Compañia general de Fosforos, formata in gran parte da capitalisti italiani, occupa 1200 operai, quasi tutti italiani. (*Gli Italiani all'Argentina*, op. cit.)

[8] Una grande manifattura a Rosario, che impiega 2500 operai tutti italiani, appartiene interamente a italiani. A Buenos Aires sono sorti recentemente parecchi stabilimenti meccanici italiani. Nel grande cantiere Mihanovic sono occupati 2500 operai, tutti italiani. (*Gli Italiani all'Argentina*, op. cit.)

[9] Magnasco. (Id.)

[10] Nel 1897, importazione 7300 ql., di cui 5000 dall'Italia.

[11] Di essi 9180 sono a scartamento normale di m. 1,676, 1118 collo scartamento di 1,425 m., e 4451 collo scartamento di 1 m. (*Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 17 agosto 1899). Al 1° gennaio 1900 la rete misurava 17,100 km. (*Revue commerciale de Bordeaux*, 23 febbraio 1901.)

private compagnie quasi tutte costituite da capitalisti inglesi. Di queste la più importante è la Ferrocarril do Sul o Great Southern R. che va da Buenos Aires a Bahia Blanca e di là al bacino del Rio Negro che poi risale fino alla confluenza del Neuquen col Limay.[1] Quest'ultimo tronco venne aperto nel luglio 1899; ma si sono già cominciati i lavori per prolungare questa ferrovia, da una parte, risalendo il Limay, fino al lago Nahuel Huapi,[2] dall'altra, risalendo il Neuquen e attraversando le Ande, fino al porto cileno di Conception o di Talcahuano. Segue per importanza la « Buenos Aires-Rosario » che, continuando verso nord-ovest colla « Central Cordóba » e colla « Central Nord »,[3] arriva a Tucuman e Jujuy e dovrà essere prolungata, attraverso il Cile settentrionale, fino al Pacifico. Nè meno importante è la « Western Buenos Aires », la quale, partendo da questa città, attraverso la Pampa, a San Luiz e a Mendoza, arriva ai piedi delle Ande, donde poi prosegue, come ferrovia « Transandina », ancora in costruzione, verso il passo di Upsallata, a Punta de Vacas,[4] e dovrà congiungersi, quandochessia, colla Transandina cilena, che è giunta finora a Santa Rosa. Infine hanno proprie ferrovie, così la provincia di Santa Fé (centri Santa Fé e Rosario), come le province di Entrerios e Corrientes (dalle rive dell'Uruguay a quelle del Paranà).[5]

Attivissima è la *navigazione interna* lungo il Rio della Plata e i suoi affluenti (l'Uruguay, il Paranà, il Paraguay) e lungo il Rio Negro che, trascurato fino ad ora, sembra destinato esso pure ad assumere prossimamente una grande importanza in seguito alla colonizzazione delle terre da esso attraversate. La maggior parte delle « scune » che solcano le acque del Paranà e le risalgono, e molti dei piroscafi che grado a grado si sostituiscono alle scune, sono equipaggiati da marinai argentini di sangue ligure.[6]

Il cabotaggio, quantunque sotto bandiera argentina, è fatto quasi totalmente da italiani. La *navigazione marittima* di lungo corso oscilla dai 13 ai 14 milioni di tonn.,[7] è concentrata per la metà nel porto di Buenos Aires[8] ed è fatta per $^9/_{10}$ da bastimenti a vapore, per la massima parte di bandiera estera (inglese, tedesca, francese, italiana), molto esigua essendo la *marina mercantile* nazionale[9] per la massima parte a vela.

Commercio. — A non parlare che del COMMERCIO ESTERIORE, l'unico intorno al quale si abbiano dati positivi, si può affermare senz'altro che esso è molto attivo, giacchè oscilla annualmente dai 200 ai 250 mi-

[1] Al 1° gennaio '99, 2400 km.

[2] Da questo lago si passa al Pacifico attraverso il celebre passo di Bariloche.

[3] Buenos Aires-Rosario km. 1500, Central Cordóba 880, Central Nord 1050 (al 1° gennaio 1899).

[4] Western-Buenos Aires 970 km., Transandina 142 km. da Mendoza a Punta de Vacas in piena Cordigliera. (*Revue commerciale de Bordeaux,* 23 febbraio 1901.)

[5] Santa Fé 1310 km., Entrerios 620.

[6] JACK LA BOLINA, *Rivista d'Italia,* 12 dicembre 1898.

[7] Nel 1897, 13 milioni di tonn., di cui 11,600,000 a vapore; nel '98, 4,200,000 di solo lungo corso; nel '99 un totale di 13,900,000. (*Almanacco di Gotha,* 1899-1901.)

[8] Nel 1898, 6,876,000 tonn., di cui 6,761,000 a vapore. (*Boll. min. esteri,* giugno 1899.)

[9] Nel 1898, 243 navi con 72,000 tonn., di cui 32,000 a vapore. (*Almanacco di Gotha,* 1901.)

lioni di piastre (in oro), che è quanto dire da un miliardo a un miliardo e ½ di lire in moneta italiana.[1] Ciò che in esso vi ha di più caratteristico si è che le esportazioni sono superiori alle importazioni per una cifra variante dai 3 ai 30 milioni di piastre;[2] ma tale esuberanza viene neutralizzata ad usura dai denari che i ricchi argentini usano di venir a spendere nei loro viaggi in Europa e soprattutto dalle somme ancora più cospicue che prendono annualmente la via dell'Europa sotto forma di interessi e di dividendi dei titoli pubblici e delle azioni ed obbligazioni delle imprese private che sono in gran parte possedute da capitalisti inglesi.

Principali oggetti d'*importazione* sono il ferro e gli articoli in ferro, comprese le macchine e gli istrumenti, i tessuti di cotone, le stoffe di lana, il vino, il legname, il carbon fossile, il mate, la tela d'imballaggio, la tela da vela, la carta, i prodotti chimici e i vestiti.

Articoli più importanti di *esportazione* sono la lana, i cereali, le pelli, gli animali, la carne fresca e conservata, il grasso e il sego.

I *paesi* con cui l'Argentina ha le sue maggiori relazioni commerciali sono l'Inghilterra, che vi primeggia soprattutto nelle importazioni, la Francia, che emerge specialmente nelle esportazioni, la Germania, gli Stati Uniti, il Belgio, l'Italia e il Brasile.[3] Però, se si avesse a guardare soltanto alle esportazioni, i primi paesi sarebbero Francia e Germania, i grandi importatori di lana nei porti di Dunkerque e di Amburgo; se si considerassero appena le importazioni, il primo posto lo avrebbero l'Inghilterra e l'Italia, quella per gli articoli di ferro e i tessuti, questa per i tessuti e le materie alimentari.

Nei *pesi* e nelle *misure* fu adottato in massima il sistema metrico decimale, il quale però non è entrato realmente in vigore che per gli atti della dogana e del governo. Nell'uso comune si adoperano ancora i pesi e le misure del passato che hanno per base la vara di m. 0,866, la fanega di l. 137, il frasco di l. 2 ½, l'arroba di kg. 11 ½. Per la superficie si è introdotto l'uso dell'acre inglese, pari a 40 are.

Moneta tipo del paese è la piastra (o peso o pezzo o patacone) che si divide in 100 centavos e vale, in quanto sia calcolata in base al valore dell'oro, come si usa di fare alla dogana argentina, da lire 5,10 a lire 5,50 in moneta italiana. Così all'ingrosso però si calcola come se valesse 5 lire. Viceversa poi pochi altri paesi hanno attraversato una

---

[1] Nel 1896, 229 milioni di piastre in oro; nel '97, 199,500,000; nel '98, 241,300,000 (*Moniteur des int. mat.*, 19 marzo 1899) (non tenendo conto del movimento delle monete d'oro, il quale è stato di 5,600,000 nel '97 e di 8,900,000 nel '98); nel '99, 304,600,000 (id., 18 marzo 1900, *Sole*, 28 febbraio 1899). I dati relativi al commercio argentino risultano molto vari nelle varie statistiche, perchè in alcune il calcolo è fatto in moneta aurea e in altre in moneta di carta e le riduzioni dall'una all'altra non sono nè possono essere molto precise attese le grandi, continue oscillazioni del cambio.

[2] Nel 1896 di 4,600,000, nel '97 di 2,900,000, nel '98 di 26,400,000. (*Moniteur*, ec., 18 marzo 1900.)

[3] Nel 1897, Inghilterra 50 milioni, Francia 34, Germania 25, Stati Uniti 19, Belgio 17, Italia 15, Brasile 14. Nel 1898, Inghilterra 58 milioni, Francia 41, Germania 33, Stati Uniti 25, Belgio 23, Italia 19, Brasile 13. (*Anuario de la Direcion general de estadistica* — in *Boll. di legisl. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899; e *Moniteur des int. mat.*, Bruxelles, 19 marzo 1899.)

crisi monetaria come l'Argentina che è dal 1890 in pieno corso forzoso con un aggio dalle oscillazioni continue e formidabili, le quali sono andate creando e travolgendo fortune con una spaventosa mobilità. Qualche momento esso è salito perfino al 460 %. Da qualche tempo oscilla intorno al 230 %, ragione per cui, onde porre un termine a questo stato di cose tanto dannoso all'economia nazionale, venne presentato nell'agosto del 1899 al Congresso un progetto di conversione della cartamoneta in moneta d'oro sulla base di 44 centavos d'oro per ogni piastra di carta, che è quanto dire in ragione di lire 2,20 in oro per lire 5 di carta. Naturalmente la conversione, dato che venga approvata, si eseguirà a gradi, un po' alla volta, coll'aiuto di una riserva metallica da accumularsi cogli introiti delle dogane.[1] Il mercato finanziario dell'Argentina è dominato dagli inglesi, i quali detengono la maggior parte dei suoi titoli di debito pubblico e delle azioni ed obbligazioni delle sue ferrovie e di altre sue imprese economiche.

I principali istituti di *credito* sono il Banco nazionale, la Banca generale della provincia di Buenos Aires, e il Banco ipotecario nazionale.

La tariffa *doganale*, piuttosto elevata, è in generale « ad valorem », e incomincia dal 5 per giungere, per alcuni articoli, sino al 50 %.

Relazioni coll' Italia. — L'Argentina si è dimostrata finora il paese più favorevole alla nostra emigrazione, quello certamente dove i nostri connazionali sono meglio considerati ed hanno generalmente una migliore posizione. Si è già visto che i cittadini italiani ammontano a 600,000, che è quanto dire a poco meno di $^1/_6$ della popolazione complessiva; ma se si pensa che i nati da loro in paese sono diventati per legge cittadini argentini quantunque siano rimasti italiani di razza, di lingua, di sentimento, si può affermare, senza esagerazione, colla Camera di commercio italiana di Buenos Aires,[2] che la quarta parte della popolazione della repubblica è composta d'italiani. Comunque, in nessun altro paese i nostri connazionali costituiscono una collettività così bene organizzata come nell'Argentina, con scienziati, letterati, agricoltori, operai, industriali,[3] giornali, scuole, ospedali, società di beneficenza e di mutuo soccorso e istituti di credito,[4] potente per il suo spirito laborioso ed economo e per la sua unione patriottica. E in tale ambiente gli emigrati ricordano più facilmente ciò e coloro che hanno lasciato nella terra nativa, si appassionano per le gioie e i dolori della patria che amano con affetto costante e di cui commemorano con devozione le date e gli anniversarî gloriosi.[5] L'immigrazione dall'Italia oscilla

[1] La conversione venne approvata dal Congresso il 28 ottobre 1899, ma non potrà subito venire attuata, perchè in quello stesso torno di tempo si è venuti a constatare un deficit nel bilancio di 25 milioni di fr. (*Moniteur des int. mat.*, 25 dicembre 1899.)

[2] *Gli Italiani all'Argentina*, Relazione pubblicata in occasione della Esposizione nazionale di Torino del 1898.

[3] Fra gli italiani che si sono creati all'Argentina una splendida posizione economica ricordiamo Enrico Dell'Acqua detto il « Principe mercante », e Antonio Tomba, morto nel 1899 mentre stava tornando a Genova.

[4] Ospedale italiano e ospedale Umberto I di Buenos Aires, ospedali italiani a Rosario e a Santa Fé. Oltre 400 società italiane di mutuo soccorso. Banco italiano del Rio della Plata con un capitale (versato) di 25 milioni di lire. Molti altri banchi più piccoli.

[5] Rapporto della Camera di commercio italiana di Buenos Aires del 1899.

annualmente da 15 a 75 mila persone.[1] Gli italiani sono sparsi in tutta l'Argentina, ma appaiono più numerosi che altrove a Buenos Aires, dove ammontano a circa 200,000 e hanno nelle loro mani quasi il monopolio del piccolo commercio e della navigazione, e nelle province di Santa Fé, Entrerios e Cordóba, dove sono sorte tante colonie agricole che per essere composte esclusivamente di nostri connazionali, si potrebbero chiamare altrettante piccole Italie. Si è recentemente progettato di colonizzare con italiani la Patagonia. È dispiacevole però che con tanti nostri connazionali viventi laggiù vi sia ancora pochissimo usata la lingua italiana, perchè gli emigranti portano con sè e usano di preferenza i loro molteplici dialetti.[2]

Ma ciò che riesce ancora più ingrato si è di vedere che, nonostante codesta assoluta prevalenza numerica dei proprî concittadini, l'Italia non sia ancora riuscita a conquistarsi il posto che le compete nel commercio esteriore di quella repubblica. Nonostante i progressi veramente ammirabili da essa fatti nell'ultimo quindicennio così da superare relativamente quelli conseguiti da tutti gli altri paesi, essa resta pur sempre il quinto fra essi nel commercio complessivo coll'Argentina. Gli è vero però che nell'importazione (l'unica in cui noi poco manifatturieri di lana e di pelli e poco mangiatori di carne, possiamo ragionevolmente competere con altri) siamo giunti a conquistare nel 1898 il secondo posto subito dopo l'Inghilterra,[3] e nel 1899 il terzo dopo l'Inghilterra e gli Stati Uniti, avendoci questi ultimi superati con uno dei loro salti giganteschi. Le merci che noi ora mandiamo di più all'Argentina sono: anzitutto il vino nella cui importazione, a merito fra altri della stazione enotecnica da parecchi anni istituita a Buenos Aires, noi siamo riusciti a superare Francia e Spagna;[4] poi l'olio d'oliva, in cui teniamo da tempo il primato,[5] i frutti secchi (fichi, castagne) e freschi (agrumi), il riso,[6] le patate, gli ortaggi (aglio, cipolle), i funghi, il formaggio, le conserve ed altri prodotti alimentari, in cui teniamo parimenti il primo posto; i tessuti di cotone, in cui veniamo subito dopo l'Inghilterra, i marmi, lo zolfo, i sigari, il tabacco,[7]

[1] Nel 1890, 39,100; nel '91, 15,500; nel '92, 27,900; nel '93, 38,000; nel '94, 37,700; nel '95, 41,200; nel '96, 75,200; nel '97, 44,700; nel '98, 39,100; nel '99, 53,300. (*Boll. min. esteri*, agosto-settembre 1899; *Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] Nel gennaio 1900 fu decretata la istituzione di cattedre di lingua italiana nei collegi nazionali di Buenos Aires e Santa Fé (telegramma Stefani, 9 gennaio 1900). Si stanno facendo pratiche per rendere obbligatorio l'insegnamento dell'italiano nelle scuole argentine e quello dello spagnuolo nelle scuole italiane.

[3] Importazioni italiane, nel 1882, 2,900,000 pesos, eguale al 4,8 % del commercio totale; nel '90, 8,660,000 (6,1 %); nel '95, 10,360,000 (10,9 %); nel '96, 11,400,000 (10,1 %); nel '97, 10,900,000 (11,1 %); nel '98, 13,695,000; nel '99, 13,780,000. (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899; *Sole*, 10 marzo 1900.)

[4] Nel 1891, 126,600 hl.; nel '92, 232,100; nel '93, 304,700; nel '94, 290,800; nel '95, 333,200; nel '96, 281,600; nel '97, 235,300 (Spagna 174,200, Francia 112,300); nel '98, 228,000 (Spagna 197,000, Francia 123,000). (Rapporto della Camera di commercio italiana di Buenos Aires, 1899.)

[5] Nel 1890, 37,100 ql.; nel '91, 25,600; nel '92, 49,900; nel '93, 28,500; nel '94, 36,200; nel '95, 55,600; nel '96, 61,200; nel '97, 41,500; nel '98, 50,600. (*Boll. Cam. comm. ital. di Buenos Aires*, 5 novembre 1899.)

[6] Nel 1896, 80,000 ql.; nel '97, 78,900; nel '98, 98,400. (Id.)

[7] All'Argentina si fuma in gran quantità il tabacco manifatturato in Italia e concesso poi per la rivendita a ditte locali le quali hanno speciali contratti col nostro governo.

il sale, le lanerie, le seterie, la carta, le stampe, le litografie, ed una infinità di prodotti minori. Ultimamente l'industria italiana ha fornito perfino navi da guerra al governo argentino. Potrebbero essere utilmente importati dall'Italia in Argentina il cemento che è fornito finora pressochè esclusivamente dal Belgio e dall'Inghilterra,[1] i pavimenti di legno o «*parquets*» che vengono bensì prodotti in paese ma sono di qualità scadente, gli oggetti di coltellineria che provengono ora quasi completamente dalla Francia e dal Belgio,[2] il mosaico per terrazzi che viene anch'esso più che altro dal Belgio, dall'Inghilterra e dalla Spagna,[3] le macchine agricole.[4] Le merci argentine che vengono più specialmente mandate in Italia[5] sono il maiz, il frumento il quebracho, la lana, le pelli, il sego, le ossa e le ceneri d'ossa.[6] Una delle aziende italiane più celebri, oramai, all'Argentina e al Brasile, è quella di Enrico Dell'Acqua di Busto Arsizio (Milano).

Per facilitare e rendere più intensi i nostri rapporti commerciali coll'Argentina vennero instituite due Camere di commercio italiane a Buenos Aires e a Rosario. Esiste a Buenos Aires il fiorente Banco d'Italia e Rio della Plata con un capitale (versato) di 5 milioni di piastre. Ci congiunge a quel paese il trattato di commercio del 1871, scaduto nell'81, e sempre rinnovato per tacito consenso delle parti contraenti. Nel 1898 venne stipulato fra i due paesi un trattato arbitramentale. Parecchie linee regolari di navigazione a vapore collegano Buenos Aires e Rosario al porto di Genova, alcune esercitate anche da società estere (Nordeutscher Lloyd, Hamburg Süd-Amarikanische Gesellschaft ec.), ma le più da società italiane (Veloce, Navigazione generale italiana). Oltre i $^9/_{10}$ dei rapporti marittimi fra l'Argentina e l'Italia sono concentrati nel porto di Genova.[7]

Immigrazione e colonizzazione. — Al pari di parecchi altri paesi americani, l'Argentina deve tutta sè medesima alla immigrazione europea, a cominciare dai « conquistadores » spagnuoli del secolo XVI e venendo giù fino ai marinari liguri e ai contadini veneti e piemontesi di questo scorcio di secolo. L'elemento indigeno e meticcio, rimastovi prevalente almeno nelle campagne fino alla seconda metà del secolo attuale, va ora perdendo sempre più d'importanza dinanzi allo espandersi sempre più vigoroso e potente dell'elemento bianco. L'immigrazione, la quale era sempre stata poco notevole fin oltre la seconda metà del secolo XIX, cominciò ad assumere importanza dopo

[1] Nel 1898, dal Belgio per 280,700 ql., dall'Inghilterra per 129,300, dall'Italia per 700.
[2] Nel 1898, 539 casse dalla Francia, 518 dal Belgio e 78 dall'Italia.
[3] Nel 1898 dal Belgio 10,000 ql., dall'Inghilterra 3400, dalla Spagna 3000, dall'Italia 2500.
[4] Dal *Boll. Cam. comm. ital. di Buenos Aires*, 5 aprile 1900.
[5] Esportazioni argentine in Italia, nel 1898, 5,256,000 pesos; nel '99, 4,927,000. (*Sole*, 10 marzo 1900.)
[6] Nel 1898, 493,300 ql. di maiz, 312,900 di frumento, 98,600 di zucchero, 48,900 di lana, 48,600 di pelli lanute, 50,900 di sego, 31,100 di pelli secche, 18,400 di cenere d'ossa, 16,800 di ossa, 3300 di crine. (Id.)
[7] Nel 1897, sopra 456,000 tonn. di stazza di navi giunte in Argentina da porti italiani o partite dall'Argentina dirette verso quelli, 426,000 lo furono da e per Genova. (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899.)

il 1870, ed andò poi da quell'anno rapidamente crescendo fino alla crisi del 1889, dopo la quale cominciò a decrescere e quindi a rimanere stazionaria intorno alla cifra attuale oscillante da 75 a 100 mila persone all'anno.[1] Gli è vero però che una parte di queste, ovvero di quelle giunte precedentemente, tornano in patria o passano ad altri paesi, d'onde una emigrazione annua variante da 40 a 50 mila individui.[2] In complesso la popolazione dell'Argentina aumenta, per opera della immigrazione, di una cifra variante da 50 a 60 mila persone all'anno. E questo spiega perchè gli stranieri rappresentino oltre $^1/_4$ dell'intera popolazione, nonostante che i figli nati da essi diventino per legge cittadini argentini. Da molti anni l'immigrazione è costituita per oltre la metà da italiani e per il resto da spagnuoli, francesi e d'altre provenienze.[3] Per accogliere gli emigranti ed ospitarli nei primi giorni del loro arrivo sono sorti edifici appositi a Buenos Aires, La Plata, Mercedes, Rosario, Paranà, Santa Fé e Cordóba.[4]

Si fu soltanto dopo le fortunate e decisive campagne contro gli Indi, nel 1880, che, acquistata al territorio la sicurezza che prima vi faceva difetto, si cominciò ad estendere, per opera della immigrazione europea, la *colonizzazione* agricola, la quale ha conquistato oramai gran parte della provincia di Santa Fé, ma va ora rapidamente estendendosi anche in quelle di Entrerios e di Buenos Aires. Diversi sono i modi con cui si danno ivi dal governo le concessioni dei terreni, ma in generale consistono nel dividerli a lotti da 25 a 100 ettari e di venderli ai coloni ad un prezzo variante dai 30 ai 100 franchi, col pagamento subito di $^1/_4$ e il resto a lunghe rate successive. Altro modo di concessione consiste nel dare da 25 a 50 ettari coll'obbligo di rilasciare il 10 % del raccolto fino a che non se ne sia pagato il prezzo variante da 40 a 100 lire. In ognuno dei due casi i coloni devono costruirsi l'abitazione e provvedere all'acquisto degli animali, degli attrezzi, delle sementi e del vitto. Devono perciò avere un capitaletto di almeno due o tre mila lire.[5]

Porti e città principali. — *Buenos Aires*, la capitale della repubblica, ne è altresì la città principale, non solo per la popolazione per cui può considerarsi anche la metropoli di tutta l'America meridionale[6] (825,900 ab.), ma anche per attività industriale e mercantile e per movimento marittimo. Dopo infatti che furono condotti a termine i grandiosi lavori che sono costati circa 180 milioni di fr.,[7] il porto, che era

[1] Nel 1857, 4900 emigranti; nel '67, 17,000; nel '77, 36,000; nell'87, 120,900; nell'88, 155,600; nell'89, 260,900; nel '90, 138,400; nel '91, 73,600; nel '92, 73,300; nel '93, 84,400; nel '94, 80,700; nel '95, 81,000; nel '96, 135,200; nel '97, 105,100; nel '98, 95,000; nel '99, 84,400.

[2] Nel 1867, 13,600; nell'88, 12,800; nell'89, 40,600; nel '90, 83,000; nel '91, 90,900; nel '92, 43,900; nel '93, 48,800; nel '94, 41,400; nel '95, 36,800; nel '97, 57,500; nel '98, 38,400.

[3] Nel 1897 di 105,100 immigranti, 44,700 erano italiani, 18,300 spagnuoli, 2800 francesi
» '98 » 95,000 » 39,100 » » 18,700 » 2500 »
» '99 » 81,400 » 55,300 » » 19,800 » 2500 »
(e il resto siriani 3200, e russi 1700).

[4] *Boll. min. esteri*, agosto-settembre 1899.

[5] Da un rapporto del conte Antonelli già ministro italiano a Buenos Aires.

[6] Al 28 febbraio 1901, 825,900. (*Boll. Cam. comm. ital. di Buenos Aires*, aprile 1901.)

[7] Piastre in oro 35,430,000. (Messaggio del presidente Roca al Congresso nel maggio 1899.)

sempre stato cattivissimo anzi più che un porto una rada dove i grossi bastimenti erano costretti ad ancorare a 10 km. dalla riva, è diventato il migliore non solo dell'Argentina, ma di tutto il bacino della Plata. Gli è così che nel 1898 esso ebbe un movimento di oltre 6 milioni di tonn. di stazza, di cui $^5/_6$ a vapore.[1] Il porto nuovo o Madero, situato intorno al sobborgo di Boca de Riachuelo (abitato quasi esclusivamente da genovesi), è accessibile ai maggiori bastimenti, i quali accostano direttamente alle banchine, percorse da binarî, orlate da baracconi e fornite di un potente macchinario idraulico. Lo toccano regolarmente i transatlantici di tutte le nazioni, specie inglesi (Royal Mail, Pacific, e Houlder line), francesi (Messageries, Transports maritimes), tedeschi (Hamburg, Südamerikanische e Nordeutscher Lloyd), italiani (Navigazione generale e Veloce). Per la sua posizione e per la sua importanza, Buenos Aires è detta la « Regina della Pampa ». È la città dell'America del Sud più ricca di tranvie. A Buenos Aires sorgono tre Camere estere di commercio (francese, italiana e spagnuola).

Capitale della provincia di Buenos Aires è la città novissima di *La Plata*, sorta come per opera d'incanto dal 1882 e divenuta qualche anno fa la terza della repubblica con quasi 50,000 ab. quando il suo porto di *Ensenada*, che ne dista 8 km. e a cui è congiunta con una ferrovia e con una tranvia, aveva portato via gran parte del movimento marittimo a quello di Buenos Aires. Ma dopo che quest'ultimo ha ripreso la sua attività e il porto di Ensenada è andato molto giù,[2] anche La Plata ha subíto un arresto nel suo movimento ascensionale. La popolazione è discesa a 45,000 ab. ed essa non occupa più che il quarto posto in paese. Il porto di Ensanada è costruito da un bacino principale lungo 1145 m., largo 140, profondo 6,40 nella bassa marea, e comunicante coll'estuario per mezzo di un canale lungo 7 km. Tutto all'intorno corrono banchine fornite di binarî, di gru idrauliche e di baracconi per il deposito delle merci.

Così il secondo porto dell'Argentina è ridivenuto *Rosario* (94,000 ab.), seconda città per popolazione, situata nella provincia di Santa Fé, a destra del Paranà, fin là e anche più su risalibile dai maggiori bastimenti marittimi. Essa è l'emporio principale di tutte le province del nord. I vantaggi però della sua posizione non le hanno apportato finora gli attesi beneficî in causa delle difficoltà che oppongono alla navigazione i numerosi banchi di sabbia che ostruiscono una parte del fiume, e della necessità in cui si trovano le navi di maggior tonnellaggio, per l'insufficienza dei fondali, di scaricare le merci su zattere. Alla fine del 1899 si è progettata la costruzione di un nuovo porto a somiglianza di quello di Buenos Aires. Il movimento commerciale del porto si è in questi ultimi anni duplicato salendo ad oltre 46 milioni di piastre.[3] Discretamente attivo è anche il porto di *Paranà*, alla sinistra del fiume.

[1] Nel 1898, 6,100,000 tonn. per la massima parte vapori.

[2] *Boll. min. esteri*, giugno 1899.

[3] Nel 1897, 22 milioni di piastre in oro; nel '98, 35; nel '99, 46,900,000 (*Moniteur des int. mat.*, 24 giugno 1900). Movimento marittimo: navi in arrivo con 164,000 tonn. nel '99, e 975,000 nel '900. (*Boll. Cam. comm. ital. di Rosario*, 9 febbraio 1901.)

Nell'interno sono notevoli: *Cordóba*, terza città per popolazione (48,000 ab.), *Tucuman*, *Mendoza* e *Santa Fé*.

Nella parte meridionale della repubblica, finora poco importante, ma destinata anch'essa a un brillante avvenire, emergono *Porto Belgrano*, che dovrà diventare il primo porto militare, e *Bahia Blanca* centro commerciale.

Isole FALKLAND o MALUINE.

Avevano preso quest'ultimo nome dai pescatori di San Malò che cominciarono a frequentarle dal secolo XVIII. Appartengono da oltre mezzo secolo agli inglesi. **Superficie** 12,530 kmq. **Abitanti** 2000 tutti d'origine europea. Sono due isole principali e oltre 100 fra scogli e isolotti minori. **Coste** molto frastagliate. **Clima** reso aspro dalle frequenti burrasche.

Questo arcipelago, il quale a cagione della sua posizione ha una grande importanza politica per gli inglesi come stazione di rifornimento delle loro navi da guerra eventualmente impegnate nell'America del Sud, non ha, si può dire, alcuna importanza economica. Vi si allevano soltanto in copia gli animali e vi si uccidono i pinguini per estrarne l'olio che serve in Inghilterra alla concia delle pelli. Centro principale ne è *Port Stanley*.

CILE.

(REPUBLICA DE CHILE.)

Repubblica **rappresentativa**, con Senato e Camera dei Deputati e un Presidente eletto dalla nazione per cinque anni con voto indiretto. **Superficie** 776,000 kmq. **Abitanti** (alla fine del 1899) 3,110,000, in gran maggioranza bianchi d'origine europea. **Aspetto** molto accidentato, il paese comprendendo la lunga striscia di territorio che discende dalla spina dorsale della Cordigliera delle Ande, in comune coll'Argentina, e fra cui emerge il picco Aconcagua (alto 6970 m.), fino all'Oceano Pacifico. La parte centrale del paese è separata dalla settentrionale per mezzo del deserto di Atacama. A cagione dell' angustia del versante marittimo mancano **fiumi** notevoli. Le **coste** sono frastagliatissime e le orla, specialmente a sud, una quantità innumerevole di **isole** (Ciloè, Cionos, ec.). Appartiene al Cile interamente lo stretto di Magellano. **Suolo** fertile nella parte centrale, che è eminentemente agricola, e un po' meno nella meridionale, mentre è affatto sterile in quella del nord. **Clima** beato nella regione centrale, dove il calore è temperato dall'altitudine e dalle brezze marine, e l'aria è limpida e trasparente; arido e caldissimo a nord, umido e tempestoso verso lo stretto di Magellano.

Anche questo paese, che pur figura tra i più prosperi e potenti dell'America del Sud, non è in fondo gran cosa quando si pensi che ha la precisa identica popolazione del Veneto, sparsa però sopra una estensione 30 volte maggiore.

A giudicare dal suo commercio il Cile appare un paese eminentemente minerario, minerali essendo i suoi principali articoli d'esportazione della quale costituiscono da soli oltre i $^2/_3$. Viene così ancora al primo posto il *salnitro* o nitrato di soda, il quale è fornito in gran copia da quelle province desolate del nord (Tarapaca, Antofagasta e Atacama) che il Cile ha conquistato ultimamente sul Perù e sulla Bolivia e il cui sfruttamento, fatto quasi per intero da potenti compagnie inglesi,[1] è andato sempre crescendo,[2] nè si prevede quanto potrà ar-

[1] Lagunas Syndicate (con un capitale di 1,100,000 sterline), Alianza (1 milione), Lagunas Nitrate (900,000), Rosario (600,000), Lautaro (550,000), Anglo Chilian (500,000), New Tamarugal (390,000), Procha Jazpampa (360,000), Liverpool Nitrate Co., San Jorge, Santiago, New Julia, ec. (*Moniteur des int. mat.*, 11 novembre 1900.)

[2] Nel 1881, 4,900,000 ql.; nel '91, 8,800,000; nel '96, 11,200,000; nel '97, 23,400,000; nel '98, 28,468,000; nel '99, 30,360,000; nel '900 previsto a 30 milioni. (*Moniteur des int. mat.*, 21 maggio, 10 settembre 1899 e 1° aprile 1900.)

restarsi. Quello che non va crescendo in proporzione è il consumo di questa materia fertilizzante nell' agricoltura europea, per cui ne è derivata una crisi della quale finalmente pare siasi trovata la soluzione nel 1900 mediante un accordo fra le Compagnie inteso a regolare d' anno in anno la produzione del nitrato.[1] La principale impresa nitriera è la « Lagunas Syndicate Co. »; i porti principali d' imbarco del nitro: Iquique, Antofagasta, Taltal, Pisagua; e i paesi verso cui esso principalmente è spedito: Inghilterra (i $^3/_4$), Germania, Francia, Stati Uniti.[2] Fra i minerali non metallici segue per importanza l' *iodio*, nella cui produzione il Cile occupa il primo posto nel mondo.[3] Anche del *borato di calce* esso fa una notevole esportazione.[4]

Ma la seconda risorsa dell' industria mineraria è il *rame*, nella cui produzione assoluta, nonostante la diminuzione verificatasi in essa dopo il 1889, il Cile è ancora il quarto paese del mondo.[5] Ci fu un tempo anzi in cui esso ebbe il primato. Allora però non si esportavano dal Cile che i minerali di rame; ora invece se ne esporta il metallo già ridotto in pani ed in verghe.[6] A differenza degli altri minerali il rame è scavato anche nelle province centrali e precisamente a Coquimbo, Aconcagua, Santiago, e in alcuna delle meridionali contigue (Arauca, Ciloè), ma comunque, anche di esso i migliori e maggiori giacimenti sono situati nelle province settentrionali. Segue l' *argento*, il quale tanto si trova solo ne' suoi minerali quanto unito al rame o all' *oro*, e costituisce, così allo stato greggio come ridotto in amalgama o in verghe, il terzo articolo d' esportazione.[7] Un altro metallo è il *manganese*, i cui minerali formano parimenti oggetto di commercio.[8] Si lavorano da tempo, nel territorio di Magellano, alcune buone miniere di *carbon fossile*, il quale viene caricato dalle navi d' ogni paese che passano per quei paraggi. Avviene così che l' esportazione che se ne fa in tal modo,

---

[1] Venne così stabilito che dal 1° aprile 1901 al 31 marzo 1902 la esportazione del nitrato non dovrà superare i 31,273,000 ql. (*Moniteur*, ec., 11 novembre 1900.)

[2] Nel 1896, 9,300,000 ql. in Inghilterra, 1,600,000 in Germania (*Moniteur*, ec., 9 novembre 1899); nel '97, 8 milioni in Inghilterra, 1,900,000 in Germania, 350,000 in Francia, 220,000 agli Stati Uniti, 19,000 in Italia, 8000 in Belgio. (Id.)

[3] Esportazione di iodio nel 1896, 2000 ql. per 2,060,000 piastre; nel '97, 2400 ql. per 2,420,000 piastre. (*Boll. di legisl. e stat. dog.*, gennaio-marzo 1899.)

[4] Nel 1896, 75,000 ql. per 374,000 piastre, nel '97, 32,000 ql. per 284,000 piastre. (Id.)

[5] Produzione del rame dal 1860 al 1888, 410,000 ql. in media all' anno; dal 1889 al 1898, 210,000 soltanto a cagione del deprezzamento del metallo. (*Moniteur*, ec., 10 marzo 1901.)

[6] Nel 1880-82 si esportò tanto minerale corrispondente a 450,000 ql. di fino; nel '95, 221,000 ql. di metallo; nel '96, 235,000; nel '97, 330,000; nel '98, 249,000. (*Moniteur*, ec., 9 marzo 1899.)

[7]

Nel 1896, esport.	minerale d' argento	27,500 ql.	per	1,300,000	piastre
» »	solfuro »	1,600 »	»	400,000	»
» »	minerale d' oro e d' argento	6,400 »	»	127,000	»
» »	» »	3,700 »	»	73,000	»
» »	argento in amalgama e in verghe	1,500 »	»	4,200,000	»
» »	oro in verghe e in massi	1,061,000 gr.	»	850,000	»
				6,950,000	

(*Estadistica commercial* del 1896 in *Boll. di legisl. e stat. dog.*, luglio-settembre 1898.)

Nel 1897, esportazione argento 4,553,000 piastre, oro 905,000, totale 5,458,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

[8] Nel 1896, 261,500 ql. per 260,000 piastre; nel '97, 235,000 ql. per 1,512,000 piastre. (Id.)

rappresenta oltre $^1/_3$ del carbon fossile che deve poi essere introdotto nelle altri parti della repubblica.[1]

L'allevamento ANIMALE, non molto fiorente a dir vero, ha per oggetto specialmente i *bovini*, le *pecore*, i *suini*, i *lama*, che si impiegano come animali da soma e di cui si esporta il vello sotto il nome di « lana di alpagà », e le *api*, di cui si esporta in quantità il miele. Dei varî prodotti animali formano oggetto principale di commercio le pelli e la lana.

Venuta ultima l'AGRICOLTURA, essa ha già conquistato uno dei primi posti nella vita economica del Cile, specie per quanto riguarda la produzione dei *cereali* che costituiscono, in valore, il quarto articolo d'esportazione. Emergono fra essi, anzitutto il frumento, poi l'orzo e l'avena.[2] Altri prodotti vegetali sono i *legumi*, specie i fagiuoli, i ceci e le lenticchie, che vengono anche esportati,[3] e i *frutti*, come le noci, le nocciuole, le mele, che si esportano in Brasile, ma più specialmente le viti, la cui coltivazione si è andata così estendendo che ora il Cile è il primo paese d'America nella produzione del vino.[4] Degna di nota è la produzione dell'*anice*. Soppresso nel 1880 il monopolio del *tabacco*, si è andata diffondendo la coltura di questo. Alcune isole della costa e molte pendici montuose dell'interno sono coperte di *foreste*.

Le INDUSTRIE sono naturalmente allo stato nascente. Notiamo fra esse la *macinazione* del frumento e dell'avena, la fabbricazione dei *papas*, che sono specie di pani, propri del paese, fatti con farina e zucchero e dei quali si fa una forte esportazione, la estrazione dal maiz della *cica*, che è la bevanda nazionale del Cile, la produzione della *birra*, di cui si fa anche esportazione al Perù, e infine la concia e la lavorazione successiva delle *pelli*. Si è costituita nel 1898 una società con un capitale di 40 milioni di franchi per usufruire dell'energia elettrica a scopo industriale.

Le COMUNICAZIONI sono molto sviluppate. Molti cavi *telegrafici* sottomarini, appartenenti a tre società inglesi,[5] congiungono i porti del Cile fra di loro e con quelli del Perù e dell'Equatore.

Delle *ferrovie*, le quali hanno ora uno sviluppo (nel 1899) di 4600 km., e di cui quasi la metà appartengono allo Stato, la principale è quella che dal porto di Valparaiso va alla capitale Santiago e di lì poi prosegue per centinaia di km. verso sud, parallelamente al Pacifico. Da questa linea, prima di giungere a Santiago, si stacca la così detta

---

[1] Nel 1897, esportazione per 1,869,000 piastre, importazione per 4,123,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

[2] Esportazione di frumento, nel '96, 1,400,000 ql. per 4,100,000 pesos; nel '97, 724,000 ql. per 2,600,000; esportazione di orzo nel '96, 500,000 ql. per 1,500,000 pesos; esportazione avena nel '96, 87,000 ql.

[3] Nel 1896, fagiuoli 28,700 ql. per 176,000 piastre; ceci 10,500 per 105,000; lenticchie 14,000 per 70,000 piastre.

[4] Nel 1895, 1,500,000 hl.; nel '96, 1,700,000; nel '97, 2,800,000; nel '98, 2,500,000. Nel 1898 si esportò vino rosso per 88,000 piastre.

[5] 8 cavi con 1966 km. di sviluppo appartengono alla West Coast of America T. Co., 2 con 2076 alla South America Cable Co., e 13 con 7391 alla Central and South America Telegraph Co.

« ferrovia Transandina » la quale giunge ora fino a Santa Rosa, ma dovrà essere prolungata, con viadotti arditissimi e con lunghe gallerie, attraverso al passo di Uspallata e il monte Cumbre nella Cordigliera delle Ande, fino a congiungersi alla linea che viene in senso inverso da Mendoza (Argentina).[1] Un'altra linea importante è quella che, partendo dai due porti di Antofagasta e di Mejillones, si riunisce poi in una sola ferrovia, che si arrampica essa pure sull'altopiano fino ad Ascolan, ai confini della Bolivia. C'è finalmente la così detta « Nitrate railway » che serve ai paesi del nitrato ed ha uno sviluppo di 386 km. (1898).

Molto attiva è la *navigazione marittima*, la quale, fra cabotaggio e lungo corso, rappresenta un movimento annuo di oltre 20 milioni di tonn.,[2] ed è fatta per la massima parte da navi estere (inglesi, tedesche, francesi),[3] la *marina mercantile* cilena non avendo che 146 navi con tonnellate 70,000 (nel 1899), di cui 27,400 a vapore, impresa principale la « Compañia sud-americana de vapores » che fa il servizio dal Callao a Punta Arenas, toccando tutti i porti del Pacifico.

Molto vivace è il COMMERCIO ESTERIORE, in continuo aumento. Da 130 a 150 milioni di piastre, che ne erano la media negli anni decorsi, è salito ora a 270, vale a dire che si è quasi duplicato.[4] Esso è fatto, anzitutto coll'Inghilterra, la quale ne assorbe ancora da sola oltre i $^3/_5$, poi colla Germania, i cui rapidissimi progressi cominciano già a impensierire fortemente gli inglesi anche nel Cile, dove questi avevano esercitato fino ad ora pressochè incontrastabilmente il primato mercantile, e infine cogli Stati Uniti, colla Francia e col Perù.[5] Una delle sue caratteristiche degli ultimi anni è la eccedenza notevole delle esportazioni sulle importazioni.[6] Conosciamo già i principali articoli d'esportazione. All'importazione primeggiano le cotonate, lo zucchero, il carbon fossile, le lanerie, il ferro, il petrolio.

Moneta del paese è la piastra d'argento, il cui valore è molto oscillante, ma che per i computi di statistica commerciale si calcola come corrispondente a lire 3,95. Colla riforma del 1895 venne sostituito al tipo argento il tipo aureo con a base lo scudo del valore di 5 piastre, il doblone di 10 e il condor di 20. Disgraziatamente, dopo di essere riuscito in questo modo a sottrarsi al corso forzoso, alla fine del 1897, il Cile vi è poi dovuto ricadere alcuni mesi dopo, nel 1898.

---

[1] Questa linea, concessa fino dal 1887 colla garanzia d'un interesse del 5 %, fu sospesa in seguito alla crisi della casa Baring di Londra che aveva fornito i capitali. Venne poi riscattata dal governo, ma i lavori procedono molto lentamente. Per condurli a termine occorrerebbe una spesa ulteriore di oltre 12 milioni di piastre. (*Moniteur*, ec., 13 gennaio 1901.)

[2] Nel 1896, 20,400,000 tonn., di cui 13,100,000 cabotaggio (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901); nel '97, 20,787,000; nel '98, 20,200,000; nel '99, 19,700,000. (*Estadistica commercial de la republica de Chile*, 1898-1899.)

[3] Pacific South Navigation, Lamport and Holt line, Kosmos, Transatlantique.

[4] Nel 1895, 147 milioni; nel '96, 148; nel '97, 130; nel '98, 270; nel '99, 269. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[5] Nel 1899, Inghilterra 154,800,000, Germania 50,700,000, Stati Uniti 15,500,000, Francia 14,800,000, Perù 9,400,000. (*Estadistica commercial* del 1899 — in *Moniteur*, ec., 16 ottobre 1900.)

[6] Questa eccedenza fu di 65,800,000 piastre nel 1898 e di 56,800,000 nel 1899. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

Quantunque gli *italiani* siano numerosi nel Cile così da costituirvi una delle più cospicue colonie estere, pur tuttavia il commercio di quel paese coll'Italia non raggiunge neppure la cifra di 3 milioni di fr. all'anno,[1] e ciò a cagione, fra altro, della mancanza di una linea di navigazione diretta coi nostri porti. Ultimamente però la compagnia tedesca Kosmos ha istituito una linea di navigazione a vapore fra Genova e i porti americani del Pacifico. Di navi italiane non toccano i porti cileni che alcuni velieri, i quali trasportano in Italia direttamente il salnitro, unico articolo cileno che venga importato nel nostro paese.[2] Le merci italiane che vengono più specialmente inviate al Cile sono l'olio d'oliva, nella cui importazione l'Italia occupa il primo posto, il riso, i marmi, il vino, lo zolfo, la carta, i cappelli di paglia e i sigari,[3] e si imbarcano o ad Amburgo sui vapori tedeschi, ovvero a Bordeaux sopra quelli francesi della Transatlantique. Nel dicembre 1898 venne rinnovato il trattato di commercio e di navigazione fra i due paesi, il quale assicura all'Italia il trattamento della nazione più favorita.

Santiago, capitale, con 321,000 ab. (al 31 dicembre 1899),[4] è il principale centro ferroviario e commerciale dell'interno, così come *Valparaiso* (143,000 ab.), ne è il principale porto marittimo. Quest'ultimo ha un movimento commerciale di quasi 100 milioni di piastre all'anno.[5] Nel novembre 1900 Valparaiso fu in gran parte distrutta da un terribile incendio. Seguono per importanza i porti di *Iquique*[6] e *Pisagua* nel Cile settentrionale, che sono gli emporî principali del nitrato di soda, e *Antofagasta,* che si può dire il porto della Bolivia; mentre nel Cile meridionale emergono *Concepcion,* la terza città del Cile per popolazione (155,000 ab.), *Talcahuano*[6] e *Punta Arenas,* quest'ultima situata sullo stretto di Magellano e toccata per ciò da parecchie linee di navigazione a vapore, ed in continuo progresso commerciale.

Il Cile possiede in Oceania l'isola *Pasqua.*

---

[1] Nel 1888, 790,000 piastre; nell'89, 830,000; nel '90, 490,000; nel '91, 440,000; nel '92 460,000; nel '93, 480,000; nel '94, 730,000; nel '95, 620,09; nel '96, 760,000; nel '99, 2,400,000, di cui 1,500,000 di importazioni.

[2] Nel 1896, 14,000 ql.; nel '98, 35,600 per 249,000 piastre. (*Estadistica,* ec.)

[3] Nel 1896, olio d'oliva 300,000, riso 59,000, carta 46,000, marmi 42,000, vino 39,000, zolfo 35,000, cappelli di paglia 26,000, sigari 21,000; nel '97, importazione 780,000 piastre da 38 pence di shellino ovvero 1,646,000 da 18 pence (*Boll. di legisl. e stat. dog.,* ottobre-dicembre 1898); nel '98, 2,071,000 da 18 pence, di cui 890,000 d'olio d'oliva, 174,000 di riso, 137,000 di carta, 124,000 di zolfo, 79,000 di sigari, 53,000 di cappelli di paglia. (*Estadistica,* ec.)

[4] *Boll. della Soc. geogr. ital.,* gennaio 1901.

[5] Nel 1896, 91,200,000, di cui 48,500,000 di esportazioni. (*Estadistica commercial de la republica de Chile* del 1896 — in *Boll. di legisl. e stat. dog.,* luglio-settemtre 1898.)

[6] Iquique nel '96, 17,900,000 piastre, Talcahuano 15,800,000. (Id.)

PERÙ.

Repubblica **unitaria** rappresentativa con Senato e Camera dei Deputati. **Superficie** 1,770,000 kmq. **Abitanti** 4,560,000 (nel 1896), di cui 350,000 indiani non civilizzati e 18,100 europei (7000 italiani, 2600 francesi) e 50,000 cinesi. Benchè di **aspetto** apparentemente marittimo, il Perù può dirsi un paese continentale, giacchè verso il Pacifico non ha, si può dire, dopo le coste e nell'interno di esse, che una cintura di deserti interrotti da alcune oasi. Quella zona litorale è chiusa da una prima catena di monti detta la Cordigliera della Costa ed è con questa che comincia la vita nel paese, essendo essa la regione più deliziosa, più fertile, più popolata. Segue un altipiano e poscia una seconda cresta più elevata, costituita dalle Ande propriamente dette, le cui cime soventi vulcaniche sono coronate di nevi scintillanti. Costituiscono desse il cosidetto « Despoblado » sotto del quale si stende la « Puna », altra regione fredda e pressochè deserta. Infine, sul versante orientale si distende la cosidetta « Montana », che non ha affatto aspetto montuoso, ma è bensì la parte più elevata di quell'immenso altipiano che continua poi e si confonde colle pianure interminabili del Brasile. **Fiume** principale è il corso superiore del Rio delle Amazzoni (Marañon); **lago** più cospicuo il Titicaca che il Perù ha in comune colla Bolivia. **Coste** molto lunghe (2400 km.), ma poco accidentate e pressochè deserte. Nella parte più meridionale sono orlate dalle **isolette** Cincias. **Suolo** di natura vulcanica. **Clima** piovoso e continentale sul versante orientale nel bacino delle Amazzoni, asciuttissimo sul versante occidentale verso il Pacifico, dove, in alcune regioni presso la costa, non piove mai. Così a Lima sono passati perfino 75 anni di seguito senza che vi cadesse una sola goccia dal cielo. E quando per la prima volta piovve per un quarto d'ora fu un vero disastro per la città dove quella breve pioggia si dice abbia prodotto parecchi milioni di franchi di danno. In compenso vi domina la « garua » specie di nebbia che inumidisce e tiene in vita la scarsa vegetazione.

Benchè superiore in superficie al Cile e ad esso press'a poco eguale in popolazione, gli è però di gran lunga inferiore per organizzazione politica, per coltura e per ricchezza, nè ha ancora potuto rialzarsi dalla terribile sconfitta inflittagli alcuni anni or sono da quello e in conseguenza della quale esso ha dovuto cedergli le province salnitrifere e pagargli una forte indennità.

Un tempo paese eminentemente minerario, cosicchè la sua ricchezza in metalli preziosi era divenuta proverbiale, ricchezza alla quale poi si era aggiunta quella non meno cospicua del guano formato dagli

escrementi di uccelli marini accumulatisi per secoli a strati profondi nelle isole costantemente asciutte di Cincias situate lungo il litorale in faccia al porto di Pisco (a sud di Callao), il Perù, dopo che si è ridotta la produzione metallica e si sono quasi esaurite le miniere di guano, va incamminandosi a diventare un paese eminentemente agricolo, specialmente nelle valli verso il Pacifico, dove non piove mai come in Egitto ma che possono diventare come quel paese feconde coll'aiuto dei corsi d'acqua perenni che discendono dalle Ande.

Nello estendersi dell'irrigazione sta appunto l'avvenire del Perù. Avviene così che ora la sua principale risorsa è costituita dalla *canna da zucchero*, la quale prospera oramai in tutte le province della costa, della Cordigliera e della regione centrale, e fornisce al commercio il suo primo articolo d'esportazione.[1] Le maggiori piantagioni appartengono per lo più ad inglesi e sono situate nella valle di Chicana presso Trujillo. Si valuta che nei « canaverales » siano occupate 25,000 persone. Segue per importanza il *cotone*, la cui coltura va sviluppandosi con grande rapidità, specie nei dipartimenti marittimi di Piura e di Ica, e che gareggia in bontà col migliore degli Stati Uniti. Se ne fanno due raccolti all'anno e se ne esportano la fibra ed il seme per lo più in Inghilterra.[2] Di base all'alimentazione degli abitanti servono i *cereali*, specie il riso [3] e il maiz, col quale ultimo si fanno le gallette di consumo quotidiano e generale, *le patate* che sono pare originarie del Perù dove crescono ancora alla costa allo stato selvatico, e la *manioca*.

Altri prodotti vegetali degni di nota sono: la *vite*, il cui allevamento prospera nei dipartimenti più meridionali, lungo il Pacifico (Moquegua, dove si ottiene il vino migliore, Arequipa, Ica), d'onde una produzione crescente di vino nella quale il Perù occupa uno dei primi posti in America;[4] il *caffè*[5] di Huanaca e che si spedisce in Europa di preferenza per la via delle Amazzoni; il *cacao*,[6] la cui produzione è in continuo aumento e di cui sono meritatamente celebri le varietà che se ne ottengono a Cuzco e a Lambayeque; gli *olivi*, che hanno incominciato a fornire un olio eccellente; il *tabacco*, ancora insufficiente ai bisogni del consumo nazionale benchè se ne faccia una leggera esportazione; le *arachidi*, che vengono dappertutto; e alcuni preziosi *medicinali*, come

[1] Nel 1895, esportaz. 750,000 ql. di zucchero (*Rassegna nazionale*, 16 dicembre 1898).
» '96, » 690,000 » » bianco per 8,278,000 soles } (*Moniteur*, ec.,
» '97, » 1,055,000 » » » » 9,400,000 » } 17 ottobre 1899.)
» '98, » 1,040,000 » » » » 10,100,000 » (da L. 2,50), di cui 450,000 nel Cile, 430,000 in Inghilterra.

[2] Produzione di cotone nel 1898 oltre 70,000 ql.; esportazione 67,000 (di cui 52,000 in Inghilterra) per 2,479,000 soles; esportazione nel 1899 per 1,787,000 soles (*Association des anciens Élèves de l'école sup. comm.* (*Hautes Études*), Paris, giugno 1900, e *Almanacco di Gotha*, 1901). Esportazione di semi di cotone, nel 1897, 15,000 ql.; nel '98, 33,000 ql. quasi interamente in Inghilterra.

[3] Esportazione di riso, nel 1898, 43,000 ql., all'Equatore, al Cile, alla Bolivia; nel 1899 per 427,000 soles.

[4] Nel 1896, 1 milione di hl. (*Rassegna nazionale*, 16 dicembre 1897); nel '98, 1,500,000.

[5] Esportazione di caffè, nel 1890, 1400 ql.; nel '98, 12,400 (per 600,000 soles), di cui 7000 in Inghilterra, 2000 nel Cile; nel 1899, per 434,000 soles. (*Association* ec., e *Almanacco di Gotha*, 1901.)

[6] Esportazione di cacao, nel 1898, 618,000 kg. (per 348,000 soles), di cui 457,000 in Germania e 125,000 in Bolivia. (*Association* ec.)

la cascarilla o china che è detta appunto « peruviana » perchè costituiva un tempo il monopolio naturale di questo paese, la coca peruviana, la quale è raccolta specialmente nei due dipartimenti di Huanaca e di Cuzco e il cui commercio costituisce, si può dire, un monopolio dei tedeschi,[1] il balsamo del Perù, la gialappa, la salsapariglia, l'altea, l'ipecacuana.

Un prodotto, il cui sfruttamento era stato finora ostacolato dalla deficienza delle comunicazioni e dall'ostitità degli indigeni, ma che ha assunto negli ultimi anni uno sviluppo rapidissimo ed intenso, è il *caucciù*, che si raccoglie nelle immense foreste d'alberi secolari che ricoprono la « Montana » e le quali forniranno a suo tempo in quantità i legni da costruzione, da ebanisteria e da tinta di cui sono ricchissime. Pertanto il caucciù viene spedito dal porto di Iquitos, per il Rio delle Amazzoni, alla foce di questo fiume in Brasile, d'onde poi si distribuisce agli Stati Uniti e all'Europa.[2]

L'animale più caratteristico del Perù, dove, del resto, l'allevamento animale è poco sviluppato, è il *lama*, il quale costituisce per questo paese dagli altipiani elevatissimi l'animale da soma per eccellenza. Si sa che nello stemma del Perù c'è un lama in campo azzurro. E un articolo di commercio verso l'Europa ne è appunto la così detta « lana di alpagà ».[3] Ma si allevano anche i *bovini*, le *pecore*, le *capre*, i *muli*, gli *asini*, i *cavalli*, i *suini*, e si prendono alla caccia i *guanachi*, le *alpache* e le *vigogne* che forniscono un vello eccellente e molto ricercato, soprattutto in Inghilterra. Si spera di potervi diffondere la *bachicoltura*, giacchè si è potuto farvi allignare benissimo il gelso. Sulla costa si allevano le *api*, le quali permettono una certa esportazione di miele (in Inghilterra).

Nonostante il loro graduale esaurimento, mantengono ancora una certa importanza economica i prodotti minerali, specie l'*argento*, il quale, se non ha più l'importanza d'un tempo quando il Perù era il primo paese del mondo nelle sua produzione, costituisce però ancora, col *piombo* argentifero, il secondo articolo d'esportazione. La miniera principale è quella di Cerro di Pasco, il cui esercizio venne concesso da alcuni anni a una potente società di capitalisti europei, per la massima parte inglesi, detta la « Peruvian Corporation », la quale, avendo fornito al Perù i denari per pagare l'indennità verso il Cile rilevandone le Isole a guano che quello aveva occupato a titolo di pegno, ha ottenuto in compenso e a garanzia il monopolio di molte fra le attività economiche del paese, quali l'esercizio delle ferrovie e della navigazione interna e lo sfruttamento delle residue miniere di *guano*, nelle isole di Guañape (succedute alle Cincias oramai esaurite).[4]

---

[1] Esportazione di coca, nel 1898, 407,000 kg. (per 224,000 soles), di cui 293,000 in Germania. (*Association des anciens Élèves de l'école sup. comm.* (*Hautes Études*), Paris, ec.)

[2] Esportazione di caucciù da Iquitos, nel 1896, 9800 ql.; nel '97, 15,000; nel '98, 8750 ql. per 1,900,000 soles. (*Moniteur des int. mat.*, 17 agosto 1899 e *Bulletin Association* ec. c. s.)

[3] In complesso l'esportazione della lana è salita nel 1899 a 3,188,000 soles, costituendo così il terzo articolo, in valore, del commercio peruviano. Vengono poscia le pelli con 783,000 soles. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[4] Nel 1898 il prodotto netto delle miniere di guano è salito a quasi 1,500,000 fr.

Degno di nota è ora anche il *rame*, la cui produzione, favorita dal rialzo dei prezzi, è andata crescendo negli ultimi anni dopo il rallentamento di quella dell'argento, di guisa che ora il metallo rosso costituisce il quarto articolo di esportazione.[1] Notevoli le miniere di Cerro di Pasco, le quali acquisteranno maggior valore se verranno congiunte per ferrovia ad Oroya. Dai placers di Inambara e da alcuni giacimenti di quarzo si ricava l'*oro*.[2] Ricordiamo infine l'*antracite*, di cui vennero scoperti nel 1898 alcuni giacimenti nelle Ande; il *carbon fossile*, di cui il centro migliore è ad Hualgayac e la cui produzione potrebbe esser facilmente portata, collo sviluppo dei mezzi di trasporto, a 2 milioni di tonn. all'anno; il *sale*, fornito dalle saline e dalle miniere di salgemma e destinato interamente al consumo nazionale; le *acque minerali* di Yura, ricercatissime, anche all'estero, come acque da tavola; il *borace*, di cui si fa esportazione dai dipartimenti meridionali di Arequipa e di Tacna;[3] il *petrolio*, del quale vennero trovate alcune ricche sorgenti a Tumbes presso la frontiera dell'Equatore, a Payta egualmente a nord e infine a sud presso il lago Titicaca. Complessivamente i minerali costituiscono il primo articolo d'esportazione.[4]

Le *industrie* essendo assolutamente mancanti, o quasi, avviene che l'importazione è interamente costituita da prodotti manifatturati, come mercerie, tessuti di cotone, tessuti di lana, mobili, seterie, vini e liquori, biancheria, ec. Però la canna viene lavorata in paese per estrarne lo zucchero mentre quella prodotta nella Cordigliera serve quasi esclusivamente a fabbricarvi l'acquavite detta « aguardiente ». Anche nel dipartimento di Pisco si estrae dall'uva un'acquavite ordinaria detta « pisco », e un'acquavite di qualità superiore detta « italia ». Col maiz si fa una specie di birra detta « cicia ». Dalla coca, che veniva un tempo esportata interamente allo stato greggio, si estrae ora in paese la cocaina.[5] A Vitarte, che dista 12 km. da Lima, sulla ferrovia dell'Oroya, è sorto un importante cotonificio che produce specialmente le cotonate ordinarie conosciute col nome di « tucuyo ». Altre due fabbriche esistono nei dipartimenti di Ica e Arequipa. Nella Cordigliera si produce una tela grossolana d'uso locale. Vi sono tre lanifici a Sucre, a Lima e a Marangani (sulla ferrovia Juliaca-Sicuani). A Lima sorge una grande manifattura del tabacco che impiega 3000 operai. Sono sorte ultimamente alcune fonderie sotto la direzione degli inglesi.

Due cavi *telegrafici* sottomarini congiungono i porti del Perù fra di loro e con quelli delle altre repubbliche sud-americane sul Pacifico. Il servizio *postale* si fa in gran parte a dorso di indiani. Le *strade ordinarie* non sono che sentieri e i trasporti che non si fanno per fer-

[1] Nel 1895, 450 tonn. di metallo; nel '96, 740; nel '97, 1000; nel '98, 3000; nel '99, 1420 quasi interamente dirette in Inghilterra. (*Moniteur des int. mat.*, 9 marzo 1899 e 14 giugno 1900.)

[2] Nel 1897, 760 kg.; nel '98, 1000.

[3] Nel 1899 per 611,000 soles. (Id.)

[4] Nel 1899 per 10,667,000 soles. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[5] Esportazione di cocaina nel 1898 per 4350 kg., di cui 4000 in Germania; nel 1899 per 675,000 soles. (Id.)

rovia si eseguiscono esclusivamente a dorso di lama e di altri animali da soma. L'unica strada carreggiabile di qualche importanza è quella che va da Sicuani a Cuzco, la quale fu costruita da una Società privata che ne ha ottenuto l'esercizio per un ventennio.

Delle *ferrovie*, che hanno uno sviluppo di 1670 km. (nel 1898) e le quali sono ora esercitate per la massima parte dalla « Peruvian Corporation » (1250 km.), la linea principale è la « Via Central », arditissima ferrovia che va dal Callao a Lima e di lì poi si arrampica nell'interno attraverso le Ande fino alla Oroya ed è la più elevata del mondo, giacchè giunge, con una serie di rampe, fino quasi all'altezza del monte Bianco (a 4774 m. nella galleria di Galena).[1] Un'altra linea importante è la così detta « Transandina », la quale incomincia a Mollendo sul Pacifico e di lì per Islay e Arequipa si arrampica fino a Puno sul lago Titicaca, donde poi (da Juliaca) manda una diramazione a nord fino a Cuzco.[2] Si è progettato di unire il Pacifico a un punto navigabile delle Amazzoni attraverso i dipartimenti di Piura e di Amazonas.

Sul lago Titicaca e sopra il suo emissario il Desaguadero che si getta nel lago Alluaga, quello comune al Perù e alla Bolivia, questo esclusivo a quest'ultima, la « Peruvian Corporation » mantiene un servizio regolare di *navigazione interna* a vapore. Parimenti navigati sono l'alto corso delle Amazzoni e i suoi affluenti Huallaga e Ucayali, ai quali si attribuisce molta importanza per l'eventuale sperabile istituzione di un servizio di comunicazioni dirette coll'Europa. Frattanto a Iquitos mettono capo i vapori che discendono poi le Amazzoni con merci peruviane fino a Parà; anzi nel 1900 vi vennero istituite due linee dirette di navigazione per Liverpool.

La *navigazione marittima* si concentra per la massima parte nel porto del Callao, uno dei principali dell'America del Sud sopra il Pacifico, il quale ha un movimento annuo di oltre un milione di tonn. di stazza.[3] Lo toccano regolarmente i vapori inglesi della Pacific, della Lamport and Holt, della Gulf, della Merchants, della Booth e della Red Cross Line, i tedeschi della Kosmos, i francesi della Compagnie maritime du Pacifique, i brasiliani dell'Amazon e i cileni della Sud-Americana. Il *naviglio mercantile* peruviano, quantunque sia una quantità ancora pressochè trascurabile, è in continuo aumento ed ha una portata complessiva (nel 1898) di 31,000 tonn., di cui appena 3400 a vapore.

