

LE VIE PER L'ASIA ORIENTALE

DEL CONSULE

CARLO CATTANEO.



Lo stabilire ed aprire una nuova via di più diretta comunicazione dal Golfo di Bengala alle provincie occidentali dell'Impero cinese, a traverso il territorio birmano inglese e quello dell'Impero di detto nome, è stato l'oggetto di replicate istanze delle varie comunità commerciali del Regno Unito al Ministero delle Indie a Londra.

Non ultima fra queste comunità contasi quella di Liverpool, sempre intenta a secondare ed appoggiare tutto ciò che tende allo sviluppo e progresso del suo immenso commercio, la quale per organo della Camera di Commercio fin dal 1860 ha replicatamente insistito perchè, per mezzo del Governo delle Indie, si procedesse agli studii di una linea ferrata, di circa 500 miglia, che partendo da Rangoon rannodasse a quel porto le provincie occidentali cinesi, attualmente, per così dire, segregate dal contatto del commercio mondiale.

Infatti per chi getta uno sguardo alla topografica situazione di quella parte dell'Asia, riesce facile il convincersi di quanta importanza sia per il commercio in generale e specialmente per l'Europa l'aprirsi un nuovo mercato sia colle provincie dell'Impero birmano, non che per quelle vastissime della China occidentale, le quali per la loro distanza dal mare e per difetto di praticabili vie di comunicazione sono fin oggi di difficile accesso.

Negli scorsi anni il Governo francese dal suo stabilimento di Saigon fece procedere alla esplorazione del fiume Cambodgia per una distanza di circa 1200 miglia dalla sua

foce. Per mezzo di tale esplorazione, che da quanto pare diede buoni risultati sulla possibile navigazione di quel fiume, l'accesso ai confini dei territorii suindicati si troverebbe facilitato. — Non pertanto però il lungo tratto che dovrebbe percorrersi prima di approdare alle foci del Cambogia, indipendentemente poi, dagli inconvenienti di una lunga navigazione fluviale, diminuisce di molto l'importanza della perlustrazione francese, e dimostra con maggiore evidenza che la via che il commercio inglese propone da Rangoon a Bhama è di gran lunga preferibile e porrebbe il commercio europeo e quello indiano in più immediato contatto con quelle provincie, evitandosi il lungo e pericoloso giro della penisola di Malacca a traverso lo stretto che da quella prende il nome.

A malgrado delle difficoltà che da alcuni erano affacciate, si sarebbero incontrate nella costruzione di una ferrovia a traverso l'Impero birmano, framezzo a popolazioni ostili e semibarbare, ciò nondimeno alcuni studii che erano stati praticati precedentemente dal cap. Spray privatamente, essendosi potuto inferire che quelle difficoltà erano state esagerate, il Governo inglese a mezzo di quello delle Indie aveva autorizzato si procedesse ad una formale ispezione delle località in questione.

Effettivamente quegli studii erano incominciati nell'anno scorso per iniziativa governativa, furono continuati fino quasi alla metà dello stradale a cui avrebbe dovuto pervenire quella linea con risultati favorevolissimi all'intrapresa, quando però nei mesi scorsi essi vennero per ragioni che s'ignorano inopinatamente sospesi.

Allarmatasi questa Camera di Commercio per tale sospensione convocavasi in seduta straordinaria il 7 corrente, e determinava di reiterare le sue istanze perchè fossero continuati i lavori d'ispezione, persuasa che quando riescissero fino al loro compimento soddisfacenti e tali da rendere praticabile la sistemazione di una ferrovia, la specula-

zione privata non avrebbe ritardato ad assumere il rischio della costruzione; e perciò la Camera nella seduta istessa deliberava di dirigere al Presidente del *Board of Trade*, Segretario di Stato per le Indie, il memoriale qui appresso trascritto, in traduzione, e ne commetteva al suo presidente e ad una Deputazione la presentazione al lord Stanley ed a sir Northcote.

Traduzione del Memoriale.

*All' onorevolissimo Sir STRAFFORD. NORTHCOTE
Segretario di Stato per l' India.*

Rispettosamente dimostrano gli esponenti:

1° Che da lungo tempo sono stati dimostrati i grandi vantaggi che risulterebbero per il traffico orientale se si potesse stabilire da Rangoon a traverso gli Stati del Burmah inglese, e del Shah di Burmah una nuova strada per la China e le sue provincie occidentali del sud.

2° Che a questo fine hanno instato vivamente e ripetutamente presso le varie amministrazioni: primo, che si facessero i più efficaci tentativi per concludere un trattato di commercio col re di Burmah, collo scopo di ottenere la concessione di moderati diritti di transito per le merci a traverso il suo territorio, e dopo, quando un tale scopo si fosse ottenuto il Governo provvedesse ad una ispezione del paese da Rangoon ai confini della China, distanza di circa 500 miglia.

3° Che gli esponenti erano venuti in quest' ultimo divisamento perchè in seguito a private ispezioni avevano ragione di credere che una simile via potesse praticamente aprirsi: quelle private ispezioni però difettavano di quell' autorità e precisione che si otterrebbero in quelle praticate col concorso del Governo.

4° Che gli esponenti volendo evitare nel presente una inutile ripetizione delle idee espresse in proposito nelle precedenti loro istanze, si limitano soltanto a se-

gnarne le date che sono: 23 agosto 1860, 5 settembre 1862, 6 ottobre 1863, 19 luglio 1865.

5° Istanze consimili vennero pure dirette per lo stesso scopo dall' *East-India and China Association* e dalla *Ship-owners Association* di questa città.

6° Che l'importanza che gli esponenti attribuiscono a quest'oggetto fu confermata il 4 agosto 1864 quando lord Stanley, attuale ministro di S. M. per gli Affari Esteri, onorò di sua presenza una delle loro adunanze ed espone l'opinione alludendo a Rangoon, che quella parte dell'India non aveva ottenuta l'attenzione che meritava, ed anzi prevedeva per un tempo non lontano, quando tutto quel grande territorio ritirato a Sud-Est di Calcutta, il Burmah inglese e le provincie finitime si troverebbero sotto una amministrazione più indipendente, o quanto meno sotto una amministrazione separata.

7° Che confermata in tal modo l'importanza del Burmah inglese, gli instanti si compiacquero dell'essere stati informati che l'ispezione governativa ch'essi ed altri corpi commerciali avevano per sì lungo tempo postulato, non soltanto era stata finalmente ordinata, ma ben anche che i suoi primi lavori, comprendenti più della metà dell'opera, anzi la parte la più difficile, avevano dimostrato ad evidenza che sarebbe stato possibile di stabilire una linea di ferrovia per la quale si sarebbero incontrate minori difficoltà di quelle che si prevedevano.

8° Che i vostri esponenti si pregiano di ricordare un rapporto del Commissario in capo del Burmah inglese in data del 23 giugno 1867, diretto al Governatore generale delle Indie, nel quale si legge « qualunque siasi la opinione che si possa avere di questa isolata porzione di ferrovia, io non esito punto a raccomandare caldamente che sia continuata l'ispezione della strada fino ai confini della China, e ch'essa sia ripresa al punto in cui fu in quest'anno sospesa. »

9° Si fu con grande soddisfazione che gl'istanti ebbero notizia che ordini erano stati dati al Governatore generale dell'India, perchè i lavori dell'ispezione fossero riattivati nel corrente anno.

10° Ma si fu con altrettanto rammarico che per telegramma pervenne a loro conoscenza da fonte autorevole, che per provvedimento dato dal Governatore generale dell'India, si erano sospesi i lavori d'ispezione già compiuti, e che promettevano così soddisfacenti risultati.

11° In mancanza di ogni diretta informazione in proposito dall'ufficio dell'India gli esponenti si trovano nell'impossibilità di congetturare a quale buona o quanto meno plausibile ragione attribuire la sospensione dell'ispezione, e farebbero perciò premurosa preghiera al Governo di S. M. di dare ordine per l'immediata riassunzione, e ciò colla maggiore sollecitudine, onde i lavori siano senza perdita di tempo riattivati.