Nè molto importante è il *commercio* esteriore, il quale oscilla da 40 a 50 milioni di soles all'anno, che è quanto dire da 100 a 125 milioni di franchi,[4] ed è fatto per quasi la metà colla sola Inghilterra, poi cogli Stati Uniti, colla Germania e col Cile.[5] Principali articoli d'im-

---

[1] Callao-La Oroya km. 219, Callao-Lima 13.

[2] Mollendo-Arequipa 173, Arequipa-Puno 350, Juliaca-Cuzco 197, quest'ultimo tratto è ancora in costruzione (1901), totale 720 km.

[3] Nel 1897, 1,311,000 tonn. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

[4] Nel 1896, 39,400,000; nel '97, 49 milioni; nel '98, 49,500,000; nel '99, 49,600,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[5] Nel 1897, Inghilterra 22 milioni, Cile 7, Germania 5,3, Stati Uniti 3; nel '99, Inghilterra 22,400,000, Stati Uniti 7,300,000, Germania 6,800,000, Cile 6,400,000. (Id.)

portazione sono le cotonate, le sostanze alimentari e le lanerie, e in esse ha conquistato negli ultimi anni un posto cospicuo la Germania.[1] Benchè siasi adottato il sistema metrico decimale, sono ancora in uso l'antica libbra spagnuola che vale 460 gr., l'arrobba di 15 kg., il quintale (di 100 libbre) pari a 46 kg. *Moneta* comune è il « sol » d'argento che vale lire 2,50. Però dal 1897 il Perù ha completamente trasformato il suo sistema monetario adottando il sistema aureo sulla base di 10 soles per una sterlina d'oro.

Benchè gli italiani formino la colonia europea più numerosa del Perù, pur tuttavia, il commercio coll'*Italia*, quantunque in continuo aumento e assai maggiore di un tempo quando era pressocchè nullo, non supera ordinariamente i tre milioni di franchi[2] all'anno. Così ad esempio l'Italia ha conquistato oramai il primo posto nella importazione dell'olio d'oliva e del burro, mentre in quella delle cotonate e dei cappelli è già entrata in concorrenza con Inghilterra, Germania e Stati Uniti. Anche i porti peruviani sul Pacifico vengono toccati regolarmente dai vapori della compagnia tedesca Kosmos che passano per Genova. A Lima, dove esistevano già due scuole italiane sovvenzionate dal governo, è sorta nel 1901 una Camera di commercio Italiana. Il trattato del 1878, scaduto nel 1888, è tenuto in vita per tacita proroga dei contraenti.

Lima, capitale, con 113,000 ab. (nel 1898), è il principale centro commerciale dell'interno, così come *El Callao* (48,000) ne è il primo porto marittimo.[3] Seguono: *Arequipa* (35,000), uno dei principali centri agricoli; *Cuzco* (30,000), antica capitale dell'impero degli Inca; *Puno*, con porto sul lago Titicaca; *Iquitos*, sulle Amazzoni, emporio delle relazioni peruviane, per mezzo di quel fiume, coll'estero; *Trujillo*, col suo porto di *Salaverry* sul Pacifico, da cui dista 8 km.

[1] Nel 1897 dall'Inghilterra 6,800,000, dalla Germania 3,000,000 (*Moniteur des int. mat.*, 17 agosto 1899); nel '99, dall'Inghilterra 7,600,000, dalla Germania 3,500,000, dagli Stati Uniti 2,200,000. (*Almanacco di Gotha*, 1901.)

[2] Importazioni dall'Italia nel 1896 per 520,000 soles, nel '97 per 633,000. (*Moniteur des int. mat.*, 18 agosto 1899.)

[3] Movimento del Callao nel 1898, 1,232,000 tonn. fra navi entrate ed uscite, di cui 658,000 inglesi, 317,000 cilene, 188,000 tedesche, 120,000 peruviane; nel '99, 1,495,000. (*Almanacco di Gotha*, 1900-1901.)

BOLIVIA.

Repubblica **democratica** rappresentativa, con un Congresso di due Camere (Senatori, Deputati) e un Presidente eletto direttamente dal popolo. **Superficie** 1,334,200 kmq. **Abitanti** 2,270,000 (1893), di cui 250,000 indiani selvaggi. Vi sono molto numerosi i « cholos » o meticci. **Aspetto** d'immenso altipiano diviso in parecchie parti dalla Cordigliera ramificata delle Ande, di cui le cime più elevate sono l'Ancohuma (6617 m.), l'Illámpu (6560) e l'Illimani (6405).[1] **Fiumi** principali: il Rio Grande o Mamorè, che, unito ai suoi affluenti Guaporè (di destra comune col Brasile) e Benì (di sinistra), forma il Madeira, tributario del Rio delle Amazzoni; poi il corso superiore del Paraguay e del suo affluente Pilcomayò; e infine il Desaguadero, emissario del **lago** Aullagas (proprio della Bolivia) ed affluente del Titicaca che essa ha in comune col Perù. **Suolo** di natura molto diversa. **Clima** generalmente sano ma rigido.

Benchè più vasta del Perù e del Cile, la Bolivia è meno popolata di questo e di quello, e fra i suoi abitanti è più numeroso che in quelli del Perù quell'elemento indigeno e meticcio, indolente e facinoroso, che è la causa principale delle continue agitazioni politiche degli Stati sud-americani. Inoltre, la guerra disgraziata col Cile avendole tolto le province che essa aveva sul Pacifico, la Bolivia è col Paraguay l'unico paese dell'America che non comunichi direttamente col mare, ciò che costituisce per essa un'altra condizione di inferiorità politica ed economica.

Paese eminentemente minerario, le sue principali risorse sono ancora costituite da *metalli*. Primeggia fra essi l'*argento*, nella cui produzione la Bolivia è il quarto paese del mondo. Le sue miniere di Potosì furono per molto tempo le più ricche. Ivi erano condotti a lavorare gli indigeni che vi trovarono la morte a migliaia. Entrando nelle gallerie essi intuonavano il canto degli agonizzanti. Si calcola che dalla conquista spagnuola a tutt'oggi si sia estratto da quelle miniere tanto argento per 11 miliardi di franchi. Ora però esse sono in parte esaurite e in parte abbandonate, il deprezzamento dell'argento e il caro prezzo dei trasporti non permettendo che la estrazione dei minerali più ricchi. Altro grande centro argentifero è Oruro, le cui miniere appartengono a francesi.[2] Ma il centro principale è ora Huanchaca nel

[1] *Bollettino della Società geografica italiana*, luglio 1899, pag. 325.
[2] Le due principali compagnie sono chiamate Penny e Oruro.

Potosì, il quale fornisce da solo la metà del raccolto totale.[1] Complessivamente la produzione argentifera della Bolivia oscilla da 9 a 12 milioni di once all'anno, che è quanto dire da 279 a 362 mila kg.[2] L'argento costituisce da solo oltre la metà del commercio d'esportazione.[3] Segue per importanza lo *stagno*, nella cui produzione parimenti la Bolivia occupa il quarto posto nel mondo.[4] Se ne esporta tanto il minerale detto « barrilla » quanto il metallo in barre. L'una e l'altro sono gravati da un dazio d'esportazione.[5] Le principali miniere stannifere sorgono nei dipartimenti di Oruro (grande miniera di Huanuni), di Potosì e di La Paz. Altro metallo notevole è il *rame*, la cui esportazione viene fatta ordinariamente attraverso il Cile ingrossando, apparentemente, la produzione cuprica di questo. La più ricca miniera è quella di Corocoro, presso il Desaguadero. La Bolivia è altro dei due paesi al mondo che producono il *bismuto*.

Pochissima importanza ha l'allevamento aninale e in esso il primo posto è tenuto dai *lama*, che sono gli animali da soma per eccellenza e forniscono inoltre il « taquia », che è il loro sterco disseccato il quale costituisce pressochè l'unico combustibile sopra quegli elevati altipiani privi di foreste, dove manca perfino la legna da ardere. Formano oggetto di caccia le *vigogne*, di cui si esporta il vello.

I più rilevanti prodotti vegetali sono, dopo i *cereali*, i *legumi*, ec. che servono all'alimentazione, il *caucciù*, che si raccoglie di preferenza nelle foreste del versante orientale, specialmente nella regione del Rio Benì, e che costituisce un importante articolo di commercio;[6] poi la *coca* boliviana, di cui gli indigeni masticano continuamente le foglie e che viene esportata in Germania per estrarne la cocaina, e infine la corteccia di *china*, alcuni *legni* preziosi, il *caffè*, il *cacao* e il *tabacco*.

Una parte notevole dei minerali di *stagno* viene dall'industria locale (fiorente più che altro nel dipartimento di Potosì) ridotto in barre le quali vengono poi esportate.

Le *comunicazioni* sono ancora molto imperfette, specialmente col mondo esteriore. Dal bacino del Desaguadero (che costituisce uno dei centri principali del paese) e del Titicaca la strada più rapida è la ferrovia peruviana di Puno che discende a Mollendo sul Pacifico. Una ferrovia ora in costruzione condurrà dal lago Titicaca a La Paz.[7] Vi è inoltre una strada mulattiera la quale conduce dal bacino del Desagua-

[1] Prodotto della compagnia di Huanchaca, nel 1896, 3,392,000 once; nel '97, 5,283,000; nel '98, 4,833,000; nel '99, 6,893,000 (*Moniteur*, ec., 11 novembre 1900). È a questa compagnia che appartiene il gigantesco camino alto 380 m. che figura tra gli edifici più elevati del mondo.

[2] Nel 1896, 9,114,000 once; nel '97, 12,025,000; nel '98, 9,961,000; nel '99, 11,156,000. (*Moniteur*, ec., 11 novembre 1900.)

[3] Nel 1897, 14,876,000 bolivares sopra un totale di 23,121,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899.)

[4] Produzione, nel 1897, 5500 tonn.; nel '98, 4465 (*Boll. della Soc. geogr. ital.*, novembre 1900); nel '99, 5,243,000 tonn., di cui 3,340,000 di barrilla. (*Moniteur*, ec., 20 dicembre 1900.)

[5] Il dazio è di 1 bolivar per quintale spagnuolo (46 kg.) sulla barrilla e di 1,60 sulle barre. (*Moniteur*, ec., 20 dicembre 1900.)

[6] Nel 1899, 18,000 ql., di cui 14,600 del Potosì. (*Moniteur*, ec., 20 dicembre 1900.)

[7] *Bollettino Società geografica italiana*, agosto 1901.

dero a Tacna, donde prosegue, colle ferrovie cilene, fino al porto di Arica. E gli è a questo stesso bacino che si collegherà la futura rete ferroviaria della Bolivia, la quale, partendo da Puerto Perez sul lago Titicaca si arrampicherà sull' altipiano fino alla città di La Paz, d' onde poi proseguirà a mezzogiorno fino ad Oruro, poi a levante, attraverso la Cordigliera, fino a Cochabamba, poi di nuovo a mezzogiorno fino a Sucre e a Potosì.[1] Finora però, l' unica ferrovia in esercizio è quella a scartamento ridotto, lunga 487 km., la quale, passando da Oyagua presso Ascolan ai confini del Cile, e in continuazione della ferrovia che arriva ivi dal porto di Antofagasta sul Pacifico, conduce, attraverso le province occidentali della Bolivia, fino alla città di Oruro. Gli è per questa strada (lunga 922 km. da Oruro a Antofagasta) che passa una gran parte del commercio della Bolivia coi paesi d' oltre mare e quindi coll' Europa.[2] Però una parte del commercio della Bolivia coll' Europa è fatto anche per via fluviale, cioè tanto per la strada del Madeira affluente delle Amazzoni, quanto e più ancora per mezzo del fiume Paraguay, sulla cui riva destra sorge Puerto Pacheco che verrà riunito quanto prima, con una ferrovia, al cuore del paese.

Pertanto il *commercio* della Bolivia, così difficile com' è cogli Stati esteri, oscilla annualmente dai 40 ai 50 milioni di bolivares, che è quanto dire dagli 80 ai 100 milioni di fr.[3] Le principali merci che vengono importate sono i tessuti di lana e di cotone. Nel 1898 venne abolito il monopolio dei fiammiferi e fu stabilito sulla loro importazione un dazio del 30 %. Il paese che ha colla Bolivia le maggiori relazioni commerciali è la Germania che ne assorbe da sola quasi la metà. *Moneta* corrente è il bolivar d' argento, che è in continuo graduale deprezzamento ed ora vale lire 2,20 (nel 1897).

Pochi *italiani* vivono a La Paz ed essi hanno costituito fra di loro, nel 1893, una società di mutuo soccorso e di beneficenza.

Sucre, la capitale della repubblica, non ha più oramai che una importanza politica, dopo che ha cessato di scorrervi a fiotti l' argento dalle vicine miniere, ora in gran parte esaurite o abbandonate (27,000 ab. nel 1898).

Le città più importanti sono: *La Paz*, capitale morale della repubblica, con 62,000 ab. (1896); *Cochabamba*, che ne conta quasi altrettanti, compresi i sobborghi; *Potosì* e *Oruro*, grandi centri minerarî; e *Chililaya*, porto di La Paz sul lago Titicaca, con un grande molo in legname.

---

[1] Dalla *Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik*, Vienna, n. 5, 1901 (in *Boll. della Soc. geogr. ital.*, marzo 1901.)

[2] *Bollettino Società geografica italiana*, agosto 1901.

[3] Nel 1897, 47,600,000 bolivares; nel '98, 30,200,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

EQUATORE.

(REPUBLICA DEL ECUADOR.)

Repubblica **unitaria** rappresentativa con un Congresso nazionale di due Camere (Senatori e Deputati) e un Presidente eletto direttamente dal popolo per quattro anni. **Abitanti** 1,400,000, di cui 200,000 indiani selvaggi. **Superficie,** colle isole Gallapagos, 307,240 kmq. **Aspetto**: altipiano elevatissimo sostenuto e interrotto dalla Cordigliera delle Ande fra cui culminano il Chimborazo (6310 m.) e il Cotopaxi (5943). Partendo dalla costa del Pacifico e procedendo verso l'interno si succedono: il Litorale o regione occidentale, la Alta o regione Centrale, e la regione Orientale che appartiene al bacino delle Amazzoni. **Fiume** principale è il Guayas, che si getta nel Pacifico. La maggiore accidentazione della **costa** è il golfo profondo di Guayaquil coll'**isola** di Puna. Appartengono all'Equatore anche le isole Gallapagos del Pacifico. **Suolo** vulcanico e fertile in generale. **Clima** tropicale sull'angusta zona marittima, temperato invece sull'altipiano, dove, se non arride eterna la primavera, come si usava di dire in passato quando il paese era assai meno conosciuto di quanto lo sia attualmente, vi è però una considerevole uniformità di temperatura. Non vi sono che due stagioni, quella delle piogge o inverno e la stagione asciutta o estate. Le piogge cadono copiosissime sul versante delle Amazzoni.

Questo paese, che è il più piccolo e il meno popolato di quanti nell'America meridionale prospettano il Pacifico e che, con una superficie di poco superiore a quella dell'Italia ha una popolazione che non è nemmeno la metà di quella del Veneto, trae le sue poche risorse quasi esclusivamente dall'AGRICOLTURA. Il suo prodotto principale è il *cacao*, nell'esportazione del quale l'Equatore è il primo paese del mondo.[1] Alcune piantagioni ne possiedono perfino 500,000 alberi. Celebre la varietà « Esmeralda » finissima, che non si esporta quasi mai. Seguono: il *caucciù*, che costituisce in valore il secondo articolo d'esportazione,[2] il *corozo* o avorio vegetale (detto anche taqua), che si spedisce quasi tutto in Germania,[3] il *caffè*,[4] la *canna da zucchero*, la corteccia di *china*, il *tamarindo*, il *tabacco*, specie quello di Esmeralda

[1] Nel 1898 se ne sono esportati 209 ql. per 10,539,000 sucres; nel '99 l'esportazione è salita a 550,000 ql. (*L'Équateur à l'Exposition de Paris, Correo de Paris*, 1900.)
[2] Nel 1898, 7200 ql. per 1,607,000 sucres. (*La république*, ec.)
[3] Nel 1898 esportazione 168,000 ql. per 805,000 sucres.
[4] Nel 1898 esportazione 25,300 ql. per 657,000 sucres.

che gareggia in bontà col tabacco di Avana e con cui si fanno sigari eccellenti, la *toquilla* (carlodovica palmata), con cui si fabbricano, specialmente a Zipijapa e Montecristi in provincia di Manabi, i famosi cappelli detti di Panama, la *mocora*, altra specie di palma colla fibra della quale si intessono amache, molti *legni* da costruzione e da ebanisteria, e infine i *cereali*, i *legumi*, la *manioca* ec., che servono di base all'alimentazione degli abitanti. Nelle alte valli dal clima temperato si è introdotta la coltura della *vite*, la quale prospera, specialmente nella provincia Tungurahua.

Discreto è l'allevamento ANIMALE, che fornisce in quantità al commercio le pelli.[1] Sulla coste si raccolgono le *ostriche*, e, nell'isola Montecristi, anche le *perle*. Nelle Gallapagos abbondano le *tartarughe*, che hanno dato loro il nome.

Nè vanno dimenticati i *metalli preziosi*, cioè l'oro (nella provincia di El Oro) e l'argento che vengono parimenti esportati, il *sale*, il *granito*, il *porfido*, il *marmo* ed altri *minerali*, che abbondano nella Cordigliera.

Fra le INDUSTRIE va ricordata la fabbricazione delle paste alimentari, dei biscotti, della birra, dell'acquavite, della farina, dello zucchero (a Quito, Guayaquil e Pichincha), dei merletti bellissimi (a Quito e Cuenca), della filigrana d'argento (a Quito), della ceramica ordinaria, dei sigari, degli oggetti in avorio vegetale.

Le COMUNICAZIONI lasciano tuttavia molto a desiderare. Due cavi *telegrafici* sottomarini congiungono l'Equatore da una parte al Perù e dall'altra alla Colombia e ai paesi dell'America centrale. Di *ferrovie* non esistono in esercizio (nel 1898) che 96 km. della « Ferro-Carril do Sur », la quale s'arrampica da Duran (in faccia a Guayaquil) fino a Chimbo (nella provincia del Chimborazo) e dovrà essere prolungata fino a Quito.[2] Frattanto giunge a quest'ultima una grande strada carreggiabile. In costruzione o in progetto sono le ferrovie da Bahia a Quito, da Bailon a Ibarra e da Machala a Cuenca.[3] Il Guayas e i suoi affluenti sono forniti d'un servizio attivissimo di navigazione fluviale, specialmente a vapore. La *navigazione marittima* è quasi tutta concentrata nel porto di Guayaquil, il quale ha un movimento annuo di oltre $^1/_2$ milione di tonn.[4] Lo toccano regolarmente i vapori inglesi della « Pacific Mail », i francesi della « Compagnie maritime du Pacifique », i tedeschi della « Hamburg Süd Amerikanische », e i cileni della « Compañia Sud-Americana ».

Parimenti a Guayaquil si concentra la massima parte del COMMERCIO esteriore, il quale oscilla da 70 a 80 milioni di fr.[5], ed è fatto soprat-

---

[1] Nel 1898 esportazione 7700 ql. per 315,000 sucres.

[2] Venne preventivata a tal uopo una spesa di quasi 100 milioni di fr. La linea dovrebbe essere costruita in 10 anni da una Compagnia americana degli Stati Uniti.

[3] *La république de l'Équateur à l'Exposition de Paris en 1900.* (Parigi, *Correo de Paris*, 1900.)

[4] Nel 1896, 450,000 tonn.; nel '97, 550,000. (*Almanacco di Gotha*, 1899-1901.)

[5] Nel 1893, 3,100,000 sterline (pari a 77,500,000 fr.), di cui 961,000 colla Francia, 595,000 coll'Inghilterra, 525,000 colla Germania, 438,000 cogli Stati Uniti; nel '97, 24,500,000 sucres (*Almanacco di Gotha*, 1901); nel '99, 24,969,000 sucres. (*La république*, ec.)

tutto colla Francia, coll' Inghilterra, colla Germania e cogli Stati Uniti.[1] Principali articoli d' importazione sono le derrate alimentari, i tessuti, la chincaglieria, i vini e i liquori. Le *dogane* costituiscono i $^3/_4$ delle entrate del paese. Vi sono due principali istituti di *credito*, la Banca dell' Equatore, e la Banca agricolo-commerciale. La *moneta* attuale è il sucre o piastra d' argento che vale nominalmente lire 6, quantunque il suo valore effettivo sia molto disceso per il deprezzamento del metallo bianco e per le diverse peripezie finanziarie attraverso cui è passato il paese, non ultima il corso forzoso, da cui esso sta ora finalmente per uscire. E ne uscirà, pare, in una forma solenne e vittoriosa, giacchè, a datare dal 1901, entrerà in vigore un sistema monetario nuovo, a base aurea, il valore del nuovo sucre essendo fissato in ragione di 10 per una sterlina, che è quanto dire a lire 2,50.[2]

Circa 700 italiani vivono all' Equatore, in gran parte nella città di Guayaquil, ed essi hanno nelle loro mani quasi tutte le industrie più fiorenti del paese,[3] ma i rapporti commerciali coll' *Italia* sono quasi trascurabili. Diventeranno forse importanti dopo che i vapori della compagnia tedesca Kosmos che toccano Genova si spingeranno fino a Guayaquil. Non esiste alcun trattato fra Italia ed Equatore. Però quello Stato, ultimo fra tutti i paesi del mondo, si è finalmente deciso a riconoscere testè il nuovo regno d' Italia con Roma capitale.

Quito, la capitale, sorge sull' altipiano in ammirabile posizione, e gode la fama, alquanto carpita, di essere allietata da un' eterna primavera. Conta 80,000 ab.

Guayaquil è il principale, anzi l' unico porto della repubblica. Conta 50,000 ab. ed è per popolazione la seconda città del paese. Ha un bacino di costruzione e di raddobbo delle navi.

---

[1] Nel 1899, Francia 9,900,000 sucres (di cui 4,900,000 esportazioni), Regno Unito 5,100,000, Stati Uniti 5 milioni, Germania 4 milioni. (*La république*, ec.)

[2] *Boll. di notiz. commerc.*, 15 aprile 1899.

[3] Vedi *La république de l'Équateur*, ec., op. cit., pag. 58.

INDICE PER MATERIE.

A.

Aarlberg (ferrovia dell'), 308.
Abaca o canapa di Manilla, 42, 538, 540, 658, 682.
Abaca (industria dell'), 89, 539, 658.
Abas, 410.
Aberdeen line, 521.
Abeti, 355, 363, 409, 633, 640.
Abissini, 584.
Abiti, 288.
» fatti, 694.
» usati, 615.
Absinthe, 318.
Abugelid, 589
Acajou, 622, 623.
Accademia commerciale, 311.
» di birrai, 656.
Acciaierie, 171, 201, 329, 352, 386.
Acciaierie e alti forni di Duquesne, 660.
Acciaio, 93, 170, 171, 219, 233, 250, 261, 279, 296, 305, 335, 352, 369, 376, 383, 386, 579, 589, 635, 653, 659, 660, 661.
Acciaio (articoli d'), 458.
» (limature d'), 354.
» (rottami d'), *ivi*.
» Bessemer, 660.
» finito, 329.
» laminato, *ivi*.
» nichelato, 636.
» Thomas, 250.
Accisa dell'alcool, 260.
Acciughe, 147, 300, 382.
» salate, 157.
Aceri, 633, 647.
Acero zuccherino, 38, 645.
Acetilene, 97.
Aceto, 86, 161, 247, 692.
Acidi, 281.
» minerali, 98, 177, 252.
» acetico, 161.
» arsenioso, 71.
» borico, 70, 151, 651.
» carbonico, 220, 663.
» citrico, 157.
» cloridrico, 220.
» nitrico, 179.
Acido solforico, 71, 177, 221.
» tartarico, 97, 178, 230, 252.
Aciéries de Longwy, Lorraine, 250.
Aciéries de Micheville, Longwy, 250.
Acqua di cedro, 161.
» di Colonia, 281.
» di Felsina, 178.
» di rose, 455.
» di seltz, 161, 454.
» dolce, 390.
Acquavite, 85, 161, 246, 656, 731, 762.
Acque albule, 151.
» minerali, 244, 312, 698, 737, 755.
Acque minerali e termali, 71, 151, 214, 273, 301, 317, 326, 366, 384, 410, 492, 557, 651, 718.
Acque pudie, 151.
» saline, 301, 366, 384.
» termali, 244, 430, 539, 562.
Acre o acro, 229, 740.
Actienbrauerei zum Löwenbrau, Berlino, 276.
Adansonia, New Haven, Connecticut, 662.
Addetti commerciali, 118, 227, 288, 373, 388, 408.
Adelaide S. S. Co., 522.
Adria, Fiume, 310.
Ad valorem (dazi), 408.
A. E. G., 280.
Affittanza, 210, 476.
Afgani, 445.
African Banking Corporation, Londra, 607.
Africanders, 603.
African Direct Telegraph Co., 103.
Agate, 68, 635, 727.
» (industria delle), 278.
Agave americana, 30, 382, 700.
Agenti commerciali, 227.
Agenzia commerciale delle ferrovie, 182, 331.
Agenzia commerciale italiana, 334, 343, 405, 408, 464, 465, 468, 488, 510, 523, 579, 586, 597, 607.
Agenzie commerciali, 118, 190, 231, 459.
Aggio dell'oro o della moneta, 153, 567, 732.
Aggio (oscillazioni dell'), 741.
Agglomerati, 252.
Aghi, 219, 251, 279, 481.
Agius, deposito di petrolio, Malta, 205.
Aglio, 474, 742.
Agnelli, 56, 145.
Agnello (pelli di), 430.
Agricoltura, 51, 141, 210, 270, 295, 299, 315, 337, 350, 355, 363, 382, 393, 399, 404, 406, 409, 435, 438, 445, 452, 475, 502, 519, 532, 538, 552, 555, 556, 562, 574, 606, 610, 611, 632, 633, 647, 681, 688, 701, 705, 717, 727, 731, 735, 749, 753, 761.
Agricoltura spogliatrice, 51.
Agricultural Gazette, Londra, 22.
Agro di limone, 157.
Agrumi, 7, 31, 135, 142, 188, 203, 209, 230, 266, 290, 312, 333, 349, 357, 374, 399, 434, 450, 470, 474, 525, 530, 556, 566, 568, 645, 675, 742.
Aguardiente, 693, 755.
Ainos, 500.
Aironi, 58, 453, 476.
Alabama Consolidated Coal and Iron Co., 661.
Alabastro, 71, 151, 188, 200, 290, 366, 576.
Alabastro (industria dell'), 455.
» (lavori di), 168, 200.
Alacci, 562.
Alaggio, 110, 183.
Alagia, 576.
Alaska commercial Company, San Francisco, 649.
Albanesi, 398.
Alberghi, 230, 320.
» (industria degli), 230, 320.
Alberi da gomma, 569.
» fruttiferi, 573.

Albero del pane, 30, 31.
Albicocche (pasta d'), 434.
Albicocchi e albicocche, 32, 136, 433, 434, 519, 645.
Albufera, 380.
Albumina, 370, 437.
Alchermes, 161.
Alcool (v. *Spirito*).
» (Società italiana degli), 161.
Alcool anidro (v. *Spirito anidro*).
Ale, 216.
Alessandrite, 68, 365.
Alfa (v. *Sparto*).
Alfalfa o erba medica, 716, 736.
Alfenide, 280.
Algerino, 385.
Alghe, 473, 501.
Alianza nitrate Co., Cile, 747.
Alici, 147.
Alimentari (industrie), 154.
Alimenti, 405.
Alisei, 449, 604.
Allan line, Glasgow, 225.
Aller (miniera), 384.
Allevamento animale, 423, 429, 476, 493, 494, 502, 551, 556, 562, 566, 575, 634, 647, 682, 690, 691, 693, 696, 697, 700, 704, 706, 710, 717, 726, 734, 749, 762.
Allgemeine Elektricitäts Gesellschaft, Berlino, 280.
Alliance israélite universelle, Parigi, 435.
Allume, 400, 478.
Alluminio, 73, 215.
» (industria dell'), 251.
Allumite, 71, 151, 301.
Almansa-Valenza (ferrovia), 387.
Aloe, 600, 682, 704.
Alpacca, 280.
Alpache, 754.
Alpagà (lana), 749.
Alta, 761.
Altea, 754.
Alti forni, 170, 201, 329, 352, 386, 635.
Alti forni di Piombino (Società Anonima degli), 170.
Alti forni e acciaierie (Società degli), Terni, 172.
Aluns romains (Société générale des), 151.
Alveari, 271, 300.
Alzaia, 255.
Amache, 762.
Amalgamated Copper Combine, 72, 653.
Amaro siciliano, 161.
Amazon (Navegaçao a vapor) (Belem), Parà, 721.
Amazon Steam N. Co. Parà, (Belem), 720.
Ambra, 69, 273, 365, 463, 567.
» (industria dell'), 91, 250, 278, 304.
Ambra grigia, 590.
» nera, 412.
Amendoa, 622
Amendoim, 716.
America degli Americani, 673.
American Agriculturist, New York, 22.
American Association of iron and steel, Pittsburg, 662.
American Automobile Co., Chicago, 660.
Americane (navi), 668, 684, 697.
Americani, 472, 500, 536, 542, 543, 607.
Americani del nord, 680.
American Line, Londra, 225.
» S. S. Co, Filadelfia, 669.
American Tinplate Co. di Brooklyn, New York, 662.
Ametiste, 635.
Amianto, 71, 151, 635.
» (industria dell'), 91, 170, 250.
Amido, 97, 177, 221, 252, 281, 306, 330.
Ammazzatoi, 655, 719.
Amontillado, 385.
Anaconda (miniera), 653.
» Copper Co. Butte, Montana, 653.
Ananas, 43, 450, 464, 542, 701, 703, 716.
Anchor line, Glasgow, 225.
Anesone-triduo, 161.
Anfari, 587.
Angleur, Liegi, 329.
Anglo-American Telegraph Co., Londra, 103.
Anglo-Chilian nitrate Co., Cile, 747.
Anglo-French Quick Silver Co., 74.
Anglo-indiane (navi), 457.
Anglo-italiano (sindacato), 478, 488.
Anglo-maltesi, 555, 561.
Anglo-sassoni, 108, 629.
Anglo-tedesche (banche), 484.
Anglo-tedeschi, 483.
Angolo mineiro, 718.
Anguille, 61, 146 243, 339, 345, 406.
Anguille marinate, 157.
Angurie, 32.
Anhausenbusel beer, St. Louis Missuri, 656.
Anice, 138, 382, 749.
» comune, 40.
» stellato, *ivi*.
Aniches (miniera di), 243.
Anilina (colori di), (v. *Colori di anilina*).
Animali, 228, 258, 322, 333, 347, 373, 522.
Animali da macello, 390.
» da muschio, 495.
» da pelliccia, 57, 418, 634.
» da soma, 260.
Animali (prodotti), 144.
» vivi, 413, 634, 637, 671, 684, 710, 727, 734, 740.
Animi, 47, 706.
Anisette, 246.
Anitre, 58, 476.
Anna, 458.
Annamiti, 417.
Ansaldo (Sestri Ponente), S. Pier d'Arena, 171, 172.
Antimonio, 72, 152, 244, 274, 302, 528, 557.
Antipirina, 281, 282.
Antracite, 66, 149, 243, 365, 478, 650, 659, 755.
Antropofagi, 525.
Api, 90, 146, 212, 242, 271, 330, 338, 364, 382, 433, 442, 445, 476, 552, 588, 622, 626, 648, 683, 696, 698, 700, 701, 749, 754.
Apicoltura (v. *Api*).
Apparati elettrici, 93, 172.
Appula (Società), 178.
Arabe (navi), 440.
Arabi, 417, 437, 440, 555, 556, 566, 572.
Arachide (olio di), 162, 247, 479.
Arachidi, 34, 381, 450, 474, 544, 573, 608, 617, 621, 624, 625, 753.
Aragonesi, 386.
Aragoste, 63.
Arak, 85.
Aralia papyrifera, 475, 502.
Aranci, 31, 135, 238, 260, 348, 354, 381, 388, 392, 397, 403, 434, 474, 519, 545, 546, 556, 645, 675, 681, 702, 704, 716, 731.
Arancio (essenza di), 675.
Arar, 552.
Aratri, 654.
Arazzi, 249.
Ardeb, 579.
Ardesia, 67, 149, 214, 243, 301, 393, 651, 698.
Areca, 40, 451, 463, 465, 469.
Arenaria, 67, 214, 651.
Argan, 552.
Argentini, 726, 730, 734.
Argento, 73, 152, 214, 244, 274, 302, 355, 400, 442, 470, 478, 496, 503, 518, 522, 634, 637, 652, 681, 685, 690, 705, 748, 754, 758, 759, 760, 762.
Argento (deprezzamento dell'), 680, 683.
Argento (industria dell'), 683.
» monetato, 684.
» (solfuro d'), 748.
Argilla, 67, 68, 149, 345.
» figulina da maiolica, 68, 150.
Argilla plastica, 214.
Aria liquida, 663.
Aringhe, 61, 212, 230, 242, 271, 338, 351, 355, 365, 423, 634, 640.
Aringhe affumicate, 339.
» salate, *ivi*.

Ariston, 100.
Arizona Copper Co., Arizona, 653.
Armeni, 408, 425, 433, 588.
Armi, 92, 197, 198, 201, 251, 279, 329, 333, 386, 405, 443, 458, 567, 581, 620, 661.
Armi da fuoco, 369, 540.
» da taglio, 433.
» (regie fabbriche d'), 172.
Armoniche, 282.
Armour, Chicago, 655.
Armstrong, Elswick presso Newcastle-on-Tyne, 220.
Armstrong, Pozzuoli, 173.
Armures, 249.
Arnie, 382.
Aromi, 590.
Arrak o acquavite di canna, 533.
Arroba, 388, 740, 757.
Arrowroot, 30, 473, 527, 530, 536, 701.
Arscina, 374.
Arselle, 62.
Arsenale del Lloyd, Trieste, 305.
Arsenale marittimo, 506.
Arsenali governativi, 171, 220, 251, 279, 305, 386.
Arsenico, 71, 214.
» solforato, 71.
Artaba, 444.
Articoli di elettricità, 683.
» di fantasia, 305.
» di lusso, 694.
» di ornamento, *ivi*.
» di Parigi, 252, 258, 260, 261, 265.
Articoli di Vienna, 306.
» in metallo, 347.
Arti musicali, 179.
Artocarpo (v. *Albero del pane*).
Arum (v. *Taro*).
Aryk, 423.
Asfalto, 64, 67, 149, 273, 301, 317, 365, 435, 651, 702.
Asini, 54, 145, 241, 382, 400, 406, 439, 442, 445, 452, 476, 492, 493, 494, 551, 557, 562, 575, 581, 590, 592, 606, 622, 648, 730, 754.
Asparagi, 134, 238, 268, 644.
Assafetida, 44, 445, 447.
Assentismo, 210.
Assicurazione obbligatoria contro gli infortuni, 275.
Assicurazioni, 120, 190, 259, 289, 312, 323, 333, 374, 408, 674.
Assicurazioni generali, Dresda, 289.
Assicurazioni generali, Venezia, 191.
Associated Portland Cement Manufacturers Co., 218.
Associazione dei cotonieri, Milano, 159.
Associazione generale degli agricoltori di Spagna, Madrid, 382.
Associazione generale degli allevatori di bestiame, Madrid, 382.
Associazione serica lombarda, Milano, 146, 166.
Assurance générale sur la vie (compagnie d') 259.
Assurance ottomane (société générale d'), 408.
Astaki, 425.
Astici, 63, 147, 213, 243, 634.
Astrakan, 56, 423.
Astucci per sigari e per sigarette, 539.
Asturiana (Società) dello zinco, 384.
Atchison Topeka Santa Fè R. R, Co., Atchison, 666.
Athus, Lussemburgo belga, 329.
Atlantic and Pacific R. R., 666.
» R. R., *ivi*.
Atlantic Telegraph Gesellschaft, Emden, 103.
Atlantic Transport Line, New York, 669.
Atlas S. N. Co. o Atlas Line, New York, 669, 706.
Atollo, 545.
Atrofia del filugello (v. *Pebrina*).
Attrezzi agricoli, 172.
Audea fils, Trieste, 314.
Aurate, 146, 147, 562.
Aurifere (Società Eritrea per la lavorazione delle miniere), 585.
Australiani, 607.
Austriache (navi) (v. *Navi austro-ungariche*).
Austriache (poste) (v. *Poste austro-ungariche*).
Austro-americana (compagnia), Trieste, 310.
Austro-ungariche (navi), 184, 185, 196, 199, 309, 372, 377, 404, 405, 408, 410, 413, 436, 437, 578, 582.
Austro-ungariche (poste), 403.
Austro-ungheresi, 572, 676, 722.
Automobili, 93, 251, 660, 662.
Avannotti, 62, 317.
Avena, 21, 22, 26, 133, 134, 189, 208, 237, 268, 295, 298, 323, 326, 337, 345, 350, 351, 355, 360, 378, 381, 411, 429, 519, 555, 633, 643, 749.
Avena fatua, 349.
Avicoltura (v. *Pollame*).
Avorio, 7, 57, 117, 335, 567, 568, 571, 581, 588, 589, 590, 592, 593, 595, 597, 606, 608, 611, 614, 615, 617, 620, 622, 624, 626.
Avorio (industria dell'), 100, 221, 252, 330, 455, 467, 505.
Avorio fossile, 57, 419, 422.
» vegetale, 48, 525, 706, 759, 761.
Avventurina, 169.
Ayr, 211.
Azima, 361.

B.

Baby o svegliarino, 174.
Baccalà, 61, 355, 357.
Bacco, 161.
Bachi da seta, 59, 61, 139, 146, 242, 300, 319, 364, 382, 393, 400, 406, 410, 423, 425, 429, 432, 435, 442, 445, 453, 463, 466, 469, 470, 477, 492, 495, 502, 544, 648, 718, 754.
Bachi (seme), 146, 261.
Bachicoltura (v. *Bachi da seta*).
Bacini d'alaggio, 195.
» di carenaggio, 185, 195, 204, 205, 335, 460, 466, 545, 601, 609, 611, 763.
Bacini di Riva Trigoso (società dei), 171.
Baco pernyi, 477.
» selvatico, *ivi*.
Badische Anilin und Soda Fabrik, Karlsruhe, 281.
Baggara, 580.
Bagira, 450.
Bagni marini, 70, 151, 214, 244, 336, 478.
Bahira o boghaz, 564.
Baia d'Hudson (compagnia della), 634.
Bailey and Leetham line, Hull, 225.
Baku (société du pétrole), Baku, 426.
Balcani (guerra dei), 370.
Baldwin (musical instruments), Cincinnati, 664.
Baldwin (locomotive), Filadelfia, 660.
Balena (olio di), 631.
Balene, 58, 213, 235, 271, 349, 649.
Balenieri, 543.
Balistite, 179.
Balkan Copper Corporation, Costantinopoli, 407.
Balla di cotone, 41, 646.
» o sacco di caffè, 715.
Bâloise (société), Basilea, 323.
Balsamo, 58, 439.
» copaive, 44, 706, 710.
» del Perù, 44, 754.
Bambole, 280.
Bambù, 43, 466, 481, 473, 533, 538, 545.
Banani, 31, 450, 470, 525, 526, 530, 536, 538, 541, 542, 545, 546, 547, 593, 594, 599, 614, 618, 681, 688, 690, 691, 693, 694, 696, 699, 701, 703, 705, 712, 731.
Banca agricolo-commerciale, Quito, 763.
Banca austro-ungarica, 312.
» brasiliana, 291.

Banca coloniale, 193.
Banca commerciale di Scozia, 229.
Banca commerciale, Milano, 190.
Banca d'Austria Ungheria, 120.
» dei Paesi Bassi, 342.
» del Giappone, Tokio, 510.
» de l'Ecuador, Quito, 763.
» dell'impero (Russia), 374.
» dell'Indo-Cina, 468.
» di Anversa, 323.
» di Bombay, 458.
» di Bruxelles, 333.
» di Calcutta, 458.
» di Francia, 120, 259.
» di Germania, 120.
» di Madras, 458.
» d'Inghilterra, 120.
» di Portogallo, 120, 396.
» di prestito, 444.
» d'Irlanda, 229.
» di Russia, 120.
» di Scozia, 229.
» di Spagna, 120, 388.
» di Stato, 354.
» d'Italia, 120.
» generale della prov. di Buenos Aires, 741.
Banca imperiale persiana, 444.
» nacional de Mexico, Messico, 685.
Banca nazionale, Bucarest, 414.
Banca nazionale del Belgio, 120, 333.
Banca nazionale di Grecia, 402.
» nazionale di Rumania, 120.
Banca nazionale egiziana, 579.
» nazionale serba, 405.
» nazionale svizzera, 323.
» tedesca di Shanghai, 291.
Banca tedesca d'oltre mare per l'Argentina ed il Cile, 291.
Banche associate di New York, 120, 674.
Banche associate di Tokio e Osaka, Tokio, 510.
Banche di emissione, 120, 190, 322, 374, 403, 458.
Banche francesi, 708.
» svizzere di emissione, 120.
Banchi di commercio, 621.
Banco dello stoccofisso, 640.
» di Napoli, 190.
» di Sicilia, Palermo, 190.
» ipotecario nazionale, Buenos Aires, 741.
Banco italiano del Rio della Plata, 741.
Banco nazionale, Buenos Aires, 741.
Bangles, 481.
Bania, 440, 457, 600.
Bank Berliner Kassen Verein, Berlino, 294.
Bank für Handel und Industrie, Berlino, 289.
Bank of Afrika, Londra, 607.
» of England, 228, 229.
» of Ireland, 229.
» of Scotland, 228.
Bankverein, Basilea, 322.
Banque d'Anverse, 333.
» de Bruxelles, 339.
» de France, Parigi, 259.
» française de l'Afrique du Sud, Parigi, 607.
Banque impériale ottomane, Costantinopoli, 408.
Banque nationale de la Belgique, Bruxelles, 333.
Banque ottomane, Costantinopoli, 431.
Bantù, 603.
Baracani, 567.
Barbabietole da zucchero, 38, 138, 239, 241, 246, 269, 298, 326, 327, 337, 345, 351, 362, 382, 411, 645.
Barbi, 146.
Barboni, 300.
Bardigli, 67.
Bardotti, 54.
Barili, 174.
» di carta, 663.
Barklay, Londra, 216.
Barra, 622.
Barrel, 673.
Barrilla, 759.
Basalto, 67.
» nero, 576.
» verde, *ivi*.
Bass and Alsopp, Londra, 216.
Bastimenti frigoriferi, 211, 516, 734.
Batate (v. *Patate dolci*).
Bateaux à vapeur à hélice du Nord (compagnie des), 257.
Bateaux parisiens (compagnie des), 254.
Batman, 444.
Battaglia di Adua, 584.
Bayerische staats Eisenbahnen, 283.
Bazar, 438.
» maund, 458.
Bdellium, 625.
Beaujolais, 246.
Beduini, 572.
Behen, 450.
» (olio di), 439.
Beira (companhia dos caminhos de ferro), 394.
Belghe (navi), 184, 196, 622, 668.
Belgi, 236, 262, 367, 369, 443.
Beluci, 446.
Belzoino, 466, 532.
Benadir (compagnia italiana del), Milano, 194, 591.
Bénédictine, 246.
Beni ecclesiastici, 142.
Benzina, 97, 425.
Berberi, 566.
Bergamotti, 135.
Bergenske, Bergen, 356.
Berkshire (maiali), 211.
Berliner Handelsgesellschaft, Berlino, 289.
Berretti rossi a maglia, 386.
Bertelli, Milano, 78.
Bestiame, 114, 117, 188, 205, 234, 264, 266, 287, 295, 311, 315, 316, 317, 323, 592, 595, 606, 643, 690, 702.
Betciuana, 603, 619.
Betel, 40, 451, 463, 527.
Beth (miniera di), Pinerolo, 152.
Betsimaraka, 599.
Betulle, 633.
Bevande, 405, 620, 732.
» spiritose, 458, 588, 621, 626.
Bey, 564
Biancheria, 90, 394, 579, 659, 719, 755.
Biancheria da tavola, 218.
Bianco di zinco, 330.
Bibby line, Liverpool, 225.
Biciclette (v. *Velocipedi*).
Biella (lanificio naz. di), 166.
Bielline, 168.
Bienenfeld, Aden, 586.
Bigiotterie false, 305.
Biglietti di banca, 120, 190, 289, 674.
Biglietti di Stato, 190.
Bilian o legno ferro, 528.
Billetes de Banco (compañia sud americana de), 738.
Billig und schlecht, 275.
Bimetallico (sistema) o bimetallismo, 119, 190.
Bimetallico zoppo (sistema), 119.
Bin, 470.
Binda (cartiera), Milano, 176.
Birmani, 462.
Birmingham and Midland Institute, 215.
Birra, 86, 161, 216, 228, 237, 247, 269, 276, 290, 293, 295, 303, 311, 313, 314, 318, 328, 339, 346, 351, 355, 368, 391, 405, 412, 454, 640, 656, 694, 738, 749, 755, 762.
Birra bianca 276, 339.
Biscotti, 155, 216, 247, 631, 762.
Bismuto, 72, 759.
Bisso, 147.
Bitter, 318.
Bitume, 290.
Black country, 219.
» Indies, 213.
» Sea Telegraph Co., Odessa, 370.
Blenda, 151.
Blohm und Voss, Amburgo, 279.
Blonde, 386.
Bocchini, 407.
Bocconi (fratelli), Milano, 168.
Bochumer Verein, Bochum, 279.

Boemi, 297.
Boeri o burs, 603, 604, 606.
Boghaz (v. *Bahira*).
Bogs, 213.
Bohemeria, 474.
Böhmisch Nordbahn, Praga, 308.
Boissière (compagnie maritime), 257.
Boleo (miniera), 681.
Bolivar, 760.
Bombay-Baroda R. Co., 456.
Bombay-Express, 108.
Bombay-Ragiputana-Malwa R. R. Co., Bombay, 456.
Bomboniere, 176.
Bonifiche, 52, 143, 200, 240, 299, 338, 363, 399, 556, 575, 647.
Bona-Guelma (ferrovia), 558.
Booth S. S. N. Co., 720.
Bora, 9, 297.
Borace, 221, 496, 755.
» di Venezia, 496.
Borati, 70, 71, 252.
Borato di calce, 748.
» di potassa, 737.
» di soda, 737.
Borax Consolidated Co., Londra, 92.
Bordelaise (compagnie), 257.
Borgi (v. *Caravanserragli*).
Borici (prodotti), 92.
Borracha o latex, 717.
Borra di seta, 261, 504.
Borsa 201, 259, 289, 312.
» dei cuoi, 330.
Borsalino (cappellificio), 166.
Boscaioli, 392.
Boschi (v. *Foreste*).
Boschmen, o boschimani, 603.
Bosses, 674.
Bossismo, 674.
Bosso, 442.
Boston and Montain Co., Montana, 653.
Both and Red Cross line, Liverpool, 225.
Bottarga, 147, 157, 562.
Botti, 96, 174, 250, 312, 563.
Bottiglie nere di vetro, 250.
Bottoni, 100, 175, 280, 282, 305, 306.
Bottoni di corno, 175.
» di frutto, 175.
Boudin (salumi), 339.
Bouilleurs de crus, 246.
Bouquet dei vini, 245.
Bovini, 53, 144, 211, 241, 270, 299, 323, 327, 338, 351, 355, 363, 382, 393, 400, 404, 406, 410, 412, 414, 418, 425, 429, 442, 445, 452, 463, 464, 470, 476, 492, 493, 494, 495, 498, 502, 517, 532, 536, 539, 551, 553, 562, 563, 564, 571, 575, 585, 586, 588, 590, 592, 594, 599, 606, 610, 612, 614, 618, 622, 625, 634, 647, 648, 655, 682, 688, 691, 693, 696, 698, 701, 706, 710, 717, 726, 731, 734, 749, 754.
Bovini chianini, 144.
» da carne, 241.
» piemontesi, 241.
» pugliesi, 241.
» reggiani, 241.
» Schwytz, 145.
» Simmenthal, 145.
Boxes, 645.
Bozzoli, 59, 146, 166, 260, 312, 319, 365, 382, 402, 406, 411, 425, 437, 477.
Bozzoli (trattura dei), 166, 249, 304, 400, 407, 426, 430, 455, 469, 504.
Brabanzona (razza), 327.
Braccialetti di lacca, 481.
Bradstreet's Journal, New York, 22.
Bragozzi, 147.
Braminica (religione), 449.
Brancini, 146.
Brandwein, 85.
Brasiliani, 726, 733.
Brasilian submarine Telegraph Co., Rio Janeiro, 719.
Braunsteuergebiet, 276.
Brauntweinsteuergebiet, 276.
Brazil, 46, 50, 697, 716.
Brazileira (companhia), 721.
Brennero (ferrovia del), 283, 307.
Brennero (strada del), 307.
Bressling, 351.
Brillatura del riso (v. *Pilatura del riso*).
Briquettes, 330.
Britannia, 280.
» tube, 222.
British and African, S. S. Co., Liverpool, 225.
British and Colonial, S. S. Co., Londra, 225.
British and Irish, Dublino, 225.
British Central Africa Co., 232, 603.
British Chinese Corporation, Shanghai, 484.
British India S. N. Co., Londra, 112, 225.
British Lloyd Register, Londra, 115.
British North Borneo Co. Bongor, Borneo, 232, 529.
British South African Co., 232.
Broccati di seta, 480.
Bronzo, 94, 173, 198, 201, 220, 251, 280, 370, 463, 505.
Bruca, 46.
Brughiere, 338.
Buddismo, 495.
Buddisti, 466, 473, 498, 500, 536,
Budella, 176.
Buggeru (laveria di), 152.
Buenos Aires-Rosario (ferrovia), 739.
Bufali, 54, 145, 452, 463, 470, 495, 532, 539, 575.
Bulbi di fiori, 338, 343.
Bulgari, 398, 409.
Bulgaro (pelle di), 99, 370.
Bundesrath, 267, 316.
Buoi (v. *Bovini*).
» gibbosi o zebù, 452.
» (pelli di), 430.
Bureau Veritas, Parigi, 115.
Burghers, 603.
Burnus, 563.
Burro, 83, 157, 158, 188, 216, 228, 230, 233, 235, 247, 260, 261, 303, 318, 339, 342, 346, 347, 351, 353, 368, 378, 379, 385, 435, 517, 520, 522, 576, 579, 588, 592, 606, 631, 635, 637, 655, 656, 697, 717, 725, 738, 757.
Burro salato, 189, 323.
Buscando el ponente por el levante, 671.
Bushel, 229, 673.
Business colleges, 673.
Busti da donna, 165, 167.
Butirrina, 650, 656.
Butt and Boston Copper Co., (Butte), Montana, 653.
Butteri, 648.
Bruxelles port de mer (compagnie), 331.

C.

Cabernet, 239.
Cable railroads, 665.
Cables télégraphiques (compagnie française des), 253.
Cabotaggio, 184, 224, 255, 347, 372, 457, 471, 507, 668, 684, 721, 739, 750.
Cacao, 37, 228, 388, 531, 542, 595, 599, 602, 617, 621, 682, 688, 689, 691, 693, 696, 697, 698, 702, 703, 704, 705, 709, 712, 716, 753, 759, 761.
Cacao Esmeralda, 761.
Caccia, 364.
Cacciagione, 146.
Cachaca o acquavite di canna, 719.
Cacio (v. *Formaggio*).
Cacio-cavallo, 158.
Cactonopale, 683.
Cafatere (piantagioni) (v. *Cafetal*).
Cafetal o caffezali o piantagioni cafatere, 681, 698, 715.
Caffè, 34, 117, 189, 196, 228, 233, 258, 264, 265, 287, 293, 311, 314, 322, 333, 335, 342, 347, 353, 379, 388, 395, 439, 450, 460, 466, 525, 526, 528, 530, 534, 536, 538, 542, 544, 545, 586, 588, 589, 592, 595, 602, 608, 611, 614, 615, 617, 619, 621, 625, 645, 671, 672, 681, 684, 685, 687, 689, 690, 691, 693, 696, 699, 701, 702,

703, 705, 709, 711, 715, 719, 721, 724, 725, 731, 753, 759, 761.
Caffè malto, 157.
» Portorico, 699.
» San Domingo, 696.
» Santiago perla, 687.
» Santos, 715.
» (surrogati del), 157.
Caffeina, 37.
Caffezali (v. *Cafetal*).
Cafri, 603, 604, 609.
Cahn, 470.
Cail, Parigi, 250.
Calamari, 147.
Calamina o perossido di zinco, 73, 151, 330, 351, 400, 653.
Calamus rothang, 50.
Calce, 91, 169, 412, 700, 738.
» del Theil, 250.
Calcino, 146.
Calcopirite, 152.
Caldaie, 329.
Caledonian Copper Co., Nuova Galles del Sud, 518.
Caledonian R. R., Edimburgo, 223.
Calicot, 217, 567, 626.
California Fruit Farmer's Association, San Francisco, 645.
Calumet and Hecla (miniera), 653.
Calzature, 99, 178, 189, 202, 221, 252, 306, 319, 323, 340, 352, 370, 386, 388, 413, 440, 480, 537, 539, 563, 636, 664, 677, 719.
Calzature per soldati, 455.
Calzoleria (v. *Calzature*).
Camboggiani o khmer, 468.
Camelie, 502.
Camembert, 248.
Camera di commercio italiana di Montevideo (Bollettino della), 36.
Camere di agricoltura, 144, 562.
Camere di commercio, 118, 189, 228, 258, 334, 562, 564, 579, 675, 685, 729, 741, 743, 757.
Camice di cotone (v. *Biancheria*).
Caminhos de ferro do Sul e Sueste (companhia dos), 394.
Caminhos de ferro National (Companhia dos), 394.
Caminhos de ferro portuguezes (companhia real dos), 394.
Caminos de hierro del Norte, 387.
Cammel and Brown, Sheffield, 219.
Cammelli, 57, 364, 391, 423, 425, 429, 435, 438, 439, 440, 441, 442, 447, 453, 476, 493, 494, 495, 550, 557, 562, 566, 569, 575, 581, 590, 592.
Cammelli da corsa, 441.
Cammellieri, 569.
Cammeo (lavori in), 201.
Camomilla, 45, 139, 209.
Campane, 370, 463.
Campeggio, 46, 682, 696, 703, 704.
Campicello della scuola elementare, 144.
Campi d'oro, 609, 613.
Campo (Compagnia), Barcellona, 388.
Campos, 716, 717.
Camwood, 622.
Cana, 731.
Canadesi, 634.
» (navi), 637
Canadian Pacific R. R. Co., Montreal, 636.
Canale imperiale (Cina), 484.
» marittimo dei Grandi Laghi, 668.
Canali, 340.
» industriali, 153.
» marittimi, 112.
» navigabili, 223, 387.
Cananza odorata, 48, 539.
Canapa, 34, 47, 117, 137, 138, 142, 188, 209, 220, 239, 260, 261, 269, 287, 290, 299, 312, 327, 333, 343, 348, 362, 373, 381, 388, 396, 412, 419, 474, 574, 646, 675.
Canapa (articoli di), 402, 671.
» di Manilla (v. *Abaca*).
» indiana, 44.
» (industria della), 164, 218, 248, 278, 304, 319, 339, 659.
Canapa pettinata, 260.
» (semi di), 35, 362.
» (stoppa di), 290, 362.
» (tele di), 164.
Canapifici (v. *Canapa, industria della*).
Canaveral, 698, 753.
Cancelleria (oggetti di), 568, 694.
Candele, 99, 177, 194, 197, 221, 282, 306, 330, 340, 444, 475, 553, 568, 588, 597, 717, 732, 738.
Candele steariche, 99, 252, 697, 719.
Canditi, 156, 194, 343.
Canfora, 44, 502, 509, 511.
Cani, 57, 211, 241, 271, 327, 364, 493, 495.
Cani da tiro, 418.
Canna, 470.
» da zucchero, 38, 138, 381, 451, 466, 469, 470, 474, 501, 519, 528, 531, 536, 538, 545, 546, 547, 574, 575, 576, 595, 599, 600, 601, 602, 608, 609, 645, 682, 688, 689, 691, 693, 696, 697, 698, 699, 701, 702, 703, 710, 712, 715, 731, 736, 753, 761.
Canna di bambù, 43.
» d'India, 43, 50, 528, 532, 534.
Canne, 58.
Cannella, 39, 451, 469, 531, 538, 547.
Cannella cinese, 39, 474.
Cannicci (lavori in), 165.
Cannoni, 172, 202, 250, 279, 352, 369, 386.
Canossiane, 488.
Canotti, 526.
Cantaridi, 60, 364.
Cantaro, 402, 408, 579.
» eritreo, 586
» persiano, 444.
» tripolino, 567.
» tunisino, 564.
Cantiere di San Bartolomeo, Genova, 171.
Cantine sociali e sperimentali, 159.
Caolino, 68, 150, 214, 244, 273, 503.
Capanne Vecchie (miniera delle), Grosseto, 152.
Cape Copper Co., Okiep (Colonia del Capo), 610.
Capelli umani (lavori in), 100.
Capitolazioni, 430.
Cappe, 62.
Cappelli, 277, 405, 506, 537, 685, 692, 719, 724, 738, 757.
Cappelli di giunco, 480.
» di paglia, 480.
» di Panama, 762.
Cappellificio Borsalino, Alessandria, 166.
Cappellificio Carrozzi, Monza, 166.
Cappellificio Valera Rizzi, Monza, 166.
Cappellini da signora, 249.
Capre, 50, 54, 56, 145, 241, 270, 300, 327, 338, 355, 364, 382, 393, 400, 404, 406, 410, 423, 425, 429, 435, 442, 445, 452, 464, 476, 493, 494, 495, 498, 502, 517, 532, 536, 546, 551, 557, 562, 570, 571, 588, 592, 594, 610, 618, 622, 648, 688, 718, 727, 731, 735, 754.
Capre d'Angora, 56, 517, 648.
Capretti, 145.
Capretto (pelli di), 430.
Caprini, 54, 145.
Carabaos, 539.
Caratteri da stampa, 173, 685.
Caravanserragli, 563.
Carbone, 6.
» bianco, 79, 153.
» di legna, 174, 209, 280, 379, 388, 392.
Carbone fossile, 49, 64, 114, 117, 148, 188, 196, 197, 204, 205, 209, 210, 213, 228, 229, 230, 233, 234, 243, 258, 266, 271, 290, 300, 311, 318, 322, 325, 328, 333, 335, 342, 345, 347, 353, 356, 365, 373, 376, 377, 384, 388, 390, 391, 395, 402, 406, 410, 419, 426, 453, 458, 461, 466, 469, 470, 477,

488, 492, 493, 494, 503, 504, 508, 509, 519, 522, 529, 533, 539, 559, 564, 580, 606, 609, 610, 635, 637, 649, 659, 678, 681, 696, 698, 710, 718, 737, 740, 748, 749, 750, 755.
Carbone nero, 153.
» (polvere di), 330.
Carburo di calce, 98, 177, 252, 281, 663, 683.
Carcamani, 724.
Carciofi, 134, 644.
Cardamomo, 39, 40, 451, 469.
» bastardo, 466.
» vero, 466.
Carenaggio (bacini di), 234.
Carestia, 6.
Cargo-boats, 114.
Carludovica palmata, o toquilla, 43, 76, 763.
Carnallite, 69, 273, 435.
Carne, 117, 144, 211, 228, 233, 299, 327, 345, 347, 364, 429, 452, 502, 516, 517, 522, 523, 524, 557, 569, 570, 575, 588, 634, 648, 655, 671, 682, 727, 730, 731, 734, 740, 742.
Carne affumicata, 734.
» conservata, 520.
» disseccata, 599, 716, 727.
» fresca congelata, 114, 734.
» in conserva, 655.
» in scatola, 157.
» salata, 288, 303, 397, 716, 727.
Carne secca (v. *Carne disseccata*).
Carnegie (compagnia), Pittsburg (Pensilvania), 660.
Carni conservate, 668.
Carovane, 105, 195, 370, 378, 420, 424, 433, 434, 435, 436, 439, 441, 444, 455, 456, 463, 482, 493, 496, 497, 553, 563, 564, 567, 570, 577, 593, 623.
Carpi o carpioni, 61, 146, 412, 477, 622.
Carrozze, 198, 314.
Carrube e carrubi, 32, 136, 260, 381, 403, 437.
Carta, 96, 176, 198, 199, 220, 251, 261, 281, 306, 311, 313, 330, 340, 352, 353, 355, 370, 379, 387, 400, 412, 413, 444, 470, 481, 493, 499, 506, 568, 579, 636, 662, 677, 683, 685, 692, 725, 729, 738, 740, 742, 751.
Carta (alberi della), 475, 502.
» a mano, 176.
» compressa, 663.
» da giornali, 412.
» da sigarette, 176, 251, 306, 405.
Carta da tappezzeria, 176.
» di riso, 475.
» metallica, 280.
» moneta, 190, 374, 487, 685, 722, 757.
Cartapesta (articoli di), 280.
Carte da giuoco, 176, 228, 412.
Cartiera italiana di Serravalle Sesia, 176.
Cartiere meridionali dell'Isola del Liri, 176.
Cartografia, 97, 281.
Cartoleria, 176.
Cartoline illustrate, 281.
Cartone e cartoni, 342, 579, 685.
Cartucce, 173, 661.
Carvavellos, 392.
Casale Litta (torbiera), 149.
Casàri, 158.
Cascami di seta (v. *Seta, cascami di*).
Cascami di seta (Società anonima per la filatura dei), 167.
Cascarilla (v. *China peruviana*).
Cascarilleros, 44.
Caseificio, 83, 157, 216, 247, 276, 303, 318, 339, 346, 368, 385, 520, 635, 655, 738.
Cash, 487.
Caspiana (società), Baku, 426.
Cassa di depositi e prestiti, 131.
Cassa di risparmio delle province lombarde, 190.
Cassava (v. *Manioca*).
Cassetta postale dell'Estremo Oriente, 461.
Cassia 44, 475.
» lignea o cannella cinese, 39, 474.
Cassiterite, 72.
Castagna o noce del Brasile, 717.
Castagnacci, 136.
Castagne e castagni, 32, 136, 238, 290, 381, 392, 644, 742.
Castagno (zona del), 141.
Caste, 452.
Castilloa elastica, 47.
Castle line, Londra, 225.
Castori, 57, 418.
Catalani, 386, 389.
Catechu o catecu, 40.
» bruno, 46.
» giallo (v. *Gambier o gambir*).
Cateratte, 572.
Catrame, 97, 355, 357, 378.
» (colori del), 45.
» vegetale, 282.
Cattedre ambulanti di agricoltura, 135.
Catti o catty, 467, 509, 534.
Cattie, 486.
Cattle boats, 114.
» breeding, 647.
Cattolici, 297, 316, 337, 359, 380, 536, 632.
Caucciù, 47, 117, 221, 265, 287, 335, 373, 469, 527, 528, 544, 593, 595, 597, 599, 602, 608, 611, 614, 615, 617, 623, 624, 625, 626, 672, 673, 691, 706, 712, 717, 721, 730, 754, 759, 761.
Caucciù (industria del), 99, 175, 252, 370, 664.
Cauries, 47, 63, 453, 594.
Cavalieri (molino), Bologna, 154.
Cavallette, 556, 735.
Cavalli, 54, 145, 211, 241, 260, 270, 300, 312, 327, 338, 345, 355, 363, 382, 400, 410, 418, 423, 425, 433, 438, 439, 441, 442, 445, 452, 476, 492, 493, 494, 495, 498, 502, 517, 528, 532, 536, 539, 551, 557, 562, 575, 581, 588, 590, 610, 634, 647, 648, 655, 682, 688, 717, 727, 734.
Cavalli barberi, 557.
» marini, 57.
» normanni, 241.
» percherons, 241.
Cavallo (carne da), 54.
Caves sousmarins (Société française des), 545.
Caviale, 365, 368, 648.
Cavi telegrafici sottomarini (v. *Telegrafi sottomarini*).
Cavoli, 134, 268, 474.
» fiori, 134
Cayagan, 539.
Cayes-Bammaku (ferrovia), 627.
Ceci, 31, 134, 381, 438, 588, 749.
Cedri, 32, 135.
» del Libano, 435.
Cefali, 146, 562.
Cellulosio, 352.
Cementi, 91, 169, 218, 243, 250, 261, 266, 330, 370, 412, 459, 563, 636, 659, 683, 738, 743.
Cementi e calci idrauliche (società italiana dei), 169.
Cemento Ponte de France, 250.
Cenisio (ferrovia del), 263.
Centavos, 741.
Centenoial Copper Co., Superior Lake, 653.
Centerbe, 161.
Centner, 348, 354, 356.
Central and South American Telegraph Co., 103, 749.
Central and Union Pacific R. R., 666.
Centralbahn, 321.
Central Cordòba (ferrovia), 739.
Central Meat Export Co., Rockampton, 520.
Central Nord (ferrovia), Argentina, 739.
Central Pacific R. R. Co., New York, 101.
Central Union Telephon Co., New York, 665.
Central Uruguay (ferrovia), 728.
Centralverband deutscher Industrieller zur Beförderung und Wahrung nationaler Arbeit, Berlino, 275.

Central Verein für Handelsgeographie, Berlino, 288.
Cents, 673.
Centweight (cwt.), 229.
Cera, 60, 146, 271, 419, 429, 476, 539, 552, 553, 557, 599, 608, 614, 615, 626, 696.
Cera bianca, 476.
» (candele di), 99, 177.
» (industria della), 698.
» vegetale, 475, 717.
Ceralacca, 48, 177.
Ceramica, 91, 168, 198, 200, 218, 250, 278, 296, 304, 330, 340, 370, 379, 386, 394, 400, 412, 422, 443, 444, 455, 463, 480, 505, 509, 576, 659, 719, 731, 762.
Ceramica artistica, 168, 202, 266.
Cereali, 21, 114, 117, 131, 188, 189, 196, 199, 207, 228, 234, 246, 258, 264, 268, 287, 315, 317, 322, 326, 333, 335, 342, 353, 355, 356, 360, 373, 376, 378, 379, 395, 399, 403, 404, 406, 410, 411, 413, 419, 421, 422, 423, 425, 429, 433, 434, 437, 438, 439, 442, 445, 446, 450, 458, 473, 491, 494, 496, 510, 537, 552, 555, 559, 561, 563, 564, 568, 569, 573, 575, 592, 593, 597, 606, 633, 637, 641, 643, 668, 671, 672, 678, 740, 749, 753, 759, 762.
Cerini (v. *Fiammiferi*).
Cernossium, 360.
Cerrana, La Plata, 738.
Cesti, 466.
Cetrioli, 361.
Cetvert, 374.
Chablis, 246.
Chalutiers à vapeur (Société anonyme des), 327.
Chamber of Mines of the South African Republic, 604.
Chambertin, 246.
Champagne, 159.
» artificiale, 85.
Chang, 467.
Charcuterie, 247.
Chargeurs réunis (compagnie des), 256.
Charleroi (vetreria di), 330.
Charolaise, 241.
Chartered British South Africa Co., Capetown, 603.
Chartered Companies, 232.
Chartreuse, 246.
Chasselas, 239.
Château Laffitte, 246.
» Larose, 246.
» Latour, 246.
» Margaux, 246.
» Yquem, 246.
Cheddar, 656.
Chemin de fer venezuélien, 710.
Chemins de fer économiques (Société générale des), 253.
Chemins de fer Orientaux (Société des), 407.
Chemins de fer vicinaux (Société nationale des), 331.
Chester, 216.
Chevaux de nations, 327.
Cheviot, 211.
Chicago Milwaukee R. R. Co., Chicago, 666.
Chilò o chilè, 408, 681.
Chimiche (industrie), 176.
China cloths, 480.
» Merchants S. N. Co., Shanghai, 485.
China peruviana o corteccia di china, 44, 233, 342, 343, 452, 532, 534, 602, 701, 705, 754, 759, 761, 762.
China tea steamers, 114.
Chincaglierie, 282, 311, 437, 567, 588, 615, 619, 621, 626, 763.
Chinino, 44, 97, 178, 252, 281, 663.
Chinoiseries, 422, 481, 493.
Chioderie, 93.
Chiodi, 329, 352, 369, 661.
» di garofano, 29, 464, 474, 531, 597.
Chioggiotti (pescatori), 300.
Chirimoya, 736.
Chiusa Canadiana, 667.
Cholos (v. *Meticci*).
Christophe, 74, 280.
Cialde, 155.
Cica o chica, 749.
Cicerchie, 134.
Cicia, 755.
Cicoria, 36, 83, 156, 239, 269, 276, 298, 327, 328, 399.
Cieche, 146.
Cien o li, 487.
Cigarros, 683.
Cileni, 733.
Ciliege, 136, 209, 246, 298, 337, 361, 501.
Ciliegi, 32.
Cinabro, 74, 152, 653.
Cinchona (v. *China peruviana*).
Cinesi, 378, 463, 466, 473, 483, 500, 533, 536, 537, 539, 547, 600, 601, 685, 752.
Cinesi (navi), 485.
Cinghiali, 476.
Cinnamomo, 39.
Cinquantino (granturco), 133.
Cioccolatta, 37, 83, 156, 197, 247, 313, 318, 339, 385, 488, 724.
Cipolle, 474, 573, 578, 644, 742.
Cipreé, 63.
Cipressi, 647.
Circassi, 425.
Circolazione, 190.
Cirio (ditta), Torino, 135, 157.
Cisternoni del petrolio, 189.
Citrato di calce, 157.
Città dei morti, 680.
» fungo, 523.
City and Suburban Co., Londra, 604.
City of Cork S. N. Co., Cork, 225.
Clan Navigation Co., Glasgow, 225.
Claret, 245.
Clark (Newark), New Jersey, 657.
Clausola dei vini, 160.
Clayton-Bulwer (trattato), 692.
Clearing-house, 229, 294, 314, 674.
Clide line (Jacksonville), Florida, 669.
Clippers, 113, 663, 669.
Clorato di potassio, 69, 252.
Cloruro di calce, 281.
» di magnesio, 69, 435.
» di potassio, 272, 435.
» di sodio (v. *Sale da cucina*).
Clydeline, Glasgow, 225.
Cobalto, 544.
Coca boliviana o peruviana, 37, 754, 759.
Cocaina, 37, 281, 755, 759.
Cocciniglia, 60, 390, 683, 696.
Cocco (alberi o palme da), 33, 450, 463, 464, 466, 469, 474, 525, 526, 528, 531, 536, 538, 541, 542, 545, 595, 598, 600, 690, 702.
Cocco (noci di), 42, 617, 621.
» (olio di), 247, 276, 450, 620.
Coccus pela, 498.
Cockerill (Seraing), Liegi, 329.
Cocomeri (v. *Angurie*).
Coffe, 430.
Cofti, 572, 587.
Cognac, 85, 161, 246.
» fine champagne, 246.
Coir, 42, 451.
» (industria del), 89, 455.
Coke, 99, 221, 243, 252, 279, 281, 306, 326, 330, 335, 365, 376, 386, 636, 659, 663.
Colera, 449.
Colla, 177, 664.
» di pesce, 365, 648.
Collalto (conti di), Susegana, 161.
Collectivités, 328.
Colman's stark rice Co., Londra, 221.
Colofonia, 646, 675.
Colombi, 58, 476.
» viaggiatori, 105.
Colombiani, 709.
Colon, 694.
Coloniali, 34, 117, 138, 189, 405, 410, 413, 563.
Colonial Mail, Londra, 225.
Colonie, 122, 191, 263, 291, 334, 343, 348, 375, 389, 396, 417, 488, 676, 709, 717.
Colonie naturali, 193.
» politiche, 194.

Colonie (Società italiana per il commercio delle). 586.
Colonizzazione, 417, 492, 510, 638, 676, 722, 744.
Colon-Panama (ferrovia), 707, 708.
Colori, 177, 188, 221, 287, 290, 509.
Colori artificiali, 319.
» derivati dal catrame, 323.
» di alizarina, 319.
» di anilina, 60, 139, 281, 282, 290, 319, 459, 689, 697.
Colori di zucchero, 276.
Colorificio italiano, Milano, 177.
Coltelli e coltellineria, 173, 199, 219, 251, 279, 394, 455, 567, 588, 743.
Coltura industriale, 153.
Columbia (Pittsburg Pensilvania), 660.
Colza, 34, 239, 269, 337, 345, 450.
Comacchio (anguille di), 146.
Combine, 215.
Combustibili agglomerati, 99, 179, 198, 326, 330, 386.
Combustibili fossili, 64.
Comino o kümmel, 40, 337.
Comitati (Ungheria), 298.
Comitato milanese per il commercio coll'Estremo Oriente (v. *Consorzio*, ec.).
Comitato nazionale per l'incremento dei forestieri, Roma, 180.
Comitato per il commercio coll'Estremo Oriente (v. *Consorzio*, ec.).
Commercial Bank of Scotland, 229.
Commercial Cable Co., New York, 103, 664.
Commerciale belge (compagnie), 619.
Commercial school (v. *Scuole di commercio*).
Commercio, 116, 187, 286, 310, 322, 332, 341, 347, 353, 356, 372, 379, 388, 395, 402, 403, 404, 408, 410, 413, 422, 424, 427, 431, 433, 436, 437, 438, 439, 440, 444, 446, 457, 463, 465, 467, 469, 470, 471, 485, 492, 493, 494, 496, 499, 508, 522, 526, 529, 534, 537, 540, 547, 553, 559, 563, 567, 570, 578, 581, 585, 588, 591, 594, 595, 597, 600, 602, 605, 607, 608, 610, 611, 613, 615, 619, 620, 622, 626, 631, 637, 641, 669, 684, 688, 689, 690, 692, 693, 696, 697, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 706, 710, 713, 721, 728, 732, 739, 747, 750, 756, 760, 762.
Commercio di speculazione, 342.
Commercio esteriore, 116, 187, 373, 669.
Commercio interno, 116, 187, 372, 669.
Commercio (istituzioni favorevoli al), 118.
Commestibili (v. *Sostanze alimentari*).
Commissionaria d' esportazione (Società), 188.
Commissione austro-russo-rumena del Pruth, 413.
Commissione europea del Danubio, 413.
Common stock (pecore), 648.
Compagnia dei telegrafi del Nord, Copenhagen, 346.
Compagnia della baia d'Hudson, Ottawa, 634.
Compagnia dello Zambese, Mozambico, 608.
Compagnia di Mozambico, 608.
Compagnia di Navigazione e Industria, Barcellona, 388.
Compagnia finlandese, Helsingfors, 379.
Compagnia imperiale Mahsussé, Costantinopoli, 408.
Compagnia napoletana di navigazione a vapore, Napoli, 187.
Compagnia reale delle ferrovie Sarde, Cagliari, 182.
Compagnia russa Mercurio, Baku, 426.
Compagnia siciliana di navigazione a vapore, Palermo, 187.
Compagnie Bordelaise, Bordeaux, 257.
Compagnie Bruxelles port de mer, Bruxelles, 331.
Compagnie commerciali belghe, 619.
Compagnie d'assurances générales sur la vie, Parigi, 259.
Compagnie de Huanchaca, Potosí (Bolivia), 759.
Compagnie de navigation mixte (Touache), Cette, 257.
Compagnie des bateaux parisiens, Parigi, 254.
Compagnie des Chargeurs réunis, Havre, 256.
Compagnie des chemins de fer Bona-Guelma, 558.
Compagnie des chemins de fer du Midi, de l'Ouest, d'Orléans, du Nord, de l'Est, 254.
Compagnie des chemins de fer Est-Algerino, 558.
Compagnie des chemins de fer Franco-Algerina, 558.
Compagnie des chemins de fer Lione-Algerina, 558.
Compagnie des chemins de fer Ovest-Algerina, 558.
Compagnie des vapeurs du Nord, Brest, 257.
Compagnie du chemin de fer du Congo, Bruxelles, 617.
Compagnie française des cables télégraphiques, Brest, 253.
Compagnie française des cordons sousmarins, Parigi, 103.
Compagnie générale des bateaux à vapeur à hélice du Nord, Dunkerque, 257.
Compagnie générale des transports maritimes, Marsiglia, 256.
Compagnie générale Transatlantique, Havre, 256.
Compagnie hollandaise du Congo, 619.
Compagnie industrielle du Platine (Nijni Turinsk-Elkinsk), Perm, 366.
Compagnie insulaire (Marsiglia), 257.
Compagnie internationale des Grands Hôtels, Parigi, 100.
Compagnie maritime Boissière, Havre, 257.
Compagnie nouvelle du canal intérocéanique du Panama, Parigi, 708.
Compagnie Oruro, Bolivia, 758.
Compagnie Tandonnet, Bordeaux, 257.
Compagnie universelle du canal de Suez, Port Said, 582.
Companhia Brazileira, Rio Janeiro, 721.
Companhia del Pacifico, Messico, 684.
Companhia dos caminhos de ferro, Beira, 394.
Companhia dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, Lisbona, 394.
Companhia dos caminhos de ferro National, 394.
Companhia general de Fosforos, Buenos Aires, 758.
Companhia general dos tabacos, Manilla, 539.
Companhia general portugueza, Oporto, 395.
Companhia intermediaria dos Portos do Sul, Rio Janeiro, 721.
Companhia Ispano-Americana, Cadice, 388.
Companhia Italo-Paulista, San Paulo, 719.
Companhia meccanica di San Paulo, 719.
Companhia Minho-Douro, Porto, 394.
Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, Lisbona, 394.
Companhia Sud-Americana de Billetes de Banco, Buenos Aires, 738.

Companhia Sud-Americana de vapores, Valparaiso, 750.
Companhia transatlantica di Veracruz, Messico, 684.
Companhia Valenciana, Valenza, 388.
Comptoir d'Escompte, Parigi, 259.
Comstock (miniera), 652.
Comunicazioni, 180, 306, 320, 330, 340, 346, 370, 387, 394, 401, 404, 407, 410, 419, 424, 431, 433, 435, 438, 443, 446, 455, 463, 481, 492, 494, 496, 506, 520, 525, 528, 533, 536, 539, 552, 558, 563, 567, 577, 588, 590, 591, 593, 618, 620, 626, 636, 664, 683, 688, 690, 699, 706, 713, 719, 738, 749, 759, 762.
Conchiglie, 63, 453, 544, 700.
Concia delle pelli (v. *Pelli, concia delle*).
Concia (scorze da), (v. *Scorze concianti*).
Concimazione, 210, 363, 452, 476.
Concimi, 143, 240, 491, 503, 537, 647, 674.
Concimi chimici, 131, 143, 154, 177, 198, 252, 281, 333, 601.
Concorsi a premio, 118.
Confetti, 156, 343, 724.
Confetture, 641
Confiance, Parigi, 259.
Confucio, 473.
» (seguaci di), 498.
Congo (Chemin de fer du), 671.
» (compagnie hollandaise du), 609.
Congresso (Stati Uniti), 642.
Conifere, 47, 647.
» (scorze di), 46.
Conigli, 57, 211, 241, 517.
Connal, Glasgow, 219.
Conquista del deserto, 556.
Conquistadores, 692, 743.
Conserve, 200, 479, 499, 519, 588, 641.
Conserve alimentari, 83, 157, 216, 247, 265, 303, 346, 351, 355, 368, 389, 394, 414, 459, 619, 655, 694, 742.
Conserve di latte, 656.
» in scatole, 678.
Consolidation of the Diamond Mining Interest, Kimberley, 610.
Consorzi industriali, 188
Consorzio agrumario, Palermo, 135.
Consorzio italiano di Milano pel commercio coll'Estremo Oriente, 154, 459, 464, 564, 488, 510, 529, 533, 534, 468, 579, 586, 597, 607.
Consorzio per l'importazione e l'esportazione coloniale nell'America latina, specie nei paesi delle Amazzoni, Torino, 725.
Constantine Phosphate Co. di Leith, Scozia, 557.
Contee, 206.
Conterie, 154, 169, 199, 250, 260, 459, 534, 567, 598, 615, 620.
Conto di reis, 722.
Contrabbando, 391, 392, 704.
Convenzione del metro, 119.
Convenzioni ferroviarie (in Italia), 181.
Convicts, 523.
Cook (Agenzia), Londra, 101.
Coolies (v. *Culis*).
Cooperativa farmaceutica, Milano, 178.
Cooperativa militare, Roma, 168.
Cooperative wholesale society, Manchester, 235.
Copaive, 44.
Copale, 47, 532, 538, 593, 595, 597, 622.
Copeki, 374.
Coperte, 563.
Coppa, 157.
Coprah, 33, 469, 525, 526, 527, 528, 534, 538, 540, 541, 542, 545, 546, 597, 598, 608.
Corallo, 63, 148, 202, 290, 374, 459, 503, 510, 552, 553, 557, 568, 624.
Corallo (industria del), 175, 188, 200, 208, 510.
Corallo lavorato, 559.
Corazze, 251, 352.
Cordami, 164, 304, 339, 369, 385, 394, 564, 579, 598, 725.
Corde animali, 176.
» musicali, 176.
Cordoni telegrafici sottomarini (v. *Telegrafi sottomarini*).
Cordons sousmarins (compagnie française des), 103.
Cordovani, 386.
Coreani, 500.
Coregoni, 146.
Corfinio, 161.
Coriandoli, 552.
Corinto (canale di), 401
Corna, 335, 364, 590, 608, 612, 729.
Corno (lavori in), 100, 282.
Corona, 119, 312, 348, 435.
Corosol, 33.
Corozo (v. *Avorio vegetale*).
Corregge, 664.
Corso forzoso, 120, 153, 190, 374, 388, 396, 402, 706, 710, 722, 741, 750, 763.
Cortecce da concia (v. *Scorze concianti*).
Cortecce di quercia (vedi *Quercia*).
Corteccia di china (v. *China peruviana*).
Cortes, 380.
Cosacchi, 365, 491.
Cospettoni (v. *Salacche*).
Costruzione (cantieri di), 738.
Costruzioni navali, 93, 96, 293, 340, 400, 464, 633, 636, 672, 738.
Costruzioni navali in ferro e in acciaio, 171, 194, 200, 220, 235, 251, 279, 305, 329, 369, 386, 660.
Costruzioni navali in legno, 174, 220, 281, 306, 355, 370, 663.
Costruzioni (Società Veneta di), 169.
Cotogni, 32.
Cotonate, 117, 162, 202, 229, 234, 261, 265, 287, 290, 322, 323, 353, 368, 373, 385, 388, 394, 395, 405, 413, 433, 435, 437, 454, 480, 493, 495, 499, 505, 509, 510, 534, 537, 553, 563, 567, 568, 579, 586, 588, 589, 590, 592, 598, 615, 619, 620, 621, 658, 671, 684, 724, 725, 728, 750, 755, 757.
Cotonate americane, 592.
Cotone, 7, 34, 41, 117, 139, 188, 189, 196, 197, 228, 234, 258, 265, 287, 288, 290, 293, 303, 311, 314, 318, 322, 323, 333, 353, 368, 373, 381, 385, 388, 394, 395, 399, 423, 429, 434, 437, 442, 451, 458, 459, 460, 463, 470, 474, 486, 494, 501, 504, 505, 509, 519, 526, 531, 536, 538, 545, 574, 575, 578, 579, 585, 588, 590, 608, 621, 625, 643, 645, 657, 671, 672, 675, 677, 678, 696, 697, 698, 702, 705, 712, 716, 721, 753.
Cotone cucirino, 657.
» (filati di), 228, 303, 309, 342, 436, 458, 486, 505, 509, 540, 589, 592, 626.
Cotone idrofilo, 163.
» (industria del), 162, 163, 194, 197, 198, 199, 217, 235, 248, 277, 303, 318, 323, 324, 325, 339, 352, 368, 379, 385, 394, 400, 410, 412, 430, 454, 460, 470, 480, 494, 504, 576, 590, 635, 646, 657, 683, 719, 755.
Cotone (olio di), 162, 247, 351, 573, 657, 674, 675, 678.
Cotone (semi di), 34, 573, 578, 645, 753.
Cotone (tessuti di), 189, 228, 230, 248, 258, 303, 333, 339, 342, 347, 394, 451, 458, 465, 486, 540, 619, 635, 637, 740, 742, 755, 760.
Cotone stampato, 657.
Cotonificio (v. *Cotone, industria del*).
Cotonificio Ercole Queretaro, Messico, 683.
Cotton printers combine, 657.
» supply Association, 41.

Couillet, Charleroi, 329.
Courcelles (vetreria), 330.
Courrières (miniera di), 243.
Cow boys, 648.
Cozze nere (v. *Mitili*).
Crauti, 268, 303.
Cravero, Genova, 171.
Crédit Anstalt, Vienna, 312.
» foncier, Parigi, 259.
» industriel et commercial, Parigi, 259.
Crédit Lyonnais, Lione, 120, 259.
Credito, 120, 190, 259, 289, 333, 374, 405, 510, 607, 674, 685, 741, 763.
Credito italiano, 170.
Cremor di tartaro, 97, 178.
Cren, 268.
Creuzot, 243.
Creuzot (stabilimento del), 243.
Crimea (guerra di), 88, 370.
Crine, 260.
» animale, 175.
» vegetale, 43, 165, 498, 556, 559.
Crine vegetale marino, 269.
Crisantemi, 502.
Crisi di sovrapproduzione industriale, 80.
Crisofili, 32, 681.
Crisoliti, 68, 631.
Cristalleria italiana, San Paulo, 719.
Cristallerie (v. *Cristalli*).
Cristalli, 250, 260, 304, 330, 370, 579, 659, 684, 694, 724.
Cristallo di rocca, 318.
Crittogama, 33.
Croati, 297.
Crochets, 305.
Crocifissi, 435.
Crogiuoli refrattari, 91, 278.
Cromo, 430, 544.
Cromolitografia, 96.
Cromwell line, New York, 669.
Cronometri, 220.
Cronstadt (Compagnia), 372.
Cross and Blackwell, Londra, 216.
Crostacei, 63, 146, 546.
Crown deep Co., Londra, 604.
Cru Château Laffitte, 246.
» Château Larose, 246.
» Château Latour, 246.
» Château Margaux, 246.
» Château Yquem, 246.
» Saint-Estèphe, 246.
» Saint-Julien, 246.
» Sauterne, 246.
Crusca, 367.
Cuan o ligatura, 470.
Cuban pine, 646.
Cubebe, 717.
Cubito o pic, 579.
Cucurbitacee, 32.
Culis, 121, 449, 466, 488.
» cinesi, 702.
» indiani, 601, 609, 702.
Culture maraichère, 237.
Cumino (v. *Kümmel*).
Cunao, 46, 470.
Cunard, Liverpool, 225.
Cuoi, 444, 734.
» di fantasia, 221.
» ungheresi, 306.
Cuoio (articoli di), 306.
» da suola, 221, 411.
Curaçao, 339.
Curaro, 717.
Curcuma, 45, 452, 469, 502.

D.

Dacca Twist Co., Manchester, 217.
Dahabieh, 578.
Daini muschiati, 57, 476.
Daira Sanieh, Egitto, 576.
Dak bungalow, 455.
Dalailama, 495, 497.
Damara, 612.
Damaschi, 425.
Danesi, 603, 695.
» (navi), 347, 348, 372.
Dànkalo, 584, 587.
Dannenbaum (miniera), Vestfalia, 272.
Darì, 29, 434.
Daria, 423.
Darmstaedter Bank, Darmstadt, 289.
Darsena, 195, 197, 200, 204.
Datteri, 30, 438, 439, 440, 441, 442, 552, 553, 561, 563, 564, 565, 566, 573, 581, 592.
Datteri (noccioli di), 48.
Dayacchi, 528.
Dayton, Chicago, 661.
Dazi differenziali, 373.
» doganali, 144, 619.
Dazio ad valorem, 342, 430, 458, 487, 579, 586, 607, 674, 741.
De Angeli (tintoria), 167.
De Beers Consolidated Mines Co., Londra, 68.
De Beers Mining Co., Kimberley, 610.
Deering, Chicago, 660.
Defosforazione del ferro, 324.
De Freitas Dampfschiffahrt G., Amburgo, 286.
Degla, 561.
Delegazioni, 297.
Dell'Acqua Enrico, 741.
Demerara and Derbice S. N. Co., 713.
Demidoff Nigi Tagilsk, Ekaterinburg, 369.
Democratici, 673.
Denney, Dumbarton, 220.
Dentici, 147.
Depecorazione, 55, 145, 364.
Deportati, 418, 492, 544.
Deposito franco, 195, 199, 200, 201, 202, 294.
Derrate alimentari (v. *Sostanze alimentari*).
Dervisci, 424, 580.
Desciatina o Dessiatina, 374.
Deserto, 438, 439, 441, 442, 569.
Despoplado, 752.
Deutsche Allgemeine Petroleum Gesell., Amburgo, 286.
Deutsche Australische D. G., 286.
Deutsche Bank, Berlino, 289.
» Dampfschiffahrt Rhederei, 508.
Deutsche Handels und Plantagen Gesellschaft, 542.
Deutsche Kolonial Gesell, Berlino, 291.
Deutsche Levante Linie, Amburgo, 286.
Deutsche Ost-Afrika Linie, Hamburg, 591.
Deutscher Lloyd, Brema, 289.
Deutsche See Telegraph Gesell, 283.
Deutschland (nave), 286.
Diamante delle Antille, 699.
Diamanti, 5, 68, 233, 340, 365, 453, 528, 606, 608, 610, 708.
Diamanti neri, 213, 718.
» (sfaccettatura dei), 91.
Diatto (Officina già dei fratelli), 172.
Diaspri, 635.
Dighe, 267, 325, 337, 471.
Diligenze, 320, 426, 455, 558.
Diluvio neerlandese, 534.
Dinamite, 98, 179, 606.
Dinaro, 405.
Dingley (tariffa), 654, 673.
Diorite, 67, 214, 326.
Dipendenze, 348.
Diptero cupus, 479.
Direct Spanish Telegraph Co., 387.
Direct United States Cable Co, Glasgow, 103.
Diritto di banchina, 579.
» di facchinaggio, 579.
Disboscamento, 49, 50, 141, 209, 240, 317, 363, 393, 647, 716.
Dishley (pecore), 211.
Diskonto Gesellschaft, Berlino, 289.
Distillerie (v. *Spirito*).
Distretto federale, 542, 680, 709, 714.
District of Poteries, 218.
Dividivi, 47, 625, 704, 710.
Docks, 335, 389, 414, 432, 460, 466, 510, 678.
Dogane, 118, 190, 258, 333, 342, 373, 396, 408, 458, 481, 522, 564, 579, 586, 607, 619, 638, 671, 673, 696, 699, 715, 718, 721, 728, 741, 763.
Dogane imperiali cinesi, 487.
» protezioniste, 394.
Doghe, 96, 251, 305, 388, 395, 405.
Dolichos viridis, 479.
Dollaro, 458.

Dollaro americano, 537, 671, 673.
Dollaro cinese (v. *Tael*).
» giapponese (v. *Yen*).
» inglese, 465.
» messicano, 120, 465, 467, 471, 487, 528, 529, 683, 684, 685.
Dominion Coal and Steel Co., Sydney (Isola del Capo Bretone), 635.
Dominion line, Liverpool, 225.
Donaldson, Glasgow, 225.
Doppio kümmel, 303.
Dorking (polli), 212.
Dowlais, Merthyr Tydfil, 219.
Dra, 567.
Draa, 553.
Drachma o Drama, 402.
Dragante (gomma), (v. *Gomma dragante*).
Drawback, 153, 154, 155.
Dreher, Kleinschwechat presso Vienna, 303.
Droghe o spezie, 38, 117, 138, 342, 343, 442, 445, 466, 470, 509, 531, 537, 552, 564, 597, 602, 703.
Dromedari, 57, 364, 445, 447.
Droshky, 370.
Dry-dochs (v. *Bacini di carenaggio*).
Dubuik Vorosvaya (miniera di), Ungheria, 301.
Dune, 267, 325, 337.
Dunen, 349.
Duquesne (acciaierie a alti forni), 660.
Durah, 21, 29, 438, 439, 573, 581, 585, 586, 588, 590, 592.
Durham (buoi), 211.

E.

Eastern and Australian S. S. Co., Sydney, 522.
Eastern and South African Telegraph Co., Londra, 103.
Eastern Extension Australasia and China Telegraph Co., Londra, 103.
Eastern Extension Telegraph Co., Shanghai, 482.
Eastern Telegraph Co., Londra, 102.
Eastman Kodak Co., Rochester (New York), 661.
Ebanisteria (lavori di), 251.
Ebano, 50, 452, 597, 599, 608.
» del Senegal, 625.
Ebrei, 297, 340, 359, 375, 408, 435, 440, 555, 676.
Edgard Thomson (alti forni), Braddock, 660.
Edifici in acciaio, 660.
Edison (Società), 153.
Eerste Distillery, Johannesburg, 606.
Egiziane (navi), 436, 437, 582.
Egyptian Cotton Mills, Bulac presso Cairo, 576.
Eider, 58, 349, 355, 631.
Eisbrecher, 293.
Eisenbahn Gesellschaft für Deutsche Ost-Afrika, Berlino, 595.
Elais, 33.
Elba (Società), 170.
El Buen Tono (cigarros), Messico, 683.
Elefanti, 57, 453, 463, 466, 532, 581, 588, 590, 594, 595, 617, 622.
Elektricitäts vormals Schuckert Gesell., Norimberga, 280.
Elettrotecnica, 279.
Elevated rail roads, 665.
Elevatori del grano, 315, 335, 344, 349, 376, 633, 644, 678, 679, 736.
Elf, 350.
Elisiri, 699.
Ellenica (Società), 400, 401.
El orinal de España, 380.
Elvetica (Società, già Breda e Co.), Milano, 172.
Ematite, 635.
Emendamenti, 52, 210, 240, 476.
Emigranti, 114.
Emigrants informations office, 231.
Emigrants ships, 114.
Emigrazione, 121, 191, 234, 262, 263, 265, 290, 293, 324, 325, 334, 343, 348, 354, 357, 375, 379, 389, 396, 418, 436, 449, 488, 502, 510, 523, 537, 557, 638, 676, 722, 732, 743.
Emigrazione (agenti di), 192.
» (leggi sull') 192.
» permanente, 121.
» temporanea, 121, 191.
Emiro, 445.
Emmenthal, 318.
Empire city, 677.
Empreza Insulana, Lisbona, 395.
Empreza Lusitana, Lisbona, 395.
Emulsione Scott, 663.
Energia elettrica (Società lombarda di distribuzione dell'), 153.
Enfiteusi, 393.
Enrico Dell'Acqua, Buenos Aires, 741.
Ensete (musa), 30.
Eoc o tuoc, 470.
Epizoozie, 595.
Equini, 54, 145, 382, 406, 429, 435, 562, 618, 634, 693.
Equitable, New York, 674.
Erba medica, 141, 209, 239, 574, 575, 736.
Erba, Milano, 178.
Erbaggi in aceto (v. *Ortaggi*).
Erbai, 141.
Erbe, 140, 209, 327, 338, 382, 494, 646, 716, 736.
Erbe e foraggi, 452.
» graminacee, 731.
Ercole (Cotonificio), 683.
Erie System Telephon Co., 665.
Ermellini, 57, 418.
Erste Donau Dampfschiffahrt Gesellschaft, Vienna, 308.
Esperança Maritima (Companhia), Rio Janeiro, 721.
Esplodenti, 98.
Esposizione, 118.
» campionaria, 579.
» galleggiante, 287.
Espressi, 107, 421.
Essenza di arancio, 178.
» di bergamotto, 178.
» di rose, 98, 409, 455, 567.
Essenze di fiori, 252.
» odorose, 98.
Esslinger Maschinen Fabrik, Saronno, 172.
Est-Algerino (Compagnie des Chemins de fer), 558.
Est Chinese (ferrovia), 421.
» (rete ferroviaria dell'), 254.
Estancias, 731, 734.
Estate indiana, 632.
Esterhazy, Ungheria, 299.
Estrada de ferro o Ferroharril Central, Rio Janeiro, 720.
Estratto di carne, 83, 335, 517, 520, 655, 727, 728, 734, 737.
Etto-watt-ora, 179.
Eucalipti, 520.
Eufrate and Tigri rivers S. N. Co., Bassora, 438.
Europe and Azores Telegraph Co., Lisbona, 394.
Europei, 428, 449, 472, 480, 487, 500, 537.
Express Central Pacific R. R., 101.

F.

Fabbrica di dinamite Nobel, Avigliana (Torino), 179.
Fabbrica lombarda dei prodotti chimici, 178.
Fabbriche riunite di fiammiferi, 178.
Faber, Stein presso Norimberga, 278.
Fabre, Marsiglia, 257.
Factory maund, 458.
Faggi, 363.
Fagiani, 212.
Fagiuoli, 31, 134, 268, 361, 405, 406, 429, 473, 501, 552, 594, 688, 716, 724, 749.
Fagiuolini, 134.
Failles, 249.
Fairfield, Govan, 220.
Fajolata, 716.
Falaises, 236.
Fanali, 112.
Fanega, 740.
Fanghi, 151.

Fanoni, 31, 58, 631.
Faraone, 58.
Fari, 112, 465, 487, 553, 580.
Farina di avena, 644.
» di banani, 683.
» lattea, 83, 318.
Farine, 80, 117, 194, 199, 200, 208, 258, 314, 317, 322, 335, 360, 367, 373, 385, 388, 553, 568, 586, 635, 668, 677, 678, 679, 727, 738, 762.
Farinha, 716.
Faro (birra), 328.
Farro, 21.
Fave, 31, 134, 361, 396, 437, 473, 491, 498, 499, 552, 573, 578, 588, 618, 693, 705, 731.
Fave nerastre, 681.
Favn, 356.
Fazende, 717, 722, 724.
Fazendeiros, 717, 724.
Fazzoletti bianchi di seta trapunti in oro, 401.
Fazzoletti di cotone (v. *Cotone, tessuti di*).
Febbre gialla, 680, 714.
Fecce di vino, 674.
Fecola, 38, 83, 157, 266, 275, 326, 337.
Federale, Zurigo, 323.
Federal Gesellschaft, 289.
» Steel Co., Lorain sul lago Erié, 661.
Fegato di merluzzo (olio di), 355, 641, 663.
Fellah, 572.
Felten und Guillaum, Carlswerk presso Mülheim Rhein, 282.
Feltri, 414.
Feltro, 89.
» (cappelli di), 166.
Fenacetina, 281, 282.
Fenice Austriaca, Vienna, 312.
» Grossetana (miniera della), Grosseto, 152.
Fernet, 161.
Ferramenta, 619, 694.
Ferrane, 141.
Ferriere, 171, 201, 329, 352.
» italiane (Società delle), 171.
Ferri finiti, 329.
» sbozzati, 329.
Ferro, 72, 117, 152, 170, 171, 188, 196, 197, 198, 200, 202, 214, 228, 229, 230, 244, 261, 266, 273, 287, 290, 296, 301, 322, 325, 326, 333, 335, 348, 351, 352, 353, 366, 369, 373, 376, 378, 379, 383, 388, 390, 395, 442, 454, 466, 468, 470, 478, 488, 494, 509, 519, 528, 539, 557, 559, 562, 563, 589, 622, 634, 652, 675, 678, 698, 718.
Ferro (articoli di), 117, 228, 230, 287, 288, 329, 333, 353, 421, 458, 509, 564, 579, 586, 626, 637, 659, 671, 732, 740.
Ferro artistico (industria del), 173.
Ferro battuto, 198, 329.
Ferrocarril do Sul o Great Southern R., Argentina, 739.
Ferro-carril do Sur, Equatore, 762.
Ferro-china, 161.
Ferro (defosforazione del), (v. *Defosforazione*).
Ferro (industria del), 92, 218, 219, 220, 233, 235, 250, 278, 305, 319, 324, 329, 336, 352, 369, 405, 481, 520, 576, 635, 659, 719, 740, 750.
Ferro laminato, 329.
» (limatura di), 354.
» manganesifero, 400.
» smaltato (utensili di), 279, 589.
Ferro trafilato, 329.
» vecchio o rottami di ferro, 170, 171, 329, 354, 389, 554, 559.
Ferros-carriles Andaluces, 387.
Ferros-carriles de Madrid, Saragoza y Alicante, 387.
Ferrovia delle Cascate, 617, 618, 620.
Ferrovia dell'Uganda, 594.
» del Sud-Ovest africano, 613.
Ferrovia metropolitana, 233, 314, 409.
Ferrovia Saida-Arzeu, 556.
» Sicula occidentale, Palermo, 182.
Ferrovia Transiberiana (v. *Transiberiana*).
Ferrovie, 105, 181, 223, 253, 283, 296, 307, 320, 331, 340, 346, 353, 356, 370, 379, 387, 394, 401, 404, 405, 407, 410, 413, 426, 431, 436, 439, 443, 446, 456, 463, 465, 467, 468, 471, 482, 492, 499, 503, 507, 521, 523, 537, 539, 545, 551, 558, 563, 577, 581, 585, 587, 588, 594, 595, 599, 601, 602, 604, 605, 606, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 617, 618, 622, 623, 624, 626, 636, 641, 643, 665, 677, 679, 684, 688, 689, 690, 691, 693, 696, 697, 699, 700, 701, 702, 704, 706, 710, 713, 719, 728, 731, 738, 745, 749, 754, 756, 759, 762.
Ferrovie centrali svizzere, 320.
Ferrovie Decauville, 251.
» del Shen King o Est cinese, 483.
Ferrovie di montagna, 321
» elettriche, 223, 283, 321.
» Meridionali, 182.
» Nord-Milano, 182.
» rete Adriatica, 181, 182.
Ferrovie rete Mediterranea, 181, 182.
Ferrovie (riscatto delle), 321.
» rete Sicula, 181, 182.
» Sarde (Compagnia reale delle), 182.
Ferrovie Secondarie della Sardegna, 182.
Ferrovie trascontinentali, 6, 106.
Ferry boats, 182, 223, 346, 421, 524, 667.
Ferry ice-breakers, 421.
Fez o sheshia, 562.
Fiammiferi, 98, 99, 154, 178, 197, 198, 252, 306, 320, 330, 352, 353, 387, 405, 407, 412, 481, 499, 506, 509, 523, 579, 719, 724, 738, 760.
Fiamminghi, 325, 337.
Fiandra occidentale (ferrovie della), Gand, 331.
Fiaschi, 159.
Fibreno (stabilimento del), Caserta, 176.
Fichi, 32, 136, 333, 381, 392, 406, 437, 742.
Fichi di fabbrica, 399.
» d'India o di Barberia, 32, 136, 556.
Fichi secchi, 136, 260, 399, 429.
Ficus elastica, 47.
Fieno, 552, 736.
Fiere, 259, 295, 372, 377, 378, 422, 518, 570, 580.
Fiere (animali feroci), 590.
Figiani, 525.
Filande della seta, 479.
Filati, 196, 402, 444.
» cucirini, 88, 163, 218.
» cucirini di seta, 658.
Filatoi di seta, 166.
Filigrana, 194, 405, 407, 410.
» d'argento, 174, 352, 685, 762.
Filigrana d'oro e d'argento, 533.
Filo di cotone, 411.
» di ferro, 173, 279.
» di ferro zincato, 173.
» metallico per chiusure, 692.
Filo per chiodi, 481.
Filossera, 33, 131, 136, 238, 392, 397, 450.
Fingo, 609.
Finguo, 603.
Finlandesi, 359.
» (navi), 379.
Finocchio, 40, 138.
Fiordi, 7, 350.
Fiori, 48, 140, 209, 239, 263, 327, 338, 343, 348, 452, 501, 502, 727.
Fiori artificiali, 100, 175, 282.
Fioricoltura (v. *Fiori*).
Fiorino, 312.
» olandese, 342, 534.
Firth, 207.

Fitoptora infestans, 208.
Fiumi, 359, 378, 417.
» navigabili, 720.
Fives-Lille, Parigi, 250.
Flaccidezza, 146.
Flanelle, 217.
Floreffe (vetreria), 330.
Florio (ditta), Marsala, 160.
Floris dorfes (Raffineria), 314.
Flotta volontaria russa, Cronstadt, 372.
Fluitazione, 50.
Fluminense (molino), 718.
Foca (olio di), 631.
Foche, 58, 213, 271, 631, 640, 649, 735.
Fod, 348, 356.
Folkthing, 345.
Foncière, Parigi, 259.
Fonderie, 202, 755.
Fondiaria Vita, Firenze, 190.
» Incedi, Firenze, 190.
Fontina della Val d'Aosta, 158.
Foot (piede), pl. feet, 229.
Foraggi, 48, 49, 209, 239, 345, 351, 362, 378, 399, 494, 537, 552, 556, 575, 646, 716.
Forenede Dampskifskab, Copenhagen, 347.
Forestali (leggi), 141.
Foreste, 49, 141, 209, 240, 269, 299, 317, 327, 338, 345, 350, 351, 354, 378, 382, 392, 399, 404, 405, 406, 409, 412, 419, 425, 430, 434, 442, 452, 470, 475, 492, 494, 502, 520, 528, 532, 538, 539, 556, 562, 599, 609, 622, 632, 633, 640, 646, 647, 682, 688, 690, 691, 696, 703, 710, 712, 716, 730, 736, 737, 749, 759.
Forestieri, 191, 320.
Forestiero (industria del), 100, 180, 316.
Forges et chantiers de la Méditerranée (Société des), 251.
Forlì-Berlenghi (impresa), 184.
Formaggi di bufala, 157, 158.
» di grana, 157, 158.
» Emmenthal, 157, 158.
» Gorgonzola, 157, 158.
» Gruyère, 157, 158.
» lodigiano, 157, 158.
» parmigiano, 157, 158.
» piacentino, 157, 158.
» reggiano, 157, 158.
» semigrassi, 157, 158.
Formaggio, 84, 157, 158, 158, 189, 198, 216, 228, 230, 248, 261, 276, 303, 318, 322, 323, 339, 342, 385, 402, 403, 410, 473, 479, 520, 559, 579, 586, 635, 637, 655, 656, 675, 697, 717, 719, 738, 742.
Formaggio d'Olanda, 339.
Formium, 519.
Fornaciai, 324.
Forwood line, Londra, 225.
Forzati, 523.
Fosfati, 326.
» di calce, 562, 704.
» minerali, 71, 244, 327, 384, 557, 559, 563, 564, 651.
Fosforiti, 651.
Fosforo, 244, 278, 326.
Fosforos (Compañia general de), 738.
Fot finlandese, 379.
» svedese, 354.
Fotografia, 96, 200, 201, 252.
Fotografie artistiche, 176.
Fototipia, 96.
Foulards, 249.
Fourmier, fabbrique de l'Étoile (candele steariche), Parigi, 252.
Fragole, 32, 209, 238, 337, 361, 640, 645.
Fraissinet, Marsiglia, 257.
France, Parigi, 259.
Francescani, 436.
Francese (lingua), 316.
Francesi, 236, 367, 417, 500, 555, 559, 561, 572, 602, 607, 632, 695, 702, 726, 733, 744, 752, 758.
Francesi (navi), 184, 185, 196, 255, 377, 408, 436, 437, 485, 534, 558, 563, 567, 568, 578, 582, 598, 622, 668, 684, 697, 728, 739, 760.
Francesi (possedimenti), 448, 461.
Francesi (poste), 403.
Franchetti (vetreria), 168.
Franco-Algerina (Compagnie des chemins de fer), 558.
Franco-Brasiliana (ferrovia), 720.
Francoforte (trattato di), 256.
Frank (ditta), Milano, 157.
Frasco, 740.
Frassino, 139, 409, 498.
Free selecters, 519.
French shore, 640.
Freni ferroviari, 660.
Frigoriferi (bastimenti), 55.
Frijol, 31, 681.
Frike Coke Co., Connelsville (Pensilvania), 663.
Frozen meat ships, 114.
Fruit-boats, 703.
Fruiters, 114.
Frumento, 21, 22, 23, 24, 131, 132, 133, 134, 142, 188, 189, 208, 215, 237, 268, 285, 288, 290, 263, 298, 323, 326, 337, 342, 350, 351, 360, 361, 374, 381, 388, 395, 399, 404, 406, 409, 411, 414, 419, 434, 437, 442, 450, 458, 460, 473, 491, 494, 498, 501, 519, 522, 523, 552, 555, 561, 564, 573, 586, 610, 633, 643, 677, 681, 693, 716, 727, 732, 735, 736, 738, 743, 749.
Frumento duro, 24, 132.
» (farina di), 367.
» invernale o autunnale o vernino, 24, 132, 644.
Frumento primaverile o marzuolo o estivo, 24, 132, 643.
Frumento tenero, 24, 132.
Frutta, 31, 117, 135, 188, 200, 209, 228, 230, 238, 260, 261, 268, 290, 314, 317, 326, 333, 335, 337, 351, 353, 356, 361, 373, 381, 390, 392, 395, 397, 399, 403, 404, 405, 406, 413, 414, 423, 425, 429, 433, 434, 437, 438, 442, 445, 446, 450, 463, 474, 494, 496, 498, 501, 519, 527, 530, 552, 556, 559, 561, 566, 573, 579, 636, 620, 633, 640, 644, 655, 671, 681, 688, 696, 697, 698, 701, 716, 725, 727, 736, 749.
Frutticoltura (v. *Frutta*).
Frutti freschi, 114, 135, 349, 638, 742.
Frutti in conserva, 157.
» secchi, 135, 523, 638, 675, 742.
Fuchi marini, 473.
Fucili, 172, 219, 251, 305, 329, 619, 626, 661.
Fucsina, 683.
Fule, 567.
Funghi, 30, 134, 209, 238, 473, 501, 742.
Funiculare, 720.
Funi metalliche a moto continuo, 255.
Funt, 374.
Fuochi artificiali, 179, 481, 719.
Furmint, 298.
Fürst Bismark (nave), 286.
Fusan-Seul (telegrafo), 498.
Fuscelli per fiammiferi, 280, 352.

G.

Gabellotti, 142.
Gabo, 586.
Galena argentifera, 152.
Galileo (Officina), 172.
Gallegos, 389.
Gallette, 80, 81, 155.
» di maiz, 753.
Galliate (lanificio di), 164.
Galline, 594.
Gallone, 229.
Galosce, 370.
Gamay, 239.
Gamberi, 634.
Gambier falso (v. *Cunao*).
Gambier o gambir, 46, 452, 464, 465, 466, 532, 534.
Gambrino, 161, 267.
Garanzina, 139.
Garbanzos, 381.
Garofani, 140, 146.

Garofano (olio di), 252.
Garua, 752.
Gas luce, 98, 179, 282.
» naturale, 66, 478, 650.
Gastaldi, Genova, 523.
Gauchos, 733, 734, 735.
Gazose, 161.
Gazzelle, 570.
Gelatina, 664.
Geldenhuis Deep Co., Londra, 604.
Gelsenkirchen (miniera), Vestfalia, 272.
Gelso, 139, 364, 754.
Gelso-lino, 139.
Gelsomino (essenza di), 98, 252.
General, Londra, 225.
» Liquid Air and Refrigerating Co., New York, 663.
Generi alimentari (v. *Sostanze alimentari*).
Generi per tinta, 343, 675.
Genova (Cassa di risparmio di), 196.
Genovesi, 745.
Genziana, 138.
Georgiani, 425.
Gerardmer (formaggio), 248.
Geromè (formaggio), 248.
Gesso, 169, 243, 250, 576, 636.
» (figurine di), 168.
Geysers, 349.
Ghiaccio, 212.
» artificiale, 87, 159, 454, 563.
Ghiande, 393.
Ghirka, 361.
Ghisa, 66, 92, 170, 218, 230, 250, 261, 296, 305, 329, 342, 352, 369, 386, 506, 635, 659, 660, 661.
Ghisa basica, 92.
» Bessemer, 329.
» di affinamento, 329.
» di moulage, 329.
» ematite, 92.
» pudellata, 92.
» Thomas, 329.
Ghisla, 592.
Giacinti, 338.
Giada o nefrite, 68, 419, 463, 494.
Giaggiolo, 140.
Gialappa, 44, 682, 754.
Gialli d'ova, 437.
Giapponesi, 472, 499, 536.
» (navi), 485, 499, 507, 582.
Giardinaggio (v. *Fiori*).
Giardinieri, 324.
Giardino dell'India, 461.
Giarre, 168, 567.
Gibson and Co., Leith, 225.
Gillot, Birmingham, 219.
Gin, 328, 339.
Ginepro, 544.
Gingelly (v. *Sesamo*).
Ginori-Richard, Milano, 168.
Ginrikscià, 507.
Ginseng, 40, 44, 492, 498, 499.
Gioar, 450.
Giocattoli, 96, 175, 252, 280, 295.
» (scuole professionali di), 281.
Gioielleria, 220.
Gioielli, 189, 258.
Girasoli, 34, 362.
Giro del mondo, 101.
Giuggioli, 474.
Giunche, 471, 485, 508.
» cinesi, 485.
» giapponesi, 485.
» malesi, 485.
Giunchi, 43, 139,
» (industria dei), 480.
Giura-Sempione (ferrovia), 320.
Giurisdizione consolare, 509.
Glasgow and South-Western R. R., Glasgow, 223.
Glen-line, 507, 225.
Glucosio, 38, 82, 83, 157, 266, 275.
Gobelins, Parigi, 249.
Goiaba, 716.
Goiavi, 716.
Gold currency bill, 674.
Golden gate, 679.
Gomene, 716.
Gomma arabica, 48, 574.
» (articoli di), 175.
» da masticare, 656.
» dammara, 47, 532.
» dragante, 47, 430, 434.
» gotta, 45, 452.
» (industria della), 352.
» lacca, 48, 452, 468.
» sandracca, 47.
Gomme, 47, 189, 233, 429, 430, 438, 442, 469, 534, 552, 553, 581, 589, 590, 592, 597, 614, 615, 625, 626, 685, 691, 693.
Gong, 463.
Gorgonzola (formaggio), 158.
Gornegrat (ferrovia del), 321.
Gothard's bahn (v. *Ferrovia del Gottardo*).
Gottardo (ferrovia del), 283, 317, 321, 323.
Gouda (formaggio), 339.
Governare significa popolare, 714.
Grafite, 71, 151, 170, 214, 233, 273, 301, 419, 445, 454, 651.
Grain elevators (v. *Elevatori del grano*).
Grain steamers, 114.
Grana (formaggio di), 158.
Granaio del mondo, 644.
Granati, 68, 301, 318.
Gran Central R. R., Londra, 222.
Grand Central (Compagnie), Belgio, 331.
Grand Central (ferrovia), 331.
Grande coltura spogliatrice, 647.
Grande proprietà (v. *Proprietà*).
Grands Hôtels (Compagnie internationale des), 100.
Grands Moulins, Corbeil presso Parigi, 247.
Grand Trunk R. R., Quebec 637.
Grani (v. *Cereali*).
» oleiferi (v. *Semi oleiferi*).
Granito, 67, 149, 214, 243, 273, 351, 378, 384, 576, 651, 737, 762.
Gran mummia cinese, 472.
» muraglia della Cina, 482, 492.
Grano (v. *Frumento*).
Granone (v. *Mais*).
Granturco (v. *Mais*).
» quarantino, 133.
» cinquantino, 133.
Grappa o graspa, 85, 161.
Graspe, 246.
Grasso, 287, 351, 517, 590, 648, 717, 734, 740.
Grasso di cammello, 595.
» di foca, 641.
» di maiale, 675.
Grazing country, 49, 209.
Greases, 650, 656.
Great Eastern Colleries, Johannesburg, 606.
Great Eastern R. R., Londra, 222.
Great Indian Peninsular R., Bombay, 456.
Great Northern R. R., 222.
» Northern R. R. of Scotland, Dundee, 229.
Great Northern Telegraph Co., Copenhagen, 103.
Great Southern and Western R. R., Londra, 222.
Great Western S. S. Line, New York, 669.
Greche (navi), 184, 185, 196, 309, 372, 401, 408, 413, 437.
Greci, 376, 398, 403, 408, 428, 566, 572.
Greci-ortodossi, 359, 398, 409, 411.
Gresham, Londra, 229.
Griqua, 603.
Grondona, Milano, 172.
Gros, 249.
Gru, 293, 335, 376, 745.
Gruyère (formaggio), 318.
Guado, 45.
Guaiaco o legno santo, 697.
Guanachi, 754.
Guanchos, 390.
Guano, 45, 526, 585, 612, 752, 753, 754.
Guano artificiale, 727.
Guanti, 99, 178, 202, 221, 252, 282, 386, 506, 664.
Guatemalesi, 680.
Guerra di secessione, 574, 647, 654, 672.
Gueuse, 328.
Guglielmo I (canale), 113, 349.

Guilder, 534.
Guillaume-Luxembourg (ferrovia), 296.
Guinee, 461, 621, 626.
Guiness, Dublino, 216.
Guttaperca, 47, 287, 466, 469, 528, 532, 730.
Guttaperca (industria della), 99, 175.

H.

Haffs, 267.
Haitan, 410.
Hale, 467.
Hall, Londra, 225.
Hamburg Amerikanische Packet Gesellschaft, Amburgo, 115.
Hamburger Haus Hernsheim und Co., Amburgo, 542.
Hamburg-Magdeburg Damp. Gesell., Amburgo, 284.
Hamburg (nave), 286.
» Süd-Amerikanische Gesellschaft, Amburgo, 115.
Hansa, Brema, 286.
Hanshi, 506
Hardtmuth, Vienna, 305.
Harland and Wolff, Belfast, 220.
Harpen (miniera), Vestfalia, 272.
Haschish, 44.
Havas (agenzia), Parigi, 104.
Havemeyer Brothers, New York, 655.
Havraise-péninsulaire, (Compagnia), Havre, 257.
Hawthorn Guppy, Napoli, 171.
Helios Gesell., Colonia, 280.
Heller, 312.
Henderson, Liverpool, 225.
Henequen o hennequin, 42, 682, 684, 700.
Henné, 45, 566, 568, 625.
Herdbook, 53.
Herero, 612.
Hermann Cotton Mills, presso Albany (stato di New York), 657.
Hevea brasilensis, 717.
Hibernia (miniera), Vestfalia, 272.
Highlands, 206.
Hindi (v. *Indiani*).
Hindù, 417, 449, 452, 455.
Hinterland, 569, 590, 593, 621.
Hofer e Manaira, Muggiano (Spezia), 171.
Hokuroku (ferrovia), 507.
Holland Amerika Linie, Amsterdam, 341.
Hollando-Americaine, Southampton, 225.
Homard (v. *Omari*).
Homestead (acciaierie), Pittsburg (Pensilvania), 660.
Homestead (legge dell'), 633.
Hong-Kong Shangai Banking Corporation, Hong-Kong, 487.
Horylka, 303.
Hospedaria dos immigrantes, 722.
Hôtel (v. *Alberghi*).
Houlder line, Londra, 745.
Hovas, 599.
Huanchaca (Compagnia di), 759.
Huanuni (miniera), 759.
Huddart Parker and Co., Sydney, 522.
Huertas, 380, 382.
Huitrières (v. *Ostriche*).
Humber Shipping, Hull, 225.
Humtley and Palmers, Londra, 216.
Humus, 49, 52.
Hunyadi János, Buda-Pest, 301.
Huy (cartiera), Liegi, 330.

I.

Idromele, 368.
Igname, 30, 526, 536, 544, 547, 696, 703.
Igorroti, 537.
Illinois Central R. R., 667.
» Steel Co., Chicago, 660.
Imballaggio, 188.
Immigrazione (v. *Emigrazione*).
Imperial institute, 228.
» Maritime Customs, 487.
» Chinese R. Co., Shanghai, 482.
Impermeabili (tessuti), (v. *Tessuti*).
Impresa Forlì-Berlenghi, Ravenna, 184.
Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, Castellammare di Stabia, 172.
Incandescenza a gas (sistema Auer), 334.
Incenso, 47, 439, 590.
Inchiostro, 177.
» della China, 481.
Incisioni, 288.
Incrostazione di metalli preziosi, 662.
Incubazione artificiale, 145, 242, 365.
Indaco, 45, 373, 451, 458, 459, 460, 502, 532, 534, 538, 621, 682, 685, 688, 689, 698.
Indaco artificiale, 281, 451.
Indi (v. *Indiani*).
Indiani (indios, indi, hindi), 378, 539, 600, 609, 634, 642, 688, 705, 712, 713, 733, 744, 752, 755, 758, 761.
Indian traders, 114.
Indio Olandesi (Ferrovie delle), 533.
Indo-gangetica (ferrovia) 456,
Industrie, 79, 152, 318, 328, 339, 346, 350, 351, 384, 393, 400, 405, 407, 410, 419, 424, 426, 430, 433, 435, 438, 439, 442, 446, 454, 463, 464, 466, 469, 470, 478, 492, 493, 496, 504, 520, 533, 539, 552, 558, 562, 566, 576, 606, 635, 654, 683, 685, 698, 701, 718, 727, 731, 737, 749, 755, 762.
Industrie alimentari, 80.
» chimiche, 97, 252, 295, 663, 699.
Industrie diverse, 95, 174.
» metalliche, 93.
» minerali non metalliche, 91.
Industrie tessili, 87.
Ingham (ditta), Marsala, 160.
Inglesi, 206, 262, 417, 437, 440, 449, 499, 515, 581, 603, 607, 618, 622, 632, 675, 676, 695, 709, 726, 733, 739, 741, 746, 755.
Inglesi (navi), 184, 185, 196, 199, 224, 255, 309, 341, 353, 372, 377, 391, 408, 413, 436, 437, 443, 444, 457, 463, 467, 485, 507, 521, 526, 534, 553, 558, 563, 567, 568, 578, 582, 598, 622, 637, 668, 684, 701, 728, 739, 750.
Inondazioni, 574.
Insegnamento agricolo, 556.
Insetti, 59.
Insulaire (Compagnie), 207.
Insular Navigation Co., New York, 669.
Intarsio, 174.
International R. R., Halifax, 637.
Iodio, 71, 748.
Ioduro di rame, 533.
Ipecacuana, 44, 717, 754.
Ippopotami, 57, 622.
Iradé, 431.
Irawaddy Flottilia Co., Mandalay, 463.
Ireos, 140, 178.
Irish Express o Irish Mail, 101, 222.
Irlandesi, 206, 675, 676.
Irrigazione, 52, 143, 240, 363, 382, 387, 423, 435, 438, 445, 452, 476, 494, 525, 574, 575, 590, 647, 753.
Isabella (tabacco), 538.
Islands Para rubber, 717.
Ispano-Americana (Compagnia), 388.
Istituto agrario sperimentale di Perugia, 144
Istituto forestale di Vallombrosa, 141.
Istituzioni favorevoli al commercio, 189, 673.
Istle, 42, 682.
Istruzione agraria, 144, 240, 270
Italia (acquavite), 755.
» (Compagnia), Genova, 187.

Italia (Società di assicurazioni), Genova, 190.
Italiana (lingua), 316.
Italiane (navi), 184, 185, 186, 196, 309, 372, 377, 404, 408, 410, 413, 437, 563, 567, 568, 578, 582, 728, 739, 751.
Italiane (poste), 403.
Italian home, 675.
Italiani, 230, 236, 262, 297, 376, 389, 403, 468, 488, 500, 522, 527, 537, 555, 559, 561, 568, 572, 575, 579, 584, 607, 609, 638, 645, 674, 676, 685, 689, 697, 709, 711, 714, 716, 722, 723, 726, 728, 730, 732, 733, 737, 738, 739, 744, 751, 752, 757, 760, 763.
Italian Swiss Colony, Sonona (California), 657.
Italo-paulista (Compagnia), 719.
Ittiofagi, 447.
Ixtle (v. *Istle*).

J.

Jack, 53.
Jacquard (telaio), 90.
Jäger, Stuttgart, 277.
Jaggery, 38, 451.
Jak, 493.
Jenny (filatrice), 87.
Jeux et jouets (v. *Giocattoli*).
Joch, 311.
Johannisberg, 276.
Joint stocks Banks, 229.
Jucca (v. *Cassava* o *Manioca*).
Jungfrau (ferrovia della), 321.
Jungle, 453.
Junta o Camara de esportacion, 388.
Juta, 42, 117, 258, 451, 458, 459, 460.
Juta (articoli di), 671.
» (industria della), 164, 201, 218, 235, 248, 278, 304, 328, 454, 460, 719.
Juta (tessuti di), 228, 458.
Jutificio (v. *Juta* - industria della).

K.

Kaasmarkt, 339.
Kaighio, 470.
Kainite, 69, 273.
Kaiser Ferdinand's Nordbahn, Vienna, 308.
Kaiserliche Elsasz-Lotheringen Staats Eisenbahnen, 283.
Kan, 534.
Kanati, 417.
Kanegafushi (cotonificio di), Osaka, 505.
Kanguri, 517.
Kanguro-grass, 48.
Kanna, 354, 379.
Kantar (v. *Cantaro*).
Kapok, 43, 532.
Karitè, 621.
Kartel, 275, 370.
Kasckaval, 410.
Kauri, 519, 520.
Kava, 546.
Kedivè, 572, 582.
Kediviale (Compagnia), Alessandria, 578.
Kedri siberiani, 419.
Kemmerich (Compagnia), La Paz (Argentina), 737.
Keremt, 588.
Khamsin, 573.
Kharitonenko, Kief, 368.
Khmer, 468.
Kiel (canale di), (v. *Guglielmo I, canale*).
Kieserite, 69, 273.
Kilogramma, 190.
Kin, 509
Kirghisi, 365, 423, 424.
Kirshwasser, 85.
Koban, 499.
Koku, 501, 510.
Kola, 37.
Königlighe preussische Staats Eisenbahnen, 283.
Königs und Laurahütte, Slesia, 279.
Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, Amsterdam, 341.
Kornbill, 207.
Kosmos, Amburgo, 286.
Kran, 444.
Krok, 474.
Krossok, 532.
Krupp, 6, 279, 383.
Kumisr o cumso, 85.
Kümmel, 40, 552.
Kurdi, 433.
Kvas, 85, 368.
Kwan, 510.

L.

Laboratorio di precisione (Regio), 172.
Laboratori pirotecnici governativi, 179.
La Brie, 248.
Lacca, 502.
Laes, 348.
Laghi salati, 366, 453.
Laghthing, 350.
Lagos-Abbeokuta (ferrovia), 623.
Lagunare (Società Veneta), 183.
Lagunas Nitrate Co., Cile, 747.
» Syndacate, Cile, 747.
Lagune, 562, 564, 572, 622.
Lama, 48, 57, 749, 754, 756, 759.
» (torbiera), 149.
Lambic, 328.
Lamiere, 329.
Lampadari, 169, 261, 304, 598.
Lamponi, 32, 519, 641.
Lamport and Holt Line, Londra, 225.
Lan, 494.
Lana, 55, 114, 117, 145, 189, 196, 211, 228, 233, 241, 249, 258, 261, 266, 270, 287, 290, 293, 304, 311, 312, 333, 335, 364, 373, 382, 395, 406, 410, 429, 442, 445, 460, 476, 494, 502, 516, 522, 523, 524, 551, 553, 557, 559, 566, 568, 575, 608, 610, 634, 648, 658, 671, 672, 688, 726, 728, 729, 734, 740, 742, 743, 749.
Lana artificiale o meccanica, 89, 217.
Lana cardata, 89, 217.
» di alpagà, 749, 754.
» (filati di), 165, 228, 287, 333, 658.
Lana (industria della), 165, 89, 194, 197, 199, 201, 217, 233, 249, 277, 304, 319, 329, 336, 339, 352, 369, 385, 394, 400, 407, 410, 419, 423, 446, 455, 470, 480, 481, 494, 496, 505, 552, 558, 563, 567, 576, 588, 657, 658, 719, 724, 755.
Lana (lavori in), 510.
» pettinata, 89, 217.
» (tessuti di), 165, 188, 228, 230, 258, 264, 277, 333, 347, 352, 458, 552, 635, 637, 658, 684, 740, 755, 760.
Lancashire-Yorkshire R. R., Liverpool, 222.
Landlords, 206, 210.
Landolphia, 47.
Landsthing, 345.
Lanerie, 117, 260, 261, 265, 287, 290, 311, 312, 322, 329, 353, 373, 394, 395, 464, 480, 495, 505, 509, 553, 619, 671, 743, 750, 757.
Langlaagte Estate Co., Londra, 604.
Lanificio di Lodz, 369.
» Marzotti, Valdagno, 166.
Lanificio nazionale di Biella, 166.
Lanificio Rossi, Schio, 166.
Lanite, 179.
Lanzoni e C.i, Guanta presso Barcellona (Venezuela), 710.
Lapislazzuli, 68, 445.
» (industria del), 370.
Larderel (conti), 151.
Lardo, 271, 345, 631, 634, 655.
» affummicato, 216.
Larici, 633.
Lastre di vetro da finestra, 330.
Laterizi, 91, 149, 169, 200, 201, 218, 250, 305, 340, 407, 419, 455, 460, 506, 563, 719, 738.
Latex o borracha, 717.
Latifondi, 142, 210, 299, 363, 393, 412, 476, 502.
Latini, 108, 380, 629.
Latta, 73, 94, 173, 220, 230, 234, 280, 662.
Latte, 56, 317, 327, 338, 345, 364, 502, 569, 588, 717.