12° Ad argomento più conveniente per il complemento dell'ispezione gli esponenti vogliono ricordare i progressi che i francesi dal loro stabilimento di Saigon hanno fatto per il medesimo scopo. Con una spedizione numerosa composta di persone competenti in materia commerciale e scientifica e di proporzioni degne dell'intrapresa, essi hanno esplorato tutto il corso del fiume Cambodgia, ed ora si trovano sul territorio del Re di Burmah, e non è improbabile che attualmente non istiano trattando con qualche Sovrano per l'acquisto delle possessioni dello stesso situate ad Occidente della provincia cinese, di Yunnan. In tal caso gli esponenti deplorerebbero vivamente che i vantaggi che naturalmente spetterebbero all'intrapresa inglese, se non saranno contrastati da un rivale opponente, cadrebbero però sempre a disposizione del buon volere di una potenza estera.

13° Gli esponenti rifuggono dal pensare che per ragioni di risparmio sieno stati sospesi i lavori dell'ispezione,

essendo evidente quanto insignificanti sarebbero le economie a fronte dell'importanza del soggetto; d'altronde la più gran parte dei lavori essendo già eseguita.

14° Gli esponenti perciò vivamente richiedono il Governo di S. M., onde solleciti fin d'ora la continuazione dell'ispezione, estendendola agli estremi limiti possibili.

Firmato a nome della Camera di Liverpool

CHARLES ED. RAWLINS JUN., *Presidente.*

Liverpool, 7 novembre 1867.

Nella sua seduta del 20 corrente questa Camera di Commercio udiva dal suo presidente, di ritorno da Londra, la relazione del modo con cui la Deputazione aveva compiuto al datole incarico.

Riferiva che introdotta in compagnia di altra Deputazione della Camera di Commercio di Manchester a lord Stanley ed a sir Northcote ed esposto loro l'oggetto della loro missione, otteneva da ambidue la dichiarazione che se gli studii erano stati sospesi, sperava si sarebbero potuti presto riprendere; ch'essi ignoravano i motivi che aveano determinato il Governatore generale delle Indie a contromandare le primitive disposizioni, ma che in ogni modo prendevano vivo interesse alle istanze che loro presentavano e che quando non vi ostassero ragioni d'interesse politico in contrario, il desiderio della Camera di Commercio sarebbe stato soddisfatto; intanto suggerivano che coll'apertura del Parlamento tale questione avrebbe potuto essere posta in discussione, e se avesse ricevuto la considerazione che meritava, avrebbe fin anche avuto nei limiti possibili l'appoggio governativo.

La Camera dopo una breve discussione in proposito, all'oggetto di assicurare meglio l'esito delle sue istanze, deliberava ad unanimità la mozione seguente:

• Che sia fatto invito ai membri del Parlamento della città di Liverpool, a quelli della contea ad a quello di

Berkenhead di concertarsi in unione coi M. P. per Manchester affinchè la questione della riassunzione degli studii per l'ispezione del paese tra Rangoon e l'Occidente della China portata sia innanzi alla Camera dei Comuni. »

La brillante prospettiva che si apre oggi al commercio italiano col probabile passaggio dell'Istmo di Suez dà a credere che non debbano essere del tutto prive d'interesse per esso le questioni che hanno rapporto ai traffici dell'estremo Oriente. I mari delle Indie, quelli della China oggi appena visitati da qualche nave nazionale, diverranno di grande importanza per il commercio e la navigazione italiana se anticipatamente a quelle eventualità se ne sapranno prevalere, studiandone i particolari e tenendosi a giorno delle condizioni di quei traffici e delle varie opportunità che si offrono all'attività e spirito d'intrapresa delle comunità commercianti del Mediterraneo.

I lavori colossali che già si sono eseguiti, e si stanno eseguendo in Italia per porre il paese in istato di valersi delle nuove condizioni che ad esse saranno fatte dal ritorno del traffico indiano nel Mediterraneo, contribuiranno di molto a tale scopo.