Latte condensato, 83, 159, 189, 318, 322, 488, 656.
Latte per olio e petrolio, 173.
Latterie sociali, 158.
Latticini, 158, 333.
Laurion (Società francese del), 400.
Lauro (bacche di), 348.
» (foglie di), 348.
Lautaro nitrate Co., Cile, 747.
Lava, 67, 149.
» (lavori in), 202.
Lavanda, 209.
» (olio di), 98, 252.
Lavarello, Genova, 195.
Laveggi, 168.
Lawsonia inermis, 45.
Lecheguilla, 682.
Lega monetaria latina, 119, 258, 333.
Legname, 50, 117, 188, 210, 228, 240, 258, 266, 270, 287, 293, 299, 311, 312, 315, 317, 322, 327, 333, 335, 338, 342, 344, 347, 351, 352, 353, 355, 356, 363, 373, 375, 378, 379, 382, 388, 395, 409, 410, 412, 413, 414, 430, 469, 470, 475, 492, 502, 525, 528, 532, 547, 552, 556, 564, 568, 579, 586, 608, 609, 618, 620, 633, 637, 646, 671, 682, 686, 689, 693, 710, 712, 716, 721, 737, 740.
Legname da costruzione, 730, 754, 762.
Legni da ebanisteria, 469, 532, 544, 623, 682, 690, 691, 696, 697, 698, 702, 712, 716, 730, 754, 762.
Legni da tinta, 46, 532, 685, 690, 691, 696, 702, 716, 730.
Legni delle isole, 696.
Legno (articoli, oggetti, lavori in), 288, 311, 315, 353, 354, 357, 378, 636.
Legno di cedro, 691.
» di Pernambuco o Brazil, 46, 717.
Legno ferro o bilian, 528.
» (industria del), 95, 174, 188, 305, 330, 370, 455, 463, 467, 481, 636, 662, 677.
Legno intagliato e intarsiato (lavori di), 455, 481.
Legno (pasta di), 176, 280, 290, 312, 348, 351, 662.
Legno (pasta di) chimica, 355.
» (pasta di) meccanica, 352, 355.
Legno (polpa di) chimica, 633.
» (polpa di) meccanica, 633.
Legno quassio, 84.
» rosa, 544.
» santo (v. *Guaiaco*).
Legumi, 31, 134, 135, 157, 208, 238, 290, 298, 326, 335, 337, 342, 345, 351, 361, 381, 388, 390, 397, 406, 419, 423, 425, 429, 438, 442, 445, 446, 469, 473, 491, 493, 494, 496, 498, 501, 509, 530, 552, 553, 555, 559, 561, 566, 573, 575, 581, 599, 633, 644, 655, 689, 696, 698, 699, 701, 725, 727, 731, 749, 759, 762.
Leguminose, 143, 556.
Lei, 410, 414.
Leipziger Handels Hochschule, Lipsia, 288.
Leith-Hull and Hamburg, Leith, 225.
Lens (miniera di), 243.
Lenti o lenticchie, 31, 134, 360, 538, 749.
Leoni, 570.
Lepri, 37, 211, 429.
Levriere (navi), 115.
Leyland, Londra, 225.
Libbra, 229.
» inglese comune (avdp), 229.
Libbra inglese troy, 229.
» messicana, 684.
» russa, 374.
» spagnola, 757.
Libero scambio, 228, 673.
Libri, 190, 288, 295.
Licheni, 48.
Licis, 474.
Lidite, 98.
Liebig's meat extract Co., Londra, 83, 727.
Ligatura o cuan, 470.
Lignite, 64, 66, 149, 243, 272, 301, 365, 650.
Ligure-Lombarda (Società) per la raffinazione dello zucchero, 105.
Ligure-Romana (Società di navigazione a vapore), 180.
Liguri, 743.
Likin, 484, 487.
Liman, 61, 360.
Limo, 51, 572.
Limoni, 31, 135, 238, 260, 354, 645, 675.
Lingeria, 90.
» di carta, 663.
Lingotti, 92, 329.
Lingue, 727.
» affumicate, 368.
Linière gantoise (Société), 328.
Linificio di Galliate, Piemonte, 164.
Linificio di Vitebsk, 369.
» e Canapificio nazionale, Crema, 164.
Lino, 41, 117, 133, 137, 138, 142, 209, 239, 258, 269, 287, 299, 315, 327, 328, 338, 362, 373, 375, 393, 412, 419, 430, 474, 501, 562, 574, 646, 736.
Lino (articoli di) o linerie, 671.
Lino della Nuova Zelanda, 43, 519.
Lino estivo 139.
» (filati di), 164, 328, 333.
Lino (industria del) o linificio, 164, 218, 235, 248, 278, 303, 319, 328, 368, 659.
Lino invernengo, 139.
Linoleum, 96, 175.
Lino (olio di), 162.
» (seme di), o linseme, 34, 41, 137, 139, 342, 364, 373, 375, 430, 450, 459, 736.
Lino (tessuti di), 189, 228, 339, 347, 586.
Li o cien, 487.
Lione-Algerino (Compagnie des chemins de fer), 558.
Liquirizia, 45, 139, 362, 382, 430, 434, 438, 476.
Liquori, 84, 161, 200, 258, 265, 266, 339, 615, 685, 694, 697, 724, 738, 755, 763.
Lira egiziana, 579.
» turca, 408.
List of trustees investments, 638.
Litantrace (v. *Carbon fossile*).
Litografie, 96, 743.
Litorale, 761.
Livarot, 248.
Liverpool and Northern Brazil, Liverpool, 225.
Liverpool-Brazil and River Plate, Liverpool, 225.
Liverpool Nitrate Co., Cile, 747.
Llanos, 49, 706, 709, 710.
Lloyd, Londra, 229.
» austriaco, Trieste, 112, 310.
Lloyd brazileiro, 720.
» della Germania del Nord (v. *Nordeutscher Lloyd*).
Lloyd renano vestfalico, Gianbach, 289.
Locazione di sangue, 324.
Loch, 207.
» line, Glasgow, 225.
Locomotive, 172, 198, 219, 279, 329, 654, 659, 661.
Lodz (lanificio di), 369.
Loess, 473.
Loire navigable (Société nantaise de la), 284.
Lombardi, 480.
London and Great Western R. R., Londra, 222.
London and North-Eastern R. R., Londra, 222.
London and North-Western R. R., Co., Londra, 222.
London and South-Western R. R., 222.
London and Westminster Bank, 229.
London Brighton and South Coast R. R., Londra, 223.
London-Chatham and Dover R. R., Londra, 223.
Long leaf pine, 646.
Longwy (Aciéries de), 250.
Lough, 207.

Louisville-Nashville R. R. Co., Louisville, 666.
Löwenbrau (Actienbrauerei zum), 276.
Löwenbrau, Monaco, di Baviera, 295.
Lower Upper Union, Lawrenceville, 660.
Lowlands, 206.
Lucci, 146.
Luce elettrica, 98, 179.
Lumache, 62, 271.
Lumie, 135.
Lungo-corso (navigazione di), 184, 668, 750.
Lupinella, 141.
Lupini, 134, 268.
Luppolo, 40, 209, 239, 269, 298, 327, 362, 645.
Luterani, 345.
Luzerne (v. *Erba medica*).

M.

Maccarelli (v. *Sgombri*).
Maccheroni, 155.
Macchine, 93, 171, 188, 200, 228, 230, 251, 260, 261, 279, 280, 287, 290, 305, 311, 314, 322, 323, 329, 330, 333, 352, 353, 367, 373, 376, 379, 388, 395, 405, 458, 479, 509, 537, 563, 619, 659, 661, 671, 694, 740.
Macchine agricole, 131, 386, 660, 661, 671, 674, 743.
Macchine dinamo-elettriche, 674.
Macchine da cucire, 93, 219, 279, 661, 674.
Macchine da scrivere, 661.
» industriali, 172.
» marine, 219.
Macheca line, Nuova Orleans, 669.
Macinazione, 80, 154, 198, 201, 215, 247, 276, 302, 313, 328, 339, 367, 385, 400, 454, 479, 635, 655, 677, 718, 727, 731, 738, 749.
Macis, 39, 531.
Mac Iver, Liverpool, 225.
Mackerels (v. *Sgombri*).
Mac-Kinley (bill o tariffa), 654, 662, 673.
Macon (vino), 246.
Madapolam, 626.
Made in England, 287, 458.
» in Germany, 287.
Madera (vino), 392.
Madras Railway Co., 456.
Madreperla, 62, 503, 517, 527, 532, 545, 546, 585, 586, 683.
Madreperla (industria della), 100, 175, 306, 314, 470.
Madrid-Caceres y Portugalo (ferrovia), 387.
Magazzini generali, 195, 199, 200, 201, 202, 313, 565.
Magazzini generali (Società dei), 195.
Maggese, 363, 634, 646.
Magiari, 297.
» (strada dei), 307.
Magistrato dei governatori del porto di Genova, 197.
Maglie o maglierie, 164, 197, 198, 405, 658, 738.
Maglio (cartiera del), Praduro e Sasso (Bologna).
Magnasco (caseificio), Argentina, 738.
Magnesia, 699.
Maguay, 42, 682.
Maguey manso, 42, 682.
Mahdi, 580.
Mahdismo, 569.
Mahone, 391.
Mahsussé (Compagnia imperiale), 408.
Maiali, 56, 136, 145, 211, 241, 270, 271, 300, 323, 327, 338, 345, 351, 355, 364, 382, 393, 400, 404, 406, 410, 453, 463, 469, 470, 476, 493, 495, 498, 502, 517, 525, 526, 528, 532, 536, 539, 542, 545, 546, 557, 599, 622, 634, 648, 655, 693, 696, 698, 701, 718, 731, 735, 749, 754.
Maiali Berkshire, 145.
» selvatici, 528.
» Yorkshire, 145.
Maioliche, 91, 168, 278, 435.
» artistiche, 340.
Mais o maiz o granturco, 21, 22, 25, 132, 133, 141, 142, 188, 237, 246, 298, 323, 360, 361, 381, 393, 399, 404, 406, 409, 411, 414, 425, 473, 494, 519, 525, 526, 530, 538, 552, 553, 573, 594, 600, 609, 610, 621, 625, 633, 643, 675, 681, 688, 689, 693, 696, 698, 699, 701, 703, 705, 710, 712, 716, 724, 727, 729, 731, 736, 743, 749, 753.
Malachite, 63, 68, 365, 419.
» (industria della), 370.
Malafu, 618.
Mala real portugueza, Lisbona, 395.
Malaria, 143, 429, 430, 693.
Maldory line, New York, 669.
Malesi 528, 535.
» cristiani, 537.
Malfidano (miniera di), 152.
Malgasci, 601.
Maltesi, 403.
Malvasia, 385, 399, 403.
Mamaliga, 411.
Mammuth, 419.
Manchester school, 88.
Manchester-Sheffield and Lincolnshire, Manchester, 226.
Mandarini, 32, 135, 260, 474.
Mandioca (v. *Manioca*).
Man di Teheran, 444.
Mandolini, 176.
Mandorle e mandorli, 32, 34, 136, 138, 188, 230, 260, 290, 312, 343, 348, 354, 381, 388, 392, 552, 553, 645.
Mangabeira, 717.
Manganese, 72, 152, 244, 274, 366, 400, 407, 426, 503, 533, 653, 654, 718, 748.
Mangi, 32, 450, 530, 681, 703, 704.
Manifatture, 459, 564, 631, 721.
» europee, 463.
Manihot o manicoba (albero), 717.
Manilla (canapa di), (v. *Abaca*).
Manin, 174.
Manioca, 30, 546, 593, 594, 597, 599, 600, 614, 618, 621, 625, 696, 698, 699, 703, 704, 710, 712, 716, 731, 753, 762.
Mankuss Linie, Singapore, 465.
Manna, 45, 139.
Mannheimer, Mannheim, 289.
Mansfeld, Merseburg, 274.
Manteiga di tartaruga, 63, 710, 718.
Maomettani, 359, 449, 455, 537, 551, 572.
Maomettani sciti, 442.
» sunniti, 445.
Maori, 515, 521.
Marabù, 58, 453.
Maraini Emilio, deputato, 156.
Marajó (Companhia de navegaçao), 720.
Maranhao Coast Co., 720.
» (Companhia de navegaçao), Parà Belem, 720.
Maraschino, 303.
Marcite, 49, 141.
Marco, 289.
Marengo, 120.
Margarina, 84, 247, 328, 339, 342, 351.
Marina mercantile, 110, 113, 185, 256, 285, 309, 332, 341, 347, 353, 372, 379, 387, 391, 395, 401, 408, 410, 413, 431, 444, 457, 467, 485, 508, 522, 534, 537, 551, 553, 558, 563, 578, 637, 641, 668, 672, 684, 693, 696, 699, 710, 723, 727, 739, 750, 756.
Marina mercantile a vapore, 114, 185, 186.
Marina mercantile a vela, 113, 185, 186, 356.
Marka, 379.
Markobrunner (vino), 276.
Marmellata di prugne, 409.
Marmette, 523.
Marmi, 67, 188, 230, 243, 260, 273, 290, 301, 348, 354, 365, 374, 384, 388, 393, 400, 407, 445, 459, 463, 469, 470, 492, 493, 534, 557, 562, 568, 576, 579, 651, 675, 685, 696, 698, 725, 742, 751, 762.

Marmi colorati, 149.
» (industria dei), 168, 200.
Marmo bianco statuario o di Carrara, 149, 200, 333.
Marocchini, 252, 438, 552, 555.
Marolles, 248.
Maroni, 712.
Marsala, 86, 160.
Martori, 418.
Marzotti (lanificio), 176.
Mascabado, 688.
Maschere, 280.
Maschinenbaugesellschaft, Norimberga, 279.
Mashona, 603.
Mastica, 401, 430.
Mastice o resina fragrante, 47, 430, 437.
Matabele, 603.
Mate o Yerba mate, 37, 716, 721, 727, 730, 732, 736, 740.
Materiale ferroviario, 172, 386, 458, 499.
Materiali da costruzione, 67, 98, 117, 149, 317, 365, 410, 453, 557, 564, 576, 651, 681, 696, 737.
Materiali da intreccio, 43.
» refrattari, 170, 218.
Materie alimentari (v. *Sostanze alimentari*).
Materie coloranti, 430, 646.
» concianti, 46, 406, 430, 646.
» tessili, 413.
Matite, 91, 170, 278, 305, 691.
Mattatoi, 727.
Mattoncini di the, 494.
Mattonelle, 386.
Maund, 458.
Mauri, 390.
Meccaniche (industrie), 172, 324, 340.
Medaglie, 220.
Medica (v. *Erba medica*).
Medicinali, 97, 178, 221, 252, 281, 481, 682, 717, 753.
Mediterranée-Express, 108.
Megidiè o tallero turco, 432.
Megisserie, 252.
Melassa o melasso o melazzo, 246, 276, 574, 576, 592, 626, 688, 703, 704.
Mele o meli (v. *Pomi*).
Melenite, 98.
Meloni, 32, 446.
Menier, Noisiel (Parigi), 247.
Menta, 502.
» (olio di), 98.
» piperita, 209, 362.
Mercati, 570.
Mercato internazionale dei grani, 22.
Mercerie, 287, 305, 534, 586, 694, 732, 755.
Mercerie in metallo, 95, 173.
Merchants and Miniers Transportation Co., Boston, 669.
Mercurio, 72, 152, 233, 302, 366, 383, 388, 478, 519, 653.
Mercurio (Compagnia di navigazione a vapore), 426.
Merinos, 55, 241, 270, 300, 382, 516, 557.
Merlanghi, 393.
Merletti, 90, 194, 197, 198, 199, 218, 248, 278, 304, 319, 328, 352, 386, 394, 659, 731, 762.
Merletti ad ago, 167.
» a fuselli, 167.
» a macchina, 167.
» a mano, 167.
Merluzzi, 61, 147, 212, 230, 242, 261, 349, 354, 355, 357, 365, 383, 388, 393, 395, 419, 634, 640, 649.
Merluzzi cod, 212.
» haddock, 212.
» hake, 212.
» ling, 212.
Merton e Co., Londra, 73.
Messageries fluviales, Saigon, 468.
Messageries maritimes, Marsiglia, 112, 256.
Messe, 377.
Metalli, 117, 151, 413, 442, 463, 499, 503, 534, 696.
Metalli preziosi o nobili, 75, 230, 233, 257, 293, 302, 419, 681, 684, 690, 693, 705, 752, 762.
Metalli (Società dei) di Francoforte sul Meno, 73.
Metallo argentato e dorato (articoli in), 251.
Metallo (articoli, lavori, oggetti in), 261, 356, 379, 402, 410, 422, 463, 493, 534, 620.
Metallo smaltato, 95.
Metalliche (industrie), 170.
Metallurgica (Società) di Livorno, 173.
Metallurgiche (industrie), 170.
Metallurgici (prodotti), 413.
Meteil, 237.
Methuen (trattato di), 393, 394.
Meticci, 449, 536, 537, 538, 680, 687, 705, 714, 733 743, 758.
Metro, 190.
Metropolitana (ferrovia), 265.
Mettar, 564.
Meu, 486.
Mexican central R., Messico, 684.
Mexican Railway Co., Messico, 684.
Mexican Telegraph Co., 683.
Mezqual o tequila, 682.
Mezzadria, 203, 476.
Miani-Silvestri (officine meccaniche già), 172.
Mica, 635.
Michevielle (Aciéries de), 250.
Midi (Chemins de fer du), 254.
Midland R. R., Londra, 222.
Miel o melazzo, 688.
Miele, 60, 146, 242, 271, 364, 382, 418, 429, 539, 557, 608, 622, 626, 696, 701, 749, 754.
Mietitrici, 654.
Miglio, 21, 22, 28, 134, 141, 238, 298, 348, 360, 361, 450, 473, 491, 493, 501, 530, 552, 571, 581, 621, 625.
Miglio inglese, 229.
» nero, 571.
Mihanovic (cantiere), Buenos Aires, 738.
Mikado, 500.
Mil, 379.
Milreis, 395, 722.
Minas and Rio Railway, 720.
Minerali, 148, 422.
» metallici, 72, 117, 151.
» non metallici, 67.
Mineraria, 350.
Minho-Douro (Companhia), 396.
Miniera di Malfidano, 152.
» di Nebida, 152.
Ministero dell'agricoltura in Ungheria, 22.
Mirabolani o noci del Bengala, 47, 452.
Mirra, 47, 439, 590, 592.
Mistral, 9, 236.
Misure, 119, 190.
Mitchell, Birmingham, 219.
Mitikal, 553.
Mitili, 147, 213, 243, 271, 339.
Mitscal, 553.
Mitsui Bussan Kaisha, 508.
Mixte (Compagnie de navigation), 257.
Mobili, 96, 173, 174, 197, 198, 200, 201, 251, 280, 314, 343, 563, 579, 677, 683, 694, 719, 738, 755.
Mobili artistici, 198, 200, 280.
» curvati a vapore, 96, 306, 370.
Mobili di canna d'India, 539.
» di ferro, 173.
Mocora (palma), 762.
Moda, 90, 249, 258.
Moët et Chandon, 246.
Mogano, 31, 50, 682, 688, 697, 698.
Moha, 298.
Mohair, 56, 429, 610.
Moirres, 249.
Mole da molino, 244, 683.
Molfettesi (pescatori), 147.
Molini (v. *Macinazione*).
» americani (v. *Macinazione*).
Molini a vapore (v. *Macinazione*).
Molini dell'Alta Italia (Società dei), 154.
Molino Fluminense, Rio Janeiro, 718.
Molitura a fondo (v. *Macinazione*).
Molluschi, 60, 62, 146.
Monceau-Bonchill, Charleroi, 329.
Mondo (giro del), 101.
Moneta, 119, 190, 220, 296, 486.

Moneta (crisi della), 741.
» di carta, 685.
Monetaria (riforma), 694.
Mongo, 31, 538.
Mongoli, 417.
Moniteur des intérêts matériels, Bruxelles, passim.
Monofisiti (v. *Cofti*).
Monroe (dottrina di), 643, 673.
Monsoni, 449, 500, 590, 591.
Montain Copper Co., Montana, 653.
Montana, 752, 754.
Montane Ore Purche Copper Co., Montana, 653.
Mont d'Or, 248.
Montenegrine (navi), 404.
Montenegrini, 398.
Moravi, 297.
Morgan (progetto), 692.
» S. S. line, New Orleans, 669.
Mori, 537, 572.
Morisqueta, 538.
Mormoni, 536.
Mortadella, 157, 200.
Mosaici, 169, 200, 201.
Mosaico per terrazzi, 743.
Mosca-Kasan (ferrovia), 371.
Mosca-Kief-Voronege (ferrovia), 371.
Mosca olearia, 137.
Moscatel, 385, 392.
Moscato, 429.
» di Frontignan, 246.
» di Lunel, 246.
Mosca tsetsé, 618.
Mosche, 573.
Moschini ing. Alessandro, Padova, 183.
Moschini (pilatura di riso), Giudecca (Venezia), 155.
Moss line, Liverpool, 225.
Mostarda, 156, 198, 247.
Mount Chalmers Copper Mine Co., Queensland, 518.
Mount Lyell Blocks Copper Co., Tasmania, 518.
Moustier (vetreria), 330.
Mozambico (Compagnia di), 608.
Mud, 553.
Muggini, 300, 562.
Mugik, 363.
Mulatti, 601, 609, 614, 642, 695, 698, 701, 702, 714.
Mule-Jenny, 87.
Muli, 54, 241, 382, 400, 442, 463, 476, 493, 494, 557, 562, 585, 588, 606, 648, 717, 727, 735, 754.
Municipio di Genova, 196.
Munizioni, 581, 626, 661.
Musa ensete, 30, 588.
Muschio, 48, 476, 588, 589.
Musei commerciali, 118, 190, 228, 258, 288, 302, 311, 333, 342, 402, 565, 673.
Musei commerciali del Levante (Società dei), 402.
Musei industriali, 153.
Museo industriale e commerciale, 410.
Mushroom city, 523.
Musica (stampa della), 176.
Muskal, 409.
Mussaensla borbonica, 602.
Mutesarif, 434.
Mutual life, New York, 674.

N.

Nafta (v. *Petrolio*).
» (raffinazione della), 426.
» (Società austriaca per l'importazione della), 314.
Namaqua, 612.
Nandu o struzzo americano, 735.
Nandubay, 737.
Nanduti o tele di ragno, 731.
Napoletana (Compagnia di navigazione a vapore), 187.
Napoletani, 559, 638.
Narcisi, 140.
Narghillèh, 443.
Narvali, 57.
Nastri, 396.
» di seta, 249.
Natal line, Londra, 225.
National and provincial Bank, 229.
National Bank, Pretoria, 607.
» Bank für Deutschland, Berlino, 289.
Nationale, Parigi, 259.
» (vetreria), 330.
National rath, 316.
» S. S. N. Co., New York, 669.
Natron (v. *Salnitro*).
Navegaçao Costeira, Rio Janeiro, 721.
Navegaçao e industria (Compañia de), 368.
Navi, 509.
» da guerra, 743.
Navigation enterprise of the Tocantins river, 720.
Navigazione generale italiana, Roma, 112.
Navigazione fluviale a vapore (Società di), 183.
Navigazione interna, 109, 182, 183, 331, 340, 371, 394, 405, 408, 413, 420, 438, 443, 456, 463, 467, 468, 484, 507, 521, 534, 552, 578, 599, 600, 611, 617, 620, 622, 637, 643, 667, 677, 691, 697, 706, 710, 713, 720, 728, 731, 739, 754, 756, 760, 762.
Navigazione internazionale, 255, 347.
Navigazione libera, 184.
» marittima, 110, 111, 183, 285, 309, 331, 332, 341, 347, 353, 354, 356, 371, 372, 379, 387, 391, 395, 401, 408, 410, 413, 420, 426, 431, 444, 457, 463, 464, 467, 471, 485, 499, 507, 521, 534, 537, 539, 545, 553, 558, 563, 567, 578, 585, 600, 605, 610, 615, 619, 620, 622, 624, 626, 637, 641, 643, 668, 677, 684, 688, 689, 690, 691, 693, 696, 697, 699, 700, 701, 702, 704, 706, 710, 713, 720, 721, 728, 731, 739, 750, 756, 762.
Naviglio a vela, 356.
Nazione più favorita (clausola della), 118, 229, 411, 444, 510, 674, 685, 732, 751.
Nebbia, 207.
Nebida (miniera di), 152.
» Co., Biscaglia, 384.
Nederlandsche zuid Afrikaansche spoonweg Maatschappij, Pretoria, 607.
Neerlandese (Banca), 120.
» (Società di commercio), 534.
Nefrite (v. *Giada*).
Negri, 572, 601, 609, 642, 688, 695, 698, 701, 702, 714, 715.
Negritos, 537.
Negus Neghesti, 587.
Neptun, Rostock, 279.
Nettuno D. G., Brema, 286.
Neue Dampfer G., Stettino, 286.
New English and Savannah S. S. Co., Boston, 669.
New Julia nitrate Co., Cile, 747.
New Primrose Co., Londra, 604.
New Rossia Metal Works, Dgneper, 369.
New Tamarugal Nitrate Co., Cile, 747.
New York (Compagnia), New York, 674.
New York and Cuba Mail S. S. Co., New York, 669, 684.
New York Central and Hudson R. R. Co., New York, 667.
New Zealand Passengers line, Melbourne, 522.
New Zealand Shipping, Londra, 226, 542.
Niagara fall's paper Co., 662.
Nidi di rondini salangane, 59, 476, 528, 532.
Niederlandische Dampfschiffahrt Rhederei, Rotterdam, 341.
Nikel o nichel, 72, 244, 544, 634.
» (industria del), 94, 251, 305, 636.
Nikilismo, 359.
Nile reservoir, 575.
Nipa, 539.
Nippon (Società ferroviaria), Tokio, 507.
Nippon Yusen Kaisha, Yokohama, 508.
Nitrate railway, 750.

Nitrati, 570.
Nitrato di potassio (v. *Salnitro*).
Nitrato di soda (v. *Salnitro*).
Nitro (v. *Salnitro*).
Nobel, Baku, 425.
Nocciuole o nocciuoli, 136, 381, 749.
Noce o castagno del Brasile, 717.
Noce vomica, 717.
Noci, 34, 136, 138, 260, 290, 363, 409, 474, 645, 647, 749.
Noci del Bengala (v. *Mirabolani*).
Noci di behen, 439.
» di galla, 46, 399, 430, 434, 438, 475, 502.
Noci di kola, 618, 621, 624.
» di terra (v. *Arachidi*).
» moscate, 39, 464, 531, 597.
» (olio di), 474.
Noli marittimi, 114.
Nomadi, 437, 438, 442, 556, 572.
Nord (rete ferroviaria del), 254.
Nord-Belgio (Compagnia), Bruxelles, 332.
Nord-Belgio (ferrovie), 332.
Nordenfelt, Placencia, 386.
» Stoccolma, 352.
Nordenfjelske, Bergen, 356.
Nord-Est (ferrovie), 320.
Nordestbahn, 321.
Nordeutscher Lloyd, Brema, 112, 286.
Nord-Express, 108.
Nord-Süd-Brenner-Express, 107.
Normanni, 390.
Normannia, 286.
Norte, 380.
North British R. R., 222.
Northern Pacific R. R., 666.
» Pacific S. N. Co., Tacoma (California), 669.
Northern R. R. della Nuova Galles del sud, 521.
Northwestern S. S., Co., Chicago, 667.
Norvegesi o norvegiani, 603, 676.
Norvegesi (navi), 184, 185, 196, 234, 341, 353, 356, 357, 507, 582, 668.
Note-incas, 757.
Nova Scotia Iron and Steel Co., 636.
Novità (articoli di), 258.
Nug, 588.
Nuova navigazione a vapore ellenica, Sira, 491.
Nuovo Lloyd svizzero, 323.

O.

Oasi, 555, 556, 569.
Ocean, Liverpool, 225.
Oceanic S. N. Co., San Francisco, 669.
Ocean Steam S. Co., New York, 669.
Oche, 58, 212, 271.
Ochia, 586.
Odero, Sestri Ponente, 171.
Ogden, Liverpool, 221.
Oggetti d'arte, 100, 179.
» di devozione, 370, 435.
» metallici (v. *Articoli di metallo*).
Ogurtsi, 361.
Oidio, 397.
Oignies (vetreria), 230.
Oil tanks, 114.
Oka, 402, 408.
» egiziana, 579.
» tripolina, 567.
Olandesi, 332, 508, 603, 607, 695.
Olandesi (navi), 184, 185, 196, 341, 582, 622.
Old Dominion Copper Co., 653.
» Dominion line, New York, 669.
Oleificio, 161.
Oleografie, 96, 252.
Oleo-margarina, 656.
Oli, 347, 354, 356, 413, 479, 692.
» al solfuro, 86.
» animali, 373.
Olibano, 47, 439.
Oli di seme, 198, 216, 264.
» fissi, 260.
» minerali, 218.
Olio d'oliva (v. *Oliva, olio di*).
Oliva (olio d'), 188, 189, 200, 230, 247, 260, 261, 266, 290, 303, 312, 333, 374, 385, 388, 390, 393, 395, 396, 397, 399, 402, 403, 405, 430, 459, 523, 552, 556, 562, 563, 564, 565, 586, 645, 675, 721, 728, 732, 742, 751, 753, 757.
Olivastri, 34.
Olive, 399, 645.
» in salamoia, 137.
» secche, 137.
Olivi, 34, 137, 142, 239, 298, 381, 399, 406, 430, 434, 556, 562, 645, 727, 753.
Ollomont (miniera di), Val d'Aosta, 152.
Oluturie (v. *Trepang*).
Omari (v. *Astici*).
Ombrelli, 100, 175, 481, 505, 719.
Ombrellini, 100.
Ombu, 737.
Omul, 419.
Once inglesi, 229, 604.
Ondera, 567.
Opali, 301.
Openheim, Trieste, 314.
Opere d'arte, 674, 675.
» grafiche, 685.
Oppio, 43, 430, 434, 438, 442, 458, 460, 465, 475, 486, 491.
Oppio levantino, 430.
Orbacci, 165.
Oreficeria, 95, 174, 198, 200, 201, 220, 251, 260, 280, 305, 314, 319, 370, 394, 439, 440, 455, 463, 467, 481, 493, 577, 588, 662, 677, 683.
Oretea (fonderia), Palermo, 172.
Organi, 176.
Organini, 100.
Organzini, 90, 166, 290, 374.
Oriana, 45, 703.
Oricello, 45, 390, 590, 592, 597, 599, 614, 615, 617.
Oriental S. N. Co., San Francisco, 669.
Orient-Express, 108.
Orient line, Londra, 107, 225.
Orlando, Livorno, 171.
Orleans (rete ferroviaria), 254.
Oro, 6, 73, 152, 274, 302, 366, 393, 419, 445, 454, 469, 470, 478, 492, 494, 496, 517, 518, 522, 523, 527, 528, 533, 539, 585, 588, 589, 599, 603, 604, 606, 608, 610, 611, 622, 624, 626, 632, 634, 637, 638, 651, 689, 691, 697, 698, 705, 710, 712, 713, 718, 727, 737, 748, 755, 762.
Orologeria e orologi, 95, 220, 251, 290, 319, 322, 323, 324, 509, 619, 662.
Orologi da tasca, 173.
» da torre, 173.
Orsi bianchi, 57, 418.
Ortaggi, 31, 134, 135, 142, 208, 238, 290, 298, 312, 326, 335, 337, 345, 351, 361, 381, 390, 469, 470, 474, 496, 530, 555, 561, 566, 569, 573, 575, 588, 599, 644, 681, 716, 731, 742.
Ortaggi in aceto, 157.
Ortaglie, 208, 238.
Orticoltura, 31, 134, 268.
Orti sperimentali, 134.
Oruro (Compagnia), 758.
Orzo, 21, 22, 28, 133, 134, 189, 208, 237, 298, 345, 350, 355, 360, 361, 381, 399, 406, 409, 429, 434, 437, 442, 473, 491, 493, 496, 501, 555, 561, 564, 566, 573, 633, 644, 736, 749.
Orzo torrefatto, 83.
Osaka Shosen Kaisha, Osaka, 508.
Ossa, 117, 568, 717, 727, 729, 743.
» (ceneri d'), 717, 727, 729, 743.
Ossa (industria delle), 282.
Osservatorio commerciale, 487.
Ossi di balena (v. *Fanoni*).
» di seppia, 63.
Osso (lavori in), 100.
Osterreichische nordwest bahn, 307.
Osterreichische-Ungarische-Staatsbahn, 308.
Ostriche, 62, 147, 213, 242, 243, 271, 327, 336, 339, 345, 477, 517, 525, 640, 649, 655, 762.

Ostriche verdi, 243.
Ottone, 94, 173, 220, 280.
» (utensili di), 455.
Ouest (rete ferroviaria), 254.
Ovambo, 612.
Ovatte di cotone, 163.
Ovest-Algerino (ferrovia), 558.
Ovini (v. *Pecore*).

P.

Pacchi agricoli per ferrovia, 144.
Pacchi postali, 564.
Pacific Coast Telephon Co., San Francisco, 665.
Pacific Dampfschiffs linie, Amburgo, 286.
Pacific Mail, Liverpool, 101, 225.
Pacific Mail S. N. Co., San Francisco, 669.
Pacifico (Companhia del), 684.
» (ferrovia del), 422, 634, 636, 638, 639, 666, 671, 679.
Pacific South Navigation Co., Panamà, 706.
Packing houses, 644, 655.
Padiscià, 406.
Pagaie, 525.
Pagani, 537.
Paglia, 43, 139, 220.
» (arte o industria della), 89, 164, 200, 218, 248, 278, 319, 480.
Paglia (cappelli di), 89, 164, 751.
Paglia di riso (cappelli di), 165.
Paglia (oggetti o lavori in), 188, 322, 505, 509.
Paglia (trecce di), 89, 164, 480, 505.
Paiz do vinho, 392.
Pakfong o pakfund, 280, 305.
Palest (birra), St.-Louis (Missuri), 656.
Palinka, 303.
Palissandro, 50, 716.
Pallini da caccia, 173.
Palma (noci di), 614, 615, 617, 623, 625.
Palma (olio di), 247, 276, 614, 615, 620, 621, 623, 625.
Palme, 140.
» dattilifere, 31, 446, 556, 569, 573.
Palme da zucchero, 38.
» rofia (v. *Rafia*).
Palmetto (cappelli di), 386.
Palme vinifere, 618.
Pampa, 49, 51, 733, 734, 735, 736, 739.
Panama (cappelli di), 89.
» (Compagnie nouvelle du canal interocéanique de), 758.
Panama R. R. Co., Panama, 706.
Panamericanismo, 673.
Panclastite, 98.
Pandani, 526.
P. and O., 459.
Pane (albero del), 30, 525, 526, 527, 541, 542, 545, 546.
Panela, 688.
Panelli, 373, 509.
» di fave, 474, 491.
Panettone, 155.
Panforte, 155.
Pangalani, 599.
Panico, 21, 552.
Panieraio (arte del), 165.
Panifattura, 80, 155.
Panifici militari, 155.
Panni (v. *Industria della lana*).
Panslavista (ideale), 358.
Pansupari, 40.
Pantanella (molini), Roma, 154.
Pantofole, 178, 282, 407, 552, 553.
Panuca Copper Co., Cohaluila (Messico), 681.
Papas, 749.
Papavero, 34, 450.
» da oppio, 43, 451, 475.
» (olio di), 247.
Papayanni, Londra, 225.
Pappagalli, 453.
Paprica, 298.
Papua, 526.
Paquet, Marsiglia, 257.
Para, 408.
Parà and Amazon S. N. Co., Parà (Belem), 720.
Paradiso dei Somali, 591.
» terrestre dell'America del Sud, 730.
Parafina, 98, 425, 664, 675.
Parafuochi, 481.
Paraguaiane (navi), 731.
Parakratisis, 399.
Paramenti sacerdotali, 396.
Paranze, 147
Paraventi, 481, 505.
Parazzoli, Massaua, 585.
Paris-Lyon-Méditerranée, 253.
Parmigiano (cacio), 459.
Parquets, 174, 352, 743.
Parrot Copper Co., Montana, 653.
Parsi, 449, 457.
Pascoli, 269, 299, 316, 393, 406, 429, 475, 496, 520, 633, 717, 731, 734.
Pascoli di colle, 140.
» di monte, 140.
» naturali, 140, 142, 556.
Pashm, 56, 455, 495.
Passa, 487.
Passamani, 90, 167.
» di lana, 410.
Passeri, 147.
Passolina di Corinto, 399.
Pasta d'albicocche (v. *Albicocche*).
Pasta di legno (v. *Legno*).
Paste alimentari, 80, 154, 155, 194, 200, 202, 247, 479, 488, 523, 576, 586, 675, 719, 724, 725, 738, 762.
Pasticceri, 324.
Pastori, 438.
Pastorizia, 54, 145, 300, 315, 406, 409, 423, 429, 442, 445, 551, 557, 588, 606, 608.
Pastorizia nomade, 493.
Patacone, 728, 740.
Patate, 29, 30, 31, 134, 205, 206, 208, 210, 238, 268, 295, 298, 317, 326, 337, 345, 351, 355, 361, 390, 470, 473, 494, 501, 538, 547, 559, 566, 579, 621, 644, 693, 696, 703, 705, 710, 727, 731, 742, 753.
Patate dolci, 30, 501, 525, 527, 530, 536, 594.
Patate (fecula di), 343, 348.
Pâtés de foie gras, 247, 277.
Patina, 177.
Pattison, Napoli, 171.
Pavimenti in legno o parquets, 174.
Pavoncelli, Capitanata, 137.
Pear's soap Co., Londra, 221.
Pebrina, 59, 146, 242.
Pece, 98, 280, 379.
» minerale, 282.
Pecore, 54, 55, 145, 211, 241, 270, 300, 317, 327, 338, 345, 349, 355, 363, 382, 393, 400, 404, 406, 410, 412, 418, 423, 425, 429, 433, 435, 438, 439, 442, 445, 452, 456, 479, 492, 493, 494, 495, 502, 516, 551, 557, 562, 566, 570, 571, 575, 581, 585, 588, 594, 609, 622, 634, 647, 648, 655, 682, 688, 693, 718, 726, 731, 734, 749, 754.
Pecorino, 158.
Pedaggio, 334, 347, 436, 582.
Pedocchi (v. *Mitili*).
Peek Frean Co., Londra, 216.
Peila, 60, 476.
Peking Syndacate, Pechino, 478.
Peli, 260, 373, 563.
» di cammello, 476.
» di capra, 429, 610.
» di capra (tessuti di), 552.
Pellegrinaggio alla Mecca, 139, 439, 577.
Pellegrini maomettani, 436, 439.
Pelli, 56, 117, 145, 188, 189, 196, 228, 230, 233, 258, 260, 261, 264, 287, 290, 295, 311, 314, 322, 335, 345, 347, 353, 364, 373, 388, 390, 406, 410, 413, 422, 442, 458, 459, 460, 476, 499, 509, 510, 517, 522, 524, 528, 532, 534, 551, 553, 557, 559, 563, 564, 566, 567, 568, 569, 570, 586, 588, 590, 592, 593, 599, 600, 606, 608, 612, 615, 634, 668, 672, 682, 688, 689, 691, 693, 706, 710,

718, 727, 728, 729, 730, 731, 740, 742, 743, 749, 554, 762.
Pelli (articoli e lavori in), 117, 258, 260, 264, 288, 290, 311, 314, 347, 410, 440, 564.
Pelli (concia delle), 178, 221, 252, 282, 306, 340, 419, 424, 430, 455, 460, 552, 664, 719, 727, 731, 749.
Pelli conciate, 258, 260, 261.
» di cavallo, 734.
» di coniglio, 517.
» di foca, 631, 641.
» di Kanguro, 517.
Pelli (industria delle), 99, 306, 330, 352, 370, 386, 401, 424, 455, 493, 520, 552, 588, 636, 664, 683, 731, 749.
Pelli lanute, 743.
» secche, 743.
» (vestiti di), 352.
Pellicce, 58, 178, 221, 252, 282, 290, 378, 418, 422, 631, 632, 637, 717, 721.
Pellicce (industria delle), 99, 370.
Pelliccerie (v. *Pellicce*).
Pelliccia (animali da), 361.
Pelo (industria del), 420.
Penden M.r John, 103.
Peninsular and Oriental S. N. Co., Londra, 101.
Peninsular-Express, 101, 107.
Penne, 58, 251, 527.
» d'acciaio, 219.
» di struzzo, 567, 576, 590, 606, 735.
Pennia, 379.
Penny (pl. pence), 229.
» (compagnia), Oruro, 758.
Pepe, 39, 464, 465, 466, 469, 474, 528, 531, 534.
Pepe di Caienna, 712.
» garofanato (v. *Pimento*).
» nero 451, 531.
Peperoni, 681.
» rossi, 566, 588.
Peptone di carne, 727.
Pere e peri, 32, 136, 209, 238, 474, 494, 645.
Pere spadone, 136.
» coscie, 136.
Perfosfati, 143.
Perla delle Antille, 698.
» delle Indie orientali, 535.
» del Pacifico, 545.
Perlberger D. G., Amburgo, 286.
Perle, 62, 440, 442, 453, 477, 517, 545, 546, 576, 585, 586, 589, 597, 683.
Perle a lume, 569, 597.
» di vetro, 304, 459.
» fluviali, 62, 477.
» rosa, 701.
Pernambuco (legno di), 46.
Peronospora, 33, 176.
Perossido di zinco (v. *Calamina*).
Perry, Birmingham, 219.
Persiani, 378.
Peruvian corporation, 754.
Pesca, 199, 212, 242, 317, 336, 338, 345, 349, 351, 354, 365, 378, 382, 390, 400, 406, 410, 423, 453, 466, 468, 469, 477, 503, 541, 542, 562, 576, 590, 612, 631, 634, 640, 648, 735.
Pesca fluviale, 147, 271.
» lagunare, 147.
» marittima, 147, 148, 271, 327, 477.
Pescatori chioggiotti, 147.
Pesce (olio di), 422, 468, 641.
» spada, 147.
Pesche e peschi, 32, 136, 442, 501, 645, 681.
Pescherie, 365.
» a vapore di Bruges (Società delle), 327.
Pescherie ostendesi (Società delle), 327.
Pesci, 117, 188, 230, 242, 261, 271, 287, 300, 327, 373, 393, 397, 419, 425, 442, 447, 453, 463, 468, 476, 492, 495, 499, 502, 509, 525, 527, 532, 534, 546, 557, 559, 562, 563, 564, 592, 599, 618, 620, 626, 634, 637, 641, 655, 718.
Pesci affummicati, 387, 389.
» ammarinati, 189, 387, 389, 674.
Pesci cani, 62.
» dorati, 477, 601.
» in salamoia, 387, 389.
» pressati, 387.
» salati, 348, 356, 387, 396, 468, 503, 559, 590, 592, 638.
Pesci secchi, seccati o disseccati, 348, 356, 383, 389, 466, 468, 503, 559, 590, 592, 597, 638.
Pesci sott'olio, 387, 389, 394, 395, 396, 674.
Peseta, 388, 540.
Pesi, 119, 190.
Pestarena Gold Mining Co., Pestarena, 152.
Peste bubbonica, 450.
Petroleum Maatschappy Moera Emin, Amsterdam, 533.
Petrolio, 6, 64, 114, 117, 189, 196, 197, 199, 200, 205, 234, 243, 258, 265, 272, 286, 287, 288, 293, 301, 313, 314, 335, 343, 353, 365, 388, 395, 405, 412, 425, 426, 427, 445, 458, 463, 478, 486, 488, 499, 503, 509, 533, 534, 576, 589, 592, 635, 649, 650, 671, 672, 675, 677, 681, 750, 755.
Petrolio (raffinazione del), 252, 663.
Pettini, 100, 282.
Pfennig, 289.
Phosphates (Société des) de Ain-Kerma, 557.
Phosphates (Société des) de Tebessa, 557.
Phosphates (Société des) de Tocqueville, 557.
Phosphates (Société des) du Dyr, 557.
Pianoforti, 100, 176, 282, 306.
Piante alimentari, 29.
» arboree, 49, 141, 736.
» aromatiche, 40.
» coloranti, 45.
» da zucchero, 37.
» fruttifere, 31.
» industriali, 43.
» medicinali, 44.
» odorose, 48.
» oleifere, 33, 137.
» ornamentali, 48.
» tessili, 40.
» tintorie, 682.
Piassava, 43, 621, 716.
Piastra argentina (o peso, o pezzo, o patacone), 740.
Piastra cilena, 750.
» colombiana, 706.
» delle Filippine, 540.
» dell'Uruguay (o peso o patacone), 728.
Piastra del Paraguay, 732.
» messicana (v. *Dollaro messicano*).
Piastra tripolina, 567.
» tunisina, 564.
» turca, 408.
Piastrelle policrome per pavimenti, 169, 250.
Pic o cubito, 579.
Piccioni viaggiatori (v. *Colombi viaggiatori*).
Piccola coltura intensiva, 647.
» proprietà (v. *Proprietà*).
Pickford and Black line, 637.
Picul, 509.
» delle Filippine, 540.
» o picol neerlandese, 534.
» o tan, 486.
Piede inglese, 229.
» di bue (olio di), 737.
Piemontesi, 743.
Piers, 686.
Pietra saponaria (v. *Steatite*).
Pietre, 333, 342.
» artificiali, 169.
» calcari, 149, 651.
» da calce, 67, 149, 301, 651.
» da cemento, 67, 149.
» da costruzione, 345, 347.
» da coti, 71, 151.
» da gesso, 71, 651.
» da taglio, 205, 243.
» di Malta, 205.
» d'Istria, 301.
» dure (industria o lavorazione delle), 91, 168, 200, 278.
Pietre dure (Manifattura regia delle), 168.
Pietre false, 201, 304.
» litografiche, 71, 273, 544.

Pietre ollari o da laveggio, 151.
Pietre ornamentali, 68, 317, 419, 442, 445, 635, 696.
Pietre ornamentali (industria delle), 250, 370.
Pietre pomici, 71, 151.
» preziose, 88, 189, 424, 442, 445, 453, 466, 576.
Pietre preziose e ornamentali (industria o lavorazione delle), 91, 365, 481.
Pietre preziose (industria delle), 150.
Pietre sedimentarie, 149.
Pilato (ferrovia del), 321.
Pilatura o brillatura del riso, 155, 215, 276, 302, 328, 339, 454, 463, 479, 506, 539, 576, 738.
Pilcardi o pilchards (v. *Salacche*).
Pimento o pepe garofanato, 39, 701.
Pinga, 719.
Pinguini, 746.
Pinguino (olio di), 746.
Pinhi, 716.
Pini, 299, 355, 363, 409, 633, 640, 646.
Pini marittimi, 240.
» (scorze di), 46.
Pinne, 62, 147.
Pinot, 238.
Pinus palustris, 646.
Piogge, 449.
Piombo, 79, 152, 214, 244, 274, 302, 326, 381, 383, 384, 388, 400, 442, 478, 481, 518, 522, 634, 653, 681, 684, 754.
Piombo argentifero, 170, 400.
» (industria del), 94, 173, 220, 251, 280, 386.
Pipa (misura), 722.
Pipe, 91, 407.
» di terra, 304.
Pipe-lines, 412, 425, 650.
Piquettes, 245.
Pirateria, 551.
Pirelli, Milano, 175.
Piriti di ferro, 71, 244, 273, 384.
» di rame, 383.
Piroghe, 525, 526.
Pirolusite, 72, 74.
Piroscafi postali svedesi, 353.
Piscicoltura, 62, 147, 212, 317, 477, 649.
Pisco, 755.
Piselli, 31, 134, 361, 469, 491, 501, 594, 631, 633, 644.
Pistacchi, 32, 136, 704.
Pita, 42, 43, 682.
Pittsburg (molini), Minneapolis, 655.
Pittsburg Plate Glass Co., Pittsburg (Creyton), 659.
Pittura, 100, 179.
Piume, 117, 261, 355, 364, 476, 566.
Piume di struzzo, 100, 608, 610, 612, 626.
Placers, 75, 651, 689, 713, 755.
» auriferi, 551.
Platino, 366.
» (Compagnia industriale del), 366.
P M S S and O O, San Francisco, 669.
Poderi modello, 502.
Polacchi, 297, 359, 676.
Polder, 49, 240, 338.
Polenghi-Lombardi (caseificio), Lodi, 158.
Poligrafiche (industrie), 96, 176, 198, 220, 281, 306, 387, 663, 738.
Polipi, 63, 562.
Pollame o polli, 58, 117, 145, 146, 188, 212, 237, 241, 242, 261, 271, 290, 300, 327, 338, 345, 364, 382, 390, 404, 423, 442, 445, 453, 463, 470, 476, 495, 498, 502, 526, 539, 552, 566, 575, 588, 614, 622, 634, 648, 683.
Pollicoltura (v. *Pollame*).
Polli d'India, 683.
Polo del freddo, 632.
Polpa di legno (v. *Legno*).
Polvere, 573, 615.
» d'oro, 567.
» pirica, 70, 98, 179, 588.
Polveri piriche (Società italiana per la fabbricazione delle), 179.
Pomi di terra (v. *Patate*).
Pomidoro, 134, 573, 644, 716.
» (conserva di), 157.
Pomi o meli, e mele, 32, 136, 209, 237, 238, 298, 381, 450, 474, 494, 633, 645, 736, 749.
Pommard, 246.
Pompe, 654.
Pompey, Nancy, 250.
Ponevs, 211, 355.
Pontebba (ferrovia della), 308.
Ponti girevoli, 407.
Pont l'évêque, 248.
Pontoni galleggianti, 391.
Pope Manufacturing, Chicago, 660.
Poponi (v. *Meloni*).
Porcellana, 63, 68, 91, 150, 168, 218, 250, 278, 304, 396, 480, 487, 493, 505, 579, 684.
Porcellana dura, 168.
» (fiori di) per corone mortuarie, 168.
Porcellana tenera, 168.
Porc epic, 48.
Porcopoli, 655, 679.
Porfido, 67, 576, 762.
Porta d'oro, 679.
Portafogli, 282.
Porta Hungarica (strada della), 307.
Porte, 102.
Porter, 216.
Porti, 112.
Porti franchi, 112, 205, 258, 293, 294, 349, 391, 465, 554, 626, 704, 707.
Portland (cemento), 91, 214, 218, 250.
Portogalli, 392.
Portoghesi, 459, 500, 714, 716, 722.
Portoghesi (navi), 395, 622.
» (possedimenti), 448.
Portos do Sul (Companhia intermediaria dos), 721.
Porto (vino), 392.
Portugueza (Companhia general), 395.
Portwine, 392, 394.
Posate, 280.
Posta, 180, 221, 253, 282, 307, 320, 331, 340, 346, 370, 379, 387, 394, 401, 403, 407, 412, 424, 431, 455, 464, 467, 471, 481, 499, 506, 521, 552, 558, 563, 567, 577, 585, 637, 664, 731, 738, 755.
Posta a dromedario, 436.
Postal Telegraph Cable Co., New York, 664.
Posta pneumatica, 102, 253.
Poste austro-ungariche, 436.
» francesi, 436.
» inglesi, 436.
» tedesche, 436.
Potassa, 177, 281, 379.
Pott, 348.
Potte, 356.
Pozzi artesiani, 556.
Pozzolana, 67, 149.
Prager Eisen Industrie Gesellschaft, Praga, 305.
Prati acquitrinosi, 141.
» artificiali, 556, 646, 736.
» asciutti, 140.
» a vicenda, 49, 140.
» di pianura a pascolo semplice, 140.
Prati irrigati, 140.
» jemali, 141.
Prati o praterie, 49, 209, 239, 269, 299, 316, 475, 731.
Prati stabili, 49, 338.
» stabili asciutti, 140.
» stabili irrigui, 141.
Premi alla macinazione, 655.
» alle costruzioni navali, 93, 171, 174, 251, 508.
Premi alle filande di seta, 249.
» alle industrie nascenti, 302.
Premi all'esportazione degli zuccheri, 38, 82, 239, 247, 275, 302, 385.
Premi all'esportazione delle farine, 276, 365.
Premi all'industria del ferro, 635.
Premi di acquisto, 310.
» di navigazione, 114, 186, 256, 310, 395, 508, 650.
Premi per l'inscrizione nella riserva navale, 115.

Price's candle Co., Londra, 221
Prima Società ungherese di assicurazione, Pest, 312.
Prince Henri (ferrovia), 296.
Prince-line, Londra, 225.
Procedimenti agricoli, 52.
Procha Jazpampa Nitrate Co., Cile, 747.
Prodotti chimici, 117, 189, 196, 220, 228, 235, 258, 260, 261, 281, 290, 306, 322, 330, 333, 373, 388, 395, 402, 509, 586, 637, 671, 684, 685, 740.
Prodotti farmaceutici, 699.
Profumi o profumerie, 86, 98, 178, 200, 221, 252, 266, 699, 719.
Proiettili, 173.
Proprietà (grande), 210, 393.
» (piccola), 142, 210, 236, 393, 476, 502, 701.
Pros, 528.
Prosciutto o prosciutti, 157, 216, 247, 277, 339, 634.
Protestanti, 316, 337, 350, 359, 536, 599, 632.
Protettorati, 122.
Protettorato tedesco, 291.
Protezionismo doganale, 80, 85, 245, 257, 288, 366, 396, 400, 520, 673.
Provenza (oli di), 162.
Providence, Charleroi, 329.
Provvedimenti a favore della marina mercantile, 114.
Prugne e prugni, 32, 136, 246, 298, 381, 404, 644.
Prugne secche, 644.
Pud, 66, 376.
Puertollano (miniera), Ciudad Real, 384.
Puglia (società), Bari, 187.
Puhloff, Pietroburgo, 369.
Pulcini, 242.
Pullmann, Chicago, 96, 660.
Pulque, 30, 682.
Puna, 752.
Pund, 348, 356.
Punte di Parigi, 370.
Puntigam, Graz, 303.
Punto franco, 335.
Puro-sangue, 54, 211.
Puros de purilla, 683.
» recordatos, 683.
Puszte, 48, 299.

Q.

Quadri, 288.
Quaglie, 575.
Quarantino (granturco), (v. *Granturco*).
Quarter, 229.
Quartirolo, 158.
Quarzo aurifero, 652.
Quassio, 44.
Quebec and Gulf Ports, Quebec, 637.
Quebec S. S. Co., 637.
Quebrachina, 730.
Quebracho, 67, 717, 719, 730, 737, 743.
Quebracho (estratto di), 731.
Queensland meat export Co., Brisbane, 520
Queensland royal mail line, 521.
Querce, 240, 295, 363, 393, 404, 405, 409, 434, 633, 647, 730.
Querce (scorza o corteccia di), 46, 140.
Quercia tintoria, 46.
Querciton, 46, 646.
Quincy Copper Co., Superior Lake, 653.
Quintale peruviano, 757.
Quotizzazione dei demanî comunali, 142

R.

Rabarbaro, 44, 422, 475, 493, 496, 657.
Radici da foraggio, 141.
Raffineria Florisdorfer, Trieste, 314.
Raffineria triestina, Trieste, 314.
Rafia o rofia (palma), 43, 599.
Raggio, Genova, 195.
Ragusea, Ragusa, 310.
Rahat lucùm, 400.
Railway and Navigation of Tocantins and Araguaya, 720.
Rambouillet (pecore), 241.
Rame, 72, 152, 214, 244, 260, 273, 287, 302, 342, 351, 355, 366, 373, 383, 390, 393, 395, 407, 426, 430, 442, 444, 478, 503, 509, 518, 533, 539, 544, 552, 557, 601, 610, 612, 618, 634, 653, 671, 681, 684, 698, 710, 737, 748, 755, 759.
Rame (articoli di), 288.
» (bacchette di), 619.
» (industria del), 94, 173, 200, 220, 234, 251, 280, 305, 386, 563, 636, 662.
Ramie, 42, 451, 474, 682.
» (industria del), 480.
Ranches, 647.
Ranches-country, 634.
Rancho, 688.
Rane, 61.
Rapa, 34, 450.
» (semi di), 450.
Rape-seed (v. *Rapa*).
Rasaki, 429.
Ratafià, 161.
Raubkultur, 51.
Ravizzone, 34, 138, 239, 298, 361.
Ravizzone (olio di), 276.
Rayot, 452.
Red Cross S. N. Co., 720.
» line, New York, 669, 706.
» Star Line, Anversa, 225, 332.
Referendum, 316, 320.
Regìa cointeressata del tabacco, Costantinopoli, 407.
Regie cointeressate, 99, 100.
Regina del Mar Nero, 376.
» del Pacifico, 679.
» della Pampa, 745.
Regio Laboratorio di precisione, Torino, 172.
Registri nautici, 115.
Registro del Lloyd austriaco, Trieste, 115.
Registro italiano, 115.
Reiberstieg, Amburgo, 279.
Reichsbank, Berlino, 289.
Reichstag, 267.
Reis, 395, 722.
Relazioni coll'Italia, 259, 289, 296, 312, 323, 333, 343, 348, 354, 357, 374, 388, 396, 402, 404, 405, 408, 411, 414, 432, 436, 444, 459, 463, 465, 468, 487, 499, 510, 522, 529, 534, 553, 559, 564, 567, 579, 589, 607, 608, 611, 619, 622, 638, 674, 685, 689, 690, 692, 694, 696, 697, 706, 711, 723, 728, 732, 741, 751, 757, 760, 763.
Remo, 110, 183.
Remy (amido), Lovanio, 330.
Renne, 48, 57, 355, 364, 418, 631.
Repubblicani, 673.
Republic Iron Steel Co., Alabama, 661.
Réseau de l'Etat, 254.
Resina fragrante (v. *Mastice*).
Resine, 47, 189, 240, 333, 538, 544, 592, 646.
Reti da pesca, 167.
Reuter agency, Londra, 104.
Rhein-Kölnische und Düsseldorfer D. Gesell., Köln, 284.
Rhenania, 289.
Rhum, 85, 138, 601, 698, 702, 703, 704.
Rhum giamaica, 701.
Rhus vernicifera, 47, 475.
Rias, 380.
Riazan-Ural (ferrovia), 371.
Ribes, 32.
Ricami, 90, 167, 278, 319.
» d'oro e d'argento, 407, 562.
Ricino, 34, 137, 450, 470, 474, 600.
Ricotta, 157.
Righi (ferrovia del), 321.
Riguste, 63, 147, 243, 622.
Rimboschimento, 49, 50, 141, 393.
Ringbahn, 283.
Rinoceronti, 57.
Rio Tinto Company, Andalusia (Spagna), 383.
Rismondo, Macarska, 310.
Riso, 21, 22, 29, 133, 188, 238, 287, 293, 298, 312, 323, 343, 381, 395, 402, 406, 411, 414, 428, 442, 446, 458, 460, 462,

464, 465, 466, 468, 469, 470, 473, 491, 498, 499, 501, 509, 530, 534, 536, 538, 542, 573, 575, 578, 592, 596, 597, 599, 600, 601, 621, 625, 644, 689, 693, 698, 699, 712, 716, 721, 729, 732, 742, 753.
Riso (brillatura o pilatura del) (v. *Pilatura del riso*).
Risotos, 385.
Risparmio, 190.
Riunione Adriatica, Trieste, 191, 312.
Riva Trigoso (Società dei bacini di), 171.
River Plate Telegraph Co., Montevideo, 728.
Rivoltelle, 661.
Robbia, 45, 139, 239, 337, 425, 429, 496.
Robinson Co., Londra, 604.
» South African Banking Co., Londra, 607.
Rocce granitiche, 149.
Rockfeller, Filadelfia, 650.
Röderer (vino), 246.
Rodgers, Minneapolis, 22.
Rofia (palma), (v. *Rafia*).
Romancia (lingua), 316.
Romatur, 276.
Rombi, 147.
Rondini salangane (nidi di), 59, 469.
Roquefort (formaggio), 248.
Rosari, 91, 435.
Rosario Nitrate Co., Cile, 747.
Rose, 48, 140, 409, 434, 452.
» (acqua di), 48.
» (essenza di), 48, 98, 252, 443.
Rose tea, 140.
Rossi (Ianificio), 166.
Rotaie, 93, 251, 279, 329, 333, 352, 370, 660, 668.
Rotang (v. *Canna d' India*).
Rotazione agraria, 647.
Rotolo egiziano, 579.
» eritreo, 586.
Rotolo o rotal (plurale artal), 553.
Rotolo tunisino, 564.
Rotschild, Parigi, 383.
Rottami di ferro (v. *Ferro*).
Rotterdam Lloyd, Rotterdam, 341.
Rouanneries, 248.
Roumanian Oil Trust, Bukarest, 412.
Roux (vetreria), 330.
Royal Agricultural Society, Londra, 210.
Royale Belge, 333.
» Belge sud-américaine, Anversa, 332.
Royal Mail, Londra, 225.
Rubaia, 586.
Rubini, 68, 463.
» balasci, 68, 445.
Rublo, 374, 446.
Rüdesheim, 276.
Rumene (navi), 413.
Rumeni, 297, 398, 411.
Rumford-falls paper mill, Maine, 662.
Runs, 516.
Ruote di carta, 663
Rupia, 6, 120, 458, 463, 529, 590, 592, 593, 597, 601, 609.
Rupia di Cabul, 446.
Russa (Società) di navigazione e commercio, 372.
Russel, Port Glasgow, 220.
Russe (navi), 372, 377, 408, 410, 413, 426, 437, 444, 499, 507, 578, 582.
Russi, 359, 365, 379, 417, 423, 425, 443, 500, 572, 607, 676.
Russo-cinese (banca), 484.
Ruteni, 297.

S.

Sabbia, 67, 68, 345.
» silicea, 244, 304, 330.
» smerigliata, 664.
Sacchi, 455, 540, 694.
» di juta, 719.
» o balle di caffè, 715.
Sachsenburg, Rosslau, 279.
Sächsische Staats Eisenbahnen, 283.
Sadd, 572, 575, 581.
Saggina, 141.
Sago o sagu, 30, 464, 473, 525, 527, 528, 530, 538, 546.
Sah, 567.
Saint-Estèphe (vino), 246.
Saint-Gobain, Aisne, 250.
Saint-Julien (vino), 246.
Saint-Louis-Dakkar (ferrovia), 625, 626.
Saint-Rollox Chemical Works Co., Glasgow, 220.
Sakalava, 599.
Saki, 85, 506, 509.
Sal, 452.
Salacche o pilchards o cospettoni, 61, 212, 242.
Saladeros, 727, 737.
Salami, 247.
Salchichon, 385.
Sal da cucina, 69.
» di sorgente, 272.
Sale, 150, 204, 214, 243, 272, 301, 317, 345, 349, 354, 356, 357, 365, 384, 390, 393, 400, 405, 407, 411, 412, 424, 429, 430, 435, 437, 439, 443, 445, 447, 453, 463, 466, 470, 478, 493, 496, 499, 528, 557, 562, 566, 570, 576, 585, 590, 591, 595, 619, 635, 651, 681, 698, 700, 704, 705, 718, 737, 743, 755, 762.
Sale di Glauber, 273.
Salgemma, 272, 301, 366, 384, 453, 503, 697, 705.
Sali di potassa, 590.
» impuri, 69, 281.
» minerali, 270.
Saline, 384, 393, 453, 566, 570, 591.
Salmarino, 177, 301, 503, 576.
Salmoni, 61, 212, 271, 393, 419, 502, 634, 649.
Salnitro o nitrato di soda (o di potassa), 69, 258, 287, 293, 335, 342, 384, 453, 493, 566, 576, 578, 747, 751.
Salomone (fornace di laterizi), Buyukderé (Costantinopoli), 407.
Salsapariglia, 44, 682, 688, 717, 754.
Salumeria e salumi, 83, 157, 198, 200, 216, 247, 271, 277, 303, 339, 385, 488, 655, 668.
Sambuchi, 440, 593.
Sambuco, 139.
Samhar, 584.
Samolett (compagnia), Nishni Novgorod, 371.
Sampan, 485.
Samsciu, 479, 506.
Samsoniers Kaja, Pietroburgo, 368.
Sanatories, 449.
Sandalo, 20, 452, 527, 532, 544.
San Demetrio Montecatini (miniera di), Pisa, 152.
San Francisco-Bahia (ferrovia), 720.
Sanguemisti, 714.
Sanguisughe, 429.
San Jorge Nitrate Co., 747.
» Paulo (Compañhia meccanica de), 719.
San Rocco (cantiere), Trieste, 313.
Sanse, 86, 562.
Santiago Nitrate Co., Santiago del Cile, 747.
Santonina, 45, 362.
Sapan, 46, 466, 480, 532, 538.
Sapeki, 470, 478, 487.
Sapone, 98, 177, 194, 197, 200, 221, 252, 264, 282, 306, 330, 340, 401, 403, 435, 459, 481, 588, 597, 692, 694, 699, 719, 731, 738.
Sapone (albero del), 475.
» minerale, 550, 635, 651.
Sapota, 33.
Sapotilla, 33.
Saraceno, 21, 28, 134, 238, 298, 360, 361.
Sardelle (v. *Sardine*).
Sardina americana o sprat, 649.
Sardine, 61, 147, 212, 242, 261, 300, 339, 382, 393, 395, 396, 406, 502, 562, 674.
Sardine all'olio o sott'olio, 157, 194, 247.
Sardine salate e pressate, 157, 389.
Sardoni, 61, 147, 300.
Satin, 249.
Sauterne (vino), 246.
Sauvageon, 239.

Savanne, 48, 51, 52, 633, 646, 690, 697, 706.
Savigliano (officine nazionali di), 172.
Savonelli, Torino, 168.
Scagliola, 407.
Scali del Levante, 428.
Scalo del commercio, 343.
Scampi, 147, 390.
Scandella, 21.
Scandinave (navi), 485.
Scandinavi, 676.
Scardove, 300.
Scarpe, 178, 664, 683.
» ricamate, 481.
Scartamento delle ferrovie, 371.
Scatole, 176.
» di latta, 173.
Scellino, 229.
Scenica, 444.
Schaaffhausenscher Bankverein, 289.
Schiavi, 567, 571, 595, 688.
» negri liberati, 623.
Schiavitù, 701.
» (abolizione della), 714, 722.
Schiavoni, 297.
Schickau, Elbing, 279.
Schisti bituminosi, 213.
Schiuma di mare, 71, 430.
« di mare (industria della), 91, 250, 278, 304.
Schlepp, 413.
Schnap, 85, 276.
Schneider E., Creuzot (Francia), 251.
Schoen, Pittsburg (Pensilvania), 660.
Schwarzenberg, Boemia, 299.
Schwarz Leopold, Trieste, 310.
Schweiz Union Bahn, 321.
Sciabole, 588.
Scialli, 217, 446, 455, 719.
» del Kashmir, 495.
Sciampagna artificiale, 657.
Sciarpe azzurre, 494.
» di cotone gialle, 494.
Sciayak, 410.
Scimonosaki (trattato di), 479.
Scin, 486.
Scirocco, 561.
Sciroppi, 276, 586.
Scisci, 474.
Scoiattoli, 57.
Scoltura, 100.
» in legno, 96, 280, 319.
Scope, 29.
Scorie fosfatate, 71, 326.
Scorzanera, 365.
Scorze concianti, 46, 240, 295, 556, 559, 562, 563, 646, 647.
Scott, Greenok, 220.
» (emulsione, olio di fegato di merluzzo), New York, 663.
Scozzesi, 206, 676, 702.
Scrutton S. N. Co., Londra, 225, 713.
Scudo cileno, 750.
» delle Filippine, 540.
Scune, 739.
Scuola d'arti grafiche, 306.
» di caseificio, 158.
» Pastori, 144.
» per albergatori, 320.
» per la concia delle pelli, 282.
Scuole agricole (o d'agraria o d'agricoltura), 435, 502, 562.
Scuole commerciali o di commercio, 118, 190, 288, 311, 342, 436, 673.
Scuole d'arte, 215.
» d'arti e mestieri, 153, 245.
» di frutticoltura, 135.
» di pomologia, 135, 144.
» enologiche, 159.
» industriali e professionali, 153.
Scuole italiane all'estero, 193, 564, 568.
Scuole superiori di agricoltura, 144.
Scuole superiori di commercio, 118, 190, 227, 258, 333.
Scuole superiori di viticoltura ed enologia, 144.
Scuole tecniche commerciali italiane, 408, 432, 564, 568, 579.
Seabord Air Line, Richmond, 669.
Sea island cotton silk, 646.
Sebenzana, Sebenico, 310.
Secessione (guerra di), 88, 139.
Secolo dei metalli, 72.
Sedani, 644.
Sedentarî, 442.
Sedie, 174, 197.
» ricurve, 174.
Seer, 458.
Segale, 21, 22, 26, 27, 133, 134, 189, 208, 237, 246, 268, 295, 298, 323, 326, 337, 345, 350, 351, 360, 361, 381, 406, 411, 414, 494, 501, 519, 644, 716.
Segale (farina di), 367.
Segatura, 95, 174, 305, 352, 636, 731, 738.
Segherie, 412.
Sego, 247, 422, 445, 517, 522, 524, 648, 656, 675, 717, 727, 729, 734, 740, 743.
Sego vegetale (v. *Cera vegetale*).
Sekondi-Kumassi (ferr.), 622.
Selfacting Mule, 87.
Selleria, 99, 306, 429, 440, 552, 567, 664.
Seltz (acqua di), 87.
Selvaggina, 211, 260, 261, 557.
Semafori, 104, 180.
Seme bachi (v. *Bachi*).
Semelino (v. *Lino, seme di*).
Sementi da prato, 141, 239.
Sementi o semi, 141, 189, 287, 338, 620.
Semina dei pesci, 146, 242, 271, 317.
Semi-nomadi, 556.
Semi oleiferi od oleosi, 196, 258, 264, 293, 333, 458, 459, 460.
Semmering (strada e ferrovia del), 307.
Semole, 568.
Sempione (ferrovia del), 320.
Sena, 45, 574, 581, 590.
Senapa, 40, 247, 337, 451.
Seppie, 63, 147, 300, 477, 562.
» (ossi di), 63.
Sequoie o wellingtonie, 647.
Serai, 455, 481.
Serbi, 297, 398.
Sereh, 531, 532.
Serica (industria), 89.
Seringa (alberi da), 717.
Seringarios, 717.
Serrature, 219, 280.
Serre, 208, 326.
Sertao, 717
Servi della gleba, 412.
Servitù della gleba (abolizione della), 364.
Sesamo, 34, 430, 437, 450, 459, 466, 470, 474, 573, 590, 592, 625.
Sesamo (olio di), 162, 247, 592.
Seta (cascami di), 90, 166, 189, 230, 290, 319, 479, 510.
Seta cucirina, 658.
» (filatura della), 166.
» greggia, 6, 90, 117, 166, 188, 189, 197, 228, 230, 258, 264, 277, 287, 290, 312, 317, 319, 322, 323, 333, 373, 374, 426, 433, 435, 437, 443, 469, 477, 479, 487, 499, 509, 510, 559, 658, 671, 675.
Seta (industria della), 89, 198, 218, 249, 277, 304, 319, 324, 369, 385, 394, 407, 410, 424, 430, 432, 455, 460, 463, 470, 479, 486, 492, 494, 504, 533, 562, 576, 658, 724.
Seta (nastri di), 319, 658, 724.
» (ricami di), 480.
» (stagionatura della), 90, 167, 249, 277, 319.
Seta (tessitura della), 167.
» (tessuti damascati di) e broccati in oro, 394.
Seta (tessuti di), 188, 189, 230, 258, 264, 290, 304, 323, 347, 467, 479, 658, 675.
Seta (tessuti misti di), 435.
» (torcitura della), 166.
» (trattura della), (v. *Trattura dei bozzoli*).
Seta (velluti di), 277.
Seterie, 117, 194, 258, 260, 261, 277, 287, 304, 311, 312, 314, 319, 322, 395, 396, 405, 422, 433, 438, 443, 444, 458, 459, 479, 486, 493, 504, 509, 567, 568, 579, 588, 589, 658, 671, 675, 684, 743, 755.

Setificio (v. *Seta, industria della*).
Setificio (scuola di), 167.
Setole, 364, 476.
Sètte, 359.
Sève (dei vini), 245.
Sfaccettatura dei diamanti, 330, 340.
Sfere d'influenza, 122.
Sgombri, 61, 147, 212, 242, 300, 355, 634, 640, 649.
Shaw Savile and Albion, 226.
Sheba (miniera di), 604.
Sherman act, 6, 652.
Sherry, 385.
Sheshia o fez, 562.
Shin Etsu (ferrovia), 507.
Shing, 486.
Shipcanal of Manchester, 224.
Shire line, Londra, 507.
Shogu, 501.
Sho quadrato, 510.
Short ton, 649, 673.
Shu, 510.
Siamesi, 467.
Siciliana (Compagnia) di navigazione a vapore, 187.
Siciliani, 559.
Sicula-Occidentale (ferrovia), 182.
Siderazione, 143.
Siderow, Batugol nei monti Sajanici (Siberia), 419.
Siderurgica (industria), 170, 506.
Sidro, 32, 86, 246, 247, 276, 303, 385, 657.
Siemens und Halske Gesell., Berlino, 280.
Sierre, 380.
Sigarette, 221, 539, 577, 683.
Sigari, 293, 319, 538, 697, 731, 742, 762.
Sigari di avana, 698.
» millares, 698.
» panatellas, 698.
» regalias, 698.
Silk association of America, Patterson (New Jersey), 658.
Sill, 351.
Silos, 196, 198, 335, 414, 677.
Siluri, 173, 305.
Silurificio, 198.
Silvas, 50, 51, 714, 716.
Silvicoltura (v. *Foreste*).
Silvinite, 69.
Simmer and Jack Co., Londra, 604.
Sindacati, 80.
Sindacato agricolo nazionale, Parigi, 240.
Sindacato dell'Unione dei commercianti di seta di Lione, 90.
Singer, Elizabethport (New York), 661.
Singer, Kilbodie presso Glasgow, 219.
Sintoista, 500.
Siphonia elastica, 47.
Sirene, 112.
Siria (Società delle ferrovie economiche della), 436.
Sisal (v. *Hennequin*).
Sistema metrico decimale, 119, 190.
Sistema monometallico argenteo, 119.
Sistema monometallico aureo, 119.
Skalpund, 379.
Skoranze, 406.
Skupcina, 404.
Slavi, 108, 297.
Sleeping cars, 660.
Slitte, 420.
Slivovitz, 85, 303, 404, 412.
Sloman, Amburgo, 286.
Sloss Sheffield Steel Co., Alabama, 661.
Sloveni, 297.
Smalti, 169.
» sul rame, 481.
Smeraldi, 68, 365, 453, 705.
Smeriglio, 71, 400, 430.
Sobranjè, 409.
Sociedad hullera española, Asturie, 384.
Società africana d'Italia, 591.
» anglo-siciliana degli zolfi, 150.
Società anonima degli alti forni di Piombino, 170.
Società anonima degli alti forni e delle acciaierie di Terni, 172.
Società anonima per la filatura dei Cascami di seta, Milano, 167.
Società Appula, Bari, 178.
» asturiana dello zinco, 384.
Società austriaca per l'importazione della nafta, Trieste, 314.
Società commissionaria d'esportazione, Milano, 188.
Società dei bacini di Riva Trigoso, Genova, 171.
Società dei Magazzini Generali, Genova, 195.
Società dei metalli di Francoforte sul Meno, 73
Società dei Molini dell'Alta Italia, 154.
Società dei Musei commerciali del Levante, Atene, 402.
Società delle Ferriere italiane, San Giovanni Valdarno, 171.
Società delle ferrovie delle Indie Olandesi, Batavia, 533.
Società delle ferrovie economiche della Siria, 436.
Società delle ferrovie Mediterranee, Milano, 182.
Società delle ferrovie Meridionali, Firenze, 182.
Società delle ferrovie Nord-Milano, Milano, 182.
Società delle ferrovie Secondarie della Sardegna, Cagliari, 182.
Società delle ferrovie Sicule, Roma, 182.
Società di commercio neerlandese, Batavia, 534.
Società di patronato degli emigranti, 675.
Società Elba, Portoferraio, 170.
Società Ellenica, Sira, 400.
» Eritrea per la lavorazione delle miniere aurifere, Massaua, 585.
Società generale degli zuccheri, Saskut (Moldavia), 412.
Società generale dei telefoni, Roma, 181.
Società italiana degli alcool, Milano, 161.
Società italiana dei cementi e delle calci idrauliche, Bergamo, 169.
Società italiana per il commercio delle Colonie, Milano, 586.
Società italiana per la fabbricazione delle polveri piriche, Tirano (Sondrio), 179.
Società italo-americana del petrolio, Genova, 195, 199.
Società ligure-lombarda per la raffinazione dello zucchero, Sampierdarena, 105.
Società ligure-romana di navigazione a vapore, Genova, 180.
Società lombarda di distribuzione dell'energia elettrica, 153.
Società metallurgica di Livorno, 173.
Società milanese del Benadir, 194.
Società per la navigazione fluviale a vapore, Venezia, 183.
Società per l'utilizzazione elettrica dell'acqua del Cellina, Venezia, 153.
Società reale del commercio della Groenlandia, Copenhagen, 631.
Società regionali di pesca e acquicoltura, 148.
Società russa di navigazione e di commercio, Odessa, 372.
Società telefonica dell'Alta Italia, Milano, 181.
Società veneta di costruzioni, Padova, 169.
Società veneta lagunare, Venezia, 183.
Società vinicola italo-olandese, Amsterdam, 343.

Société anonyme des chalutiers à vapeur, Ostenda, 327.
Société des chemins de fer Orientaux, Costantinopoli, 407.
Société des forges et chantiers de la Méditerranée, Havre, 251.
Société des pêcheries à vapeur de Bruges, 327.
Société des pêcheries Ostendaises, Ostenda, 327.
Société des phosphates d'Ain Kerma, Algeria, 557.
Société des phosphates de Tocqueville, Algeria, 557.
Société des phosphates du Dyr, Algeria, 557.
Société française des caves sousmarins, Marsiglia, 545.
Société française des phosphates de Tebessa, Algerie, 557.
Société française des télégraphes des Antilles, 697.
Société française du Laurion, 400.
Société générale d'assurance ottomaine, Costantinopoli, 408.
Société générale des aluns romains, 151.
Société générale des chemins de fer économiques, Parigi, 253.
Société générale des mines d'Algerie-Tunisie, Bona, 557.
Société industrielle, Mühlhausen, 295.
Société internationale des vagons-lits, Parigi, 107.
Société linière gantoise, Gand, 328.
Société minière cuprifère du Boleo, Messico, 681.
Société nantaise de la Loire navigable, Nantes, 284.
Société nationale des chemins de fer vicinaux, Bruxelles, 331.
Société pour le développement de l'industrie et du commerce, Parigi, 245.
Soda, 87, 97, 239, 252, 281, 306, 330, 434, 454, 502.
Soffiati (vetri), 169.
Soffioni, 151.
Sogliole, 147.
Sol, 757.
Solano, 380.
Solfato di magnesia, 69, 272, 493.
Solfato di potassa, 69.
» dirame, 97, 176, 220, 252.
» di soda, 493.
Solway, Anversa, 330.
» (fabbrica di soda), Inghilterra, Belgio, Francia ec., 97.
Sommacco, 46, 139, 203, 230, 260, 261, 333, 343, 406, 646.
Sondenfjelds - Norske, Christiania, 356.
Sorgenti minerali e termali (v. *Acque minerali e termali*).
Sorgo, 21, 29, 134, 141, 593, 594, 621, 625.
Sorgo zuccherino, 38, 645.
Sosnovice (miniera), 365.
Sostanze alimentari, 459, 684, 685, 728, 732, 757, 740.
South African Explosive Co., Zurfontein (Transvaal), 606.
South America Cable Co., Valparaiso, 749.
South devon (pecore), 211.
» Eastern R. R., Dover, 223.
Southern Pacific R. R., 666
» Pacific S. N. Co., San Francisco, 669.
Southern Rio Grande do Sul (ferrovia), 717.
Southern R. R. Co., Sydney, 521.
Southern R. R., Nuova Galles del Sud, 521.
South Indian R., 456.
» West Africa Co., Londra, 612.
South Western R. R., Venezuela, 710.
Sovescio, 31, 134, 143.
Sovvenzioni governative ai piroscafi, 286.
Soya, 473.
Spade, 443.
Spagnuola (lingua), 380.
Spagnuole (navi), 184, 185, 553, 582, 728.
Spagnuoli, 262, 390, 538, 554, 555, 559, 680, 684, 696, 709, 722, 726, 733, 744.
Spakia, 403.
Spanish National submarine telegraph Co, 387.
Sparto (industria dello), 402.
Sparto o alfa, 43, 48, 139, 220, 381, 388, 556, 559, 562, 563, 566, 568, 624.
Spatenbrau, Monaco di Baviera, 295.
Spato d'Islanda, 349.
Spazzole, 282, 682
Specchi, 261, 304, 370, 598, 659.
Specializzazione agricola, 142.
Spelta, 21, 24, 298, 360.
Spermaceti, 58.
Spezie (v. *Droghe*).
Spezzati d'argento, 190.
Spilli, 251, 279, 305.
Spino carpi, 136.
» cervino, 45, 430.
Spirito anidro, 160.
» di melissa, 161.
Spirito o alcool, 84, 85, 228, 233, 246, 266, 276, 293, 303, 318, 328, 339, 346, 355, 368, 391, 397, 412, 419, 506, 574, 576, 586, 606, 656, 674, 683, 724, 738.
Sporte, 165.
Sprat o sardina americana, 649.
Spugne, 63, 148, 233, 400, 406, 429, 435, 562, 563, 565, 566, 568, 698, 700.
Squatters, 516, 519.
Staadtsbahn, 283.
Staatspoorwegen, 340.
Stabilimenti meccanici, 198, 323, 738.
Stabilimento penitenziario, 544, 554.
Stabilimento tecnico triestino, Trieste, 305.
Stagni salmastri, 242.
Stagno, 72, 214, 302, 342, 464, 465, 466, 469, 478, 481, 518, 533, 534, 759.
Stagno degli Stretti, 464.
» (industria dello), 94, 220, 234, 759.
Stallatico, 503.
Stalloni governativi, 145.
Stampa, 96, 252, 663, 677.
» dei tessuti, 167, 719.
Stampe, 685, 743.
Stam Savil and Albion line, 521.
Standard Bank, Londra, 607.
» of life, 501.
» Oil Co., Filadelfia, 650.
Ständerath, 316.
Stang, 354.
Stanze di compensazione, 190, 200, 202.
Stati, 680, 709, 714.
Stato cuscinetto, 462.
Stazioni balneari, 346, 651.
» climatiche, 70, 71, 397.
» di monta, 145.
» enotecniche, 160, 190, 290, 313, 323, 675, 742.
Stazioni ferroviarie marittime, 195, 198, 200, 204, 264.
Stazioni invernali, 301, 573.
» sperimentali di caseificio, 158.
Stazioni sperimentali enologiche, 159.
Steam celliers, 114.
» filature, 479.
Steariche (candele), (v. *Candele*).
Stearina, 177.
Steatite, 71, 151, 552.
Stecchini, 174.
Stefani (agenzia), Roma, 104.
Steinberg, 276.
Steiner (Fr.lli Reininghaus), Graz, 303.
Steppe, 48, 363, 366.
Sterco, 569, 759.
Sterlina, 120, 229, 597.
Stettin-Copenhagen D. G., Stettino, 286.

Stettiner Lloyd, Stettino, 286.
Stettin-Riga D. G., Stettino, 286.
Steuman (amido), Anversa, 330.
Stillingia sebifera, 475.
Stilton, 216.
Stoccafisso o stoccofisso (vedi *Merluzzi*).
Stock Exchange, 229, 259.
Stoffe, 405.
» di pelo di cammello, 424.
» per addobbi e per ammobigliamento, 167.
Stoffe stampate, 277.
» trapunte d' oro, 401.
Storace, 47.
Storioni, 61, 146, 271, 300, 365, 406, 412, 425, 429, 648.
Storthing, 350.
Stout, 216.
Stoviglie, 168.
Stracchino, 158.
Stracci, 176, 568, 662, 675.
Strada dei pellegrini mongoli, 496.
Strada della giada, 494.
» del the, 420, 493.
» mandarina, 469, 471.
» ufficiale, 496.
Strade carovaniere, 424, 431, 436, 438, 440, 443, 446, 493, 494, 496, 553, 558, 563, 567, 570, 581, 590, 595.
Strade ferrate agricole, 577.
» imperiali, 481.
» ordinarie, 105, 181, 222, 253, 307, 320, 331, 340, 370, 401, 403, 404, 407, 419, 433, 436, 443, 455, 465, 469, 471, 481, 482, 493, 506, 521, 539, 545, 551, 558, 563, 577, 585, 599, 623, 665, 689, 690, 696, 697, 706, 719, 731, 738, 755, 756, 762
Strade romane, 431.
Stranieri, 191.
Strass, 304.
Strichnos, 717.
Strömming, 351.
Strudthoff, Trieste, 313.
Strumenti, 280, 288, 405, 740.
» agricoli, 636, 660.
» da pesca, 641.
» di precisione, 93, 172, 220.
» musicali, 100, 176, 282, 306, 319, 619, 664.
Strumenti scientifici, 674, 685.
Struse, 166.
Strutto, 655.
» artificiale, 247.
Struzzi, 58, 552, 557, 566, 570, 576, 581, 590, 610, 626, 735.
Stuccatori, 324.
Stucky, Venezia, 154.
Stud-book, 54.
Stuoie, 89, 165, 466, 480, 505, 509, 567, 568, 576, 626, 716.
Suaheli, 593.
Sublime Porta, 428.
Succedanei del caffè, 83.
Succo di liquirizia, 156.
Sucre, 763.
Sud-Americana (Compañia) de vapores, 750.
Süd Americanische D. G., Amburgo, 286.
Südbahn, Vienna, 307.
Sud-est (ferrovia del), 371.
Süd-Express, 108.
Sud-ovest brasiliana (ferrovia), 720.
Sud-Pernambuco (ferrovia), 720.
Sud (rete ferroviaria del), 254.
Suez (Compagnie universelle du canal de), 582.
Sughero, 48, 140, 239, 348, 382, 388, 389, 390, 392, 395, 544, 556, 559.
Sughero (industria del), 96, 175.
Sugo cotto di limone, 157.
Suini (v. *Maiali*).
Sulla, 141.
Sultanina (uva), 429.
Sultano, 406.
Superfosfati, 97, 177, 221, 252, 281, 330, 340, 351, 370, 506, 663.
Surah, 249.
Surat, 451.
Susini e susine (v. *Prugne*).
Svedese (lingua), 378.
Svedesi, 676.
» (navi), 353.
Svegliarino, 173.
Svenska lloyd, 353.
Svizzera, Zurigo, 323.
Svizzeri, 262, 500.
Swamps, 644.
Sydney (acciaieria), 636.
Sylvinite, 273.

T.

Tabacco, 43, 117, 139, 189, 228, 239, 269, 287, 288, 293, 299, 311, 314, 327, 337, 342, 347, 353, 362, 370, 391, 393, 399, 405, 406, 407, 412, 425, 429, 434, 438, 442, 451, 466, 469, 470, 475, 492, 493, 498, 502, 525, 526, 528, 531, 534, 536, 538, 540, 542, 544, 545, 556, 559, 568, 577, 585, 586, 592, 594, 599, 602, 606, 608, 611, 618, 643, 646, 671, 675, 677, 679, 682, 684, 688, 689, 690, 691, 696, 697, 698, 700, 702, 705, 710, 716, 721, 727, 731, 732, 736, 742, 749, 753, 759, 761.
Tabacco cagayan, 539.
» da masticare, 664.
» di avana, 762.
» esmeralda, 761.
» (industria del), 100, 175, 198, 221, 252, 282, 306, 319, 330, 340, 387, 394, 407, 412, 506, 539, 577, 664, 738, 755.
Tabacco isabella, 538.
Tabacos (Compañia general dos), 539
Tabletterie, 251.
Tacchini, 58, 400.
Tael, 486, 487.
» degli orefici, 486.
» dei mercanti, 486.
» di Pechino, 486.
» di Shanghai, 486.
» di Tientsin, 486.
» haikuan, 486.
» kuliang, 486.
Taff, 21, 29.
Tafia, 85, 696, 698, 703.
Tagali, 537.
Tagichi, 442.
Tagliabue, Massaua, 586.
Tagua (v. *Avorio vegetale*).
» (semi di), 706.
Talco, 151.
Tali o vino di palma, 33, 450.
Talleri di Maria Teresa, 120, 438, 586, 589, 592.
Tallero, 289.
» turco (v. *Megidié*).
Tamarindo, 44, 452, 525, 625, 761.
Tandonnet (Compagnie), 257.
Tanks, 335, 650.
Tan o picul, 486.
Tapioca, 30, 464.
Tappeti, 89, 249, 277, 401, 407, 410, 419, 424, 429, 430, 433, 435, 438, 442, 446, 455, 460, 509, 552, 558, 562, 567.
Tappeti di cammello, 481.
» di Fiandra, 329.
Tappezzeria (carta da), 251.
Tariffa doganale, 118, 311.
» doganale convenzionale, 190.
Tariffa doganale differenziale, 259, 373.
Tariffa doganale generale, 190.
Tariffa Fielding, 638.
» Forster, 638.
Tariffe ferroviarie, 108.
» ferroviarie a zone, 108, 371.
Tariffe ferroviarie differenziali, 6, 108.
Tariffe ferroviarie di penetrazione, 6.
Taro o arum, 30, 473, 527, 545, 546.
Tartaro, 160, 178, 188, 230, 348, 674, 675.
Tartaruga (industria della), 100, 175, 455.
Tartarughe, 63, 527, 544, 546, 700, 710, 718, 762.
Tartufi, 31, 238.
» bianchi, 134.
» neri, 134.

Tasajo o carne affumicata, o disseccata, o salata, 727, 728, 734, 737.
Tasmania S. S. Co., Hobartown, 522.
Tassi, 647.
Tatari, 359.
Tavolette di the, 474.
Taylor Co., St.-Louis (Missuri), 656.
Teak, 50, 452, 463, 464, 466, 532.
Tecc, 588.
Technische Hochschule, Berlino, 288.
Tecnomasio, Milano, 172.
Tedesca (lingua), 316.
Tedesche (navi), 185, 196, 224, 286, 290, 309, 341, 372, 377, 436, 485, 507, 534, 578, 582, 598, 622, 668, 697, 728, 739, 750.
Tedeschi, 108, 236, 262, 297, 302, 366, 367, 376, 378, 389, 467, 482, 483, 500, 536, 541, 607, 675, 676, 716, 722.
Teff, 588.
Tegole scannellate e verniciate, 169.
Tehama, 439.
Teina, 37.
Tela, 755.
Tele da vela, 339, 740.
» di Fiandra, 328.
» d'imballaggio, 89, 740.
» d'Olanda, 339.
Telefoni, 104, 180, 222, 253, 283, 296, 307, 320, 331, 340, 346, 352, 370, 412, 506, 537, 588, 665.
Telefoni (Società generale dei), 181.
Telefonica (Società) dell'Alta Italia, 180.
Telegrafi, 102, 221, 253, 307, 320, 331, 340, 346, 370, 379, 394, 401, 407, 412, 419, 424, 431, 435, 438, 443, 455, 463, 464, 467, 471, 482, 494, 499, 506, 521, 551, 552, 558, 563, 577, 585, 588, 605, 618, 623, 637, 640, 664, 697, 719, 731, 738, 749.
Telegrafi aerei, 282.
» del nord (Compagnia dei), 346.
Telegrafi di terra, 102, 180.
» sotterranei, 282
» sottomarini, 99, 102, 175, 180, 221, 253, 282, 307, 331, 340, 353, 356, 370, 379, 387, 397, 401, 403, 407, 419, 426, 431, 435, 439, 440, 443, 447, 455, 464, 467, 469, 482, 498, 499, 506, 521, 528, 533, 537, 539, 545, 552, 558, 563, 567, 577, 585, 593, 597, 598, 599, 605, 614, 622, 624, 626, 641, 664, 683, 689, 691, 696, 697, 699, 701, 702, 706, 710, 713, 719, 728, 738, 749, 755, 762.
Telegrafo senza fili, 104.
» transafricano dal Cairo al Capo, 618.
Telegraphes des Antilles (Société française des), 697.
Tellah, 588.
Tembo, 594.
Tenessee Iron Co., Alabama, 661.
Tenno, 500.
Teorica di Monroe, 673.
Tequila o mezcal, 682.
Terra catechu (v. *Catechu bruno*).
Terra gialla, 360, 473
Terraglie, 91, 168, 199, 258, 260, 261, 288, 455, 563, 568, 576, 598.
Terra nera, 360, 473, 494.
Terranoviani, 640.
Terre coloranti, 71, 151.
» cotte, 91, 169, 278, 435, 636.
Terre da ceramica, 68.
Territori, 542, 680, 709
Territorio federalizzato, 733.
Tessuti, 196, 356, 401, 402, 410, 422, 444, 553, 563, 579, 596, 641, 685, 694, 728, 731, 732, 738, 763.
Tessuti elastici, 167.
» impermeabili, 99.
» inglesi, 394.
» ricamati, 189, 323.
Testa di morto (formaggio), 339.
Teu, 486.
Tharsis, Andalusia, 383.
The, 7, 10, 114, 117, 226, 228, 233, 373, 379, 421, 422, 444, 450, 458, 460, 463, 474, 486, 487, 490, 493, 496, 501, 509, 525, 531, 553, 637, 671.
The Anglo Carrara Marble Co., 149.
The Borax Consolidated Co., 737.
The del Paraguay (v. *Mate*).
» di carovana, 474.
Thingvalla, Copenhagen, 347.
Tical, 467.
Tieff, 585.
Tientsin (trattato di), 489.
Tierras calientes, 680, 681.
» frias, 680, 681.
» templadas, 680, 681.
Tifoni, 500.
Tiftik, 429.
Tiglio, 139.
Timok (ferrovia), 405.
Tinche, 146.
Tintoria De Angeli, Milano, 167.
Tintura, 167.
Tipografia, 201, 220, 281.
Toddy (palma), 33, 451.
» (v. *Vino di palma*).
Toender, 348.
Tokai, 298.
Tokaido (ferrovia del), 507.
» (strada del), 506.
Tokio Kisen Kaisha, Tokio, 508.
Tôles, 329.
Toman, 444.
Tombeki, 442.
Tonga, 455.
Tonnare, 147, 564.
Tonnellata americana (shorton), 649.
Tonnellate inglesi, 70, 213, 229.
Tonni, 61, 147, 148, 300, 383, 390, 393, 395, 396, 562, 674.
Tonno sott'olio, 157.
Topazi, 68, 453.
Topie, Lissa, 310.
Topinambur, 30, 501.
Toqueville (Société des phosphates de), 557.
Toquilla (v. *Carludovica palmata*).
Torba, 64, 68, 149, 213, 243, 272, 318, 339, 365, 650.
Torlonia (duca), 143.
Tormaline, 419.
Torre Rossa (strada della), 307.
Torroni, 156, 198.
Tortellini, 155, 200.
Tortilla, 681.
Tosi, Legnano, 172.
Touache (v. *Compagnie de Navigation mixte*).
Trades unions, 215.
Trakt, 419, 482.
Trame, 90, 166, 290.
Tramvie o Tranvie, 105, 181, 222, 233, 331, 334, 413, 436, 465, 665, 745.
Tramvie a corda, 523.
» elettriche, 578, 665.
Transahariana (ferrovia), 558.
Transandina (ferrovia), 739, 750, 756.
Transandina (ferrovia) cilena, 739.
Transandina (ferrovia) peruviana, 756.
Transatlantica (Companhia), 684.
Transatlantica (Compañia), Barcellona, 387.
Transatlantique (Compagnie générale), 256.
Transcaspiana (ferrovia), 107, 368, 424, 446.
Transcaucasiana (ferrovia), 426.
Transcontinental Railway, 107.
Transiberiana (ferrovia), 6, 107, 269, 358, 368, 371, 378, 420, 421, 422, 483, 491, 492, 508, 583.
Transiberiano (Gran), (v. *Transiberiana, ferrovia*).
Transito, 189, 257, 323, 332, 340, 347, 405, 422, 471, 493,

567, 586, 589, 608, 671, 706, 711, 728.
Transports maritimes (Compagnie générale des), 356.
Transvaal Coal Trust Co., Johannesburg, 606.
Trappers, 634
Trascontinentale (ferrovia), 688, 693, 720.
Trascontinentali o del Pacifico (ferrovie), 666.
Trascontinental R.(Australia), 521.
Trasporti, 180.
Trasporto dell'energia elettrica, 318.
Tratta, 488.
» degli schiavi, 121, 621.
Trattati di commercio, 118, 190, 288, 311, 322, 388, 405, 509, 564, 598, 608, 619, 638, 674, 685, 711, 729, 732, 743, 751, 757.
Trattato di Utrecht, 640.
Travertino, 149.
Treaty ports, 487.
Trêfle (v. *Trifoglio*).
Trementina, 47, 240, 379, 437, 663.
Trementina (olio di), 663, 674.
Trepang o oluturia, 477, 517, 528, 532, 621.
Trichina, 648.
Triestina (Raffineria), 314.
Trifoglio o trêfle, 141, 209, 239, 574.
Trifoglio incarnato, 133.
Triglie, 147.
Tripolo, 71, 301.
Trote, 146.
Truciolo, 89, 165, 636.
Trusts, 80, 154, 655.
Tsalee, 480.
Tsci, 486.
Tscing, 486.
Tsetsé, 618.
Tsisciù, 475.
Tsiu, 479.
Tsod, 495.
Tsun, 486.
Tuareg, 570.
Tuberi da foraggio, 141.
Tuberosa (essenza di), 252.
Tubi, 352, 662.
Tucuyo, 755.
Tufo, 149.
Tulipani, 338.
Tundre, 7, 48, 359, 417.
Tungsan, 475.
Tunisini, 555.
Tunna, 379.
Tunnel, 222, 223, 233, 294, 391.
» elicoidali, 321.
Tuoc o eoc, 470.
Turaccioli, 96, 175, 386, 389, 395.
Turche (navi), 408, 437, 567, 568.
Turchesi, 68, 442.
Turchi, 398, 417, 428.
Turchine, 576.
Turcomanni, 423.
Turf, 54.
Tussar, 453.
Twedie Trading Co., New York, 669.
Tyne N. Co., Newcastle, 225.

U.

Uadi, 551.
Uccelli, 58, 145, 364, 453, 494, 495, 631, 753.
Uccelli delle isole, 614.
» del paradiso, 58, 527.
» selvatici, 349.
Ufficina Galileo, Firenze, 172.
Ufficina già dei fratelli Diatto, Torino, 172.
Ufficine meccaniche già Miani-Silvestri, Milano, 172.
Ufficine nazionali di Savigliano, 172.
Ufficio d'esportazione, 311.
» di condizionatura della lana, 249.
Ufficio di informazioni commerciali, 190.
Ufficio governativo di informazione per gli esportatori, 258.
Ufficio internazionale dei diritti di trasporto per ferrovia, 108, 320.
Ufficio internazionale dei Pesi e delle Misure, 119.
Ufficio internazionale per la pubblicazione delle tariffe doganali, 119, 333.
Ufficio telegrafico internazionale, 320.
Uitlanders, 603
Ukia o oncia, 553.
Ungarische Fluss und See Dampfschiffahrt Gesell., Budapest, 309.
Ungaro-Croata (impresa), Fiume, 310.
Unghie, 568.
» (lavori in), 100.
Union des marchands de soie, Lione, 59.
Unione Cooperativa di Milano, 135, 168.
Unione doganale, 605.
» industriale torinese, Torino, 188, 488, 510.
Unione internazionale per la protezione della proprietà industriale, 80.
Unione internazionale per la protezione della proprietà letteraria ed artistica, 80.
Unione monetaria scandinava, 119.
Unione postale universale, 15, 102, 282, 320.
Unione svizzera (ferrovie), 321.
Unione veneziana delle Conterie, 169.
Union Löwe Gesell., Berlino, 280.
Union, Southampton, 225.
Union S. S. Co., Nuova Zelanda, 522.
United States and Brazil S. N. Co., New York, 669.
United States Steel Corporation, New Jersey, 661.
United Verd Copper Co., 653.
Uova, 58, 59, 117, 146, 188, 212, 230, 242, 261, 271, 287, 290, 300, 311, 323, 327, 333, 335, 343, 345, 347, 349, 364, 373, 375, 382, 390, 476, 552, 553, 566, 568, 575, 634, 648.
Uova di tartaruga, 528, 710, 718.
Uruguayani, 733.
Usbechi, 423.
Utensili, 93, 174, 305, 563.
» domestici, 598.
» di ferro, 615.
» di legno, 174.
Uva, 33, 136, 209, 290, 312, 315, 406, 434, 437, 602.
Uva cabernet, 239.
» chasselas, 239.
» da tavola o da mensa, 33, 137, 260, 326, 361, 442.
Uva di Corinto, 402.
» fresca, 269, 388, 392, 736.
» gamay, 239.
» passa o appassita, 137, 209, 245, 381, 388, 390, 399, 429, 434, 437, 438, 736.
Uva pinot, 238.
» sauvageon, 239.
» secca, 348.

V.

Va, 467.
Vacche, 53, 345, 445.
» brune o di Schwyz, 317.
Vacche lattiere, 145, 211, 241, 317, 363, 378, 517, 634, 648, 655.
Vacche macchiate o di Berna, 317.
Vacche olandesi, 338.
Vagoni, 172, 198, 414, 660.
Vagoni-cisterna, 426.
Vagoni-serbatoi, 67.
Vagons-lits (Société internationale des), 107.
Valacchi, 406.
Valenciana (Compañia), 388.
Valenzani, 389.
Valera Rizzi (Cappellificio), 166.
Valery, Marsiglia, 257.
Valigeria, 178 282.
Valigia australiana, 107, 520.
» delle Indie, 107, 203, 230, 455.
Valigia d'Europa, 455
» di Londra, 108.
Valli da pesca, 146.
Vallimperina (miniera di), Agordo (Belluno), 152.

Vallonea, 46, 399, 402, 406, 429, 430.
Valloni, 325.
Val Saint-Lambert (cristalleria), Liegi, 330.
Vanghe di mare, 517.
Vaniglia o vainiglia, 39, 545, 549, 598, 599, 600, 601, 602, 682, 703.
Vapeurs du Nord (Compagnie des), 257.
Vapore, 183.
Vapori-cisterna, 67, 426.
Vara, 684.
» argentina, 740.
Varech, 239, 501.
Vaselina, 97, 425.
Vecchio Satzuma, 505.
Veccie, 134, 268.
Vedro, 374.
Vegas, 382.
Veicoli, 96, 509.
» di terra, 96.
» per ferrovia e tramvia, 329, 330, 333.
Vela, 110, 183.
Veli a liste d'oro, 401.
Velieri, 186.
Velluti, 194, 249, 339, 396.
Veloce, Genova, 186.
Velocipedi, 93, 172, 219, 279, 305, 661, 662.
Veneti, 63, 638, 743.
Ventagli, 100, 175, 252, 387, 481, 505, 510.
Ventagli di palma, 481.
Verbände, 328.
Vereinigte D. G., Stettino, 286.
Verghe di ferro, 481.
» d'oro e d'argento, 497.
Veritas (Bureau), 115.
Vermicelli, 155.
Vermouth, 86, 160, 246, 323, 343, 724.
Vernice (albero della), 475.
Vernici, 47, 86, 177, 674.
Versta, 374.
Verze, 298.
Vestiario (arte del), 168.
» e vestiti, 90, 228, 249, 278, 480, 537, 659, 740.
Vetraria, vetri e vetrerie, 68, 91, 198, 200, 218, 250, 258, 260, 261, 278, 288, 304, 311, 330, 333, 336, 340, 352, 353, 370, 379, 386, 443, 444, 480, 481, 567, 568, 597, 659, 719.
Vetreria comune, 168.
» artistica, 169.
» Charleroi, 330.
» Courcelles, Hainaut, 330.
» Floreff, 330.
» Franchetti, Murano, 168.
» Moustier, Hainaut, 330.
» Nationale, Charleroi, 330.
» Oignies, Hainaut, 330.
» Roux, Hainaut, 330.
Vetri da finestra, 480.
Vetriolo, 71.
Vetri ordinari ed artistici, 199.
Vetro (braccialetti di), 435.
Veuve Cliquot (Champagne), 216.
Via Central (ferrovie), 756.
Viadotto subacqueo, 407.
Victoria, Liverpool, 225.
Vieille Montagne, Angleur (Belgio), 95, 326.
Vienna (articoli di), 306.
Vigne (v. *Viti*).
Vigogne, 754, 759.
Vilayet, 407, 428.
Vimini, 43, 139.
» (industria dei), 43, 89, 165, 278.
Vinacce, 246.
Vinacciuoli, 34.
Vincolo forestale, 141.
Vinicola italo-olandese (Società) 353.
Vino, 84, 117, 188, 189, 190, 196, 199, 200, 205, 216, 228, 230, 233, 245, 258, 260, 261, 264, 265, 276, 290, 295, 303, 311, 312, 318, 322, 323, 333, 343, 348, 354, 368, 373, 384, 388, 389, 390, 391, 392, 394, 395, 397, 402, 403, 405, 409, 411, 413, 429, 434, 437, 442, 443, 459, 488, 520, 523, 534, 556, 559, 561, 564, 579, 586, 610, 619, 645, 657, 674, 675, 681, 685, 692, 694, 716, 721, 725, 728, 736, 738, 740, 742, 749, 751, 753, 755, 763.
Vino alicante, 385.
» amontillado, 385.
» barbèra, 159.
» barolo, 159.
» bordeaux, 245.
» capri, 159.
» carvavellos, 392.
» champagne, 245.
» chianti, 159.
» corsé, 245.
» da taglio, 245.
» delli castelli, 159.
» del Reno, 411.
» di pajarete, 385.
» di palma (v. *Tali*).
» di riso, 479.
» d'oro del Libano, 434.
» falerno, 159.
» figueira, 725.
» inferno, 159.
» johannisberg, 276.
» lambrusco, 159.
» madera, 392.
» malaga, 385.
» malvasia, 159, 385.
» markobrunner, 276.
» moelleux, 245.
» moscatel, 385, 392.
» moscato, 159.
» orvietano, 159.
» porto, 392, 725.
» rüdesheim, 276.
» sangiovese, 159.
Vino santorino, 399.
» sassello, 159.
» spumante, 85.
» steinberg, 276.
» tauraso, 159.
» tinos, 399.
» tintilla, 385.
» valpolicella, 159.
» vermentino, 159.
» vernaccia, 159.
» xerès, 385.
Violette di Parma, 140.
» (essenza di), 38, 252.
Violini, 176, 282, 306.
Visaya, 537.
Vitelli, 145.
Viti, 33, 131, 136, 142, 238, 269, 298, 317, 361, 381, 399, 404, 409, 411, 429, 450, 519, 556, 561, 645, 681, 716, 727, 736, 749, 753, 762.
Viti americane, 137.
» harràaye, 727.
» vidiella, 727.
Vogel (concimi chimici), Venezia, 198.
Volksraad (primo), 606.
» (secondo), 606.
Volpi argentine, 57, 418.
» azzurre, 57, 418.
Vomito prieto, 680.
Vongole, 62, 146, 147.
Votka, 85, 378.
Vulcan, Stettino, 279.

W.

Walter (petrolio), Venezia, 199.
Weifert, Belgrado, 405.
Wellingtonie, 647.
Wendel, Jeuf (Meurthe e Mosella), 250.
West African Telegraph Co., 103.
West Australian S. N. Co., Perth, 522.
West Coast of America Telegraph Co., Londra, 103.
Western and Brazilian Telegraph Co., Londra, 103.
Western Buenos Aires (ferrovia), 739.
Western Consolidated Co., Minneapolis, 655.
Western Railway (Nuova Galles del Sud), 521.
Western Union Telegraph Co., New York, 664.
West Hartlepool, Leith, 225.
» India and Pacific, Liverpool, 684, 706.
West India and Panama Telegraph Co., Londra, 103, 706.
West Indische Linie, Amsterdam, 341.
Westinghouse, Pittsburg (Pensilvania), 660.
Wheat belt, 644.

Whisky, 85, 216, 656.
White, Cleveland, 661.
Whitehead, Fiume, 305.
White Star Line, Londra, 225.
Wilson line, Hull, 225.
» (tariffa), 673.
Witebsk (Lanificio di), 369.
Witte (ministro delle finanze in Russia), Pietroburgo, 421.
Woermann linie, Amburgo, 286.
Wolf (agenzia telegrafica), Berlino, 104.
Woodhouse (ditta), Marsala, 160.
Wool-steamers, 114.

X.

Xarque, 716.
Xarqueados, 719.
Xilos (v. *Silos*).

Y.

Yak, 495, 496.
Yam (v. *Igname*).
Yarda, 229.
Ybarra, Somorrostro (Bilbao), 383.
Yen, 510.
Yerba mate (v. *Mate*).
Yernkontor, 352.
Ylang-ylang, 48.
» » (olio di), 539.
Yorkshire (maiali), 211.

Z.

Zacaton, 682.
Zafferano, 40, 138, 239, 362, 382, 429, 682.
Zaffiri, 68, 453.
Zaffrone, 45, 574.
Zambese (Compagnia dello), 608.
Zampone, 157.
Zarate (cartiera), Buenos Aires, 738.
Zaratina, Zara, 310.
Zebre, 51, 53, 54.
Zebu, 53, 402, 456, 470.
Zecche, 419.
Zenzero, 39, 451, 469, 702.
Zer, 444.
Zibetto, 57, 588.
Zibibbo, 209, 381, 399, 429, 434.
Zigrino, 62.
Zinco, 72, 151, 188, 215, 244, 260, 261, 273, 302, 326, 333, 351, 366, 384, 400, 557, 562, 563, 564, 653.
Zinco (articoli di), 333.
» (industria dello), 94, 220, 251, 280, 330.
Zinco laminato, 330.
» (perossido di), (v. *Calamina*).
Zinco (Società asturiana dello), 384.
Zingari, 297, 406.
Zolfanelli (v. *Fiammiferi*).
Zolfi (Società anglo-siciliana degli), 150.
Zolfo, 71, 150, 188, 203, 230, 244, 260, 261, 290, 333, 343, 348, 354, 366, 374, 384, 388, 396, 424, 492, 503, 523, 534, 559, 576, 675, 651, 725, 742, 751.
Zolfo raffinato, 260.
» (raffinazione dello), 169, 199.
Zollverein, 288, 293, 295.
Zoofiti, 60, 63.
Zucchererie o zuccherifici (v. *Zucchero, industria dello*).
Zuccheri (Società generale degli), 412.
Zucchero, 37, 38, 81, 117, 146, 155, 189, 196, 216, 228, 233, 247, 264, 275, 287, 290, 302, 311, 312, 314, 322, 323, 327, 333, 342, 346, 351, 367, 373, 374, 376, 377, 385, 388, 395, 397, 444, 458, 464, 486, 501, 509, 520, 522, 524, 525, 531, 534, 536, 538, 540, 553, 564, 567, 568, 574, 576, 578, 579, 586, 592, 597, 601, 602, 626, 633, 641, 655, 671, 682, 688, 693, 697, 698, 699, 703, 704, 712, 715, 721, 729, 732, 736, 743, 750, 762.
Zucchero di acero, 81.
» di barbabietola, 81.
» di canna, 81.
» di latte, 158.
» di palma, 81.
» di sorgo, 81.
» (industria dello), 156, 328, 368, 339, 443, 451, 454, 470, 479, 491, 533, 635, 655, 698, 699, 719, 736, 738, 755.
Zucchero jaggery, 451.
» raffinato, 367.
» (raffinazione dello), 81, 194, 201, 216, 293, 318.
Zucchero sabbia bianco, 367.
» sabbia biondo, 367.
» (sciroppo di), 693.
Zulù, 603.

INDICE PER LUOGHI.

A.

Aa, 254.
Aachen (v. *Aquisgrana*).
Aahruus, 348.
Aalborg, 348.
Aalsmeer, 337.
Aar, 316.
Aarberg, 318.
Abaco, 700.
Abai o Nilo Azzurro, 570, 581, 587.
Abano, 151.
Abbazia, 100, 301.
Abbeokuta, 623.
Abbiategrasso, 166.
Abdelkader, 587.
Aberdeen, 212, 235.
Abesche, 571.
Abigean (baia di), 623.
Abissinia (v. *Etiopia*).
Abu Haraz, 581.
Abo, 379.
Abomey, 623.
Abruzzi, 134, 139, 149, 161, 165, 203.
Abuhamed, 577.
Abukir (laguna di), 575.
Acajutlas, 689, 690.
Acapulco, 685.
Acquaviva Picena, 165.
Acqui, 151.
Aconcagua (picco), 747.
» (prov. di), 748.
Adalia, 433.
Adamaua, 622.
Adamo (ponte di), 449.
Adana, 428, 430, 431, 433.
Adassa, 430.
Adda, 129, 143, 153, 183.
Addis Abebá, 587, 588, 589.
» Alam, 589.
Adelaide, 107, 521, 522, 524.
Adelè Gubò, 587.
Aden, 65, 101, 103, 124, 186, 202, 231, 439, 440, 448, 455, 465, 577, 586, 591, 592, 597.
Aden (golfo d'), 590.
Adige, 129, 183.
Admiranti (isole), 598.
Adrar, 570.
Adrianopoli, 406, 407, 409.
Adriatico (mare), 61, 129, 130, 139, 143, 147, 148, 182, 201, 283, 300, 308, 310, 313, 401.
Adua, 584.
Adulis (golfo di), 584.
Afganistan, 44, 68, 107, 423, 445, 446, 448, 456.
Afium Kara Hissar, 430, 431.
Africa, 28, 29, 31, 47, 51, 52, 53, 55, 58, 65, 67, 77, 89, 95, 102, 105, 106, 107, 109, 112, 117, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 130, 169, 202, 263, 276, 277, 311, 322, 380, 390, 406, 409, 448, 549, 558, 569, 573, 584, 586, 593, 626, 695, 707.
Africa australe, 6, 23, 37, 48, 53, 54, 58, 65, 68, 75, 99, 107, 124, 217, 234, 287, 396, 397, 453, 517, 593, 603, 604, 605, 607, 610, 611, 647, 652.
Africa centrale, 7, 9, 30, 44, 50, 57, 107, 577, 590, 616, 617.
Africa centrale inglese, 51, 232, 609, 611.
Africa del Nord (v. *Africa settentrionale*).
Africa occidentale, 30, 34, 45, 47, 103, 221, 225, 232, 234, 256, 286, 388, 395, 396, 397, 450, 461, 619, 621.
Africa orientale, 29, 34, 47, 63, 112, 224, 225, 232, 286, 395, 453, 593, 597, 609.
Africa orientale inglese, 590, 593, 594.
Africa orientale tedesca, 291, 292, 593, 595, 597, 603.
Africa settentrionale, 29, 32, 43, 44, 46, 55, 191, 551, 562, 569, 578.
Africa tedesca del Sud-Ovest, 291, 292, 612.
Agades, 570.
Aggerhuus, 355.
Agiame, 623.
Agni, 163.
Agordat, 580, 585.
Agordo, 152.
Agra, 455, 460.
Agram, 315.
Agro romano (v. *Campagna romana*).
Agua, 687.
Aguas Calientes, 681.
Aguglie (capo delle), 603.
Aiaschin (gebel), 551.
Aidin, 429, 431, 432.
Aigues Mortes, 246.
Aigun, 491.
Ailao (passo di), 470.
Ain Kerma, 557.
» Mokra, 557.
» Sefra, 558, 570.
Aintab, 437.
Ain Temuscent, 558.
Air, 558.
Aire (canale), 254.
Airolo, 321.
Aisne, 250.
Aitutaki, 525.
Aja (v. *La Aja*).
Akassa, 623.
Akiab, 464.
Akito, 503.
Akkra, 622, 623.
Ala, 307.
Alabama, 646, 659, 660, 661, 663.
Alais, 243, 250.
Alascer, 432.
Alaska (territorio di), 58, 632, 634, 649, 652.
Alba, 134, 159.
Albania, 46, 193, 406, 407.
Albany, 524, 656, 667, 668.
Alberto (lago), 572, 593, 618.
Alberto Edoardo (lago), 572, 593, 616.
Alberto Nianza (v. *Alberto, lago*).
Albury, 523.
Alemtejo, 393.
Alençon, 248.
Aleppo, 428, 434, 435, 436, 438, 577.
Alessandretta, 434, 435, 436, 437.
Alessandria d'Egitto, 124, 188, 190, 258, 310, 435, 558, 567, 576, 578, 579, 580.

Alessandria della Paglia, 155, 161, 166, 174, 197.
Alexandropol, 443.
Alexandrowsk, 368.
Alfredo Chaves, 724.
Algarve, 393, 394.
Algeri, 104, 558, 559.
» (dipartimento di), 556.
Algeria, 22, 23, 24, 28, 32, 33, 34, 42, 43, 46, 48, 51, 55, 56, 63, 67, 71, 72, 74, 84, 85, 122, 124, 191, 238, 245, 255, 258, 263, 326, 389, 555, 563, 567, 570, 578, 660, 735.
Algesiras, 382.
Al Gezirah, 428.
Alghero, 148.
Algoma, 637.
Alhucemas, 554.
Alicante, 33, 381, 382, 384, 385, 387, 389, 390.
Alkmaar, 339.
Allahabad, 456, 460.
Allasch, 368.
Allegani (monti), 650, 651.
Allier, 253.
Alluaga (lago). 756.
Allumiere, 151.
Almaden, 74, 383.
Almansa, 387.
Almeria, 381, 382, 383, 387.
Almojia, 386.
Alofi, 546.
Alost, 328.
Alpi, 9, 129, 130, 138, 140, 161, 181, 182, 189, 241, 289, 299, 425, 498.
Alpi australiane, 515.
» (basse), 244.
» carniche, 297.
» giulie, 297.
» marittime (dipartimento delle), 252.
Alpi noriche, 297.
» retiche, 297.
» scandinave, 350.
» sveve, 267.
» transilvane, 297.
Alsazia, 167, 281.
Alsazia-Lorena, 269, 272, 273, 277, 278, 283, 295.
Altai (monti), 359, 417, 419, 492.
Altare, 168.
Altona, 293.
Alula (sultanato di), 591.
Aluta, 412.
Alvergna, 244, 248.
Alzano Maggiore, 166, 176.
Alzette, 296.
Amager, 349.
Amalfi, 203.
Amapala, 691.
» (baia di), 690.
Amasia o Amassia, 431, 433.
Amazonas (dipartim. di), 756.
» (stato di), 717.
Amazzoni (paesi delle), 725.
» (rio delle), 50, 63, 109, 705, 714, 716, 717, 720, 752, 753, 756, 757, 758, 761.
Ambaca, 614.
Amberno, 527.
Amboina, 39, 531, 535.
Amburgo, 9, 36, 56, 66, 67, 107, 112, 124, 264, 267, 276, 279, 282, 283, 284, 285, 286, 288, 289, 292, 293, 308, 311, 335, 542, 595, 661, 668, 715, 732, 740, 751.
America, 6, 29, 31, 35, 51, 52, 53, 54, 63, 65, 67, 74, 77, 80, 83, 87, 95, 98, 102, 105, 106, 108, 109, 111, 117, 119, 121, 124, 162, 185, 190, 193, 196, 207, 257, 263, 277, 283, 311, 322, 368, 389, 436, 478, 488, 501, 503, 504, 506, 574, 578, 629, 657, 677, 696, 735, 749.
America centrale, 6, 30, 36, 37, 40, 43, 44, 45, 46, 47, 50, 75, 77, 89, 106, 112, 113, 120, 122, 133, 179, 180, 187, 189, 225, 234, 256, 263, 265, 388, 629, 637, 669, 672, 683, 687, 689, 690, 691, 693, 695, 700, 705, 707, 762.
America (città), 692.
» del Nord, 49, 58, 61, 103, 106, 107, 112, 204, 225, 234, 235, 256, 263, 265, 418, 421, 629, 672, 680.
America del Sud, 7, 30, 37, 43, 44, 49, 57, 69, 77, 78, 85, 89, 103, 106, 112, 120, 122, 131, 133, 165, 175, 186, 187, 192, 204, 225, 256, 265, 286, 287, 388, 390, 393, 396, 397, 629, 650, 665, 672, 705, 706, 707, 712, 714, 728, 730, 732, 744, 746, 747, 756, 758, 761.
America italiana, 733.
» latina, 384, 385, 386, 671, 680, 718, 725.
America meridionale (v. *America del Sud*).
America occidentale, 7.
» settentrionale (v. *America del Nord*).
Amhara, 589.
Amiens, 241, 249, 266.
Amoy, 486, 490, 540.
Ampanumix, 600.
Ampasary, 599.
Amsterdam, 124, 330, 339, 340, 341, 342, 343, 533, 534, 625.
Amu, 109, 423, 424, 445.
Amudaria (v. *Amu*).
Amur, 418, 419, 420, 421, 422, 491, 492.
Anatolia, 22, 23, 24, 32, 33, 40, 43, 44, 45, 46, 47, 55, 56, 57, 59, 71, 72, 89, 90, 124, 191, 287, 307, 372, 399, 403, 428, 433, 436, 578.
Ancohuma, 758.
Ancona, 155, 185, 201.
Andalusia, 381, 382, 383, 385, 386, 389.
Andaman, 448, 449, 462, 464.
Ande (cordigliera delle), 44, 48, 672, 680, 687, 705, 710, 733, 735, 739, 747, 750, 752, 753, 755, 756, 758, 760, 761, 762.
Andevoranto, 599.
Andiskan, 424.
Andorno, 161.
Andorra, 380, 392.
Angarà, 417, 420, 421.
Angeli (golfo degli), 204, 205.
Angers, 243, 248.
Anglesey, 222.
Angleur, 326, 330.
Anglo-indiano (impero), 231, 448, 462.
Angola, 45, 51, 396, 612, 614.
Angora, 56, 428, 429, 431, 433.
Angostura, 711.
Angoulême, 251.
Angra Pequeña, 291.
» Pequeña (paese di), 612
Angri, 163.
Anguilla, 701.
Anivorano, 599.
Ankober, 589.
Annam, 462, 468, 469, 471.
Annecy, 255.
» (lago di), 236.
Annobon, 389.
Annonay, 251.
Annover, 272, 273, 274, 284, 294.
Ansali (piano d'), 585.
Anseatiche (città), 292.
Antananarivo, 600.
Antartico (Oceano Glaciale), 513.
Anticosti, 632.
Antigua o Antigoa, 701, 702.
Antilia, 695.
Antilibano, 434.
Antilla indipendente, 695.
Antille, 23, 30, 33, 36, 37, 38, 39, 41, 44, 45, 46, 47, 63, 68, 69, 103, 112, 123, 124, 225, 356, 386, 488, 629, 637, 650, 651, 665, 668, 669, 671, 676, 695, 697, 699, 701, 703, 706, 710, 713, 719.
Antille americane, 697.
» danesi, 348, 704.
» francesi, 81, 263, 703.
» (grandi), 695.
» inglesi, 39, 231, 700.
» inglesi (piccole), 701, 702.
» (mar delle), 691, 693, 705, 706, 707, 709.
Antille olandesi, 343, 704.
» (piccole), 695.
» spagnuole, 697.
Antiparo, 400.
Antipodi (isole degli), 524.
Antivari, 404.
Antofagasta (provin. di), 747, 748, 750, 751, 760.
Antonio Prado, 724.
Antotto, 589.
Anversa, 36, 47, 56, 57, 66, 67, 112, 118, 124, 225, 264, 292, 328, 330, 331, 333, 334, 508, 595, 617.

Anvil o Nome, 652.
Anzin, 243.
Aomori, 507.
Apennino, 129, 140, 149, 181, 182, 194, 498
Apia, 540.
Appalachi (monti), 642.
Appenzell, 319.
Apsceron (penisola di), 425.
Apurè, 710.
Aquila, 134, 138, 203.
Aquisgrana, 273, 277, 279, 294.
Arabia, 29, 31, 44, 47, 48, 54, 57, 103, 111, 124, 428, 438, 440, 444, 448, 578.
Arabia felice, 433.
» indipendente, 441.
» inglese, 440.
» turca, 51, 439, 440.
Arabica (catena), 572.
» (penisola), 428, 438.
Arabico (mare), 428, 449.
Aragona, 385, 389.
Aral (lago o mare d'), 423, 424.
Aranci (golfo degli), 205.
Arangelovatz, 405.
Ararat, 429.
Arauan, 570.
Arauca (provincia di), 748
Arcachon, 236, 243, 244.
Arcipelago greco, 429, 430, 431.
» (vilayet dell'), 428.
Ardèche, 242.
Ardenne, 237, 240, 243, 295, 325, 327.
Ardilla, 393.
Arendal, 103, 104, 356.
Arequipa, 753, 756, 757.
» (dipartimento di), 755.
Arezzo, 149, 201.
Argenteuil, 238.
Argentiera, 181.
Argentina, 22, 23, 24, 25, 33, 41, 51, 53, 54, 55, 56, 58, 65, 67, 70, 75, 77, 84, 106, 109, 111, 117, 122, 124, 133, 134, 160, 162, 165, 176, 178, 187, 189, 192, 193, 228, 258, 286, 290, 291, 323, 629, 672, 728, 730, 732, 733, 747.
Argovia, 317.
» (cantone di), 319.
Arica, 759.
Arizona, 652, 653.
Arkangel o Arkangelsk, 371, 378.
Arkansas, 646.
Arkico, 587.
Arles, 243, 247, 254.
Arluno, 166.
Armenia, 32, 423, 432.
» russa, 417, 426, 427, 433.
» turca, 433.
Arnhem, 334.
Arno, 129.
Arnsberg, 273, 274, 280.
Aroa, 710.
Aroma, 544.
Arpaja, 181.
Arsiero, 176.
Arta, 151.
» (golfo d'), 398.
Artibonite, 695.
Artico (Oceano Glaciale), 348, 359, 417, 418, 420.
Artoïs, 243.
Aru, 532.
Aruba, 695, 704.
Arzeu, 556, 558.
Arzignano, 166.
Ascianti (regno degli), 622, 623.
Ascolan, 750, 760.
Ascoli, 201.
Ashio, 503.
Ashroft, 635.
Asia, 31, 32, 33, 43, 50, 51, 52, 54, 55, 57, 58, 64, 65, 67, 77, 89, 91, 95, 96, 102, 105, 106, 107, 109, 111, 117, 119, 122, 133, 164, 166, 169, 189, 263, 290, 311, 322, 323, 358, 406, 409, 415, 417, 420, 422, 425, 450, 453, 466, 475, 492, 513, 573, 583.
Asia centrale, 22, 23, 57, 63, 109, 121, 417, 420, 423, 424, 426, 456.
Asia centrale russa, 41, 358, 364, 378, 417, 423, 429, 443, 482.
Asiago, 174.
Asia meridionale, 39, 120, 224, 225, 227, 487, 506, 508, 583.
Asia minore (v. *Anatolia*).
» orientale, 224, 225, 287, 503, 506, 583, 637, 671, 684.
Asiatico (arcipelago), 30, 35, 38, 43, 59, 62, 121, 124, 214, 449, 488, 513.
Asmara, 585, 587.
Assab, 180, 440, 585, 586, 587.
» (baia d'), 584.
Assam, 448, 449, 451, 457, 496.
Assia, 269, 272, 280, 282.
Assia-Nassau, 274.
Assinie, 523.
Assiut, 575, 580.
Assuan, 575, 576, 578, 580.
Assuncion o Assunzione, 731, 732.
Asterabad, 443, 445.
Asti, 134, 159, 169.
Astrakan, 33, 361, 365, 366, 377.
Asturie, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 389.
Atacama (deserto di), 747.
» (provincia di), 747.
Atbara, 581, 587.
Atchison, 666.
Atene, 258, 401, 402, 407.
Athabasca, 632.
Athos (monte), 407.
Atlante, 551, 555, 562.
Atlantic city, 651.
Atlantico (Oceano), 9, 61, 63, 103, 106, 112, 113, 115, 121, 186, 192, 236, 238, 240, 241, 242, 243, 244, 254, 257, 262, 263, 265, 380, 383, 388, 389, 390, 397, 488, 553, 569, 603, 610, 616, 620, 632, 636, 642, 644, 648, 653, 655, 666, 668, 669, 672, 675, 677, 679, 680, 684, 686, 688, 692, 695, 707, 719, 721, 735, 738.
Atlin (lago), 634.
Atrani, 155.
Atripalda, 164.
Atter (lago), 309.
Attica, 400.
Attopen, 469.
Aubusson, 249.
Auckland (isole), 524.
Audierne, 242.
Augila, 570.
Augsburg, 295.
Augusta, 204.
Aulla, 169.
Aullagas (lago), 758.
Aussa, 194, 587.
» (lago di), 588.
» (sultanato di), 584, 587.
Australasia, 6, 51, 55, 56, 57, 67, 73, 75, 76, 77, 112, 122, 124, 214, 217, 229, 231, 461, 508, 513, 515, 517, 648, 665, 669, 679, 734.
Australia, 6, 22, 23, 24, 33, 37, 41, 53, 54, 55, 62, 64, 65, 72, 73, 79, 83, 84, 99, 105, 106, 107, 112, 115, 119, 179, 189, 211, 225, 228, 231, 256, 286, 323, 418, 440, 452, 465, 503, 508, 515, 518, 523, 527, 533, 544, 636, 647, 664, 669.
Australia del Sud, 74, 106.
» meridionale, 515, 516, 517, 518, 519, 524.
Australia occidentale, 515, 516, 517, 524.
Austria, 26, 74, 76, 77, 82, 87, 98, 102, 104, 115, 120, 129, 144, 182, 271, 272, 282, 283, 297, 300, 307, 399, 437, 444.
Austria inferiore, 302, 303, 304, 305, 307.
Austria superiore, 301, 303, 305, 307.
Austria-Ungheria, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 33, 34, 36, 38, 40, 41, 42, 43, 50, 53, 54, 55, 56, 59, 60, 61, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 72, 73, 74, 77, 81, 84, 85, 86, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 99, 100, 106, 108, 111, 116, 117, 119, 120, 122, 124, 127, 133, 134, 136, 139, 141, 145, 154, 155, 158, 160, 161, 162, 165, 166, 169, 174, 175, 176, 177, 187, 188, 189, 190, 191, 228, 268, 269, 271, 288, 297, 322, 331, 333, 364, 373, 402, 404, 405, 410, 413, 458, 578.
Avana, 258, 528, 698, 699.
Avellino, 139, 159, 174, 203.
Aveyron, 243, 248.
Avigliana, 179.

Avignone, 239.
Avon-Kennett (canale), 223.
Axum, 589.
Aylesbury, 212.
Ayuthia, 467, 468.
Azof (mar d'), 359, 361, 365, 371.
Azua, 697.
Azul, 738.
Azzorre, 32, 283, 380, 392, 395, 396, 397, 542, 669.
Azzurro (fiume) (v. *Yangtsé-Kiang*).

B.

Bab-el-Mandeb (stretto di), 440, 584, 587.
Babilonia, 438.
Baccarat, 250.
Bacchiglione, 183.
Bacninh, 471.
Badakshan, 424, 445
Baden (Argovia), 317, 323.
» (città), 273, 301.
» (granducato di), 269, 276, 277, 278, 295.
Bafulabè, 627.
Bagamoyo, 595, 596, 597.
Bagdad, 428, 431, 435, 436, 437, 438, 443, 445.
Baghirmi, 570, 571.
Bagnères, 244.
Bahama, 669, 695, 700.
Bahia, 35, 722, 762.
» Blanca, 737, 739, 746.
» (stato di), 715, 716, 720, 725.
Bahrein, 62, 440.
Bahr-el-Gebel, 572.
Bahr-el-Ghazal, 570, 572, 581.
Bahr Jussuf, 575.
Baiaio, 720.
Baikal (lago), 417, 418, 420, 421, 422.
Bailon, 762.
Baku, 6, 124, 425, 426, 427.
Balaton (lago), 297, 299, 300.
Balcani, 398, 406.
Balcanica (penisola), 24, 33, 65, 111, 120, 124, 187, 191, 331, 398.
Baleari, 384, 387, 390.
Bali, 530.
Balk, 446.
Balkash (lago), 423.
Ballah (stagno), 582.
Ballarat, 517, 523.
Ballingskellings bay, 103, 104.
Baltiche (province), 361, 362, 368.
Baltico (mar), 61, 69, 225, 233, 267, 273, 279, 281, 283, 285, 309, 345, 346, 349, 350, 353, 354, 359, 365, 371, 372, 376, 422.
Baltimora, 124, 649, 650, 655, 656, 664, 669, 671, 678.
Bammaku, 627.
Banana, 619, 620.
Banca, 73, 525.
Banda, 39, 531, 535.
Ban Fagg, 467.
Bangalore, 460.
Bangermassing, 528, 529.
Bangioevangi, 533.
Bangkok, 124, 188, 466, 467, 468.
Bangor, 214.
Banguelo (lago), 603, 604, 616.
Banka, 533.
Banos, 539.
Baobeltaob, 542.
Barbada, 695, 702.
Barberia o Barbaria, 45, 57, 148, 220, 569.
Barberino di Mugello, 164.
Barbisano, 165.
Barbuda, 701.
Barca (altipiano di), 566.
Barcellona, 104, 124, 258, 385, 386, 387, 389, 540, 710.
Barfrush, 445.
Bari, 155, 162, 174, 176, 177, 178, 185, 187, 190, 201, 203, 334.
Bariloche (passo di), 739.
Barito, 528.
Barletta, 159, 161, 203, 334.
Barmen, 276, 277, 278, 294, 331.
Barnaul, 419.
Baroda, 456.
Barranquilla, 706, 707.
Barrowdale, 214.
Basche (province), 383, 385, 386.
Basilea, 90, 284, 319, 320, 322, 324, 331.
Basilicata, 131, 139, 723.
Baso, 589.
Bassano, 134, 168.
Bassein, 464.
Basse Terre, 703.
Bassora, 102, 428, 437, 438, 447.
Bassra (v. *Bassora*).
Basutoland, 609.
Batan, 539.
Batavia, 343, 465, 533, 534, 535.
Bath, 214, 220, 651.
Bathurst, 624, 626.
Batignolles, 250.
Batrun, 427, 435.
Battaglia, 151.
Batugol, 419.
Batum, 67, 426, 433.
Bavari, 175.
Baveno, 149.
Baviera, 86, 269, 273, 278, 280, 281, 282, 283, 295, 308, 310.
Bay (lago), 537, 539.
Bayeux, 248.
Bayezid, 433.
Beaucaire, 259.
» (canale di), 254.
Beaumont, 650.
Beemster, 338.
Bega (canale), 309.
Behar, 451, 453.
Beherah, 576.
Behring (mare di), 58, 61, 649.
» (stretto di), 418.
Beira, 393, 605, 609, 611.
Beirut (v. *Beyruth*).
Belem, 720.
Belesa, 584.
Belfast, 217, 218, 220, 224, 235.
Belfort, 248.
Belgio, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 36, 38, 41, 49, 50, 52, 60, 62, 65, 67, 68, 70, 71, 72, 73, 74, 79, 80, 81, 83, 85, 86, 87, 88, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 99, 104, 105, 106, 108, 110, 111, 115, 116, 117, 118, 119, 122, 123, 124, 144, 146, 152, 154, 157, 164, 177, 212, 227, 228, 229, 234, 238, 239, 240, 243, 244, 247, 248, 249, 254, 258, 288, 304, 311, 325, 337, 340, 342, 362, 373, 383, 388, 402, 413, 458, 522, 553, 616, 619, 632, 651, 671, 728, 732, 740, 743, 748.
Belgrado, 108, 308, 331, 405, 410.
Belize, 690.
Bellano, 163, 166.
Bellinzona, 321, 324.
Bello Horizzonte, 722, 725.
Belluno, 140, 151, 152, 169, 191.
Belt (gran), 345.
» (piccolo), 345, 346.
Belucistan, 107, 446, 448.
Belvaux-Lamadelaine, 296.
Benacre, 340.
Benadir, 194, 590, 591, 597.
Benares, 451, 455, 456, 460.
Bender Abbàs, 445.
Bendigo, 517, 523.
Benevento, 139, 151, 164.
Bengala, 42, 89, 448, 449, 451, 453, 455, 456.
Bengala (golfo del), 449, 450.
Bengasi, 566, 567, 568, 570.
Benguela, 614, 615.
Benì (rio), 758, 759.
» Saf, 557.
» Suef, 576.
Benkulen, 535.
Ben Nevis, 206.
Benny, 622.
Bento Gonzalves, 724.
Benuè, 622, 623, 632.
Beozia, 399.
Berber, 577, 580, 581.
Berbera, 589, 591.
Bercy, 246.
Berdiansk, 361, 377.
Beresina, 371.
Bergamo, 151, 152, 156, 163, 166, 199, 170, 198, 334.
Bergantino, 156.
Bergen, 355, 356, 357.
Bergen-op-zoom, 339.
Berlino, 102, 107, 124, 160, 268, 272, 276, 277, 279, 280, 283, 288, 289, 290, 294, 308, 331, 373.

Bermude, 231, 637.
Berna, 80, 102, 108, 317, 318, 319, 320, 322, 324, 712.
Berna (cantone di), 319.
Berre, 244.
Berronaghia, 558.
Besana Brianza, 166.
Besançon, 251.
Bessarabia, 361, 368.
Bessus, 620.
Besuki, 531.
Betciuana inglese, 609.
» (paese dei), 603, 604.
Betlehem, 665.
Betsiboka, 599, 600.
Beuthen, 273.
Bewegen, 284.
Bex, 317.
Beyruth o Beirut, 124, 435, 436, 437, 438.
Beza, 563.
Bhamò, 463.
Biabaux, 244.
Bianco (canal), 183.
» (mar), 359, 371, 378.
» (monte), 756.
» (monte) o Paikshan, 498.
Biarritz, 244.
Bida, 623.
Bielefeld, 278, 279.
Biella, 151, 161, 163, 164, 165, 178, 197.
Biellese, 165.
Bielo (canale laterale di), 371.
Bien-ho (lago di), 462, 468.
Bienne (lago di), 322.
Bientina, 143.
Bigorre, 244.
Bilbao, 104, 112, 383, 386, 390.
Billin, 301.
Billinsgate, 212.
Billiton, 73, 533, 535.
Bilma, 570.
Bingen, 269.
Biregik, 436, 438.
Birkenhead, 222.
Birmania, 23, 29, 68, 69, 73, 225, 231, 448, 449, 462, 463, 465, 466, 482, 484, 721.
Birmania (alta), 448, 449, 462.
» (bassa), 448, 449, 462.
Birmingham, 218, 219, 220, 234, 660.
Biscaglia, 381, 384.
» (golfo di), 382.
Bisceglie, 136, 203.
Biserta 562, 563, 564.
» (laguna di), 61.
Biskra, 558.
Bismark (arcipelago), 291, 292, 527, 528, 541.
Bissagos, 624.
Bissao, 624.
Bitlis, 433.
Biva (lago), 500, 507.
Blackburn, 217.
Blagovetschenk, 422.
Blankenberg, 327, 331.
Blantyre, 608, 611.
Blidah, 556.
Blöcksburg, 606.
Bloemfontein, 608.
Blue Mountains, 515.
Boca, 707.
» de Navios (Orenoco), 710.
» de Riachuelo, 745.
Bocche di Cattaro, 308, 309.
Bochnia, 301.
Bochum, 279.
Bocksburg, 606.
Bodenbach, 308.
Bodensee, 316.
Boemia, 7, 68, 71, 74, 283, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 306, 307, 310.
Boemia (monti di), 297.
Boeri (stati), 232.
Bogos (paese dei), 585
Bogotà (Santa Fè di), 706, 707, 710.
Böhmerwald, 267.
Bojana, 398, 408.
Bolivar, 702.
Bolivia, 23, 37, 69, 72, 73, 74, 76, 77, 84, 99, 672, 720, 747, 750, 751, 752, 753, 756, 757, 758.
Bologna, 138, 154, 155, 156, 157, 159, 164, 173, 178, 179, 198, 200.
Boltiere, 167.
Bolton, 217.
Boma, 618, 619, 620.
Bombala, 523.
Bombay, 6, 66, 67, 107, 108, 124, 188, 447, 448, 451, 453, 454, 455, 456, 457, 459, 465, 592.
Bona, 104, 557, 558, 560.
Bonaire, 695, 704.
Bonanza Creek, 634.
Bon (capo), 561.
Bondeno, 143.
Bongon, 529.
Bonin, 510.
Bonn, 273.
Borbone (isola), 601.
Bordeaux, 9, 67, 225, 245, 246, 247, 252, 254, 255, 257, 258, 262, 265, 625, 751.
Bordighera, 140.
Borgogna, 239, 241, 243, 246.
» (canale di), 254.
Borgonasco, 173.
Borgosesia, 165.
Borgotaro, 169.
Borkum, 283.
Bormio, 151.
Borneo, 39, 59, 68, 74, 76, 78, 124, 231, 232, 343, 513, 525, 527, 528, 530.
Bornu, 570, 571.
Böros, 355.
Borretto, 165.
Boscolungo (bosco di), 141.
Bosforo, 398, 407, 408, 409.
Bosnia, 32, 305.
Bosnia-Erzegovina, 297, 308, 315, 398, 406.
Boston, 103, 124, 204, 655, 661, 663, 669, 671, 675, 678.
Bougainville, 525, 527, 528, 541.
Boulogne, 234, 242, 250, 254, 255, 266.
Boulogne (bosco di), 240.
Bounty (isole), 524.
Bourail, 545.
Bourbonne les Bains, 244.
Bourget (lago di), 236.
Boyaca (dipartimento di), 705.
Braddock, 660.
Bradford, 217, 233, 249, 429.
Braga, 393, 397.
Brahmaputra, 10, 109, 449, 456, 457, 460, 495, 496.
Braila, 413, 414.
Brandeburgo, 276, 277.
Brasile, 23, 30, 34, 35, 36, 37, 38, 41, 43, 44, 46, 47, 50, 51, 65, 68, 74, 76, 81, 84, 103, 106, 109, 111, 117, 122, 124, 155, 158, 166, 176, 180, 189, 192, 193, 221, 225, 228, 256, 286, 287, 310, 323, 335, 392, 395, 397, 453, 530, 614, 617, 626, 629, 641, 669, 671, 672, 712, 713, 714, 726, 727, 728, 730, 733, 736, 737, 740, 749, 752, 754, 758.
Brava, 592.
Brazzaville, 620.
Bregenz, 315.
Brema, 276, 279, 284, 285, 286, 288, 293, 335, 612.
Bremerhaven, 293.
Brennero, 107, 182, 198.
Brenta, 183.
Brescia, 144, 152, 158, 161, 170, 172, 175, 198, 334.
Breslavia, 272, 276, 278, 294, 308.
Bresse, 241.
Brest, 103, 251, 253, 254, 257, 641, 664.
Bretagna, 236, 238, 239, 241, 242, 243, 244, 247, 248.
Breton (capo), 635, 636, 637, 641.
Briaire (canale di), 254.
Brianza, 167, 174.
Bridgetown, 702.
Brieg, 320.
Brienz, 319.
» (lago di), 316, 321.
Brighton, 214.
Brindisi, 100, 101, 107, 182, 185, 203, 230, 592.
Brisbane, 520, 521, 524.
Bristol, 220, 221, 222, 234.
Britannia tube, 222.
British Central Africa (vedi *Africa centrale inglese*).
Brito, 692.
Brody, 299.
Broken hill, 518.
Bromberg o Bromberga, 276, 294.
Brondolo (conca di), 183.

Brooklyn, 662.
Bruges, 236, 327, 328, 331.
Bruni, 529.
Brünn, 304, 308, 314.
Brunnen, 317.
Brunsbüttel, 285.
Brunswick, 268.
Brussa, 428, 429, 430, 431, 432.
Bruxelles, 82, 118, 119, 327, 328, 329, 330, 331, 333, 334, 373.
Bucarest (v. *Bukarest*).
Buckingham (contea di), 212.
Budapest, 118, 301, 302, 306, 313, 314.
Buenos Aires, 9, 106, 124, 160, 188, 190, 192, 202, 204, 258, 289, 388, 716, 729, 731, 733, 737, 738, 739, 741, 742, 743, 744.
Buenos Aires (provincia di), 734, 736, 737, 744.
Buffalo, 665, 668, 678.
Bug, 359.
Buhlar, 589, 591.
Buka, 525, 527.
Bukarest o Bucarest, 108, 331, 410, 413, 414.
Bukhara, 424.
» (Kanato di), 423.
Bulac, 576.
Bulacan, 540.
Bulgaria, 23, 25, 26, 28, 48, 54, 56, 88, 89, 90, 98, 124, 190, 398, 406, 407, 409.
Bultso, 496.
Buluvajo, 604, 605, 611.
Bumbat (baia di), 432.
Bundelkund, 454.
Bunzlau, 278.
Buona Speranza (capo di), 112, 226, 603.
Burana, 143.
Burano, 167, 199.
Burgas, 410, 411.
Burgdorf, 321.
Burma (v. *Birmania*).
Burra-Burra, 518.
Burscheid o Burtscheid, 279, 294.
Burton-upon-Trent, 216.
Bushire o Buscir, 438, 443, 444, 445, 455.
Busto Arsizio, 163, 164, 743.
Butan o Buthan, 448, 496.
Butte, 653.
Buyukderé, 407.

C.

Cabinet, 661.
Cabul, 424, 446, 456.
» (fiume), 445.
Caceres, 384, 387.
Cadice, 384, 386, 388, 390, 626.
Caen, 248.
Caffa, 35.
Cagliari, 150, 151, 159, 165, 185, 202, 204, 564.
Caicos (isole), 700.
Cairo, 100, 102, 107, 124, 331, 572, 576, 577, 578, 579, 581, 618.
Cairo (Stati Uniti), 661.
Calabrie, 131, 136, 139, 141, 165, 181, 723.
Calais, 102, 104, 107, 108, 223, 234, 248, 254, 255, 266.
Calais (dipartimento del Passo di), 243.
Calcidica (penisola), 398.
Calcutta, 67, 124, 218, 448, 453, 455, 456, 457, 459, 460.
Caledoniano (canale), 223.
Calicut, 461.
California, 34, 75, 78, 517, 519, 642, 644, 645, 647, 648, 651, 652, 653, 656, 657, 675, 677.
California del Messico, 683.
» (golfo di), 686.
» (penisola di), 680.
Callao (El), 225, 388, 706, 720, 750, 753, 756, 757.
Callao (El), (di Venezuela), 710, 750.
Calne, 216.
Caltanisetta, 150, 156, 161, 177, 179.
Cama (v. *Kama*).
Camaldoli (bosco di), 141.
Camargue, 240.
Camboggia, 462, 468.
» siamese, 468.
Camerata Picena, 176.
Camerun, 291, 292, 569, 622.
» (monte), 621.
Camogli, 197.
Campagna Romana, 140, 143, 191, 648.
Campala, 594.
Campania, 158, 163, 165, 181.
Campbell, 524.
Campeggio, 684.
Campinas, 715.
Campine, 325.
Campobasso, 173, 203.
Campo Morone, 163, 164.
Canadà, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 37, 38, 50, 51, 53, 55, 58, 61, 62, 63, 65, 66, 67, 71, 72, 73, 75, 77, 84, 91, 92, 93, 95, 96, 106, 109, 112, 122, 124, 170, 187, 189, 208, 210, 212, 225, 228, 231, 235, 356, 507, 508, 509, 515, 547, 629, 632, 640, 641, 642, 650, 651, 656, 661, 666, 668, 671, 672, 675.
Canal Bianco, 183.
Canale (isole del) (v. *isole Normanne*).
Canarie, 45, 60, 225, 331, 380, 390, 397, 626.
Canavese, 163.
Candahar, 446, 456.
Candia, 307, 403, 431, 577.
» (isola di) (v. *Creta*).
Canea, 180, 253.
Caneva, 166.
Cannes, 107.
Canneto sull'Oglio, 175.
Canonica d'Adda, 163.
Canosa di Puglia, 178.
Canso, 103, 637.
Cantabrici (monti), 380.
Cantagallo, 164.
Canton, 59, 124, 479, 480, 481, 483, 484, 485, 486, 490, 540.
Cantù, 167.
Caorle (laguna di), 183.
Cape Coast Castle, 623.
» Cod, 103, 253, 604, 664.
Capetown, 102, 103, 107, 124, 605, 611, 614, 618.
Cap Haitien, 696.
Capitanata, 137, 203.
Capo (città del) (v. *Capetown*).
» (colonia del), 24, 33, 51, 55, 56, 57, 72, 84, 106, 122, 232, 576, 577, 581, 603, 605, 608, 609, 612.
Capo di Buona Speranza (vedi *Buona Speranza*).
Capo Figari (v. *Figari*).
» Frio (v. *Frio*).
» Verde (isole del), 103, 148, 396, 397, 624.
Capraia, 164.
Caprera, 129.
Capri, 130.
Capua, 173, 179.
Carabane, 624.
Caràcas, 710, 711.
» (stato), 709.
Caracci, 438, 443, 455, 456, 457, 460.
Caraglio, 166.
Caraibico (mare), 687, 688, 690, 705.
Caramania, 428, 429, 430, 433.
Carate Brianza, 163.
Carbonara, 176.
Carcina, 171.
Cardiff, 6, 112, 213, 224, 230, 234.
Cardona (monte), 384.
Carinzia, 297, 299, 302, 305.
Carloforte, 147, 152.
Carlsbad, 70.
Carlswerk, 282.
Carmignano di Brenta, 164, 176.
Carnia, 130.
Carniola, 297, 302.
Carolina del Nord, 645, 646, 663.
» del Sud, 644, 646, 651.
Caroline, 291, 292, 389, 540, 541, 542, 644, 646, 647, 650, 669, 676, 678.
Carpazi, 9, 297, 298, 299, 412.
Carpentaria (golfo), 515.
Carpentras, 238.
Carrara, 67, 149, 168, 230, 243.
Carrie-Lucy, 660.
Carso, 9, 297, 307, 309, 313.
Cartagena, 380, 386, 390, 706, 707.
Cartum, 570, 572, 575, 577, 580, 581, 585, 587.
Carvalho (isola del), 722.
Casablanca, 552, 553, 727.

Casalbuttano, 166.
Casalmaggiore, 179.
Casalmonferrato, 155, 164, 169, 738.
Cascate (regione delle), 616.
Caselle torinese, 165, 166.
Casentino, 164, 201.
Caserta, 133, 138, 145, 149, 155, 167, 176, 202.
Cashemir o Cashmir (vedi *Kashmir*).
Casnigo Licino, 163.
Casoria, 174.
Caspio (mar), 61, 359, 365, 368, 372, 377, 423, 424, 425, 427, 442, 443, 444, 445, 446.
Cassaba, 432.
Cassala, 577, 580, 581, 584, 585.
Cassano, 164.
Cassova, 431.
Castano Primo, 166.
Castellamare Adriatico, 169.
Castellamare di Stabia, 157, 164, 171, 172, 202
Castellamonte, 168.
Castellanza, 163.
Castelletto sopra Ticino, 166
Castelli, 168.
Castelmonte, 153.
Castelnuovo, 149.
Castiglia, 382.
» (Nuova), 389.
» (Vecchia), 383, 386, 389.
Castro, 171.
Castrogiovanni, 179.
Catalogna, 381, 382, 384, 385, 389.
Catamarca (provincia di), 737.
Catania, 132, 135, 138, 139, 150, 156, 157, 159, 178, 185.
Catanzaro, 203.
Catch (penisola del), 449.
Cattaro, 404.
» (bocche di), 297.
Cattegat, 345, 346, 353.
Catumbela, 614.
Cauca, 705.
Caucasea, 417, 425, 433, 434, 442, 443, 445.
Caucaso, 6, 16, 51, 59, 66, 74, 90, 98, 149, 189, 358, 365, 372, 425, 533.
Cavalli, 618.
Cavanella (canale di), 183.
» di Po, 182, 183.
Cavite (baia di), 537, 540.
Cavour (canale), 143.
Cawnpore, 451, 452, 455, 460.
Caxias, 716, 724.
Cayenna, 713.
Cayes, 701.
Cayman, 701.
Cayor, 625, 626.
Cazamance, 624.
Cazzaniga, 163.
Ceará (stato di), 35, 716, 717.
Cebu, 539, 540.
Cecina, 170.
Cefalonia, 399.
Cefu, 478, 482, 489.
Cekiang, 475, 477, 478, 479, 480, 487, 488, 490.
Celebes, 35, 343, 530, 531, 532, 533, 535.
Celeste (impero) (v. *Cina*).
Celiabinsk, 371, 420.
Cellina, 153.
Cemulpo, 499.
Cencenighe, 191.
Cene, 163.
Cenisio, 107, 182, 198.
Centrali (province), 448, 450, 451.
Centro (canale del), 254.
Cerrapongi, 449.
Cerreto Guidi, 164.
» Sannito, 155.
Cerro di Pasco, 754, 755.
Certaldo, 155.
Cervignano, 182, 308.
Cesena, 150.
Cette, 244, 245, 246, 251, 254, 255, 257, 264.
Cettigne, 404.
Ceuta, 387, 552, 564.
Ceylan, 10, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 44, 62, 68, 71, 231, 440, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 458, 469, 487, 683.
Chaco o Ciacco, 737, 738.
Cham, 318.
Chaman, 446.
Chantilly, 248.
Chapala (lago), 680.
Charente, 246.
Charleroi, 325, 326, 329, 330, 336.
Charleroi (canale di), 331.
Charleston, 666, 669, 678.
Charlotte Amalie, 704.
Charlottenburg, 294.
Chartered (territori della), 609.
Charters Towers, 517.
Châtellerault, 251.
Chatham, 220.
» (isole), 524.
Chaugypo, 499.
Chauny, 250.
Cheksna, 371.
Chelat, 448.
Chemnitz, 277, 294.
Cherbourg, 245, 251, 254.
Cherson, 361, 365, 366, 371.
Chesapeake (baia), 649, 678.
Chester, 214, 218, 660.
Chesterfield, 544.
Cheviot (monti), 206, 214.
Chianti, 140.
Chiasso, 182, 321.
Chiavari, 152, 174, 197.
Chiavenna, 161.
Chicago, 6, 83, 96, 124, 291, 427, 655, 656, 660, 661, 664, 666, 667, 668, 675, 678.
Chicana (valle), 753.
Chiem (lago), 267.
Chieri, 163, 197.
Chieti, 149, 203.
Chignolo Po, 166.
Chilì (v. *Cile*).
Chililaya, 760.
Chimbo, 762.
Chimborazo (monte), 761.
» (provincia del), 762.
Chinandega, 692.
Chioggia, 134, 174, 199.
Chisone, 163.
Chiva (v. *Kiva*).
Choiseul, 291.
Christchurch, 524.
Christiania, 124, 355, 356, 659.
» (Africa australe), 606.
Christmas, 525.
Ciacco (v. *Chaco*).
Ciangsha, 490.
Ciciadi, 398, 401, 577.
Cienfuegos, 699.
Cigatse, 497.
Cile, 22, 23, 25, 33, 51, 59, 60, 69, 71, 72, 74, 76, 77, 84, 103, 106, 111, 117, 124, 189, 291, 293, 335, 629, 672, 679, 733, 736, 739, 747, 752, 753, 754, 756, 758, 759.
Cilka, 420, 421.
Cilly, 301.
Ciloè o Chiloè (isole), 747.
Ciloe (provincia di), 748.
Cina, 10, 22, 23, 29, 30, 31, 32, 34, 36, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 51, 53, 56, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 68, 69, 70, 73, 74, 75, 76, 85, 89, 90, 91, 96, 100, 103, 109, 111, 117, 119, 121, 124, 133, 166, 167, 189, 190, 199, 218, 225, 226, 227, 263, 264, 278, 287, 292, 310, 323, 346, 358, 369, 373, 396, 415, 417, 418, 419, 422, 423, 424, 442, 446, 449, 451, 453, 456, 458, 462, 463, 464, 465, 467, 470, 471, 472, 473, 493, 494, 496, 500, 501, 502, 506, 508, 509, 531, 537, 538, 540, 635, 637, 658, 668, 669, 671, 672, 683, 684.
Cinab, 457.
Cina (mar della), 189, 473, 486, 513.
Cina propria, 472, 473, 475, 486, 492.
Cincias o Chinchas (isole), 752, 753, 754.
Cincinnati, 291, 655, 664, 679.
Cingting, 484.
Cinkiang, 483, 486, 490.
Cionos o Chonos (isole), 747.
Cipriano Piacentino, 165.
Cipro, 22, 23, 84, 103, 232, 406, 434, 437, 577.
Cirenaica, 566, 568.
Cirey, 250.
Ciscaucasea, 425, 427.
Cisgangetica (penisola), 448.
Cisleitania, 297, 298, 299, 300, 391, 302, 303, 307, 513.
Cita, 422.
Citlatepetl o Orizaba, 680.
Citral, 448.

Ciudad Bolivar, 711.
» real, 384.
Ciung King, 410.
» Kuo, 472.
Civitanova, 168.
Civitavecchia, 151, 201.
Clarence-river, 519.
Clarence (rio), 522.
Claut, 174.
Cleveland, 219, 653, 661, 679.
Clichy, 250.
Clyde, 207, 211, 214, 220, 223, 235, 251.
Coatzacoalcos, 684.
Coburgo-Gotha, 274.
Cocand, 423, 424.
Cochabamba, 760.
Cocincina, 39, 45, 462, 468, 469, 470.
Cocos, 464.
Cod (capo) (v. *Cape Cod*).
Codigoro, 143, 156.
Coggiola, 165.
Cohaluila, 681.
Coimbra, 393.
Coira, 315, 324.
Colle di Tenda, 182.
Collegno, 163.
Collestatte, 177.
Colle Val d' Elsa, 168.
Colmar, 281, 295.
Cologna, 132.
Colombia, 37, 44, 47, 68, 75, 76, 77, 669, 705, 710, 711, 762.
Colombo, 101, 456, 457, 461.
Colon, 699, 701, 706, 707.
Colonia, 95, 108, 280, 281, 284, 288, 294, 331.
Colorado, 652, 653, 663, 666.
» (fiume), 642, 666.
Columbia inglese, 633, 634, 638.
Comacchio, 157.
» (laguna di), 61, 146.
Comano, 301.
Comayagua, 691.
Comelico, 191.
Comero (monte), 201.
Commentry, 250
Como, 149, 152, 166, 167, 198, 321, 396, 579.
Como (lago di), 129, 151, 183.
Comore, 263, 599, 600.
Comorin (capo), 449.
Comstock, 652.
Conca Fallata, 176.
Concarneau, 242.
Conception, 739, 751.
Conegliano, 144, 159, 161, 199.
Congleton, 218.
Congo (fiume), 110, 603, 614, 616, 617, 620, 621, 622.
Congo francese, 51, 263, 618, 620, 621, 624.
Congo (stato indipendente del), 10, 30, 33, 47, 51, 57, 107, 110, 123, 124, 330, 334, 603, 614, 616, 620.
Connecticut, 658, 661, 662, 664.
» (fiume), 667.
Connelsville, 663.
Conselice, 165.
Conte d' Eu o Garibaldi, 724.
Contra, 166.
Contrexeville, 244.
Cook (isole), 524.
» (monte), 515.
» (stretto), 515, 524.
Coolgardie, 517.
Copahues, 737.
Copenhagen, 124, 346, 352.
Coquimbo (provincia di), 748.
Corbeil, 247.
Cordigliera (v. *Ande*).
Cordóba (Argentina), 744, 746.
» (Messico), 681.
Cordòba o Cordova, 384, 386, 387, 390.
Cordóba (provincia di), 734, 742.
Cordofan, 570, 580, 581, 625.
Corea, 40, 44, 76, 190, 498, 506, 510, 598.
Corfù, 307, 399, 401, 402.
Corigliano Calabro, 156.
Corinto (canale di), 113, 237, 401, 692.
Corinto (golfo di), 398.
» (istmo di), 398, 401, 691.
Corisco, 389.
Cork, 216.
Cormons, 308.
Corneredo, 166.
Cornice, 182, 194.
Cornigliano ligure, 163, 175.
Corno d' oro, 409.
Cornovaglia, 206, 207, 212, 214, 215.
Cornuda, 164.
Corocoro, 759.
Corogna, 390.
Coromandel (costa del), 449, 452.
Correggio, 165.
Correntyn, 712.
Corrientes (provincia di), 739.
Corropoli, 164.
Corsica, 104, 180, 191, 236, 238, 240.
Corumba, 731.
Còs, 429.
Cosenza, 150, 156, 193, 203.
Cospoli (v. *Costantinopoli*).
Cosseir, 62, 576.
Costa (cordigliera della), 752.
» d' avorio, 263, 623, 625.
» d' oro, 246, 334, 622, 623.
Costantina, 558, 560.
» (dipartimento di), 557, 559.
Costantinopoli, 100, 102, 107, 108, 112, 124, 190, 225, 253, 258, 286, 288, 301, 308, 310, 370, 372, 373, 398, 400, 401, 403, 405, 407, 408, 409, 412, 428, 431, 435, 438, 443, 444, 577, 578
Costanza, 108, 308, 321, 414.
» (lago di), 316, 317, 321, 324.
Costanza (rumena) o Custenge, 407, 412, 413.
Costarica, 35, 36, 106, 687, 693.
Cotopaxi, 761.
Cotroceni, 412.
Courseulles sur Mer, 248.
Courtrai, 328.
Coventry, 218, 219.
Cowey-Island, 651, 663.
Cracovia, 307, 331.
Crau, 9.
Crefeld, 90, 276, 277, 294.
Crema, 164.
Cremona, 133, 138, 143, 156, 157, 166, 168, 169, 177, 198, 334.
Creta, 34, 63, 84, 180, 398, 400, 401, 402, 403, 406, 407, 567, 568.
Creuzot, 250, 251, 264.
Creyton, 659.
Crimea, 359, 360, 361, 365, 368, 377.
Croazia, 32, 96, 251, 298, 299, 300, 303, 305.
Croce di Mosso, 165.
Croisic, 243.
Cronstadt, 371, 372.
Crotone, 143.
Crusinallo, 176.
Cruxillo, 691.
Cuanza, 614.
Cuba, 22, 23, 38, 43, 60, 72, 100, 388, 389, 538, 655, 665, 669, 676, 682, 692, 695, 696, 697, 698, 699, 701, 737.
Cuenca, 384, 762.
Cuggiono, 166.
Culebra (colle della), 707, 708.
Cumana (stato di), 709.
Cumaron, 386.
Cumassie, 623.
Cumberland, 207, 214, 219.
Cumbre, 750.
Cundinamarca (dipartimento di), 705.
Cunene, 612, 614.
Cuneo, 149, 160, 166, 182, 191.
Cuorgnè, 163.
Curaçau, 695, 704.
Curg, 450.
Curlandia, 365.
Curytiba, 720.
Custenge (v. *Costanza*).
Cuyabà, 721, 731.
Cuyuni (fiume), 710.
Cuzco, 753, 756, 757.
» (dipartimento di), 754.
Czarskoe-Selo, 370.
Czemovitza, 301.

D.

Dagupan, 539.
Dahlac o Dahlak (arcipelago di), 62, 584, 585.
Dahomey, 263, 623, 625.
Daiuan (v. *Formosa*).
Dakkar, 625, 626.
Dakota, 644, 650, 651, 662.
» Sud, 652, 653.
Dalecarlia, 352.

Dalmazia, 32, 297, 298, 300, 301, 303, 308, 398.
Dalny, 421, 483, 491.
Damao, 396.
Damasco, 124, 434, 435, 436, 437, 440.
Damietta, 573, 580.
Damuda, 453.
Danimarca, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 36, 50, 54, 57, 59, 62, 65, 81, 82, 86, 104, 106, 108, 111, 117, 119, 122, 123, 124, 212, 228, 345, 351, 353, 354, 392, 631.
Danubio, 110, 267, 271, 295, 297, 300, 307, 308, 309, 314, 315, 316, 398, 410, 411, 412, 413, 414.
Danzica, 278, 279, 294.
Dardanelli (stretto dei), 398.
Dar-es-Salaam, 595, 596, 597.
Darfo, 173.
Darfur, 570, 580, 582.
Dargiling, 456.
Dariel (passo di), 426.
Darling, 515, 521.
Darlington, 106.
Darmstadt, 295.
Daru, 528.
Darwin (golfo di), 102.
Dauenlè, 587.
Daunt's rock, 115.
Davenport, 666.
Davis (terra di) o Pasqua, 547.
Dawson, 639.
Debreczin, 460.
Dede Agatsch, 407, 409.
De Kaap, 604, 605.
Dekkan o Deccan, 449, 450, 451, 452, 456.
Delagoa (baia), 597, 603, 605, 613.
Delaware (baia), 678.
» (fiume), 642, 648, 667, 678.
Delft, 340.
Delgado (capo), 593.
Delhi, 460.
Deli, 531.
Demavend, 442.
Demerara, 713.
Denkira, 622.
Derbent, 425, 426.
Derna, 568.
Dervio, 173.
Desaguadero, 756, 758, 759.
Deshnew (capo), 418.
Desima, 508.
Desterro, 725.
Desvres, 250.
Detroit, 679.
Deûle (canali della), 254.
Deutsch Sud-Ovest Afrika (v. *Africa tedesca del Sud-Ovest*).
Devon, 212, 214.
Dgneper, 359, 360, 362, 366, 368, 369, 371.
Dgnester, 297, 301, 309, 359.
Diahot, 544.
Diamantino, 718.
Diarbekir, 431, 433, 434, 435.
Diego Suarez, 600.
Dieppe, 234, 244, 248, 252, 254, 255, 256, 266.
Digdigta (torrente), 585.
Dilly, 544.
Dinair, 431.
Dique (canal), 706.
Disko, 631.
Diu, 396.
Doab (canale), 452.
Dobrugia, 411.
Dobruscia (v. *Dobrugia*).
Doccia, 168.
Doggerbank, 61, 212.
Dolo, 156, 159.
Dominica (isola), 701, 702.
Dominicana (republica), 695, 696.
Dominio del Canadà (v. *Canadà*).
Domodossola, 320.
Don, 359, 360, 363, 365.
Donetz, 365, 366.
Dongo, 171.
Dongola, 580, 581.
Donnaz, 173.
Dordogna, 236, 238.
Dordrecht o Dort, 344.
Dortmund 272, 278, 284, 294.
Douarnenez, 242.
Douro, 380, 387, 392, 397.
Dover, 102, 107, 222, 223, 234, 332.
Dragasani, 411.
Drakenberg, 603, 604.
Drama, 406.
Drava, 297, 308, 309.
Dresda, 268, 276, 289, 294.
Drohobycz, 301.
Drôme, 242, 243, 244, 384.
Dronero, 165.
Dsauri, 600.
Dublino, 216, 223, 224, 225, 235.
Dudelange, 296.
Duero (v. *Douro*).
Duisburg, 272.
Dulce (golfo), 685.
Dulcigno, 404.
Duluth, 655, 666, 679.
Dumbarton, 220.
Dumferline, 218.
Düna, 359, 371, 375.
Dunajec, 301.
Dundee, 89, 213, 218, 235.
Dunedin, 524.
Dunkerque, 56, 235, 247, 249, 254, 255, 257, 266, 625, 740.
Duquesne, 660.
Duran, 762.
Durazzo, 407.
D'Urban o Durban, 597, 605, 609.
Durham, 213, 219, 221.
Düsseldorf, 277, 279, 294.
Dvina, 359.
Dyr (gebel), 557.
Dzangbo, 496, 497.
Dzungaria, 472, 492, 494.

E.

East London, 605, 611.
» River, 677.
Ebridi, 206, 212.
Ebrie (laguna), 623.
Ebro, 381, 382, 387.
Ecuador (v. *Equatore*)
Edam, 339.
Edfu, 576.
Edimburgo, 234.
Egadi, 129.
Egeo (mar), 398, 401, 407, 409.
Eger, 283.
Egina (golfo di), 401.
Egitto, 7, 24, 25, 28, 31, 34, 38, 41, 42, 44, 45, 51, 52, 57, 67, 70, 71, 81, 88, 89, 95, 100, 103, 107, 117, 124, 154, 155, 162, 163, 174, 175, 189, 191, 193, 217, 225, 228, 232, 290, 310, 323, 331, 406, 435, 439, 440, 444, 566, 569, 572, 580, 586, 605, 753.
Egitto (alto), 22, 23, 574, 576, 580.
Egitto (basso), 22, 23.
Eibar, 386.
Eiger (ghiacciaio dell'), 321.
Ekaterinburg, 365, 366, 369, 378.
Ekaterinoskoi, 378.
Eke, 493.
Ekersund, 103, 356.
Elandsfontein, 606, 607.
El Arisch, 435.
Elba (fiume), 267, 271, 281, 284, 285, 292, 293, 297, 300, 309.
Elba (isola d'), 16, 130, 152, 170, 200.
Elberfeld, 90, 294, 331.
Elbing, 279.
Elboeuf, 249.
Elburz, 425.
El Callao (di Venezuela), (vedi *Callao*).
El Fascer, 582.
Elgoibar, 386.
El Grao, 526.
El Hasa, 428.
Elisavetpol, 426.
Elizabethport, 661, 677.
El Kef, 565.
Ellis Island, 675.
Elmina, 623.
El Mzerib, 436.
El Obeid, 582.
Elobey, 389.
El Oro, 762.
Elswick, 220.
Elton (lago), 366.
Emden, 103, 104, 271, 283.
Emilia, 131, 132, 133, 134, 137, 138, 139, 141, 143, 144, 145, 146, 151, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 164, 165, 168, 169, 181, 200.
Emiliano (canale), 143.
Emmendingen, 278.
Emmenthal, 318.

Empoli, 155, 174, 179.
Ems, 273, 283, 284.
Encantado, 724.
Enfield, 220.
Engaddina, 108.
Engelberg, 321.
Enotria, 159.
Enriquillo (lago), 695.
Enschede, 339.
Enseli, 443, 445.
Ensenada, 745.
Entrerios, 735, 737, 739, 742, 744.
Epernay, 246.
Epinal, 248, 252.
Epsom, 214.
Equateurville, 618.
Equatore, 23, 37, 44, 76, 77, 106, 119, 287, 526, 616, 672, 691, 702, 749, 753, 755, 760, 761.
Equatoriali (laghi), 605.
Eraclea, 406.
Erekli, 433.
Erié (canale), 668, 678.
» (lago), 635, 642, 653, 661, 667, 668, 678, 679.
Eritrea, 34, 180, 194, 580, 584, 588.
Erivan, 426, 427.
Erlach, 303.
Erlangen, 282.
Ermopoli, 402.
Erzegovina, 304, 407.
Erzerum, 431, 433, 434.
Erzgebirge, 280.
Esch-Rumelange, 296.
Eskiscer, 71, 430, 431.
Esneh, 576.
Esperance bay, 524.
Espiritu Santo (stato di), 715, 723.
Esseg o Essek, 303, 315.
Essen, 6, 279, 294.
Essequibo, 710, 712.
Esslingen, 279, 295.
Essonne, 251.
Estado portugueze d'Africa oriental, 608.
Estados unidos do Brazil (vedi *Brasile*).
Estados unidos do Centro America, 687
Estados unidos do Venezuela (v. *Venezuela*).
Est (canale dell'), 254.
Estremadura, 382, 389.
Estremo oriente asiatico, 112, 440, 461, 462, 500, 573, 637, 671, 672.
Estuario Veneto, 134.
Etiopia, 29, 31, 34, 57, 69, 95, 570, 580, 584, 585, 586, 587, 588, 590, 591.
Etna, 129.
Etrofu, 503.
Eubea, 398.
Eufrate, 109, 428, 433, 434, 436, 437, 438.
Eupatoria, 377.
Eupen, 277.
Europa, 6, 22, 23, 24, 29, 31, 33, 36, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 60, 61, 62, 65, 66, 67, 68, 69, 73, 77, 79, 80, 83, 85, 91, 95, 96, 98, 99, 103, 105, 106, 107, 108, 110, 111, 112, 117, 118, 119, 121, 124, 127, 132, 133, 146, 151, 164, 180, 190, 211, 212, 236, 237, 409, 415, 420, 422, 425, 442, 444, 451, 453, 465, 472, 477, 478, 482, 485, 493, 501, 504, 515, 521, 533, 549, 551, 569, 573, 575, 578, 583, 585, 586, 604, 605, 614, 616, 621, 629, 631, 632, 633, 634, 636, 637, 641, 642, 644, 645, 648, 650, 654, 655, 657, 658, 659, 661, 662, 663, 664, 665, 670, 671, 672, 677, 680, 703, 710, 712, 714, 722, 737, 738, 740, 753, 754, 756, 760.
Europa centrale, 130, 135.
» di nord-ovest, 130.
» (Stati Uniti di), 643.
Eusino, 359.
Evan's pass, 666.
Everest, 449.
Eyre (lago), 107, 515, 521.

F.

Fabriano, 168, 176.
Fabro, 400.
Faenza, 164, 168.
Faeroe (v. *Färoè*).
Faido, 321.
Falkland (isole), 746.
Fall river, 678.
Falsom, 651.
Falster, 346.
Falun, 352.
Fanning, 526.
Fano, 201.
Fanö, 104.
Fao, 431, 438, 443.
Fara d'Adda, 164.
Färoè, 347, 348, 349.
Far West, 643, 645, 646, 647, 648, 665, 666, 668, 679.
Fascioda o Fashoda, 580, 581.
Faserburgh, 212.
Favignana, 147.
Fayal, 397.
Fayum, 575, 578.
Fecamp, 243, 246.
Fergana o Ferghana, 495.
Feriolo, 140.
Fernando Po, 386, 389, 623.
Ferrara, 138, 155, 164, 200.
Ferro, 390.
Ferrol, 386, 390.
Ferto (v. *Balaton*).
Féstiniog, 214.
Fez, 353, 552.
Fezzan, 567, 568, 570.
Fiandra occidentale, 328, 331.
Fiandre, 6, 327, 328.
Fichtelgebirge, 267.
Figari (capo), 205.
Figi, 525, 526.
Figuig, 558.
Filadelfia, 118, 124, 204, 432, 650, 651, 655, 660, 663, 664, 669, 671, 673, 675, 678.
File (diga di), 575.
Filippine 6, 29, 30, 31, 38, 40, 43, 46, 47, 48, 51, 81, 100, 389, 513, 536, 537, 543, 655, 658, 665, 676, 692.
Filippopoli, 409, 410, 411.
Findlay, 650.
Finlandia, 29, 50, 54, 57, 67, 106, 111, 270, 353, 358, 359, 370, 373, 378.
Finlandia (golfo di), 359.
Fionia, 345, 346.
Fiorenzuola d'Arda, 149.
Fiori (isola dei), 722.
Firenze, 134, 135, 136, 144, 155, 156, 161, 164, 168, 169, 172, 173, 174, 176, 179, 200, 334, 396.
Firenzuola, 164.
Firminy, 250.
Firth of Forth, 213, 222, 235.
Fitzroy (fiume), 520.
Fiumara, 314.
Fiume, 160, 302, 305, 306, 307, 308, 314.
Fiume rosso, 471.
Fiumicino, 201.
Fives-Lilla, 250.
Flensburg, 279, 349.
Flessinga o Vliessingen, 108, 344.
Florianopolis, 725.
Florida (stato di), 63, 645, 650, 651, 664, 669, 676, 700.
Florida (penisola di), 642.
Fly, 527.
Foggia, 107, 132, 135, 150, 155, 203.
Fokyen o Fokien, 475, 478, 488, 490.
Foligno, 155, 156, 176.
Folkestone, 222, 223, 233.
Follina, 165.
Follonica, 170, 200.
» (bosco di), 141.
Folsom, 651.
Fonseca (golfo di), 685, 690, 691.
Fontainebleau, 244.
» (bosco di), 240.
Fontanetto di Po, 155.
Ford-city, 659.
Foresta Nera, 32, 267.
Forlì, 150, 179, 200.
Formia, 155.
Formosa, 44, 45, 490, 491, 500, 501, 502, 508, 510, 511.
Fort de France, 704.
Forth, 207, 223.
Fort Salisbury, 604, 605.
Fossano, 165, 174, 176, 179.
Fossombrone, 166.
Fourmier, 249.
Francesco (canale), 309.

Francia, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 102, 104, 106, 107, 108, 110, 111, 112, 114, 115, 116, 117, 119, 120, 122, 123, 124, 127, 133, 136, 138, 139, 140, 141, 144, 145, 146, 150, 151, 152, 154, 158, 160, 162, 165, 166, 167, 169, 170, 173, 177, 179, 182, 187, 188, 189, 190, 191, 197, 211, 212, 224, 225, 227, 228, 230, 267, 271, 273, 276, 277, 278, 281, 288, 311, 317, 322, 324, 325, 326, 331, 333, 334, 360, 361, 362, 363, 373, 374, 380, 383, 385, 388, 389, 392, 394, 395, 397, 402, 415, 435, 444, 458, 459, 462, 465, 468, 480, 482, 487, 508, 509, 522, 544, 545, 551, 553, 554, 555, 557, 558, 559, 561, 563, 567, 568, 569, 570, 574, 578, 580, 582, 587, 600, 601, 619, 620, 626, 638, 640, 641, 644, 646, 650, 651, 660, 664, 670, 674, 675, 684, 689, 692, 696, 699, 706, 707, 710, 713, 715, 716, 721, 727, 728, 732, 740, 742, 743, 748, 750, 762, 763.
Francoforte sull'Oder, 277, 282, 294.
Francoforte sul Meno, 276, 281, 289, 294.
Franconia, 280.
Franzensbad, 301.
Franzensfeste, 307.
Fraser, 634.
Fray Bentos, 727.
Fredericia, 346.
Freemantle, 524.
Freetown, 623, 624.
Freiberg, 282.
Friburgo (cantone di), 319.
Frische-Haff, 267, 273, 294.
Frisco (v. *San Francisco*).
Frisia, 337, 338, 339.
Fucecchio, 143, 163.
Fuceu, 486, 490.
Fùcino (lago di), 143.
Fuego, 687.
Fuerteventura, 390.
Fulangthuong, 471.
Funchal, 397.
Fünen (v. *Fionia*).
Fürth, 278, 283.
Fusan, 498, 499, 506.
Fusaro (lago di), 147.
Fusignano, 165.
Fusiyama, 500.
Futa Gialon, 624.
Futuna, 546.

G.

Gabès (golfo di), 561, 562.
Gablonz, 304, 305.
Gabon (estuario del), 620.
Gaeta, 164, 202.
Gafsa, 562, 563.
Galata, 409.
Galatz, 331, 412, 414.
Galena (galleria), 756.
Galizia, 175, 297, 298, 299, 300, 301, 303, 307, 308.
Galizia spagnuola, 382, 389.
Galla (paesi), 30, 35, 584, 588, 589.
Gallapagos (isole), 761, 762.
Galles (paese di), 206, 211, 213, 214, 215, 219, 222.
Galliate, 164.
Gallipoli, 174, 203, 407.
Galvestone, 665, 666, 678.
Gambia, 624.
Gambier, 544, 546.
Gand, 328, 331, 336.
Gandino, 165.
Gange, 6, 51, 109, 449, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 460.
Gapau, 540.
Gard, 242, 249.
Garda (lago di), 129, 183, 528.
Gardone, 172.
Garessio, 168.
Gargàno, 129, 135.
Garibaldi o Conte d'Eu, 724.
Garmagnano, 176.
Garonna, 236, 241, 254, 265.
Gartok, 496.
Gati, 449.
» occidentali, 449, 450, 452.
Gedda, 439, 440, 577, 578.
Geelong, 523.
Geelvink (baia di), 527, 528.
Geestemünde, 293.
Gefle, 354.
Geipur, 453.
Gellivare, 351, 353.
Genezareth (lago di), 434.
Genien Bu Resg, 558.
Genova, 67, 107, 112, 124, 149, 152, 155, 156, 167, 171, 173, 174, 175, 177, 178, 179, 180, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 192, 194, 195, 196, 197, 200, 202, 230, 264, 283, 286, 289, 290, 310, 321, 343, 348, 357, 396, 403, 408, 459, 488, 522, 523, 534, 585, 675, 685, 694, 707, 711, 723, 728, 741, 743, 751, 757, 763.
Gensan, 499.
Georgetown, 677, 713.
Georgia, 644, 646, 648, 669, 678.
Gera, 277, 282.
Gerba, 561, 563.
Gerid, 561, 562, 563, 564.
Germania, 6, 10, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 50, 53, 54, 55, 56, 57, 59, 60, 61, 62, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 102, 104, 106, 108, 110, 111, 113, 114, 115, 116, 117, 119, 122, 123, 124, 127, 134, 136, 138, 139, 145, 146, 151, 152, 154, 155, 157, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 171, 173, 176, 177, 179, 182, 187, 188, 189, 190, 191, 198, 205, 212, 214, 216, 219, 224, 227, 228, 229, 231, 238, 244, 249, 254, 257, 258, 301, 302, 306, 307, 308, 311, 319, 321, 322, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 333, 339, 340, 342, 344, 346, 347, 348, 349, 354, 356, 360, 362, 363, 364, 370, 373, 374, 379, 383, 384, 388, 392, 395, 402, 405, 410, 412, 413, 414, 415, 437, 444, 458, 465, 480, 487, 508, 509, 522, 525, 527, 537, 541, 542, 553, 567, 574, 578, 593, 605, 612, 614, 619, 643, 644, 646, 648, 651, 657, 659, 660, 664, 668, 670, 671, 672, 675, 684, 688, 689, 691, 692, 693, 696, 699, 700, 706, 710, 715, 721, 728, 732, 740, 743, 748, 750, 753, 755, 756, 757, 759, 760, 761, 762, 763.
Germania centrale, 283.
» del nord, 269.
» del sud, 269, 270, 283.
Gerona, 386.
Gers, 246.
Gerusalemme, 434, 435, 436, 437.
Gesualdo, 155, 169.
Ghadamès, 567, 570.
Ghât o Rhat, 567, 570.
Ghazipur, 451.
Ghedaref, 581.
Gheldria, 338.
Gherar, 587.
Ghilan, 442, 443.
Giaffa, 434, 435, 436, 437.
Giallo (fiume, v. *Hoangho*).
» (mar), 417, 422, 473.
Giamaica, 35, 38, 231, 408, 695, 700, 701.
Giappone, 6, 22, 23, 28, 29, 30, 36, 40, 41, 43, 45, 46, 47, 48, 51, 59, 60, 61, 62, 63, 65, 67, 68, 69, 72, 74, 76, 77, 79, 85, 88, 89, 90, 91, 94, 96, 97, 99, 100, 102, 103, 111, 117, 119, 124, 169, 189, 199, 218, 225, 227, 264, 278, 287, 305, 310, 346, 369, 415, 419, 422, 465, 474, 475, 479, 486, 490, 498, 499, 500, 537, 538, 540, 637, 651, 658, 669, 671, 672, 679.
Giappone (mar del), 61, 63, 189, 486.
Giardini, 181.
Giava, 29, 35, 36, 38, 43, 44, 48, 59, 81, 124, 343, 465, 491,

521, 530, 531, 532, 533, 534, 645.
Gibara, 698.
Gibilterra, 65, 103, 112, 232, 380, 391, 397, 465, 552, 553, 577.
Gibilterra (stretto di), 186, 205, 390
Gibuti, 263, 587, 588, 591.
Giesshübler, 301.
Gijon, 386.
Gilbert, 525, 526.
Ginevra, 316, 319, 323, 324.
» (lago di), 236, 255, 316, 317, 321, 535.
Giodpur, 453.
Giogiokarta, 532.
Giohore, 464.
Giokscіokarta, 533.
Giordano, 434, 435.
Giornico, 321.
Giovi, 181, 196.
Girgenti, 150.
Gironda, 236, 239, 246, 253, 265.
Giuba, 194, 590, 591, 592, 593.
Giudea, 435.
Giumna, 449, 456.
Giura, 244.
» (cantone di), 317, 319.
» (monti del), 324.
Giurgevo, 414.
Glaciale (mar), (v. *Oceano glaciale*).
Gladbach, 277.
Glasgow, 217, 219, 220, 223, 224, 225, 235, 661.
Glauchau, 277.
Glommen, 350.
Goa, 396.
Gobi o Shamo (deserto di), 492, 493.
Godavery, 449.
Godhaven, 631.
Godofelassi, 585.
Gogebie, 653.
Goggiam, 589.
Golconda, 454.
Goletta, 563, 564.
Golfo Aranci, 205.
» (corrente del), 9, 61, 207, 212, 350, 378.
Gomera, 390, 554.
Gonars, 164.
Gondar, 589.
Gorea, 112, 626.
Gorgonzola, 158.
Görlitz, 277.
Gornegrat, 321.
Gorzone, 183.
Göschenen, 321.
Gota, 350, 353.
Göteborg, 351, 353, 354.
Gotha, 277, 281, 295.
» (canale di), 353.
Gothenburg, 103.
Gotland, 350.
Gottardo (ferrovia del), 107, 182, 194, 196, 198, 289, 290, 321.
Gouda, 340.
Govan, 220.
Goyaz, 717, 720.
» (altipiano di), 725.
Grabow, 279.
Gracias, 690.
Gracovia (v. *Cracovia*).
Grado, 300.
» (laguna di), 319.
Gragnano, 155, 302.
Grahamstown, 640.
Grammont, 328.
Grampiani, 206.
Granada (v. *Granata*).
Granata, 389, 390.
» o Grenada (isola), 695.
Gran Bassam, 622, 623.
» Bretagna, 76, 206, 210.
» Canaria, 390, 391.
» deserto salato, 442.
» lago salato, 642.
» Popo, 623.
» Sirti, 566.
Grand Canal, 223.
» Jonction, 223.
» Trunk, 223.
Grande (naviglio), 183.
Granili, 202.
Grasse, 239, 252.
Gratz, 303, 314.
Gravosa, 308.
Great Grimsby, 212.
Grecia, 16, 23, 34, 36, 46, 50, 56, 67, 70, 71, 72, 73, 74, 77, 84, 85, 86, 90, 99, 111, 113, 114, 119, 124, 148, 151, 160, 174, 189, 245, 288, 333, 398, 403, 562
Greco (arcipelago), 63.
Greenok, 216, 220, 235.
Greenwich, 220, 235.
Greifswald, 272.
Grenada, 37.
Grenadine (isole), 702.
Grenoble, 243, 246, 248, 250, 252.
Griqualand occidentale, 509.
» orientale, 509.
Grisleham, 353, 379.
Groenlandia, 68, 346, 348, 349, 527, 631.
Groitzch, 282.
Groninga, 334, 337.
Grosseto, 145, 151, 152.
Grottaglie, 168.
Grugliasco, 164.
Grünhainichen, 281.
Gruyère, 318.
Guadalajara, 683, 685.
Guadalquivir, 380, 381, 387.
Guadalupa, 37, 263, 625, 703.
» (Basse-Terre), 703.
» (Grande-Terre), 703.
Guadar, 446.
Guadiana, 380, 381, 382.
Gualdo Tadino, 168.
Guam, 292, 536, 542, 543, 676.
Guanahani o San Salvador, 700.
Guañape (isole), 754.
Guanaxuato, 681.
Guanta, 710.
Guaporè, 758.
Guardafui (capo), 590, 591.
Guascogna, 389.
» (golfo di), 62, 241.
Guastalla, 158.
Guatemala, 35, 36, 258, 687.
» la Nueva, 688.
» la Vieja, 688.
Guayaquil, 706, 762, 763.
» (golfo di), 761.
Guayas, 761.
Guaymas, 686.
Guben, 277.
Guelma, 557, 563.
Guggerat, 451.
Guglielmo I (canale), 285.
Guiana francese, 263, 712.
» indipendente, 712.
» inglese, 712.
» olandese, 343, 712.
Guiane, 75, 225, 231, 710, 712.
Guinarraes, 394.
Guinea, 33, 124, 263, 621, 626.
» francese, 625.
» (golfo di), 621.
» portoghese, 396, 622.
Guipuzcoa, 386.
Gulfstream (v. *Golfo, corrente del*).
Gumahdagh, 430.
Gur, 558.
Gura, 585.

H.

Haag, 343.
Haarlem, 334.
» (lago di), 338.
Haidar pascià, 432.
Haiderabad, 460.
Haifong, 461, 471.
Hail, 440.
Haimburg, 306.
Hainan, 473, 474, 475, 477, 491.
Hainaut o Hainault, 325, 326, 328, 330.
Haiti (isola di), 35, 36, 37, 46, 695.
Haiti (repubblica di), 695.
Hakodatè, 508, 512.
Halifax, 103, 233, 633, 637, 639.
Hall, 272.
Halle, 294.
Hallstätter (lago di), 309.
Hallwyl (lago di), 321.
Halmacera, 532.
Hama, 435.
Hamburg (v. *Amburgo*).
Hamilton, 635, 636, 639.
Hammamet (golfo di), 561.
Hamman Meskutine, 562.
Hammerfest, 350.
Han, 490.
Hanau, 280.
Hang, 499.
Hangceu, 484, 486, 490.
Hankan, 478.
Hankau, 226, 474, 481, 483, 484, 486, 488, 490.
Han-kiang, 498, 499.

Hannequi, 443.
Hanoi, 471.
Hants (contea di), 210.
Hanyang, 490.
Harar, 584, 587, 588, 589, 591.
Harrogate, 214.
Hartford, 661.
Hartlepool, 220, 232, 661.
Harwich, 233.
Harz, 267.
Hausach, 588.
Hauran, 436, 437.
Haussa, 570.
Havana, 124, 699.
Havel, 267, 269.
Havre (le), 36, 47, 56, 67, 104, 235, 248, 251, 254, 255, 256, 257, 258, 262, 265, 696.
Hawai o Sandwich, 6, 38, 81, 120, 124, 509, 510, 536, 537, 543, 655, 665, 669, 676, 692.
Heart's Content, 103, 641.
Hebron, 435.
Hegiaz, 428, 439.
Hegyallia, 9, 298.
Heidelberg, 606.
Hekla, 349.
Helder, 341.
Heligoland, 267.
Helmund, 445.
Helsingfors, 379.
Herat, 424, 445, 446.
Herault, 238, 252.
Hereki, 430.
Herirud, 445.
Herman, 442.
Herstal, 329.
Heye, 104.
Himalaya, 448, 449, 450, 454, 456, 460, 461, 495, 496.
Hindukush, 445.
Hiogo, 511.
Hirardot, 706.
Hiroshima, 506, 507, 511.
Hjörring, 103, 104, 356.
Hoangho 109, 473, 484, 489.
Hobart, 226, 524.
Hobartown, 102.
Hoboken, 329, 677.
Hodeida, 439, 440.
Hoggar, 558.
Hokkaido o Yeso, 500.
Holtenau, 285.
Holyhead, 222.
Homburg, 273.
Homs, 435, 436, 437.
Honan, 474, 477, 489.
Honda, 706.
Hondo (v. *Nippon*).
Honduras, 63, 687, 690, 691, 693.
» britannico, 687, 688.
» (golfo di), 687.
Honfleur, 265.
Hong-Kong, 65, 101, 112, 124, 186, 188, 231, 464, 465, 469, 479, 484, 486, 487, 488, 490, 507, 509, 511, 528, 531, 539, 540, 669, 685.
Honolulu, 124, 537, 669.
Hoogly, 460.
Horta, 397.
Hotham, 515.
Houdan, 241.
Howrah, 460.
Hoye, 356.
Hsepaur, 463.
Hualgayac, 755.
Huallaga, 756.
Huan, 488.
Huanaca, 753.
» (dipartimento di), 754.
Huanchaca, 758
Hudson, 642, 647, 667, 668, 677.
» (baia d'), 632, 637.
Huè, 469, 470.
Huelva, 383, 390.
Hull, 56, 212, 213, 225, 323.
Humber, 206, 223, 233, 323.
Hunan, 475, 478, 490.
Hüningen, 271.
Hupè, 474, 475, 478, 490.
Huron (lago), 635, 642, 667, 679.
Huy, 330.
Hydra, 401.
Hyères, 244.
Hyogo, 508.
Hyutanahan, 720

I.

Ibarra, 762.
Iberica (penisola), 46, 62, 72, 111, 380.
Ibiza, 384.
Ica, 753.
» (dipartimento di), 753, 755.
Idaho, 652.
Idra, 302.
Idria, 74.
Igil, 570.
Iglau, 304.
Iglesias, 151, 170, 173.
Iguapè, 716.
Ijmuden (chiusa di), 341.
Ikopi, 599.
Ilegrande, 243.
Ili, 423, 494.
Ill, 284.
Illampu (picco), 758.
Illimani (picco), 758.
Illinois, 649, 650, 656, 660, 661, 675, 678.
Illinois (fiume), 667.
Ilmen, 359.
Iloilo, 539, 540.
Imalaya (v. *Himalaya*).
Imatra, 359.
Imbro, 428.
Imerina, 599.
Imola, 168.
Imperatrice Augusta (fiume), 527.
Imperiale (canale), 109, 382, 387, 484, 489, 668.
Impero coloniale olandese, 530.
Impero del Centro, 472.
Inambara, 755.
Incarnacion, 731.
India, 6, 22, 23, 24, 28, 30, 32, 34, 35, 36, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 50, 51, 52, 53, 54, 57, 59, 60, 62, 65, 67, 68, 69, 70, 74, 75, 76, 83, 87, 88, 89, 90, 98, 99, 100, 103, 106, 107, 108, 109, 114, 118, 119, 121, 124, 138, 162, 163, 164, 167, 175, 180, 186, 188, 189, 199, 208, 217, 218, 225, 228, 231, 235, 237, 263, 264, 290, 310, 311, 323, 343, 396, 415, 424, 426, 439, 440, 444, 446, 448, 467, 475, 480, 486, 494, 496, 509, 517, 522, 540, 578, 585, 586, 597, 651, 672, 689, 718.
India meridionale, 450, 451, 456.
Indiana, 650, 661.
Indiano (arcipelago), (v. *arcipelago asiatico*).
Indiano (oceano), 33, 103, 112, 120, 121, 169, 189, 232, 256, 263, 292, 388, 448, 488, 513, 519, 590, 594, 598, 601, 603.
Indianopolis, 650.
India propria, 449.
Indie neerlandesi od olandesi, 36, 43, 44, 45, 46, 47, 50, 66, 67, 73, 77, 189, 342, 343, 465, 530.
Indie occidentali, 341, 695.
» occidentali inglesi, 35, 38.
Indie occidentali olandesi, 343.
Indie orientali (v. *India*).
» orientali neerlandesi od olandesi (v. *Indie neerlandesi*).
Indo, 109, 445, 449, 456, 457, 460, 495, 496.
Indo-Cina, 29, 34, 40, 44, 47, 50, 51, 53, 57, 59, 66, 67, 90, 109, 121, 124, 189, 215, 225, 263, 415, 448, 449, 464, 466, 468, 470, 488, 509, 562.
Indo-Cina francese, 462, 465, 468.
Indostan, 451, 455.
Inghilterra, 23, 24, 25, 27, 28, 30, 36, 39, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 52, 53, 55, 57, 58, 59, 61, 62, 63, 65, 67, 68, 69, 71, 72, 73, 75, 79, 80, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 102, 103, 104, 108, 110, 113, 114, 115, 118, 119, 120, 122, 129, 136, 138, 139, 146, 148, 150, 151, 152, 154, 158, 160, 162, 164, 165, 167, 170, 171, 173, 176, 177, 179, 187, 188, 189, 196, 197, 206, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 218, 226, 230, 236, 238, 242, 249, 255, 257, 258, 259, 262, 267, 272, 275, 277, 278, 279, 281, 283, 286, 287, 288, 292,

311, 322, 326, 327, 331, 333, 335, 336, 340, 342, 346, 347, 354, 355, 356, 358, 360, 362, 363, 364, 373, 379, 383, 385, 388, 392, 394, 395, 397, 399, 402, 404, 410, 413, 415, 429, 437, 439, 440, 443, 444, 446, 449, 454, 457, 458, 459, 462, 463, 465, 474, 475, 486, 487, 490, 502, 509, 520, 522, 525, 526, 527, 528, 529, 537, 538, 540, 541, 542, 551, 553, 557, 559, 563, 567, 568, 569, 570, 572, 573, 574, 577, 578, 580, 582, 590, 591, 593, 594, 597, 601, 603, 604, 610, 619, 620, 632, 635, 636, 637, 640, 641, 643, 644, 645, 646, 649, 651, 652, 656, 657, 659, 660, 662, 668, 671, 672, 675, 684, 688, 689, 692, 693, 696, 700, 706, 710, 720, 721, 725, 728, 738, 740, 742, 748, 750, 753, 754, 756, 757, 762, 763.
Inglesi (colonie), 111, 119.
Inkerman, 377.
Inn, 308, 316.
Insalah, 570.
Insulinde, 530, 531.
Interlaken, 324.
Intra, 163, 166.
Iowa, 696.
Iquique, 748, 751.
Iquitos, 720, 754, 756.
Irak Arabì, 428.
Iran, 433, 438, 449, 452, 456.
Irauaddy, 109, 462, 463, 464.
Irawady (v. *Irauaddy*).
Irbit, 58, 372, 378, 418.
Irkutsk, 420, 421.
Irlanda, 57, 66, 83, 103, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 216, 218, 222, 223, 225, 231, 235.
Irtsch, 417, 420, 422.
Isabel, 291.
Ischia (isola d'), 130, 151.
Ischl, 301.
Isella, 320.
Iseo (lago d'), 129, 149, 183.
Iserlohn, 279.
Isernia, 167.
Isigny, 247.
Islanda, 58, 61, 242, 346, 347, 348, 349.
Islay, 756.
Isle de France, 601.
Ismailia, 577.
Ismid, 428, 430, 431, 432.
Isola del Liri, 176, 202.
Isola verde (v. *Irlanda*).
Ispahan, 438, 442.
Istmia, 401.
Istria, 297, 298, 301.
Itaituba, 720.
Itala, 592.
Italia, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 32, 33, 34, 36, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 52, 54, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 102, 104, 108, 111, 113, 114, 117, 118, 119, 120, 122, 123, 124, 127, 144, 175, 182, 218, 224, 228, 229, 231, 238, 242, 245, 254, 257, 258, 269, 276, 277, 278, 288, 303, 305, 306, 307, 311, 312, 317, 321, 322, 323, 326, 331, 332, 342, 360, 373, 378, 345, 402, 403, 437, 445, 458, 468, 480, 490, 498, 499, 503, 505, 524, 527, 537, 551, 553, 559, 561, 563, 566, 567, 574, 575, 578, 579, 584, 586, 589, 590, 591, 597, 616, 619, 638, 642, 650, 651, 656, 658, 664, 671, 674, 675, 687, 689, 690, 691, 692, 705, 709, 715, 721, 723, 725, 727, 728, 730, 732, 738, 740, 748, 751, 761, 763.
Italia (alta), (v. *Italia settentrionale*).
Italia centrale, 134, 135, 139, 143, 177, 198.
Italia continentale, 132, 133, 137, 141, 150, 177, 181.
Italia insulare, 134, 137, 181.
» meridionale, 132, 134, 136, 137, 142, 156, 158, 174, 176, 178, 179, 181, 191, 198.
Italia settentrionale o alta Italia, 129, 132, 134, 135, 136, 138, 139, 144, 145, 149, 151, 154, 158, 161, 165, 169, 170, 173, 174, 177, 392.
Italica (penisola), 448.
Itatiaja (monte), 714.
Itsciang, 475.
Itshang, 490.
Ivanovo-Voynessensk, 368.

J.

Jacksonville, 669.
Jaen, 381, 383.
Jaguary, 724.
Jakalswater, 613.
Jaluit, 540.
Jask, 443.
Jassy, 414.
Javapay, 643, 653.
Javera, 387.
Jehlam, 453.
Jekaterinoslaw, 368.
Jenicalè (stretto di), 359.
Jenigiè, 406.
Jenissei, 417, 418, 419, 420.
Jerèz de la Frontèra (v. *Xerèz*, ec.).
Jerèz de los Caballores, 387.
Jersey-city, 677.
Jesi, 134, 167.
Jeuf, 250.
Joazeiro, 721.
Johannesburg, 6, 124, 604, 605, 606, 607.
Jonie (isole), 398, 399, 402.
Jonio (mar), 129, 139, 182.
Jonköping, 353.
Joux (lago), 321.
Jowa, 656.
Juan de Fuca (stretto), 642, 666.
Juiz de Fora, 722.
Jujuy, 739.
» (provincia di), 737.
Juliaca, 755, 756.
Julianeskaab, 631.
Jungfrau, 321.
Juruà, 720.
Jutland, 345, 346, 348, 349, 356.

K.

Kabarowsk, 421.
Kaghera, 572.
Kagoscima, 507.
Kaifong, 489.
Kaiping, 478, 482.
Kairuan, 562, 563, 565.
Kaisarieh, 423
Kaiser Wilhelm's Land, 292, 528, 541.
Kalahari (deserto di), 603, 604, 612.
Kalamaki (rada di), 401.
Kalamata, 399, 400, 401.
Kalgordie o Kalgurli (v. *Coolgardie*).
Kama, 371.
Kamar, 570.
Kambing, 396, 547.
Kamsciatka, 418.
Kanagava, 511.
Kanem, 570.
Kansai, 507.
Kansas, 654, 666.
Kansu, 44, 475, 489, 496.
Kantavu, 526.
Karaburun, 429.
Karacci (v. *Caracci*).
Karakorum, 456.
Karanga, 102.
Karcow, 366.
Karlsbad, 301, 304.
Karlsruhe, 279, 295.
Karroo, 48, 603.
Kars, 431.
Karun, 442, 443, 445.
Kasbek, 425.
Kaschau, 308.
Kashemir (v. *Kashmir*).
Kashgar, 424, 482, 494, 495.
Kashmir, 32, 448, 450, 452, 455, 461.
Kassandra, 407.
Kastamuni, 428.
Kastro, 432.
Katanga, 618.
Katscin, 462.
Kaulaka, 464.
Kaulong, 231, 491.
Kaulun, 484.
Kauna, 370.
Kavala, 406.
Kavirondo meridionale, 594.

Kayes, 626, 627.
Kazan, 370, 371.
Kebao, 470.
Keeling, 464.
Kelat (kanato di), 446.
Kenia, 593.
Kent, 220.
» (contea di), 209.
Kentucky, 646, 648, 651, 664, 679.
Kerassunda, 429.
Kerbela, 438.
Keren, 585, 587.
Kermadek (isole), 524.
Kerman, 442, 445.
Kermensah, 445.
Kerson (v. *Cherson*).
Kertsch, 365, 366.
» (stretto di), 359.
Keystone-Bridge, 660.
Kezanlik, 409.
Kharkof o Kharkow, 331, 372, 377.
Kharput, 434.
Khogiak (passo di), 446.
Khorassan, 443.
Khotan, 495.
Khurka, 492.
Khyber (passo di) (v. *Kyber*).
Kiachta, 58, 420, 422, 493.
Kianga, 489.
Kiang-ning, 489.
Kiangsi, 480, 490.
Kiangsu, 475, 489.
Kiao-ciao, 291, 292, 483, 489.
Kiceu, 495
Kief o Kiew, 362, 365, 368, 371, 377.
Kiel, 271, 279, 285, 286, 294, 349.
Kiirunavara (monte), 351.
Kilbodie, 219.
Kilborne, 661.
Kilimangiaro, 593, 595.
Kimberley, 6, 124, 610.
King George's sund, 524.
Kingkiang, 486, 490.
Kingstown, 701.
King Williamstown, 611.
Kioto, 504, 505, 507, 512.
Kirghisi, 423.
» (steppa dei), 364, 423.
Kirin, 483, 491.
Kiusiu, 500, 502, 503, 505, 507, 511.
Kiva, 424.
» (kanato di), 423.
Kivinge, 596.
Kizil Irmak, 429, 430.
Kladno-Schlan-Rakonitz, 300.
Kleinschwechat, 303.
Klerkedorp, 604, 607.
Klondyke, 75, 634, 638, 639.
Kobdo, 493, 494.
Kobè, 507, 508, 512.
Kocand (v. *Cocand*).
Kola (penisola di), 378.
Köln (v. *Colonia*).
Konakri, 624.
Kongchu, 499.
Kongsberg, 355
Koniah, 428, 431, 433.
Königsberg, 278, 294.
Kopah, 464.
Kopais, 399.
Kopparberg, 351.
Korat, 467, 468.
Korna, 433.
Korogone, 595.
Korotscha, 370.
Körsör, 348.
Kosciusko (monte), 515, 523.
Kossogol (lago), 493.
Kostroma, 368.
Kotch Hlissar, 430.
Kotri, 457.
Kotthus, 277.
Kovja, 371.
Kraguievatz, 405.
Krah (canale di), 467.
» (istmo di), 462.
Krakatoa, 534.
Krasnoiarsk, 420.
Krivoi-Rog, 366.
Krommelboog, 606.
Kronstadt (v. *Cronstadt*).
Kuangceu (v. *Canton*).
Kuangsi, 474, 478, 491.
Kuantung, 474, 477, 478, 479, 490.
Kubango, 615.
Kuchinotsu, 508.
Kuei-Ciao, 74.
Kueilun, 491.
Kueitceu, 478, 490.
Kuenlun, 495.
Kufstein, 307.
Kuif (monte), 557.
Kuka, 571.
Kukunoor (lago), 495.
Kula, 430.
Kulgia, 482, 494.
» (passo di), 424.
Kulpa, 309.
Kumassi, 622.
Kunloon, 463.
Kunsan, 499.
Kura, 425, 426.
Kurachee (v. *Caracci*).
Kurdistan, 428
» turco, 928, 433.
Kurè, 506.
Kurian-Murian, 440.
Kurili, 500, 503.
Kurische Haff, 267, 273.
Kuro-Sivo, 61, 500, 502.
Kursk, 370.
Kuschk, 446.
Kusiro, 503.
Kusistan, 442.
Kutais, 426.
Kuto-cing, 529.
Kyber (passo di), 446, 456.

L.

La Aja, 331, 339, 340, 343.
Laaland, 345, 346.
Labrador, 640, 641.
Labuan, 464, 528, 529.
La Calle, 557.
La Canea, 403.
Laccadive, 449, 453.
Lacedonia, 169.
La Chaux des Fonds, 319, 324.
Lachedive (isole), 63.
La Ciotat, 251.
Ladak, 456, 494, 496.
La Desirade, 703.
Lado, 581.
Ladoga, 359.
» (canale laterale al), 371.
Ladysmith, 605.
La Ferté-sous-Jouarre, 244.
Laffitte, 252.
Laghi Amari, 582.
Lagos, 124, 623.
La Guayra, 697, 709, 710, 711.
Laguna veneta, 146.
Lahn, 267, 273.
Lahore, 452, 455, 456, 460.
Laigle, 251.
L'Aja (v. *La Aja*).
Lakash, 370.
Lambayèque, 753.
Lampedusa, 148.
Lampione, 148.
Lamu, 597.
Lanarkshire, 217.
Lancashire, 213, 217, 218, 219, 504.
Lande, 240, 241, 247.
Land's end (capo), 207.
Langkat, 531, 533.
Langson, 471, 484.
La Nouvelle, 254.
Lantciau, 489.
Lanzarota, 390.
Laokai, 471, 484.
Laorca, 173.
Laos, 468, 469.
La Pallice, 255.
La Paz, 683, 737, 750, 760.
La Pimienta, 690.
La Plata, 745.
Lapponia, 48, 57, 364, 365.
Larash o Larache, 552.
Largs bay, 524.
Larnaca, 437.
La Rochelle, 254, 255.
Laroote, 464.
Las Aguilas, 385.
Las Cayes, 696.
La Seyne, 251.
Las Palmas, 391.
Latakièh, 434, 437.
Latrobe, 663.
La Union, 690.
Laurion, 400.
Lautung o Liautung (penisola di), 421, 473, 491, 492.
Lavagna, 149.
La Valetta, 205.
Laveno, 168.
Lavey, 317.
Lawrenceville, 660.
Law Surinam, 713.
Lazio, 129, 131, 134, 140, 145, 149, 150, 151, 158, 159, 174, 181.

Leadville, 653.
Lecce, 139, 155, 174.
Leeds, 199, 217, 218, 221, 232, 339.
Leeds-Liverpool (canale), 223.
Leeward Islands (v. *Isole Sottovento*).
Legnago, 138, 156.
Legnano, 163, 166, 172.
Leh, 456, 496.
Leida, 334, 343.
Leith, 225, 234, 557.
Leitha, 298, 309.
Le Locle, 319, 324.
Lembra, 618.
Lemburg, 314.
Lemano (v. *Ginevra, lago*).
Le Mans, 248.
Lemene, 183.
Lena, 417, 418, 419, 422.
Lendinara, 156.
Lenno, 166.
Leon, 385, 389, 691, 692.
Leopoldo II (lago), 616.
Leopoldville, 620.
Les Saintes, 703.
Levante, 165, 169, 188, 225, 242, 253, 286, 289, 303, 305, 306, 307, 310, 400, 410.
Levante (riviera di), 140, 149.
Levico, 70, 301.
Levuha, 526.
Lhassa, 456, 497.
Liaotung (golfo di), 492.
» (penisola di) (v. *Lautung*).
Liau-ho, 491, 492.
Libano, 434, 435.
Libau, 346, 375.
Liberia, 621, 623.
Libertad, 689.
Libia (deserto di), 576.
Libica (catena), 572.
Libreville, 620.
Licata, 150.
Liechtenstein, 315.
Liegi, 325, 326, 329, 330, 331, 336.
Liguria, 70, 86, 129, 131, 134, 136, 140, 151, 152, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 161, 163, 164, 168, 170, 171, 172, 174, 181, 192, 194, 396, 403.
Lijmfiord, 346.
Lilla, 245, 247, 248, 266, 331.
Lima, 752, 755, 756, 757.
Limassol, 437.
Limay (rio), 733, 739.
Limito, 164.
Limmat, 316.
Limon, 693, 694.
Limosino, 238, 244, 250.
Limpopo, 603.
Linares, 383, 386.
Lindi, 596.
Linguadoca, 244.
Linguè, 445.
Lione, 90, 118, 167, 245, 247, 249, 250, 252, 255, 258, 264, 319, 588, 658.
Lionese, 249.
Lipari, 71, 129, 151, 159.
Lipsia, 58, 276, 280, 281, 282, 288, 294.
Lisbona, 9, 67, 100, 107, 108, 124, 394, 395, 396, 397, 669, 719.
Lissa, 300, 310.
Litoral District, 642.
Litorale, 303.
Lituania, 362.
Livenza, 183.
Liverpool, 47, 58, 112, 202, 213, 215, 218, 221, 222, 223, 224, 225, 229, 231, 234, 385, 617, 672, 706, 756.
Livingstone (cateratte), 616, 617.
Livonia, 362, 368.
Livorno, 104, 151, 156, 168, 185, 173, 175, 176, 180, 182, 171, 189, 190, 200, 202, 396, 585.
Llassa, 495, 496.
Loanda, 614.
Lobito (baia di), 615.
Lobnoor, 494.
» (lago), 493.
Locarno, 324.
Lodi, 158, 165, 177.
Lodigiano (agro), 143.
Lodovico (canale), 284.
Lodz, 368, 369.
Lofoden, 350, 353, 354.
Loira, 236, 237, 238, 240, 241, 243, 244, 248, 250, 254.
Loko, 623.
Lokodgia, 623.
Lombardia, 49, 131, 132, 133, 138, 139, 140, 141, 143, 144, 145, 146, 148, 149, 151, 152, 153, 154, 155, 157, 158, 161, 163, 164, 166, 168, 171, 172, 181, 194, 196, 197, 476, 579.
Lombardo (canale), 183.
Lome, 623.
Lomellina, 133, 134.
Lomond (lago), 207.
Londra, 9, 36, 47, 56, 57, 58, 61, 63, 66, 67, 68, 71, 82, 91, 98, 101, 102, 107, 108, 112, 118, 124, 190, 202, 208, 210, 212, 216, 218, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 231, 234, 235, 248, 258, 266, 335, 337, 339, 344, 345, 373, 383, 392, 421, 430, 467, 508, 515, 516, 519, 553, 595, 604, 607, 617, 669, 677, 679, 727.
Longarone, 174.
Long Branch, 651.
Longceu (v. *Longtceu*).
Long-Island, 651, 677.
Longtceu o Longceu, 484.
Longwy, 249, 250.
Lons le Saunier, 244.
Lorain, 661.
Lord Howe, 524.
Lorena francese, 244, 250, 266.
» tedesca, 278.
Lorenzo Marquez, 103, 289, 605, 606, 609.
Loreo (canale di), 183.
Lorient, 251.
Los Angeles, 645, 666, 675.
Losanna, 318, 324.
Louèche les Bains, 317.
Louisville, 646, 664, 679.
Louviers, 249.
Lovanio, 330.
Low Head, 521.
Lowell, 657.
Lowestoft, 103, 340.
Lowitsch, 370.
Loyalty, 544.
Lubecca, 271, 286, 294.
Lucaie (v. *Bahama*).
Lucca, 162, 163, 166, 200.
Lucerna, 108, 320, 321, 324.
» (cantone di), 319.
» (lago di), 316, 321.
Lucknow, 460.
Luçon, 244.
Lüderitzland, 291.
Ludwigshafen, 281.
Ludwig's Kanal (v. *Lodovico, canale*).
Lugano, 324.
» (lago di), 183, 322.
Lugh, 591, 592.
Lugo, 164, 176, 384.
Luino, 321.
Luisiana o Luigiana, 644, 645, 646, 675, 678.
Lukarov, 306.
Lukula, 618.
Lumezzane, 173.
Lüneburg, 272.
Lungro, 150.
Lusiadi, 527.
Lussemburgo, 72, 92, 93, 215, 288, 295, 296, 331.
Lussemburgo belga, 326, 329.
Lussin, 304.
Lut (deserto di), 442.
Luton, 218.
Luxor, 577.
Luzern (v. *Lucerna*).
Luzon o Luçon 537, 538, 539, 540.
Luzzara, 158, 165.
Lydenburg, 604.
Lys, 254, 325, 327, 328, 331, 336.

M.

Maasluis, 339.
Macao, 396, 490.
Macarska, 310.
Macclesfield, 218.
Macedonia, 406.
Macerata, 201.
Machala, 762.
Machiapu, 482, 489.
Mackenzie, 632.
Macoris, 697.
Macri, 430.
Madagascar, 43, 45, 51, 76, 124, 263, 598, 599, 601, 605.
Maddalena, 129.

Madeira, 109, 720, 758, 760.
Madera, 225, 380, 392, 395, 396, 397, 669.
Madera (Stati Uniti), 657.
Madero, 745.
Madras, 103, 448, 453, 454, 455, 456, 457, 459, 460, 465.
Madrid, 124, 331, 380, 387, 389.
Madura, 534.
Mafeking, 604, 611.
Mafia, 595.
Magadisciò, 592.
Magdalena (rio), 705, 706, 707.
Magdeburg, 294.
Magellano (stretto di), 112, 733, 735, 747, 751.
Magellano (territorio di), 748.
Mageroe, 350.
Maggiore (lago), 129, 149, 175, 183, 193, 316, 320.
Maghreb el Aksa, 551.
Magnesia, 432.
Magonza, 269, 277, 295, 341.
Mahè, 598.
Mahedia, 563.
Mahmudié (canale), 578.
Maidan Pec, 405.
Maidstone, 220.
Maimacin, 420, 482, 493, 494.
Maine, 659, 662, 678.
» e Loira, 243.
Maissur o Mysore, 450, 454.
Majunga, 599, 600, 605.
Makallè, 584.
Makassar, 532, 535.
Malaban, 539.
Malabar, 39, 449, 450, 451, 452.
Malacca, 73, 464, 465.
» (penisola di), 39, 47, 214, 462, 465, 466.
Malacca (stretto di), 466, 467.
Malaga, 33, 381, 382, 385, 390.
Malange, 614.
Mälar, 350, 353, 354.
Malatia, 433.
Maldive (isole), 63, 449, 453.
Malesia, 40, 44, 76, 111.
Malines, 328.
Malmberg, 351.
Malmen, 464.
Malmöe, 352, 354.
Malta, 65, 103, 112, 160, 205, 232, 310, 401, 558, 563, 567, 568, 577.
Maluine (isole). (v. *Falkland*).
Malwa, 451, 456.
Mamares el Azis, 433.
Mamoré o rio Grande (fiume), 720, 758.
Man, 214, 215.
Manabi (provincia di), 762.
Managua 692.
» (lago di), 687, 691.
Manaos, 720.
Manchester, 41, 199, 203, 217, 218, 220, 222, 226, 229, 234, 235, 248, 277, 339, 368, 385, 458, 460, 505, 657, 672, 683.
Manchester (canale di), 113.
Mancia o Mancha, 70, 383, 384.
Manciuria, 40, 49, 417, 418, 472, 483, 491.
Mandalè o Mandalay, 463, 464.
Manfredonia, 147, 203.
Mangaia, 525.
Manghao, 471.
Mangoro, 600.
Manhattan, 677.
Maniago, 173, 199.
Manica, 104, 107, 212, 213, 214, 223, 236, 240, 241, 242, 244, 253, 254, 265, 604, 608.
Manilla, 89, 491, 539, 540, 685.
Manissa, 431, 432.
Manitoba, 633, 634, 638, 639.
Mannaar (golfo di), 449, 453.
Mannheim, 278, 284, 295.
Mantova, 133, 155, 161, 178.
Manzanillo (baia), 696.
Maracaibo, 704, 709, 711.
» (laguna di), 709.
Marangani, 755.
Maranhao (stato di), 716, 721.
Marano (laguna di), 183.
Maranon (vedi *Amazzoni, rio delle*).
Marany, 720.
Marash, 433.
Marbella, 384.
Marburg, 307.
Marche, 139, 145, 165, 168, 181, 201.
Marche e Umbria, 133, 140, 141, 145, 159.
Marchesi, 263, 544, 546.
Mar della Paglia, 397.
Mar del Nord (canale del), 341.
Mareb, 584, 587.
Maremme, 145.
» Toscane, 143, 151, 191.
Marennes, 243.
Margherita di Savoja, 150.
Mar Grande, 203.
Mariane, 291, 292, 389, 536, 541, 542.
Marienbad, 301.
Mariopol, 377.
Maritza, 398, 407, 408.
Maritzburg, 609.
Marmara (mar di), 67, 406, 407, 429, 432.
Marmaritza, 431.
Mar Menor, 380.
Marmore (cascata delle), 153, 201.
Marna, 246, 254.
» al Reno (canale), 254.
» (alta), 244.
Marocco, 22, 23, 43, 57, 59, 63, 71, 89, 148, 225, 388, 389, 391, 551, 553, 558, 559, 570, 577.
Maroni, 712.
Marostica, 164.
Mar Piccolo, 129, 203.
Marquette, 659.
Marsala, 174.
Marshall, 291, 292, 526, 540, 541.
Marsiglia, 36, 66, 67, 87, 100, 104, 108, 112, 124, 196, 247, 250, 252, 253, 255, 256, 257, 258, 264, 292, 310, 444, 469, 545, 556, 558, 563, 592, 625, 715.
Martesana (naviglio della), 183.
Martigliano, 166.
Martignacco, 163.
Martinica, 37, 263, 695, 696, 697, 702, 703, 709.
Maryland, 446, 449, 646, 649, 656, 664.
Marzano (canale), 143.
Masaya, 692.
Mascarene (isole), 51, 601.
Mascate, 440.
Mashonaland, 603, 604, 605, 609.
Masontown, 663.
Massachussetts, 657, 658, 661, 662, 664, 675, 678.
Massa Fermana, 164.
Massaua, 180, 186, 188, 190, 194, 202, 440, 577, 584, 585, 586, 588.
Masse, 169.
Massenja, 571.
Massontown, 663.
Matabele (paese dei), 603.
Matadi, 617, 620.
Matanzas, 699.
Matapan (capo), 398.
Matarieh, 576.
Matautu, 546.
Matera, 155.
Matto Grosso, 717, 720, 721, 731.
Maurizio o Mauritius, 38, 39, 81, 597, 598, 601.
Mayaguez, 700.
Mayar, 698.
Mayotte, 263, 600.
Mazagan, 552, 553.
Mazanderan, 443.
Mecca, 436, 439, 440, 577.
Medan, 465.
Medellin, 705, 707.
Medina, 440.
» Celi, 384.
Mediterraneo cinese, 484.
» (mar), 32, 54, 61, 62, 63, 103, 112, 148, 180, 181, 182, 186, 189, 192, 193, 194, 204, 205, 224, 225, 232, 236, 238, 241, 242, 244, 253, 254, 256, 257, 259, 262, 263, 264, 287, 289, 307, 310, 380, 382, 388, 390, 391, 397, 398, 400, 401, 403, 426, 434, 508, 551, 555, 556, 557, 559, 561, 563, 566, 572, 576, 582, 645, 650, 720.
Mediterraneo (paesi sul), 235, 305.
Medoc, 246.
Meduna, 183.
Megerda, 558, 561, 563, 565.
Mehàdia, 301.
Meissen, 273, 278.
Mejillones, 750.
Meklemburgo, 271, 294.

Meknez o Mequinez, 553.
Mekong, 109, 462, 467, 468, 469, 470, 495.
Mekran, 446.
Melanesia, 544.
Melbourne, 124, 188, 521, 523, 524.
Mele, 176.
Melegnano, 164.
Melilla, 387, 554.
Melzo, 167.
Menado, 530.
Menai (stretto di), 222.
Menam, 109, 462, 467.
Mendoza, 737, 739, 746, 750.
» (provincia di), 736, 738.
Mengo, 594.
Meno, 267, 284.
Menomnee, 652.
Menzaleh (laguna di), 576, 582.
Meping, 467.
Mercedes, 727, 744.
Mergui, 464.
Merka, 592.
Merrimac, 667.
Merseburg, 274, 280.
Mersey, 207, 222, 223, 224, 234.
Mersina, 430, 431, 433.
Merthyr Tidfil, 214, 219.
Merv o Merw, 424, 443.
Merwede (canale di), 343.
Mesabi, 652.
Mesced, 443, 445.
Mescediser, 443, 445.
Meseta, 389.
Mesopotamia, 31, 57, 109, 428, 431, 433, 434, 436, 437, 438.
Messico (città), 680, 684.
» (golfo del), 642, 666, 667, 678, 680, 681, 683, 685, 692.
Messico (stato), 22, 23, 30, 31, 32, 35, 37, 39, 42, 44, 46, 60, 62, 63, 67, 72, 73, 75, 77, 84, 106, 111, 112, 117, 124, 225, 258, 262, 629, 642, 652, 665, 666, 669, 671, 672, 680, 685, 689, 691.
Messina, 135, 140, 147, 157, 161, 166, 169, 185, 188, 192, 202, 203, 204, 357.
Mesurata, 568.
Meta, 710.
Metalliferi (monti), 74.
Metelino, 429, 430, 432.
Metkovic, 308, 309.
Metlani, 562, 563.
Metz, 278, 295.
Meurthe e Mosella, 244, 250.
Miagliano, 163.
Micheville, 250.
Michigan, 642, 645, 652, 667.
» (lago di), 642, 662, 667, 679.
Michoacan, 681.
Middelburg, 606.
Middlesborough, 214, 219, 233.
Midi (canal du), 254.
Migiurtini (sultanato dei), 591.
Milano, 90, 107, 124, 133, 141, 143, 144, 153, 155, 157, 158, 161, 164, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 181, 182, 183, 188, 190, 197, 198, 249, 258, 319, 321, 334, 396, 579, 591, 607, 690.
Millwakee, 291, 655, 679.
Minas Geraes, 718, 719, 720, 722, 723.
Mincio, 129, 183.
Mindanas, 538, 539.
Minho, 380.
Minneapolis, 655, 679.
Minnesota, 645.
Minturno, 169.
Miösen, 350.
Miquelon, 263, 640, 641.
Mira, 177.
Mirim (lagoa o laguna), 714, 726.
Mirs bay, 231.
Mirzapur, 456.
Missioni (territorio delle), 736.
Mississippi (stato del), 109, 642, 644, 646, 668.
Mississippi (bacino del), 644, 666, 678, 679.
Mississippi (fiume), 642, 644, 646, 647, 655, 666, 667, 668, 678, 679.
Missolungi, 401.
Missovaia, 421.
Missuri (stato), 109, 642, 653, 659, 664, 667, 679.
Missuri (fiume), 642, 653, 654, 662, 666, 667, 679.
Mitho, 469.
Mitrovitza, 407.
Mittelland-Kanal, 284, 285.
Mladenovatz, 405.
Mobile, 666, 678.
Moca, 439.
Modane, 263.
Modena, 157, 200.
Moero (lago), 603, 616.
Mogadiscio, 592.
Mogador, 552, 553, 570.
Moghrar, 558.
Mogliano, 165.
Mohammrah, 443, 445.
Moheli, 600.
Mohesa, 595.
Moij, 507, 508.
Mokta el Hadid, 557.
Moldau, 309.
Moldavia, 411.
Molfetta, 155, 169, 203.
Mollendo, 756, 759.
Molteno, 166.
Molucche, 39, 343, 528, 530, 531, 532, 535, 614.
Mombasa, 592, 594, 597.
Monaco di Baviera, 6, 276, 280, 283, 290, 295.
Monaco di Francia, 100, 266.
Monastir, 407, 564.
Moncalieri, 179.
Moncenisio, 181.
Mond (lago), 309.
Mondovì, 168, 176.
Mongtsè, 451.
Monginevra, 181.
Mongolia, 44, 48, 53, 57, 419, 420, 421, 472, 474, 475, 491, 492, 494.
Monkorer, 589.
Monkullo, 587.
Monopoli, 203.
Monreal, 124
Monrovia, 623.
Mons, 326.
Montana, 652, 653.
Montappone, 164.
Monte Amiata o Mont'Amiata, 152.
Montecarlo, 100, 266.
Montecatini, 70, 151.
Montecristi, 762.
Montecroce, 181.
Montegranaro, 178.
Montelupo, 168.
Montenegro, 398, 403.
Monterey, 681.
Monterotondo, 156.
Montevarchi, 166.
Montevideo, 190, 202, 286, 388 716, 728, 729, 731, 738.
Montiel (foresta), 737.
Mont'Orfano, 149.
Montpellier, 247.
Montreal, 9, 633, 638, 639, 661.
Montserrat, 701.
Mont Ventoux, 238.
Monviso, 129.
Monza, 163, 166, 181.
Moquegua, 753.
Morat (lago), 321.
Morava, 398.
Moravia, 298, 299, 300, 301, 302, 304, 306, 308.
Morbihan, 243.
Morea, 33, 398, 399, 400, 401, 545.
Morte (valle della), 534.
Morto (mar), 68, 434, 435.
Mosa, 236, 254, 325, 331, 337, 339, 340, 341, 351.
Mosca, 365, 368, 369, 370, 371, 378, 421.
Mosella, 236, 254, 267, 272, 284,
Mosquitos (costa dei), 687.
Mossamedès, 115, 614, 615.
Mosso, 165.
Mossul o Mosul, 428, 431, 436, 437, 438.
Motala, 350, 353.
Mouna Loa, 536.
Mount Morgan, 517.
Mozambicco, 103, 396, 593, 597, 599, 603, 604, 605, 608.
Mrogoro, 595.
Mudamia, 431, 432.
Muggia (baia di), 313.
Mühlhausen (v. *Mülhausen*).
Mühlheim Rhein, 282.
Mukden, 421, 483, 491, 492.
Mulahacen, 380.
Mülhausen o Mulhouse, 118, 248, 277, 295.

Multan, 457.
München (v. *Monaco di Baviera*).
Munich (v. *Monaco di Francia*).
Murano, 168, 169, 199.
Murchison (cascata), 608, 611.
Murcia, 381, 382, 383, 384, 385, 390.
Murghab, 423.
Murman (costa), 378.
Muroran, 508.
Murray, 515, 521, 523.
Murzuk, 567, 568.
Musi o fiume di Palenbang, 535.
Mustafà-pascià, 407, 410.
Muzza (canale), 143.
Myitkila, 463.
Mzab, 558.

N.

Nabeul, 563.
Nagasaki, 499, 506, 508, 511.
Nagoya, 511.
Nahr el Asi, 434, 435.
Nahuel Huapi (lago), 733, 739.
Namaqualand, 612.
Namdinh, 471.
Namur, 326.
Nanaimo, 635.
Nancy, 244, 250, 266.
Nanking, 480, 484, 489.
Nanningfu, 484.
Nanshang, 490.
Nantes, 236, 247, 254, 265.
Napoletano, 129, 133, 134, 136, 137, 139, 145, 149, 151, 154, 168, 172, 193.
Napoletano (arcipelago), 130.
Napoli, 107, 134, 136, 147, 153, 155, 156, 161, 168, 171, 173, 174, 175, 178, 179, 181, 182, 185, 186, 187, 189, 192, 202, 225, 289, 348, 523, 585, 591, 592, 642, 675, 730.
Napoli (golfo di), 129.
Narenta, 309.
Narni, 175, 178.
Nassau, 700, 701.
Nasso, 71.
Natal, 51, 65, 106, 225, 232, 603, 605, 606, 609.
National Park, 651.
Naungkio, 463.
Navacchio, 155.
Navodo, 291, 292, 541.
Naxos, 400.
Neagh (lago di), 207.
Nebida, 384.
Neckar, 267.
Neerlandese (arcipelago, vedi *Indie Neerlandesi*).
Nefta, 563.
Negged, 441.
Negotina, 405.
Negri Sembilan, 464.
Negro (rio), 109, 739.
Nelson, 632.
Nerbudda, 449.
Nercinsk, 418, 419, 420, 421.
Nero (mar), 61, 108, 225, 307, 308, 310, 359, 360, 361, 365, 371, 372, 374, 401, 411, 413, 414, 425, 426, 427, 429, 431, 432, 433, 434, 445.
Nervi, 155.
Netze, 267.
Neufahrwasser, 294.
Neufchatel, 318, 324.
» (cantone di), 319.
» (lago di), 316, 321.
Neuquem (rio), 733, 739.
Neusiedl (lago di), 300.
Neva, 359, 371, 375.
Nevada (sierra) (Spagna), 380.
» (sierra) (Stati Uniti), 651, 652, 666.
Nevis (isola), 701.
New Almaden, 653.
Newark, 657, 662, 677.
New Brunswick, 664.
Newcastle, 356, 524.
» (Africa australe), 609.
» (Natal), 605.
» (N. Galles del Sud), 519.
» on Tyne, 213, 218, 219, 220, 224, 225, 232, 235, 353.
New Chaman, 456.
Newchiuang o Newchwang o Niuciang o Niutciurang, 483, 486, 491.
New Glasgow, 636.
New Haven, 222, 223, 234, 266, 661, 662.
New Idria, 653.
» Italy, 522.
» Jersey, 652, 653, 657, 658, 664, 675.
Newmarket, 221.
New Orleans (v. *Nuova Orleans*).
Newport, 234, 651.
New Providence, 701.
New York, 9, 36, 66, 67, 101, 102, 103, 106, 112, 120, 124, 160, 190, 192, 202, 204, 225, 283, 286, 289, 291, 347, 637, 642, 645, 646, 650, 651, 655, 657, 660, 661, 662, 663, 664, 666, 667, 669, 671, 672, 674, 675, 677, 678, 679, 706, 715.
New York (stato di), 644, 645, 649, 650, 651, 653, 656, 658, 661, 663, 675, 677.
Neyba, 697.
Ngami (lago), 603.
Nganhuei, 490.
Nhatrang, 470.
Niagara (cascata del), 6, 79, 637, 662, 663, 665, 668.
Niassa (lago), 51, 593, 603, 604, 611.
Niassa (paese del lago), 611.
Niavanongo, 572.
Nicaragua, 35, 37, 687, 689, 691, 693.
Nicaragua (canale di), 113, 547, 692.
Nicaragua (lago), 687, 691, 692.
Nicobar, 448, 449, 462, 464.
Nicoya (golfo di), 685.
Niemen, 359, 360, 376.
Nieuport, 327.
Nieuweld (monti), 603.
Niger, 110, 569, 570, 572, 621, 622, 623, 625, 627.
Niger Coast Protectorate, 623.
» (colonia del), 232.
Nigeria, 623.
Nigi-Tagilsk, 369.
Nijni Turinsk Elkinsk, 366.
Nikolajeff, 361, 369, 377.
Nikolsky, 365.
Nilghiri, 449, 452.
Nilo, 51, 110, 232, 445, 569, 570, 572, 573, 574, 576, 577, 580, 581, 588, 593, 594, 616, 621.
Nilo Azzurro o Abai, 570.
» Bianco, 581, 587.
Nimega, 334, 339.
Nimes, 247.
Nimrod (baia di), 488.
Ninbinh, 471.
Ningpo, 477, 480, 481, 484, 489, 490.
Ninive, 438.
Nippon o Hondo, 500, 501, 503, 505, 507, 511.
Nish, 405, 407.
Nishni Novgorod o Nijni Novgorod, 58, 372, 377.
Nishni Tagilsk o Nijni-Tagilsk, 366.
Nitcheroy, 719, 724, 725.
Niutciuang (v. *Newchiuang*).
Nivernais (canale del), 254.
Nizza, 70, 100, 107, 108, 162, 182, 239, 247, 263, 399.
No (lago), 572.
Nocera, 151.
» Inferiore, 155, 163.
Noisiel, 247.
Nole, 170.
Nome (capo), 652.
» o Anvil, 652.
Noncello, 183.
Nonni, 492.
Norcia, 134.
Nord (canale del), 343.
» (capo), 9, 350, 354.
» (dipartimento del), 243, 246, 248, 250.
Nordhausen, 281, 294.
Nord (mare del), 52, 61, 148, 212, 225, 233, 236, 239, 253, 257, 267, 271, 279, 281, 283, 285, 325, 345, 346, 348, 349.
Nord-Ovest (provincia del), 448, 450, 451.
Nord-Ovest (territorî del), 633, 638.
Norfolk, 524.
Norimberga, 91, 269, 278, 279, 280, 281, 283, 295.
Normandia, 238, 241, 242, 243, 247, 248.
Normanne (isole), 206, 208, 209.
Norrköping, 352, 354.

Norrland, 352, 355.
Northampton, 221.
North Island, 524.
» Shields, 232.
Northumberland, 213.
Norton (stretto di), 652.
Nortwich, 214.
Norvegia, 7, 9, 23, 29, 36, 50, 57, 61, 62, 65, 69, 72, 76, 77, 79, 86, 93, 96, 98, 104, 111, 113, 114, 119, 124, 147, 150, 188, 210, 212, 333, 346, 351, 353, 354, 383.
Nossibé, 600.
Noto, 165.
Nottingham, 217.
Novara, 155, 167, 182, 191, 197, 321.
Novarese, 133.
Nove, 168.
Novgorod, 365, 369.
Novi Ligure, 163, 166, 179.
Novorossiisk, 377, 426.
Nubia, 580.
Nukahiva, 546.
Nukualofa, 526.
Numea, 545.
Nuova Almaden, 74.
» Caledonia, 71, 74, 263, 513, 521, 544, 545, 546.
Nuova Galles del Sud, 65, 115, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523.
Nuova Guinea, 30, 58, 231, 292, 343, 513, 525, 527, 530, 541.
Nuova Idria, 74.
» Orleans, 87, 657, 666, 669, 675, 678, 685, 707, 711.
Nuova Scozia, 636, 637, 639, 641.
Nuova Scozia (penisola della), 632.
Nuova Siberia, 418, 419.
» Trento, 724.
» Venezia, 724.
» York (v. *New York*).
» Zelanda, 22, 43, 47, 83, 103, 115, 515, 517, 519, 520, 521, 523, 524, 525, 537, 545, 547.
Nuove Ebridi, 544, 546.
Nuovo Leon, 681.
» Messico, 652.
Nürnberg (v. *Norimberga*).
Nyassa (lago), 102, 232.
Nyborg, 346.
Nystadt, 353, 379.

O.

Oahu, 537.
Oaxaca, 682, 683.
Obbia (sultanato di), 591.
Obbuasi od Obuasi, 622, 623.
Oberharz, 273.
Oberland bernese, 319.
Oberstein, 278, 294.
Obi, 417, 419, 420, 422.
Obok, 587, 597.
Oboti, 408.
Occhieppo inferiore, 163.
Oceania, 6, 51, 62, 65, 67, 74, 102, 112, 120, 121, 122, 123, 124, 231, 263, 276, 277, 292, 322, 389, 396, 488, 506, 513, 527, 530, 541, 751.
Oceania americana, 536.
» cilena, 513, 547.
» francese, 544.
» indipendente, 513.
» inglese, 525.
» portoghese, 513, 547.
» tedesca, 513, 541.
Ochoa, 692.
Odense, 348.
Oder, 267, 284, 294.
Oderberg, 308.
Odessa, 124, 310, 331, 361, 367, 370, 372, 376, 407, 432.
Oerlikhon, 319.
Offenbach, 280, 282, 295.
Ofir, 604.
Ogaden, 591.
Oggiono, 166.
Oglio, 129, 183.
Ogué, 620.
Ohio, 109, 646, 649, 650, 653, 660, 661, 667, 679.
Ohio (fiume), 667.
Oise, 254, 264.
Oka, 371, 377.
Okiep, 610.
Okotsk (mare d'), 419.
Oland, 350.
Olanda, 23, 25, 26, 28, 29, 36, 37, 38, 40, 43, 45, 48, 49, 50, 52, 59, 60, 62, 65, 66, 70, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 93, 96, 97, 100, 104, 105, 106, 108, 110, 111, 113, 114, 115, 116, 117, 119, 122, 124, 157, 160, 177, 224, 228, 234, 278, 281, 282, 283, 284, 288, 317, 325, 331, 333, 337, 347, 360, 362, 363, 373, 527, 528, 530, 557, 605, 619, 651, 671, 704.
Olanda meridionale (provincia dell'), 338.
Olanda settentrionale (canale dell'), 341.
Olanda settentrionale (provincia dell'), 338.
Olbernhau, 281.
Old Calabar, 623.
Oldemburgo, 294.
Oldham, 217, 219.
Oleggio, 166, 167.
Olemka, 419.
Olgiate, 166.
Olimpo, 398.
Olympia, 666.
Omaha, 666.
Oman (sultanato d'), 440.
Ombilin, 533, 534.
Omdurman, 580, 581.
Omsk, 420, 422, 424.
Onega, 359.
» (canale laterale), 371.
» (lago d'), 359.
Oneglia, 178, 197.
Ontario (lago), 639, 642, 668.
» (provincia di), 636, 638.
Oporto, 392, 394, 395, 396, 397.
Oppeln, 280.
Oppia, 194.
Orange, 603, 607, 610, 612.
» (repubblica di), 603, 604, 605, 607, 609.
Orano, 104, 558, 560.
» (dipartimento di), 559.
Orcadi, 206, 213.
Orco, 152.
Orebro (lago), 351.
Oregon, 642, 649, 652.
» (fiume), 642.
Oremburg, 364, 370, 378, 424.
Orenoco, 49, 63, 702, 705, 709, 710, 711.
Orense, 384.
Orfani (golfo), 398.
Orientale (capo), 418.
Orizaba o Citlaltepetl, 680.
Orizata, 683.
Orleans, 240, 247.
Oronte, 434.
Oroya, 755, 756.
Orsi (lago degli), 632.
Orsova, 301, 308, 413.
Oruro, 758, 760.
» (dipartimento di), 759.
Osaka o Oosaka, 504, 505, 507, 508, 511.
Osimo, 166.
Ospitaletto, 166.
Ostenda, 70, 100, 108, 327, 331, 332, 336.
Ostia, 201.
Ostiglia, 133, 165.
Ostrau-Karvin, 301.
Oteiro, 722.
Otranto, 167, 401, 407.
Ottawa, 633, 639.
» (fiume), 639.
Otumlo, 587.
Ouchy, 320, 324.
Ouro Preto, 718.
Ouse, 207, 223, 229.
Ovest (fiume dell'), 484.
Oviedo, 383, 386.
Ozama, 697.

P.

Pachuca, 681.
Pacifico occidentale, 525.
» (Oceano), 6, 32, 33, 59, 61, 63, 69, 102, 103, 106, 112, 121, 124, 186, 225, 286, 372, 388, 418, 419, 420, 421, 475, 488, 510, 511, 513, 519, 536, 537, 547, 632, 634, 635, 636, 639, 642, 644, 647, 648, 649, 651, 665, 666, 669, 672, 679, 680, 681, 683, 684, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 705, 706, 707, 720, 739, 747, 749, 750, 751, 752, 753, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761.
Padang, 35, 530, 534, 535.
Paderno, 153.

Padova, 161, 177, 183, 193, 199.
Paese del Sole Levante, 500.
Paesi Bassi, 337.
Pagani, 155.
Pago, 300, 301.
Pago-Pago, 540.
Pahang, 464.
Paikshan o monte Bianco, 498.
Paisley, 217.
Pajarete, 385.
Pakhoi o Pakoi, 484, 491.
Paknam, 467, 468.
Pakoi (v. *Pakhoi*).
Palaos, 540, 542.
Palau, 292, 389.
Palazzolo sull'Oglio, 166, 175.
Palembang, 531, 533, 535.
» (fiume di), 535.
Palermo, 135, 140, 155, 159, 172, 174, 177, 179, 182, 185, 186, 187, 192, 202, 204, 289, 310, 334, 343, 693.
Palestina, 100, 375, 428, 434, 435, 436.
Palik, 541.
Palk (stretto di), 449.
Pallencia, 385.
Palma, 390.
Palo, 151.
Paludi Pontine, 143, 191.
Pamir, 48, 423, 494.
Pamplona, 386.
Panaloya, 687.
Panama, 106, 691, 706, 707.
» (baia di), 707.
» (canale di), 113, 237, 547, 692, 707.
Panama (istmo di), 103, 692, 705, 706.
Panaro, 143, 144, 182, 183.
Panga, 596.
Pangalani (canale dei), 599.
Pannah, 454.
Pantellaria, 33, 130, 137, 145, 564.
Pantin, 250.
» Aubervillers, 252.
Paoting, 483.
Papeete, 545.
Papigno, 136.
Pappenheim, 273.
Papua (baia), 527.
Parà, 720, 725, 756.
Paragua, 539.
Paraguay, 37, 672, 729, 730, 736, 739, 758.
Paraguay (fiume), 714, 730, 731, 732, 733, 739, 758, 760.
Parahyba (stato), 716.
Paramaribo, 713.
Paramatta, 519.
Paranà, 744, 745.
Paranà (fiume), 109, 714, 721, 730, 733, 735, 739, 745.
Paranaguà, 716.
Paranà (stato), 716, 717, 724.
Parà (rio), 720.
» (stato), 716, 717, 722.
Pardubit, 308.
Parigi, 58, 63, 71, 91, 98, 100, 102, 107, 108, 119, 124, 190, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 255, 258, 259, 262, 265, 345, 373, 421, 469, 607.
Parigi dell'America centrale, 688.
Parma, 134, 156, 158, 166, 178, 200.
Paros, 67, 400.
Partido, 698.
Pasiano di Pordenone, 169.
Paso del Norte, 666, 684.
Pasqua o Vaihou o Terra di Davis, 547, 751.
Passajes, 385.
Passau, 91, 273, 278, 295, 308.
Passavia (v. *Passau*).
Passerera, 175.
Passig o Pasig, 537, 540.
Passo di Calais, 246, 250.
Patagonia, 734, 742.
Patna, 451, 453, 460.
Patos (laguna dos), 714, 721, 725.
Patrasso, 399, 400, 401, 402.
» (golfo di), 398.
Patterson, 658, 675.
Pauillac, 265.
Paulo Alfonso, 720.
Pavia, 133, 155, 182, 183.
» (naviglio di), 183.
Paysandù, 728.
Payta, 755.
Peccais, 244.
Pechino, 102, 419, 420, 471, 481, 482, 484, 489, 496.
Pecili (v. *Petcili*).
Peiho, 484, 489.
Peio, 301.
Peipus, 359.
Pella, 176.
Pellestrina, 167, 199.
Pellezzano, 163, 165.
Peloponneso, 401.
Pelotas, 719, 721.
Pemba, 597.
Penang, 101, 455, 464, 465.
Pengiab, 448, 449, 450, 453, 455.
Penhöet, 251.
Peniche, 394.
Penisola Balcanica, 307, 308, 311.
Pennina (catena), 206, 210.
Penrhyn, 214.
Pensilvania, 649, 650, 651, 652, 653, 656, 658, 659, 660, 663, 664, 675, 678.
Pentelico, 67, 400.
Penzance, 104, 283.
Perak, 464.
Perarolo, 174.
Perekop (canale di), 371.
» (istmo di), 351, 371.
Perigord, 238.
Perim, 103, 180, 440, 577, 585.
Perm, 365, 366, 367, 372, 378, 418.
Pernambuco o Recife, 625, 626, 715, 716, 718, 719, 720, 725.
Pernau, 375.
Perpignano, 251.
Persia, 22, 23, 24, 31, 32, 43, 44, 48, 51, 54, 57, 59, 68, 89, 90, 98, 428, 431, 433, 434, 442, 445, 446, 456.
Persico (golfo), 62, 428, 431, 433, 437, 438, 440, 442, 443.
Perth, 517, 521, 524.
Pertusola, 170, 171, 173.
Perù, 29, 30, 33, 37, 41, 51, 52, 59, 69, 72, 76, 77, 84, 103, 106, 672, 720, 747, 749, 750, 752, 758, 762.
Perugia, 140, 144, 151, 155, 166, 201.
Perugia (lago di), (v. *Trasimeno*).
Perussyp, 376.
Pesaro, 144, 166, 168, 201.
Pescadores, 490, 500, 510.
Pescara, 155, 174.
Pescia, 166, 176.
Peshawer, 424, 446, 456.
Pest, 107, 124, 302, 306, 308, 309, 311, 312.
Petan, 482.
Petcili, 476, 489.
» (golfo), 421, 473, 478, 489, 492.
Petciora, 359, 365.
Peterhead, 103, 213, 235, 356.
Petit Bourg, 251.
Petite Terre, 703.
Petropolis, 724.
Petroszeny, 301.
Petrovsk o Petrowsk, 426, 427.
Pfäfers, 317.
Pforzheim, 280.
Philippeville, 558, 560.
Piacenza, 149, 155, 157, 175, 176, 200.
Piave, 183.
Piccardia, 241, 242.
Piccolo Popo, 623.
Piceno, 164, 178.
Pichinca, 762.
Piegaro, 168.
Piemonte, 131, 133, 134, 136, 137, 138, 139, 141, 143, 144, 145, 146, 151, 152, 153, 154, 155, 158, 159, 163, 164, 165, 166, 168, 170, 172, 181, 194, 196, 197, 325, 334.
Pietrarsa e Granili, 172.
Pietrasanta, 202.
Pietrastornina, 169.
Pietroburgo, 102, 107, 108, 124, 308, 368, 369, 370, 371, 375, 422.
Pietroburgo (canale marittimo di), 113, 371.
Pilato (monte), 321.
Pilcomayo, 758.
Pillau, 294.
Pilsen, 300, 303.
Pinang (Pulo), 39.
Pinar del Rio, 698.

Pinerolo, 151, 152, 166.
Pini (isole dei), 544.
Pino, 182.
Piombino, 170, 200.
Pioraco, 176.
Piovene, 161, 165, 199.
Piramidi, 578.
Pirano, 301.
Pirenei, 67, 237, 241, 243, 244, 380, 382, 387, 392.
Pireo, 258, 400, 412.
Pisa, 134, 152, 164, 168, 200, 250.
Pisagua, 748, 751.
Piscilli, 165.
Piscin, 446.
Pisco, 753.
» (dipartimento di), 755.
Pistoia, 155, 166, 176.
Pitcairn (isola), 524.
Piteglio, 176.
Pittsburg, 650, 653, 659, 660, 663, 666, 678.
Piura (dipartimento di), 753, 756.
Placencia, 386.
Plata (La), 165, 180, 189, 192, 729, 738, 744.
Plata (paesi o stati della), 55, 56, 99, 217, 225, 256, 335, 388, 647, 648, 669, 717, 719, 721.
Plata (rio della), 47, 49, 109, 714, 721, 726, 728, 729, 733, 739, 745.
Plauen, 278.
Ploesti, 412.
Plombières, 244.
Plymouth, 212, 226, 234.
Pnom-Penh, 468.
Po, 129, 130, 143, 144, 164, 182, 183, 199.
Pochia, 429.
Podgoritza, 404.
Po di levante, 183.
Podolia, 368.
Poggio a Mirteto, 168.
Pointe à Pitre, 703.
» de Galle, 461.
Pola, 305, 314.
Polesine, 182.
Polinesia, 477.
Polonia, 73, 358, 359, 368.
» russa, 309, 360, 365, 366, 368, 369, 370, 375, 378.
Pomerania, 271, 272.
Pompey, 250.
Ponce, 700.
Pondichery, 263.
Pondoland, 609.
Pongah, 464.
Ponta Delgado, 397.
Pont à Mousson, 250.
Pontduval, 607.
Ponte a Moriano, 163, 164.
Pontebba, 181, 182, 198.
Ponte dell'Oglio, 175.
Pontedera, 157, 164.
Pontelagoscuro, 156, 177.
Pontgibaud, 244.
Pontianak, 529.
Pontine (paludi), 130.
Pontpean, 244.
Pontremoli, 169, 179.
Pont Saint-Martin, 173.
Popocatepetl, 680.
Pordenone, 163, 168, 199.
Porretta, 151, 181.
Port Alfred, 605, 611.
» Arthur, 417, 421, 491.
» Augusta, 521, 524.
» au Prince, 696.
» Blair, 464.
» Canavese, 163.
» Darwin, 107, 521, 524.
» de France, 545.
» des Galets, 602.
» d'Urville, 528.
Porte di ferro, 308.
Portel, 720.
Port Elizabeth, 605, 611.
» Florence, 594.
» Glasgow, 220.
Portici, 144, 181, 202.
Port Jackson (baia), 515, 524.
Portland (Maine), 659, 678.
» (Oregon), 649, 666.
Port Limon, 694.
» Louis, 264.
» Melbourne, 523.
» Moresby, 258.
» Natal, 609.
» Nolloth, 610.
Porto (v. *Oporto*).
» Alegre, 719, 720, 721, 723, 725.
Porto Belgrano, 746.
» Colombia, 707.
» Corsini, 200.
» d'Anzio, 151.
» Empedocle, 150, 204.
Portoferraio, 170, 200.
Port of Spain, 702.
Portogallo, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 32, 33, 36, 48, 49, 50, 57, 60, 65, 69, 74, 77, 84, 96, 111, 114, 120, 122, 123, 124, 189, 258, 374, 380, 387, 388, 392, 542, 593, 613, 641.
Portogruaro, 198.
Porto Maurizio, 197.
Portonovo, 623.
Porto Paglia, 147.
Portorico, 35, 36, 43, 81, 388, 389, 676, 692, 695, 699.
Porto Scuso, 147.
Porto Torres, 205.
Portovecchio toscano, 170.
Porto Venere, 149.
Port Philip (baia), 515, 523.
» Said, 65, 67, 101, 112, 199, 202, 225, 403, 459, 465, 577, 579, 580, 582, 592.
Portsmouth, 213, 220, 223, 234.
Port Stanley, 746.
» Teufik, 582.
Portugalete, 390.
Port Victoria, 598.
Poschiavo, 317.
Posen, 294.
Poshan, 481.
Posidonia, 401.
Posnania, 276.
Posso (lago), 535.
Postdam, 277.
Potenza, 193.
Poti, 426.
Potomac, 667, 677.
Potosì, 758, 759, 760.
Poyang (lago), 480.
Pozzuoli, 173, 202.
Prà, 171.
Praduro e Sasso, 176.
Praga, 300, 305, 308, 311, 314.
Prato, 155.
Praya, 624.
Prealpi, 138, 140.
Preanges, 530.
Pregel, 294.
Prehimalaya, 452.
Presidî spagnuoli o Presidios, 389, 552, 554.
Presolana, 152.
Preston, 217.
Pretoria, 606, 607.
Prevesa, 408.
Principe Edoardo (isola), 396, 624, 632.
Pripet, 363.
Prizrend, 407.
Progreso, 682, 685, 686.
Prome, 463.
Protettorati mauri, 625.
Provenza, 236, 238, 239, 242, 247, 360.
Prussia, 86, 267, 269.
» Renana, 169, 273, 277, 278, 283, 294.
Prut o Pruth, 309, 398, 413.
Prybiloff (isole), 649.
Psiloriti o Ida (monte), 403.
Puebla, 685.
Puerto Barrio, 688.
» Berrio, 706.
» Cabello, 709, 710, 711.
» Cortez, 690.
» Pacheco, 760.
» Perez, 760.
» Plata, 697.
» Principe, 699.
Puglie, 16, 86, 134, 136, 137, 138, 160, 161, 181, 406, 576.
Pultava o Poltava, 364, 372.
Puna (isola), 761.
Puno, 756, 757, 759.
Punta Arenas, 693, 694, 750, 751.
Punta de Vacas, 739.
Purus, 720.
Pustelnik, 299.
Putceu, 484.
Pyrgos, 401.

Q.

Quangciuan o Quangciunan, 263, 491.
Quarnaro, 297, 300, 398.
Quattro Cantoni (lago dei), 316, 321.

Quebec, 632, 633, 635, 636, 638, 639.
Queenboro, 340.
Queensborough, 108, 234, 344.
Queensland, 74, 515, 516, 517, 519, 521, 524, 528, 545.
Queenstown, 101, 235.
Quelimane, 608, 609, 611.
Quelpaert, 498.
Queluz, 718.
Quenast, 326.
Queretaro, 683, 686.
Quetta, 446, 448, 456.
Quiloa, 596.
» Kissimani, 596.
Quinquengrogne, 250.
Quito, 762, 763.
Quitta, 623.

R.

Rabat, 552, 553.
Racconigi, 166.
Radicofani, 181.
Ragatz, 317.
Ragiputana, 452, 453, 456.
Ragusa, 149.
Raheita, 587.
Raiatea, 545.
Ramsgate, 331.
Rancié, 244.
Rand, 604, 605, 622.
Rangun o Rangoon, 124, 188, 463, 464.
Ranigangi, 453.
Rapallo, 167.
Ratak, 541.
Ratisbona o Regensburg, 267.
Ravenna, 163, 169, 187, 200.
Rayah, 436.
Recife (v. *Pernambuco*).
Recoaro, 151.
Redditch, 219.
Redonda, 701.
Reggio Calabria, 135, 203.
» Emilia, 158, 165, 169, 200.
Regiang, 529.
Regina Carlotta (isole della), 546.
Regione meridionale adriatica, 132, 137, 140, 143, 149, 159, 168.
Regione meridionale mediterranea, 132, 133, 135, 137, 140, 141, 145, 149, 153, 154, 159, 163, 164.
Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda, 26, 29, 36, 41, 53, 61, 76, 77, 85, 106, 111, 116, 117, 123, 124, 144, 206. (Pel resto v. *Inghilterra*).
Reichenberg, 303, 304, 308.
Reims, 246, 249, 266.
Remedios, 698.
Remscheid, 279, 294.
Renana (provincia). (v. *Prussia Renana*).
Reni, 375.
Rennes, 247.
Reno, 109, 110, 236, 254, 267, 269, 271, 272, 273, 277, 278, 281, 282, 284, 316, 317, 321, 337, 340, 341, 343.
Reno al Rodano (canale dal), 254.
Republica del Cile (v. *Cile*).
» del Ecuador (v. *Equatore*).
Republica Mexicana (v. *Messico*).
Republica oriental del Uruguay (v. *Uruguay*).
Republica Sud-Africana (v. *Transvaal*).
Rescht, 443, 445.
Resia, 191.
Resina, 175, 178.
Réunion (v. *Riunione*).
Reuss, 316.
Reval, 375.
Reykiavik, 349.
Rhadames, 570.
Rhat o Ghat, 567.
Rheingau, 269.
Rhode Island, 651.
Rhodesia, 76, 228, 232, 604, 611, 613.
Riad, 441.
Riazan, 370, 371.
Richelieu (canale), 637.
Richmond, 669, 678.
Ricua, 593.
Riesengebirge, 304.
Rietfontein, 606.
Rieti, 132, 138, 156.
Riff, 551.
Riga, 283, 362, 363, 364, 368, 371, 372, 375.
Riga (golfo di), 359.
Righikulm, 321.
Rignano sull'Arno, 169.
Rikushin, 503.
Rimini, 151, 200.
Rio, 35.
» de oro, 624.
» Grande, 721, 725.
» grande del Norte, 680.
» grande di Cayagan, 537.
» grande do Sul (stato), 716, 717, 718, 719, 720, 723, 724.
Rio Janeiro o Rio de Janeiro, 124, 226, 718, 719, 720, 721, 722, 725.
Rio Janeiro (stato), 714, 716, 718, 723, 725.
Riolo, 151.
Rio Negro (Argentina), 733, 739.
Rio Negro (Brasile), 717, 720.
» Negro (Uruguay), 726.
» Tinto, 383.
Riposto, 159.
Riukiu, 500, 503.
Riunione o Réunion, 38, 39, 81, 263, 454, 601, 602.
Rivarolo Canavese, 163.
» ligure, 155, 163.
Rive de Ger, 243.
Riverside, 645.
Riviera di levante, 195.
Rivière salée, 703.
Rivières du Sud, 624.
Rivolta d'Adda, 166.
Rocciose (montagne), 632, 642, 651, 653, 666.
Rochdale, 217.
Rochefort, 251, 254, 265.
Rochelle (La), 265.
Rochester, 661.
Rockall (banco di), 212.
Rockampton, 520.
Rodano, 236, 239, 240, 242, 243, 244, 245, 250, 254, 255, 259, 264, 284, 316.
Rodi, 403, 428, 429, 431, 432.
Rodope (monte), 407.
Rodostò, 407.
Rodriguez, 601.
Rolo, 174.
Roma, 9, 145, 153, 154, 156, 159, 168, 169, 173, 174, 176, 179, 180, 183, 191, 201, 258, 607, 763.
Romagna, 134, 136, 150, 169, 177, 230.
Romagnano, 176.
Roman, 410.
Romania (capo), 468.
Romanshorn, 324.
Romun, 412.
Ronaszek, 301.
Ronchi, 194.
Ronco biellese, 168.
» Scrivia, 169.
Röros, 355.
Rosa (monte), 152.
Rosario, 190, 738, 739, 741, 743, 744, 745.
Roseau (isola), 695.
Rosetta, 573, 576.
Rossano, 156.
Rossia, 358.
Rosslau, 279.
Rosso (mar), 62, 103, 112, 120, 180, 256, 428, 439, 440, 569, 572, 576, 578, 580, 582, 584, 585, 586.
Rostock, 279, 294.
Rostof o Rostow, 331, 367, 370.
Rothkreuz, 321.
Rotterdam, 36, 124, 282, 339, 340, 341, 342, 344, 533, 534, 625.
Rotumah (isola), 525.
Roubaix, 247, 248, 249, 266.
Rouen, 56, 151, 245, 247, 248, 255, 265.
Rovigo, 199.
Rovuma, 593.
Royal Canal, 223.
Rualey, 217.
Rufigi, 593.
Rufisque, 626.
Rügen, 267.
Rugles, 251.
Ruhort, 272.
Ruhr, 267, 272, 273, 278, 284.
Rumania, 23, 25, 26, 27, 36, 50, 66, 67, 69, 84, 117, 119.

120, 124, 132, 166, 188, 189, 288, 307, 309, 311, 323, 328, 398, 411, 435.
Rumelia orientale, 23, 409.
Ruo, 608.
Rusciuk, 410.
Russia, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 40, 42, 43, 45, 48, 50, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 64, 65, 68, 69, 72, 74, 75, 76, 77, 78, 81, 82, 84, 85, 86, 88, 89, 92, 93, 94, 95, 98, 99, 102, 106, 108, 111, 113, 114, 115, 116, 117, 119, 120, 122, 123, 124, 132, 133, 136, 138, 144, 155, 162, 175, 188, 189, 208, 209, 212, 218, 220, 227, 228, 231, 235, 237, 248, 257, 258, 264, 268, 269, 270, 271, 278, 283, 284, 288, 290, 299, 302, 307, 309, 311, 322, 323, 328, 331, 333, 342, 346, 348, 351, 354, 358, 379, 399, 402, 414, 415, 418, 422, 423, 425, 427, 428, 431, 435, 443, 444, 450, 472, 473, 486, 487, 493, 498, 559, 573, 574, 578, 587, 648, 734.
Russia asiatica, 124, 358, 359, 378, 415, 417.
Russia europea, 358, 378, 417, 425.
Russia (Grande), 372, 375.
» meridionale, 23, 361, 362, 364, 365.
Russia occidentale, 360, 375.
» (Piccola), 372.
» settentrionale, 23.
Russo (impero), 358.

S.

Saadani, 596.
Saar, 272, 278, 279.
Saarbrücken, 272.
Saargemünd, 278.
Saati, 585.
Saba, 529.
Sabadell, 385.
Saba (isola), 704.
Sabanilla, 707.
Saberguma, 585.
Sacco, 506.
Sacion, 494.
Sacramento, 642, 646, 666.
» (fiume), 642.
Safi, 552.
Sagalien (v. *Zakhalin*).
Sahara, 31, 48, 57, 389, 555, 556, 566, 569, 574.
Sahara algerino, 107, 555.
» centrale, 570.
» occidentale, 570.
» tripolino, 568.
Sahel, 561, 565.
Saida, 434, 436, 556, 558.
Saigon, 124, 467, 469, 538, 545.
Saima, 359, 379.
Sampierdarena (v. *San Pier d'Arena*).
Saint-Barthelemy, 703.
Saint-Benoit, 602.
Saint-Charles (fiume), 639.
Saint-Chaumond, 250.
Saint-Denis, 602.
Sainte-Marie, 278.
Sainte-Marie Fall's canal, 667.
Saint-Étienne, 90, 243, 245, 249, 250, 251, 264.
Saint-Germain, 253.
Saint-Gobain, 250, 252.
Saint-Helens, 218.
Saint-Ildefonso, 386.
Saint-Ives, 212.
Saint-Jacques, 465, 469.
Saint-John, 641.
Saint-Kitts, 701.
Saint-Louis, 124, 247, 601.
Saint-Louis (canale), 254.
Saint-Louis (Senegal), 625, 626.
Saint-Louis (Stati-Uniti), 124, 655, 656, 664, 679.
Saint-Malo, 254.
Saint-Marcel in Val d'Aosta, 177.
Saint-Martin (isola), 703.
Saint-Nazaire, 255, 265.
Saint-Petersbourg (v. *Pietroburgo*).
Saint-Pierre, 103, 253, 263, 602, 640, 641.
Saint-Pierre les Calais, 248.
Saint-Quentin, 248, 249, 266.
Saint-Quentin (canale), 254.
Saint-Yrieix, 244, 250.
Sajanici (monti), 419.
Salado (rio), 733.
Salaverry, 757.
Sale Marasino, 165.
Salentina (penisola), 129, 130.
Salerno, 139, 163, 193, 203.
Salif, 439.
Salins, 244.
Salisburghese, 301.
Salisbury, 611.
Salò, 161.
Salomon, 527, 528.
Salomone, 291, 292, 525.
Salonicco, 308, 331, 405, 406, 407, 408, 409.
Salonicco (golfo di), 398.
Salsomaggiore, 150, 151.
Salta (provincia di), 737.
Salto, 728.
Salt Range, 453.
Saluen, 462, 495.
Saluzzo, 174.
Salvador, 7, 35, 44, 45, 687, 689, 690.
Samana (baia di), 696, 697.
Samarang, 532, 535.
Samarcanda, 107, 424.
Samardi, 528.
Sambhar, 453.
Sambra, 254, 325, 331.
Samland, 273.
Samoa, 291, 292, 526, 536, 541, 543.
Samos, 406, 429, 432.
Samotracia, 428.
Samovit, 410.
Samsum, 429, 433.
Sana, 439, 440.
San Bernardo, 57.
» Bernardo (Gran), 181.
» Bernardo (Piccolo), 181.
Sanchez, 697.
San Cristoforo o san Kitts, 168.
Sanct Moritz, 317.
Sandakan, 529.
San Daniele, 157.
» Demetrio dei Vestini, 138.
» Diego, 645.
» Domingo, 36, 37, 60.
Sandwich (v. *Hawai*).
Sandy Hook, 115.
San Francisco, 101, 102, 124, 190, 545, 547, 634, 649, 656, 666, 667, 669, 671, 673, 675, 679, 714, 720.
San Francisco (rio), 720.
San Gallo, 318, 321, 322, 324.
» Gallo (cantone di), 318, 319.
Sangemini, 151.
San Germano Chisone, 163.
Sangha, 622.
San Giorgio, 412.
» Giorgio (baia di), 641.
» Giorgio Canavese, 163.
» Giorgio Morgeto, 165.
» Giovanni a Teduccio, 155, 172.
San Giovanni Ipanema, 718, 719.
San Giovanni (isola), 704.
» Giovanni Valdarno, 171, 201.
San Gottardo (monte), 321.
» Izabel, 720.
» Javier, 737.
» Joaquim, 644.
» Josè, 688, 691, 694.
» Juan 687, 692, 700.
» Juan del Sur, 691.
» Juan (provincia di), 736.
» Kitts, 695, 701, 702.
» Leucio, 166, 167.
» Lorenzo, 109, 632, 637, 639, 642, 668.
San Lorenzo (golfo del), 632, 634.
San Luis de Potosi, 681, 685.
» Luiz, 739.
» Luiz (provincia di), 734.
» Malò, 746.
» Marino, 205.
» Martino Buonalbergo, 155.
San Martino (isola), 704.
» Matteo (capo), 236.
» Michele o san Miguel, 397.
San Miniato, 178.
» Mun (baia di), 487.
» Paolo, 203, 666.
» Paolo di Loanda, 614, 615.
» Paulo, 719, 720, 722, 725.

San Paulo (stato di), 715, 716, 717, 718, 723, 724.
San Pellegrino, 151.
» Pier d'Arena, 155, 164, 172.
San Pietro, 129, 203.
» Pietro (isola di), 152.
» Remo, 108, 140, 197.
» Salvador, 690, 725.
» Salvador o Guanahani, 700.
San Sepolcro, 165.
» Severo, 135.
Santa Barbara, 645, 646.
Sant'Abbondio, 166.
Sant'Agustin, 688.
Sant'Ambrogio, 179.
» di Torino, 164.
Santa Caterina (stato di), 716, 718, 724.
Santa Clara, 644, 698.
» Croce (isola), 695, 704.
» Croce sull'Arno, 178.
» Cruz, 391.
» Cruz (isole), 525, 526.
» Fè, 739, 741, 744, 746.
» Fè di Bogotà (v. *Bogotà*).
» Fè (provincia di), 735, 736, 739, 742, 744, 745.
Santa Lucia, 695, 702, 703.
» Lucia (fiume), 726.
» Margherita, 167, 197.
» Maria, 399.
» Maria Capua Vetere, 178.
» Maria del Carmelo, 436.
» Maria di Capua, 168.
» Maria di Leuca, 148, 203.
» Maria di Leuca (capo), 129.
Santa Marta, 707.
Sant'Ana, 704.
Santander, 383, 386, 390.
Sant'Antino di Napoli, 178.
Sant'Antonio (Brasile), 720.
Sant'Antonio di Madura, 720.
Santarem, 395, 720.
Santa Rosa, 739.
» Rosa (Cile), 750.
» Rosa (Uruguay), 728.
Sant'Elena (Entrerios), 737.
Sant'Eustacchio (isola), 704.
San Thomé o San Tomé, 37, 396, 614, 621, 622, 623, 624.
Santiago, 380, 697, 699, 749, 751.
Santiago (Dominicana), 697.
» (provincia di), 748.
Sant'Ignazio de Agaña, 543.
Santi Quaranta, 408.
Sant'Isabel, 623.
Santo Domingo, 697.
San Tomé (v. *San Thomé*).
» Tommaso, 348, 695, 704.
Santorino, 399.
Santos, 35, 715, 717, 720, 725.
San Vincenzo, 624.
» Vincenzo (isola), 702.
» Vittorio d'Alba, 160.
Saona, 254, 264.
Sarabaking (laguna), 600.
Saragozza, 387, 390.
Saratof o Saratow, 377.
Saratoga Springs, 651.
Sarawak o Sarauak, o Saravak, 529.
Sardegna, 63, 129, 131, 133, 134, 136, 140, 141, 145, 147, 148, 149, 150, 154, 158, 159, 165, 170, 174, 181, 182, 214, 334.
Sardi (stagni), 61.
Saronno, 172.
Sarteano, 176.
Sarzana, 168, 169.
Saskut, 412.
Sassari, 179, 205.
Sassonia, 74, 270, 272, 273, 274, 276, 277, 278, 280, 282, 294.
Sassonia prussiana, 69, 271, 272, 273, 274, 275, 280, 281, 284, 285.
Satzuma, 505.
Sault Sainte Marie, 636, 637.
Sava, 297.
Savage, 525.
Savannah, 667, 669, 678.
Savigliano, 138, 166, 172.
Savignone, 163.
Savoia, 236, 263.
Savona, 155, 156, 168, 169, 171, 172, 179, 185, 188, 189, 197, 357.
Scafati, 179.
Scandiano, 169.
Scandinavia, 25, 26, 27, 28, 36, 40, 70, 74, 95, 96, 98, 100, 111, 117, 122, 150, 220, 228, 232, 233, 235, 270, 283, 349, 350, 721
Scania, 352.
Scarborough, 703.
Scarpa, 254.
Scarperia, 173.
Scelif, 555.
Scellah, 575.
Schaffhausen (v. *Sciaffusa*).
Schatt el Arab (v. *Shat el Arab*).
Schelda, 254, 325, 331, 332, 334, 335, 336, 337, 339, 341.
Schemnitz, 304.
Scheweningen, 339.
Schiavi (lago degli), 632.
Schiedam, 339, 340.
Schinznach, 317.
Schio, 165, 167.
Schlesvig, 347.
Schleswig-Holstein, 270, 271, 276.
Schönbach, 306.
Schuster, 443.
Schweinfurt, 279.
Schwytz, 317.
Sciacca, 148.
Sciaffusa, 79, 321.
Scianghai (v. *Shanghai*).
Sciantung o Shantung, 292, 473, 477, 478, 481, 483, 489.
Sciari, 622.
Scilly (isole), 208, 209.
Sciloango, 618.
Scimonosaki o Simonosaki, 508.
Scimonosaki (stretto di), 507.
Scio, 48, 429, 430.
Scioa, 589.
Scioshong, 604.
Sciott, 555, 556, 557, 561.
Sciraz, 441, 443.
Sciré, 603, 608, 611.
Sciromo, 608.
Sciugutschak, 494.
Sciumagalli, 585.
Sciumla, 410.
Sciunking, 484.
Scozia, 23, 62, 63, 100, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 216, 218, 220, 222, 223, 234, 235, 349, 557.
Scutari d'Albania, 408.
» d'Asia, 428, 430, 431, 432.
» (lago di), 398, 404, 406.
Sebastopoli, 377.
Sebenico, 298, 310.
Sebnitz, 282.
Sebu (ued), 552.
Secchia, 140, 182, 183.
Sedan, 249, 266.
Sedlec, 306.
Seeland, 345, 346, 349.
Sefid-rud, 443.
Segni, 156.
Seiffen, 281.
Sekondi, 622, 623.
Selangor, 464.
Selenga, 493.
Sele (valle del), 152.
Selva Nera, 280.
Selz, 273.
Semipalatinsk, 420, 424.
Semlino, 405.
Sempione, 181, 182, 320.
Sena, 608.
Sendai, 503, 506, 507, 512.
Senegal, 31, 33, 34, 46, 48, 110, 124, 256, 263, 264, 569, 570, 621, 624, 625, 626, 719.
Senegal (fiume), 626, 627.
Seniga, 156.
Senigallia, 138, 155, 156, 201.
Senna, 236, 239, 240, 241, 243, 248, 249, 253, 254, 255, 265, 284.
Sennaar, 580, 581.
Sensée (canale), 254.
Seraf, 572.
Seraing, 329, 336.
Serajevo, 315.
Serbia, 23, 25, 26, 27, 28, 32, 57, 77, 84, 86, 99, 119, 124, 288, 311, 398, 404, 407.
Seret, 398.
Sergipe, 718.
Serra di Falco, 177.
» do Mar, 720.
» San Quirico, 179.
Serravalle Sesia, 176.
Sesto Calende, 168.
» Fiorentino, 168, 177.
Sestri Levante, 152.

Sestri Ponente, 171, 178, 197.
Setit, 587.
Seto-Utsi, 500.
Setubal, 393, 397.
Seul, 414, 498.
Severn, 207, 210, 212, 214, 222, 223.
Seveso, 167.
Sèvres, 250.
Seychelles, 597, 598.
Sfax, 562, 563, 564.
Shagres (rio), 708.
Shah Abdul Azim, 443.
Shaktan, 443.
Shamo (v. *Gobi*).
Shangai o Shanghai, 66, 67, 103, 124, 188, 291, 421, 479, 480, 482, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 491, 507, 685.
Shanhaikuan, 482, 491.
Shannon, 207, 223.
Shansi, 476, 478, 488, 489.
Shan (stati), 462.
Shantabun, 468.
Shantung, 489.
Shari, 570.
Shasi, 490.
Shatt-el-Arab, 433, 438, 442.
Sheffield, 219, 221, 233, 279.
Shemtu, 557.
Shensi, 477, 484, 489.
Sherwood, 210.
Shetland, 206, 211, 212, 213.
Shikoku o Sikoku, 500, 502, 503.
Shuster, 443.
Siak, 531, 533.
Siam, 34, 39, 40, 45, 46, 73, 462, 465, 466, 473.
Sibari, 143.
Siberia, 7, 23, 48, 57, 58, 65, 71, 103, 123, 346, 358, 366, 375, 378, 417, 423, 424, 454, 482, 486, 491, 493, 499, 506.
Sicilia, 46, 63, 67, 129, 130, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 145, 147, 148, 149, 150, 154, 155, 156, 157, 159, 160, 161, 168, 169, 172, 174, 177, 178, 181, 182, 191, 203, 230, 345, 378, 448, 567, 645.
Sicuani, 755, 756.
Sidi Daud, 564.
Sidney o Sydney, 67, 124, 188, 516, 521, 522, 523, 545.
Sidone, 437.
Siebenbürgen, 302.
Sieg, 267, 273, 278.
Siegen-Nassau, 273.
Siena, 155, 173.
Sierra Leona, 621, 623.
» Nevada (Stati Uniti), 642.
Sihun, 429.
Sihiang, 109, 473, 484, 490, 491.
Sikkim, 448, 496.
Sila, 139.
Sile, 183.
Silveira Martins, 724.
Silvercity, 652.
Silverton, 524.
Silvi, 165.
Sima, 431.
Simdau, 263.
Simla, 448, 460.
Simmenthal, 317.
Simonosaki (v. *Scimonosaki*).
Sinai, 576.
» (penisola del), 439.
Sinalunga, 168.
Sinanogava, 500.
Singan, 484, 489.
Singapore o Singapur, 30, 46, 47, 50, 65, 101, 112, 120, 124, 186, 188, 455, 464, 465, 467, 469, 521, 528, 533, 540, 685.
Singapore (stretto di), 462.
Sining, 489, 496.
Sinope, 433.
Sin-Siang, 494.
Sir, 109, 423.
Sira, 400, 401, 403.
Siracusa, 138, 140, 149, 159, 169, 204, 310.
Siria, 22, 23, 29, 31, 32, 33, 46, 59, 63, 68, 124, 193, 287, 307, 400, 428, 434, 437, 438, 439, 440, 577, 578.
Sissa, 165.
Siut, 576, 590.
Sivas, 428, 431, 433.
Siviglia, 382, 383, 386, 387, 390.
Skagerrak, 345.
Skien, 355.
Skodsborg, 346.
Slavonia o Schiavonia, 298.
Slesia, 73.
» austriaca, 300, 302, 304, 305, 308.
Slesia prussiana o tedesca, 270, 272, 273, 276, 277, 278, 279, 280, 369.
Smirne, 33, 124, 190, 253, 310, 398, 400, 428, 429, 430, 431, 432, 435, 437, 438.
Sobat, 572, 581, 584.
Società (isole o arcipelago della), 544, 545.
Socotora, 448, 590.
Sofala, 604, 608.
Sofia, 410, 411.
Sofuri, 467.
Soho, 220.
Sokia, 430.
Sokoto, 570.
Soletta, 319.
Solingen, 279.
Solleftea, 332.
Solmona, 156.
Solofrano, 178.
Soma, 431.
Somalia, 45, 47, 194, 253, 440, 590, 593.
Somalia inglese, 591.
» italiana, 584, 591, 592, 597.
Somali (costa dei), 448, 449.
» (penisola dei), 584, 590.
Sombrers, 701.
Somerset, 214.
Somma, 236, 244, 254.
Somorrostro, 383.
Sonda, 477.
» (isole della), 39, 465, 530.
» (stretto della), 534.
Söndervig, 103.
Sone, 452.
Songatown, 624.
Songkoi, 462, 470, 471.
Sonneberg, 280.
Sonona, 657.
Sonsonate, 689.
Sopravento (isole), 695.
Sorakarta, 532.
Soresina, 166.
Sorrentina (penisola), 174.
Sosnovice, 365, 369.
Sottovento (isole), (nelle Società), 645.
Sottovento (isole), (nelle Antille), 695, 702, 704.
Southampton, 213, 225, 234.
South Bend, 661.
» Shields, 232.
Spa, 326, 330.
Spagna, 16, 24, 25, 26, 28, 29, 32, 33, 34, 36, 40, 43, 45, 48, 49, 50, 52, 55, 56, 59, 65, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 77, 83, 84, 85, 86, 88, 90, 92, 93, 96, 97, 98, 108, 111, 113, 114, 117, 119, 120, 122, 123, 124, 140, 144, 174, 175, 187, 189, 219, 225, 227, 228, 238, 244, 245, 254, 255, 258, 260, 264, 265, 273, 274, 276, 283, 302, 322, 323, 326, 329, 330, 331, 380, 391, 392, 394, 395, 397, 503, 537, 540, 542, 551, 553, 559, 574, 641, 645, 676, 697, 698, 699, 700, 727, 742, 743.
Spagna mediterranea, 389.
» settentrionale, 389.
Spalato, 298, 314.
Spanishtown, 701.
Spartel (capo), 551.
Spencer (golfo di), 515, 524.
Spey, 212.
Spezia, 155, 171, 185.
» (golfo della), 129, 147.
Spezie (isole delle), 531.
Spluga, 181.
Spoleto, 149.
Sporadi del nord, 398.
Sprea, 267, 294.
Spreewald, 268.
Springs, 607.
Srinagar, 461.
Stabilimenti dello Stretto, 39, 231, 448, 458, 462, 464.
Staffordshire, 213, 214, 218.
Stagno, 301.
Stanley (cascate o Standey-falls), 618.
Stanleypool, 102, 616, 620.
Stanstad, 321.
Stassfurth, 273, 281, 294.
Stati Uniti, 6, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 50, 51, 52, 53,

54, 55, 56, 58, 60, 62, 64, 65, 66, 67, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 77, 79, 80, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 102, 104, 106, 108, 109, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 119, 120, 122, 123, 124, 133, 135, 139, 149, 150, 151, 153, 155, 158, 160, 162, 163, 164, 166, 170, 171, 173, 179, 186, 187, 188, 189, 192, 193, 208, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 224, 227, 228, 231, 235, 237, 248, 253, 255, 256, 257, 258, 268, 272, 276, 281, 282, 286, 288, 291, 292, 311, 319, 322, 323, 324, 333, 335, 342, 348, 354, 356, 357, 360, 363, 373, 375, 381, 383, 388, 389, 395, 425, 438, 451, 458, 465, 476, 486, 501, 503, 504, 505, 506, 508, 509, 510, 517, 522, 523, 533, 536, 537, 538, 540, 541, 542, 543, 545, 547, 573, 574, 605, 629, 632, 636, 637, 638, 640, 641, 642, 680, 681, 683, 684, 688, 689, 691, 692, 693, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 704, 706, 708, 710, 715, 720, 721, 734, 736, 737, 740, 742, 748, 750, 754, 756, 757, 762, 763.
Stati Uniti del Centro, 648.
» Uniti dell'Est, 645, 651.
» Uniti dell'Ovest, 642.
» Uniti del Nord-Est, 645, 647, 654, 657, 658, 662, 664, 665.
Stati Uniti del Sud, 642, 646, 652, 654, 678.
Stavanger, 357.
Stavropol, 427.
Stein, 278.
Stelvio, 181.
Stettiner haff, 267, 294.
Stettino, 279, 286, 294.
Steyer, 305.
Stia, 165.
Stiria, 297, 301, 302, 303, 305.
Stoccolma, 124, 350, 352, 353, 354.
Stockport, 217.
Stockton, 106.
Stoke-upon-Trent, 218.
Stolberg, 250, 273, 278.
Storljem, 356.
Stornoway, 212.
Stourbridge, 218.
Strait's Settlements (v. *Stabilimenti dello Stretto*).
Strasburgo, 277, 295.
Stretto (stabilimenti dello), (v. *Stabilimenti dello Stretto*).
Strömö, 349.
Struma, 409.
Stuttgart, 277, 288, 295.
Suakim, 440, 577, 580, 581.
Suakob (fiume), 612.
Suakobmund, 612, 613.
Suatow, 486, 490.
Suaziland, 604.
Suceu o Sutceu, 480, 489.
Sucre, 755, 760.
Sud-Africana (republica), (v. *Transvaal*).
Sudan, 45, 57, 569, 570, 580, 586, 587, 588, 605, 621, 622, 627.
Sudan centrale, 569, 570, 618.
» egiziano (v. *Sudan orientale*).
Sudan francese, 28, 37, 624, 625, 626.
Sudan occidentale, 263, 569, 618, 625.
Sudan orientale, 47, 107, 232, 569, 570, 573, 577, 580, 581, 584.
Sudbury, 636.
Sud-ovest africano tedesco, 603.
Suez, 436, 577, 578, 582.
» (canale di), 6, 9, 10, 101, 113, 115, 131, 186, 204, 224, 225, 229, 237, 257, 422, 437, 440, 457, 459, 508, 573, 577, 579, 580, 582, 583, 666, 667, 707.
Suez (golfo di), 576.
» (istmo di), 180.
Suleiman (monti), 445.
Sulinà, 413, 414.
Suliselma, 350.
Sultanabad, 442.
Sumatra, 30, 39, 57, 74, 121, 343, 465, 466, 530, 531, 532, 533, 534, 535.
Sund, 345, 347.
Sunderland, 220, 232.
Sungari, 491, 492.
Sunlight, 221.
Sunwall, 352.
Superiore (lago), 642, 652, 653, 655, 660, 666, 667, 679.
Surabaya, 533, 535.
Surakarta, 535.
Surate, 451.
Surinam, 37, 713.
Surrey, 209, 214.
Susa (di Tunisia), 562, 563, 564.
Sus (ued), 552.
Sutcen (v. *Suceu*).
Sutlej o Satledge, 495, 496.
Sutrio, 174.
Svevia, 271.
Svezia, 23, 29, 36, 38, 50, 54, 57, 65, 67, 72, 73, 76, 77, 79, 81, 83, 86, 92, 93, 94, 98, 99, 104, 106, 111, 119, 124, 144, 326, 346, 348, 350, 356, 379, 506, 557, 703.
Svezia e Norvegia (v. *Scandinavia*).
Svizzera, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 33, 36, 37, 43, 49, 50, 59, 68, 69, 70, 75, 81, 83, 84, 86, 87, 88, 89, 90, 95, 96, 98, 100, 102, 104, 106, 117, 119, 120, 124, 127, 133, 134, 136, 144, 145, 146, 154, 158, 159, 160, 162, 163, 164, 166, 167, 175, 182, 187, 188, 189, 190, 191, 196, 197, 198, 227, 241, 254, 255, 257, 258, 269, 283, 288, 306, 308, 310, 311, 315, 316, 480, 656.
Svizzera sassone, 282.
Swansea, 220, 234.
Swatow, 479.
Swer, 371.
Swinemünde, 294.
Sydney (Canadà), 636, 637.
» d'Australia (v. *Sidney*).
Syracusa, 667.
Szabadka, 315.
Szetciuan, 473, 475, 476, 477, 478, 480, 490, 495, 496.

T.

Tabiano, 151.
Tabora, 595.
Tabris o Tabriz o Tauris, 433, 443, 445.
Tacna, 759.
» (dipartimento di), 755.
Tacoma, 669.
Tacumpucu, 731.
Tafilet, 570.
Taganrog, 361, 377.
Tagiura (golfo di), 387.
Tago o Tejo, 380, 387, 394, 397.
Tahiti, 263, 544, 545, 547.
Taihu (lago), 473, 489.
Taijuen o Taiyuen, 484, 489.
Taiohai, 546.
Taipeshan, 498.
Takazzè, 587.
Takla Makan (deserto), 492.
Taku, 489.
Talcahuano, 739, 751.
Taltal, 748.
Tamatava, 124, 599, 600.
Tamentit, 554.
Tamigi, 207, 213, 223, 233, 234, 340.
Tammerfors, 379.
Tampico, 685, 686.
Tamsui, 512.
Tana (lago), 587.
Tananariva, 600.
Tanapac, 542.
Tanaro, 182.
Tandil, 737.
Tanga, 595, 596.
Tanganica (lago), 102, 292, 593, 595, 596, 603, 604, 605, 616, 618.
Tangeri, 387, 391, 551, 552, 553.
Tantah, 580.
Tapajoz, 720.
Tapti, 451.
Taranto, 171, 175, 203.
» (golfo di), 129.
» (mar piccolo di), 147.
Tarapaca, 69.
» (provincia di), 747.

Tarentum, 659.
Tarifa, 380, 387, 552.
Tarim, 109, 493, 494.
Tarquak, 623.
Tarragona, 381, 387.
Tarsus, 430.
Tartaro, 182, 183.
Tarudant, 552.
Tashkend, 124, 424.
Tasmania, 73, 515, 516, 518, 519, 520, 521, 523, 524.
Tasso, 398, 406.
Taudeny, 570.
Taulud, 587.
Tauris (v. *Tabris*).
Tauro, 429, 430.
Tavira, 397.
Tavoliere, 145.
Tay, 207, 212.
Tebessa, 557.
Tebruk, 566.
Tees, 206, 214, 219, 220, 233.
Tegucigalpa, 691.
Teheran, 443, 445.
Tehuantepec (istmo di), 684.
Tejo (v. *Tago*).
Telese, 151.
Tell, 555, 556.
Tembuland, 509.
Tenda, 181.
Tenduf, 570.
Teneriffa, 226, 390, 391.
Tennessee, 644, 646, 651.
Terai, 449.
Teramo, 203.
Terceira, 397.
Terdobbiate, 179.
Terek, 425, 426.
Termini Imerese, 150, 177.
Ternate, 528, 531, 535.
Terneuzen, 336.
Terni, 153, 164, 166, 171, 172, 201.
Terra del Fuoco, 733, 734, 735, 737.
Terra delle Meraviglie, 651.
» dell'Imperatore Guglielmo, 291.
Terra di Lavoro, 139.
Terranuova, 57, 63, 72, 75, 231, 242, 283, 637, 640.
Terranuova (banco di), 61, 213, 640, 649.
Terranuova Pausania, 205.
Terra Santa, 435, 436.
Territorio contrastato, 712.
» del Nord (Australia), 524.
» indiano, 646.
Tessaglia, 399, 401.
Tetè, 608.
Tetuan, 553.
Tevere, 129, 183, 498.
Texas, 645, 646, 648, 650, 657, 665.
Thajet-mijo, 463.
Tharr, 449.
The Narrows, 677.
Thianshan, 494.
Thiene, 177, 199.
Thiers, 251.
Thio, 544.
Thiogo, 624.
Thorshavn, 349.
Thuile, 149.
Thun, 321.
» (lago di), 316, 321.
Thurso, 222.
Tianshan o Tienshan (monti), 423, 492.
Tibesti, 570.
Tibet, 53, 56, 57, 70, 423, 455, 456, 472, 473, 485, 494, 495.
Tibisco, 297, 299, 300, 309.
Ticino, 129, 143, 153, 182, 183, 316.
Ticino (canton), 317.
Ticondoroga, 651.
Tienshan (v. *Tianshan*).
Tientsin, 419, 478, 480, 481, 482, 486, 489.
Tiflis, 331, 426, 427, 443.
Tigrè, 588, 589.
Tigre (baia del), 613.
Tigri, 109, 433, 434, 437, 438, 443.
Tilburg, 334, 339.
Timboctù, 570, 625.
Timok, 405.
Timor, 396, 530, 547.
Timsah (lago), 582.
Tinos, 399.
Tintilla, 385.
Tirano, 179.
Tirnova, 410.
Tiro, 437.
Tirolo, 145, 307.
Tirreno (mar), 129, 147.
Titano (monte), 205.
Titicaca (lago), 752, 755, 756, 757, 758, 759, 760.
Tiumen, 420.
Tivoli, 151.
Tlaxcala, 681.
Tobago, 695, 702, 703.
Tobol, 420.
Tobolsk, 422.
Tocantins, 718, 720.
Tocqueville, 557.
Togo o Togoland, 291, 292, 629.
Tokat, 430, 433.
Tokio, 124, 504, 506, 507, 510.
Tolfa, 151.
Tolmezzo, 130.
Tolone, 251, 263.
Tomsk, 124, 419, 420, 422.
Tonala, 684, 686.
Tonale, 181.
Tonchino, 46, 462, 468, 470, 482, 483.
Tonchino (golfo del), 473, 484.
Tonè (canale), 507.
Tonegava, 500, 507.
Tonga, 231, 525, 526, 544.
Tongatabu, 526.
Tongkah, 464.
Tonlésap, 468.
Topiano (lago), 600.
Tora, 165.
Torino, 6, 152, 153, 156, 157, 161, 163, 166, 167, 168, 169, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 188, 190, 197, 334, 396, 691, 693, 725.
Toronto, 638, 639.
Torre Annunziata, 155, 172.
» del Greco, 148, 175, 202.
Torrens (fiume), 524.
Torres (stretto di), 517.
Torre Vieja, 384.
Toscana, 6, 86, 129, 131, 134, 136, 137, 139, 140, 141, 145, 149, 151, 152, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 162, 163, 168, 171, 174, 177, 178, 181, 200.
Toscano (arcipelago), 130.
Toscolano, 176.
Tourane, 469, 470.
Tourcoing, 248, 249.
Townsend, 515.
Tozeur, 563.
Trakehen, 270.
Tramonti, 176.
Trani, 203.
Transbaicalia, 418, 420.
Transcaspiana, 443, 445.
Transcaspiano (territorio), 423.
Transcaucasea, 425, 427.
Transilvania, 299, 300, 301, 307.
Transkey, 509.
Transleitania, 297, 298, 299, 300, 307, 310, 314.
Transvaal, 23, 65, 117, 287, 603, 604, 605, 606, 608, 609, 613, 622.
Trapani, 148, 150, 160, 182, 204, 357.
Trasimeno (lago), 129.
Traun (lago), 309.
Travers (valle), 317.
Trebisonda, 428, 429, 431, 432, 433, 443, 444.
Tremiti, 130.
Trent, 207, 223.
Trentino, 298, 301, 304, 307.
Trenton, 659.
Trescorre, 151.
Treviglio, 166.
Treviso, 133, 134, 155, 168, 176, 193, 199.
Trieste, 6, 63, 67, 107, 108, 160, 182, 198, 303, 305, 306, 307, 310, 313, 401, 488.
Trieste (golfo di), 297, 300.
Trinidad o Trinità (isola), 37, 68, 695, 700, 702, 710.
Tripoli di Barberia, 180, 188, 566, 567, 569, 570.
Tripoli di Soria, 434, 435, 436, 437.
Tripolitania, 43, 46, 48, 59, 400, 406, 566, 569, 570.
Tripolitza, 401.
Trobuso, 176.
Tromsoe, 355.
Trondjem, 353, 356.
Tronzano vercellese, 155.
Troppau, 304.
Trouville, 244, 478.
Trujillo, 753, 757.

Tschesme, 431.
Tschesmoi, 429.
Tse-ciau, 478.
Tshad (lago), 120, 263, 558, 567, 569, 570, 571, 620.
Tshad (paesi del lago), 566, 570, 580, 621.
Tsinan, 483, 489.
Tsintan, 482.
Tsitsikar, 483.
Tuamotu, 263, 544, 546.
Tuat, 551, 554, 558, 570.
Tubuai, 263, 544, 546.
Tucuman, 739, 746.
» (provincia di), 736, 738.
Tula, 369, 378.
Tulle, 251.
Tumbes, 755.
Tunara, 387.
Tunbridge Wells, 214.
Tungia, 409.
Tungkiang, 490.
Tungtceu, 489
Tungurahua (provincia di), 762.
Tunisi, 104, 188, 190, 259, 558, 562, 563, 564, 568.
Tunisia, 22, 23, 28, 33, 34, 46, 48, 51, 62, 63, 71, 84, 89, 99, 122, 124, 148, 179, 191, 193, 238, 245, 259, 263, 326, 400, 557, 558, 559, 561, 566, 567, 570.
Tunisi (golfo di), 561.
Turchestan cinese od orientale, 68, 424, 456, 472, 482, 492, 493, 494.
Turchestan o Turkestan, 32, 55, 57, 59, 90, 368, 423, 446, 486.
Turchestan russo, 423, 494.
Turchia, 23, 25, 27, 28, 34, 41, 43, 46, 65, 76, 77, 84, 90, 111, 117, 119, 124, 162, 176, 189, 227, 232, 310, 323, 398, 402, 403, 409, 410, 415, 444, 566, 567, 569, 578, 586.
Turchia asiatica, 32, 41, 43, 46, 47, 162, 406, 415, 425, 428, 432, 438, 439.
Turchia europea, 23, 406.
Turco (impero), 119, 406.
Turfa, 494, 495.
Turingia, 272, 277, 278, 280, 294.
Turkestan (v. *Turchestan*).
Turks (isole), 700.
Turn-Magurele, 410.
Tutuila, 536, 540, 541.
Tuz Göl (lago), 429.
Tweed, 212.
Tyne, 206, 220, 232.
» (porti della), 112.
Tzaribrod, 410.

U.

Uadai, 569, 570.
Uadi halfa, 572, 578.
Uara, 570, 571.
Uargla, 558.
Uarscieik, 592.
Ubangi, 620.
Uberara, 722.
Ucayali, 756.
Uciang, 490.
Udine, 140, 161, 163, 166, 174, 178, 191, 198, 199, 308.
Uebi Scebeli, 590, 591.
Uencau, 490.
Ufa, 371, 378, 420.
Uganda, 102, 107, 232, 581, 594.
Ugigi, 595, 596.
Ugue (baia), 594.
Uindock, 613.
Uitu o Vitu o Witu (sultanato di), 594.
Uleaborg, 379.
Uliassutui, 494.
Ulma, 281.
Ulster, 206, 209.
Ultima Thule, 349.
Umbria, 134, 138, 140, 145, 149, 151, 159, 168, 181, 201.
Umtali, 605.
Ungheria, 9, 16, 22, 23, 26, 48, 54, 57, 71, 74, 75, 76, 77, 80, 84, 102, 108, 124, 132, 282, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 305, 307, 308, 310, 413.
Unione Nord Americana (vedi *Stati Uniti*).
Unterwalden, 317.
Upolu, 540.
Upsala o Uspallata, 353.
Upsallata (passo di), 739, 750.
Ural, 359, 364.
Urali, 68, 359, 365, 366, 369, 371, 378, 418.
Urali metalliferi, 366.
Urfa, 436, 437.
Urga, 493, 494.
Urgel, 392.
Urmiah, 442.
Uruguay, 23, 51, 53, 54, 55, 68, 76, 83, 84, 109, 176, 189, 193, 286, 629, 672, 714, 726, 728, 733.
Uruguay (fiume), 714, 726, 727, 728, 733, 735, 739.
Urumci, 494.
Urumtsi, 494.
Urup, 503.
Urussanga, 724.
Usambara, 595.
Uskub, 407.
Uspallata (v. *Upsallata*).
Ussuri, 418, 420.
Ustjushna, 369.
Usum Ada, 424, 426.
Utah, 651, 652, 666.
» (altipiano di), 666.
Utrecht, 339, 340, 344.
Uvira, 618.

V.

Vaal, 603, 606, 610.
Vaduz, 315.
Vaihou o Pasqua, 547.
Valacchia, 411, 412.
Val Brembana, 152.
» Camonica, 170.
Valchiusa, 242.
Valdagno, 165.
Val d'Aosta, 149, 151, 152.
» di Scalve, 170.
Valencia o Valenza (Venezuela), 710, 711.
Valenciennes, 243, 248, 250, 326.
Valentia, 103.
Valenza, 380, 381, 382, 385, 387, 388, 389, 390.
Valerystahl, 278.
Valjevo, 405.
Valladolid, 390.
Valle (canale di), 183
Valle inferiore, 65.
» Nacional, 682.
Vallese, 321.
Vallombrosa (bosco di), 141.
Valmadrera, 166.
Valparaiso, 124, 286, 388, 547, 706, 749, 751.
Valpolicella, 149.
Val Saint Lambert, 350.
» Seriana, 152, 165, 170.
Valtellina, 146, 151, 159.
Valtrompia, 172.
Vamdrup, 346.
Van, 423, 433.
Vancouver, 547, 636, 637, 639, 642.
Vancouver (isola), 635, 638, 639, 642.
Vandea, 240, 242.
Vaprio d'Adda, 176.
Varangeville, 244.
Varazze, 163.
Vardha, 453.
Varenna, 149.
Varese, 176.
» (lago di), 149, 183.
Varna, 410, 411.
Varsavia, 283, 308, 331, 360, 369, 371, 375.
Vascogna (v. *Guascogna*).
Vassy, 244.
Vathy, 432.
Vaud, 317, 319.
Vega, 697.
» Real, 696.
Veglia, 300.
Velino, 172, 201.
Velleja, 149.
Venceu o Ventceu, 481.
Venern (lago), 350, 353.
Veneta (laguna), 61.
Veneto, 131, 132, 133, 134, 136, 138, 139, 140, 143, 144, 145, 146, 148, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 163, 164, 165, 166, 168, 169, 181, 182, 193, 198, 316, 354, 566, 687, 705, 709, 723, 726, 747, 761.
Venezia, 6, 67, 100, 107, 146, 151, 153, 154, 155, 156, 157, 161, 163, 164, 167, 169, 171,

172, 173, 174, 175, 176, 177, 179, 182, 183, 185, 186, 189, 190, 198, 199, 200, 201, 230, 250, 261, 304, 310, 357, 402, 408, 459, 488, 496, 597, 608, 620.
Venezia dell'India, 461.
» del Siam, 468.
» (laguna di), 147, 183.
Venezuela, 35, 36, 37, 44, 47, 65, 67, 76, 119, 669, 700, 704, 709, 712.
Ventimiglia, 107, 178.
Vento (isole del), 701, 704.
Vera Cruz o Veracruz, 124, 388, 680, 684, 685.
Vera Cruz (stato di), 681, 683.
Vercelli, 133, 155, 157, 174, 175, 177.
Vercioiansk, 418.
Verde (capo), 63.
Vergini (isole), 695, 701.
Vermont, 645, 651.
Verona, 134, 136, 149, 151, 155, 179, 199.
Veronesi e Ostigliesi (valli), 143.
Versailles, 443.
Verviers, 329, 336.
Verzuolo, 166.
Vestfalia, 73, 271, 272, 273, 277, 278, 279, 280, 281, 284.
Vetter, 350, 353.
Viareggio, 151, 200.
Viborg, 379.
Vicenza, 139, 156, 164, 165, 166, 174, 199.
Vichy, 70, 244, 737.
Vicksburg, 657.
Victoria, 35, 515, 516, 517, 519, 520, 521, 523, 622, 722, 715.
Victoria bay, 529.
» Nyanza (v. *Vittoria*, lago).
» (Vancoured), 639.
Vidino, 410.
Vienna, 71, 91, 107, 108, 124, 174, 282, 283, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 311, 312, 313, 314, 371, 661.
Vierwaldstättersee (v. *Lago dei Quattro Cantoni*).
Vietri, 471.
Vigevano, 166, 178.
Vigo, 104, 283, 390.
Vilkovo, 412.
Villa Basilica, 176.
Villach, 307.
Villa Cisneros, 624.
» Concepcion, 730, 732.
» Prudente, 724.
Villarica, 731, 732.
Villoresi (canale), 143.
Vilna, 376.
Vinci, 164.
Vindya, 449.
Vinh, 470.
Vinovo, 164.
Vire, 243.
Virginia, 646, 647, 649, 650, 651, 652, 654, 660, 661, 663, 669, 678.
Vista Alegre, 394.
Vistola, 267, 284, 294, 297, 301, 309, 359, 368.
Vitarte, 755.
Vitebsk, 369.
Viti o Figi, 525.
Vittoria, 106, 490.
» (colonia di), 51.
» (lago), 102, 292, 572, 593, 594, 595.
Vittorio, 166, 176.
Vlaardingen, 339.
Vladicavcas, 426.
Vladimir, 361, 366, 368.
Vladivostok, 419, 421, 422, 483, 506, 508.
Vliessingen, Fliessingen o Flessinga, 339, 340.
Vobarno, 171.
Voghera, 163.
Voigtland, 282.
Volga, 110, 359, 361, 362, 364, 365, 371, 372, 377, 378, 425, 426.
Volo, 401.
Vologda, 371.
Volta (fiume), 621, 622, 625.
Volterra, 150, 151, 168.
Voltri, 163, 165, 171, 197.
Vordenberg-Eisenerz, 302.
Vorona, 363.
Voronege o Voroneje, 363, 371.
Vöröspolak, 302.
Vosgi, 248, 267.
Vuciung, 483.
Vuelta de Abajo, 698.
Vuhu, 486, 490.
Vurla, 429.
Vusung o Wusung, 482, 489, 506.

W.

Wadi halfa (v. *Uadi halfa*).
Walfish bay, 612, 613.
Walkam, 662.
Wallaroo, 518.
Wallis, 544, 546.
Wartha, 267.
Warwickshire, 213.
Wasen, 321.
Washington, 373, 652.
» (stato), 652.
Wassau, 622.
Waterbury, 662.
Waterville, 103.
Watling, 700.
Wear, 220, 232.
Weihaiwei, 231, 489.
Welland, 635.
» (canale), 636, 637, 668.
Wellesley, 464.
Wellington, 226, 524.
Werder (penisola di), 269.
Weser, 267, 284, 293.
West Africa (v. *Africa occidentale*).
West Indies (v. *Indie occidentali*).
Westmoreland, 214.
West Riding della contea di York, 217.
Wheeling, 661.
Whidah, 623.
Whitstable, 213.
Wick, 212.
Wielizka, 301.
Wienerberg, 301.
Wiener Neustadt (canale), 309.
Wien (v. *Vienna*).
Wiesbaden, 70, 273.
Wight (isola), 207, 209, 213, 223.
Wilbad Gastein, 301.
Wilhelmshaven, 279, 294.
Willemstad, 704.
Wiltshire, 216.
Winnipeg, 639.
» (lago), 632, 633.
Winterthur, 318, 319, 324.
Wisconsin, 656, 662.
Wismar, 294.
Witu (v. *Uitu*).
Witwatersrand, 76, 604, 607.
Wolfang (lago), 309.
Wolwerhampton, 218, 219.
Woolwich, 220.
Worcester, 218, 221.
Worms, 282, 295.
Woxi, 359.
Wurtemberg, 269, 272, 277, 280, 282.
Wusung (v. *Vusung*).

X.

Xerèz de la Frontera, 385.
Xiengkong, 468.
Xiengme, 467.

Y.

Yagui, 697.
Yakutat (baia di), 649.
Yakutsk, 422.
Yambo, 584.
Yangtsè o Yangtsè-Kiang, o Fiume Azzurro, 7, 109, 226, 463, 473, 474, 475, 480, 483, 484, 489, 490, 491, 495, 508.
Yap, 542.
Yarkand, 424, 456, 482, 494.
Yarmouth, 212, 233.
Yarudzangbo, 495.
Yedo (fiume), 507.
Yekaterinoslaw, 377.
Yemen, 428, 439.
Yenciao, 483.
Yeso, 500, 502, 503, 505, 507, 510, 511.
Yezd, 443.
Y (golfo dell'), 343.
Yokohama, 66, 67, 101, 124, 188, 373, 507, 508, 510, 669.
Yokohama (golfo di), 506, 507.

Yokoska, 506.
Yokshire, 211, 213, 216, 217, 219, 233.
Yomil, 542.
Yonne, 243, 254.
York (Pensilvania), 660.
Yoruba, 623.
Yprès, 328.
Yucatan (penisola dell'), 680, 686.
Yucatan (stato di), 682.
Yukon, 632, 639.
Yulgibar, 519.
Yuna, 697.
Yünnan, 463, 471, 475, 478, 491.
Yunnan-Sen, 484.
Yura, 755.
Yuruari, 710.
Yvetot, 248.

Z.

Zaandam, 339.
Zacatecas, 683.
Zaffranboly, 429.
Zagrab, 315.
Zahna, 271.
Zakhalin, 417, 418, 419.
Zambese, 110, 123, 603, 604, 605, 608, 609.
Zambesia, 603.
Zandvoort, 340.
Zante, 401, 403.
Zanzibar, 39, 45, 47, 51, 103, 124, 188, 194, 232, 440, 591, 592, 593, 595, 596, 597, 598, 605.
Zara, 310.
Zarate, 738.
Zarizin, 364.
Zarzis, 562.
Zeila, 588, 589, 590, 591.
Zelanda, 338, 339.
Zermatt, 321.
Zibeftcè, 407.
Zihl, 316.
Zinga, 620.
Zipaquira, 705.
Zipijapa, 762.
Zlatust, 371.
Zombo, 611.
Zor, 434.
Zug (lago di), 321.
Zuiderzee, 337, 338, 341, 343.
Zululand, 609.
Zurigo, 90, 124, 160, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324.
Zurigo (cantone di), 318, 319.
» (lago di), 316, 317, 321.
Zwarte (monti), 603.
Zwickau, 272.

FINE.

INDICE.

Relazione della Commissione del R. Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, sul concorso al premio triennale 1897-99 di fondazione Cavalli. Pag. 1
Introduzione ... 5

PARTE GENERALE.

Prodotti vegetali ... 21
Cereali ... *ivi*
Piante alimentari ... 29
Legumi e ortaggi ... 31
Piante fruttifere ... *ivi*
Piante oleifere ... 33
Coloniali ... 35
Droghe ... 38
Piante tessili ... 40
Piante industriali diverse ... 43
Erbe e foraggi ... 48
Piante arboree e foreste ... 49
Agricoltura ... 51
Prodotti animali ... 53
Prodotti minerali ... 64
Combustibili fossili ... *ivi*
Minerali non metallici ... 67
Minerali metallici e metalli ... 72
Industrie ... 79
Industrie alimentari ... 80
Industrie tessili ... 87
Industrie minerali non metalliche ... 91
Industrie metalliche ... 92
Industrie diverse ... 95
Comunicazioni e trasporti ... 101
Comunicazioni di terra ... 105
Comunicazioni d'acqua (interne) ... 109
Comunicazioni d'acqua (esterne) ... 110
Commercio ... 116
Emigrazione e Colonie ... 121
Stati e Città principali ... 124

PARTE SPECIALE.

Europa ... Pag. 127
Italia ... 129
Prodotti vegetali ... 131
Agricoltura ... 141
Prodotti animali ... 144
Prodotti minerali ... 148
Industrie ... 152
Comunicazioni e trasporti ... 180
Commercio ... 187
Immigrazione, Emigrazione e Colonie ... 191
Centri principali di produzione, di industria e di commercio ... 194
San Marino ... 205
Malta (Arcipelago di) ... *ivi*
Regno Unito di Gran Bretagna ed Irlanda ... 206
Francia ... 236
Principato di Monaco ... 266
Germania ... 267
Lussemburgo ... 295
Austria-Ungheria ... 297
Bosnia-Erzegovina ... 315
Liechtenstein ... *ivi*
Svizzera ... 316
Belgio ... 325
Olanda o « Paesi Bassi » ... 337
Danimarca ... 345
Isole Faeroè ... 349
Islanda ... *ivi*
Svezia e Norvegia ... 350
Svezia ... *ivi*
Norvegia ... 354
Russia ... 358
Impero russo ... *ivi*
Russia d' Europa ... 359
Russia propria e Polonia russa ... 360
Finlandia ... 378
Penisola iberica ... 380
Spagna ... *ivi*
Canarie ... 390
Gibilterra ... 391
Andorra ... 392
Portogallo ... *ivi*
Azzorre e Madera ... 397
Penisola balcanica ... 398
Grecia ... *ivi*
Creta ... 403
Montenegro ... *ivi*
Serbia ... 404
Turchia europea ... 406

Bulgaria ... Pag. 409
Rumania ... 411
ASIA ... 415
Russia asiatica ... 417
Siberia ... *ivi*
Asia centrale russa ... 423
Caucasea ... 425
Turchia asiatica ... 428
Anatolia o Asia minore ... *ivi*
Armenia (turca) ... 433
Siria ... 434
Cipro ... 437
Mesopotamia ... *ivi*
Arabia ... 438
Arabia turca ... 439
Arabia inglese ... 440
Arabia indipendente ... 441
Persia ... 442
Afganistan ... 445
Belucistan ... 446
India ... 448
India propria ... 449
Possedimenti francesi e portoghesi ... 461
Indo-Cina ... 462
Birmania (Burma) ... *ivi*
Stabilimenti dello Stretto (Strait's Settlements) ... 464
Siam ... 466
Indo-Cina francese ... 468
Camboggia ... *ivi*
Cocincina ... 469
Annam ... *ivi*
Tonchino ... 470
Cina o « Ciung-Kuo » — Impero del Centro ... 472
Cina propria ... 473
Manciuria ... 491
Mongolia ... 492
Tibet ... 495
Corea ... 498
Giappone ... 500
OCEANIA ... 513
Australasia ... 515
Oceania inglese ... 525
Salomone ... *ivi*
Figi o Viti ... *ivi*
Isole Tonga o « Degli Amici » ... 526
Gilbert ... *ivi*
Ellice ... *ivi*
Santa Cruz ... *ivi*
Fanning ... *ivi*
Nuova Guinea e Borneo ... 527
Nuova Guinea ... *ivi*
Borneo ... 528

Indie orientali neerlandesi (Insulinde) ... Pag. 530
Giava ... 534
Sumatra ... 535
Celebes ... *ivi*
Molucche ... *ivi*
Oceania americana ... 536
Hawai o « Sandwich » ... *ivi*
Filippine ... 537
Oceania tedesca ... 541
Isole Marshall ... *ivi*
Isole Samoa o « Dei Navigatori » ... *ivi*
Caroline e Palaos ... 542
Marianne ... *ivi*
Oceania francese ... 544
Nuova Caledonia ... *ivi*
Arcipelago della Società ... 545
Marchesi (Isole) ... 546
Tuamotu (Isole) e Gambier ... *ivi*
Tubuai (Isole) ... *ivi*
Wallis (Isole) ... *ivi*
Nuove Ebridi ... *ivi*
Oceania portoghese ... 547
Oceania cilena ... *ivi*
AFRICA ... 549
Marocco ... 551
Algeria ... 555
Tunisia ... 561
Tripolitania ... 566
Sahara e Sudan ... 569
Sahara ... *ivi*
Paesi del lago Tshad ... 570
Egitto ... 572
Sudan orientale ... 580
Canale di Suez ... 582
Eritrea ed Etiopia ... 584
Eritrea ... *ivi*
Paesi protetti ... 587
Possedimento francese di Obok ... *ivi*
Etiopia ... *ivi*
Somalia ... 590
Somalia inglese ... 591
Somalia italiana ... *ivi*
Africa orientale ... 593
Africa orientale inglese ... 594
Uganda ... *ivi*
Africa orientale tedesca ... 595
Zanzibar ... 597
Seychelles e Admiranti ... 598
Madagascar ... 599
Comore ... 600
Mascarene ... 601
Mauritius ... *ivi*
Réunion ... 602

Africa australe.... Pag. 603
Transvaal o « Republica Sud-Africana » 606
Orange 607
Mozambico o « Estado portugueze d'Africa oriental » 608
Natal 609
Colonia del Capo .... *ivi*
Rhodesia 611
British central Africa .... *ivi*
Africa tedesca di Sud-Ovest (Deutsch-Sud-Ovest Afrika) 612
Angola 614
Stato indipendente del Congo 616
Congo francese 620
Guinea 621
Senegal e Sudan francese 625
America 629
Groenlandia 631
Canadà 632
Terranuova 640
Saint-Pierre e Miquelon 641
Stati Uniti dell'America del Nord 642
Messico (Republica Mexicana) 680
America centrale 687
Guatemala .... *ivi*
Honduras Britannico 688
Salvador 689
Honduras 690
Nicaragua 691
Canale di Nicaragua 692
Costarica 693
Antille 695
Haiti o « Antilla indipendente » .... *ivi*
Repubblica di Haiti .... *ivi*
Repubblica Dominicana 696
Antille americane 697
Cuba 698
Portorico 699
Antille inglesi 700
Bahama .... *ivi*
Giamaica 701
Isole del Vento .... *ivi*
Isole Sottovento o Leeward Islands 702
Barbada .... *ivi*
Trinità e Tobago .... *ivi*
Antille francesi 703
Guadalupa .... *ivi*
Martinica .... *ivi*
Antille danesi 704
Antille olandesi .... *ivi*
Colombia 705
Canale di Panama 707
Venezuela (Estados Unidos de Venezuela) 709
Guiane 712

Brasile (Estados Unidos do Brazil)..... Pag. 714
Uruguay o « Republica oriental del Uruguay »..... 726
Paraguay..... 730
Argentina..... 733
Isole Falkland o Maluine..... 746
Cile (Republica de Chile)..... 747
Perù..... 752
Bolivia..... 758
Equatore (Republica del Ecuador)..... 761

Indice per materie..... 765
Indice per luoghi..... 801

ERRATA-CORRIGE.

Pag.	7,	*lin.* 10	Salvador,	Labrador,
»	83,	» 22	Chigago),	Chicago),
»	85,	» 28	slivovity	slivovitz
»	87,	» 38	manovalenza	manovalanza
»	87,	» 4 *n.*	Selfecting	Selfacting
»	131,	» 20	emissioni	emissione
»	141,	» 11	*radice*	*radici*
»	153,	» 7 *n.*	mantenere alti	portare in alto
»	153,	» 9 *n.*	a di stanza	a distanza
»	170,	» 15	(Pisa)	(Spezia)
»	186,	» 11 *n.*	mare di Suez	canale di Suez
»	188,	» 27	(specie gli agrumi e le mandorle),	(specie le mandorle),
»	189,	» 3	lana	lino
»	198,	» 44	fornita	dotata
»	203,	» 33-34	al cui ingresso sorge il porto meridionale	al cui ingresso meridionale sorge il porto
»	214,	» 28	stagnifero	stannifero
»	227,	» 11	centrale	orientale
»	231,	» 43	Giammaica	Giamaica
»	243,	» 21	Aniche,	Aniches,
»	243,	» 23	Staint-	Saint-
»	247,	» 37	salumi	salami
»	250,	» 23	Ponte	Porte
»	271,	» 10	Pomeriana	Pomerania
»	281,	» 24	nella	in una
»	282,	» 11	Lispia	Lipsia
»	285,	» 29	nei	nel
»	289,	» 10	Schaaffhansenscher	Schaaffhausenscher
»	293,	» 17	dei semi e frutti oleiferi,	dei semi oleiferi,
»	298,	» 11	lo spalto,	la spelta,
»	340,	» 35	Queenboro	Queensborough
»	344,	» 13	*Fliessingen*	*Vliessingen*
»	369,	» 21	dell' Ural,	degli Urali,
»	372,	» 25	e la Russia;	e gli altri porti russi;
»	373,	» 5	fatto;	fatto che
»	373,	» 23	chimici, ai filati di lana e alle lanerie.	chimici e alle lanerie.
»	408,	» 14	il kantaro di 230 kg.	il kantaro o quintale turco di kg. 56,452
»	413,	» 36	il combustibile,	i combustibili,
»	434,	» 41	adragante	dragante
»	485,	» 16	il movimento dei porti	la navigazione
»	485,	» 18	Costituito	Essendo esso costituito
»	486,	» 8	i paesi	i paesi sottoposti
»	490,	» 17	isole di	isole
»	506,	» 20-21	*riso*, la preparazione del *the* e la	*riso* e la
»	551,	» 18	marittima,	militare,
»	553,	» 10-11	maiz, le mandorle .... ed altri cereali.	maiz ed altri cereali.
»	559,	» 9 *n.*	alfo	alfa
»	637,	» 39-40	i minerali d' oro e d' argento	l'oro e l'argento
»	644,	» 15 *n.*	Molto coltivate vi sono	Vi si coltivano molto
»	653,	» 9 *n.*	miniere di Anaconda	miniera di Anaconda
»	661,	» 3	frabbrica	fabbrica
»	679,	» 14	lago dell' Erié	lago Erié
»	684,	» 18	Companhia	Compañia
»	687,	» 34	Sant' Jago	Santiago
»	712,	» 18	il *maiz*, il *riso*, la *manioca*	il *maiz*, la *manioca*
»	724,	» 7 *n.*	*Conte d'Ee*	*Conte d'Eu*
»	743,	» 24	Amarikanische	Amerikanische
»	761,	» 31	la corteccia di *china*	la corteccia di *china* ed altri medicinali,

UNIVERSITÀ CA' FOSCARI DI VENEZIA
DIPARTIMENTO DI SCIENZE ECONOMICHE
8 030 00028093

LANZONI

—

GEOGRAFIA
COMMERCIALE