La galleria del Cenisio, la compiuta ferrovia dall'Alpi al Tirreno, i restauri al porto di Brindisi sono opere capitali le quali, nello stato deplorabile di finanze in cui si versa, devono essere oltremodo apprezzate dal commercio e voglionsi considerare meravigliose, se si riflette che la nazione, che le compì o le sta compiendo, conta pochi anni di politica esistenza, ed ha traversato e traversa continuamente crisi terribili; sono inoltre una vittoriosa risposta alle ingiuste accuse dei nostri detrattori, che gli Italiani siano incapaci del *selfmanagement* e *self Government*.

Devesi però lamentare che la ferrovia del Cenisio ed i lavori al porto di Brindisi non siano stati talmente inoltrati da assicurare prima ancora dell'apertura del canale di Suez il passaggio per l'Italia della Valigia delle Indie,

e che questa, in seguito a nuovi accordi passatisi testè tra il Governo inglese e la Compagnia peninsulare ed orientale, abbia a continuare ad aver il suo transito per Marsiglia invece che per Brindisi. Ciò nondimeno in un avvenire non lontano questo passaggio verrà anche assicurato all'Italia; ma intanto converrebbe fin d' ora che dalle Camere di commercio del Regno e dalle Associazioni pubbliche e private si promovesse, eccitasse e dirigesse il commercio italiano alle speculazioni sui mercati dell'India e della China a cui ora, per quanto sappiasi, ne è quasi estraneo.

È soddisfacente intanto lo scorgere che i bravi marinai additino essi per i primi la via a quelle regioni, intraprendendo viaggi per conto di esteri a quella volta.

Varie navi nazionali nel corrente di quest' anno lasciarono i porti inglesi per quelli indiani. Da Sunderland una magnifica nave del porto di Palermo (*Sumatra*) della portata di oltre a mille tonnellate, salpava per Ceylan. — Da Cardiff diverse altre prendevano quella direzione fra cui le navi di Genova, *St. Cloud* per Aden e *Colombia* per Ceylan. — Da Newport la nave *Ernesto Parodi*, di Genova, per Aden. — Da Liverpool la nave, pure di Genova, *Maddalena Vassallo*, per Chittagon, senza citare altre che si diressero per i mari della China.

Se i commerci e le altre industrie italiane avessero progredito in proporzioni eguali a quelle verificatesi nella marina nazionale in questi ultimi anni, sia per molteplicità di costruzioni sia per grande portata di legni, le condizioni della ricchezza pubblica nel Regno sarebbero forse meno languenti di quello che sono; ma per ciò le altre industrie avrebbero dovuto possedere quello spirito d'associazione, d'impresa e di ardimento che anima i nostri armatori e marinai, che fa sì che ovunque dirigano le loro navi, qualunque siano le sponde a cui approdano, ovunque sanno trar partito della loro attività ed operosità a vantaggio proprio ed al decoro della nazione.

La nostra marina non ha altra rivale sui mari che la inglese; a raggiungere questa se non abbisogna di maggiore attività e disciplina, non le occorre che a por mano alle grandi costruzioni ed alla formazione di una navigazione a vapore.

Sotto quest' ultimo rapporto essa difetta moltissimo ed è cagione che in certe occorrenze, come nelle presenti, molti lucri van perduti per essa. Ai vistosi noli della navigazione a vapore avrebbe potuto partecipare se avesse posseduto in questi ultimi tempi bastimenti a vapore di grande portata. Ben a ragione il commendatore Negri, fondatore e presidente della Società Geografica italiana, lamentò in una delle ultime sedute l' assenza dei bastimenti italiani nei trasporti del Governo inglese per l' Abissinia.

Effettivamente la flottiglia che lasciò nel settembre scorso Liverpool si componeva di oltre a 15 vapori della portata dalle 1500 alla 3000 tonnellate ciascuno; il nolo da essi effettuato fu da 35 a 45 scellini per tonnellata al mese, e ciò per un termine certo di sei mesi.

Ma concesso che la marina italiana limitasse le sue costruzioni a più modeste proporzioni come quelle da 800 alle 1500 tonnellate, anche con tali mezzi avrebbe potuto concorrere ai vistosi noli effettuati ultimamente per i trasporti dei cereali dal mar d' Azoff, che l' inoltrata stagione e le grandi richieste dei grani avevano fatto salire a 90 e 100 scellini per tonnellata. Per quanto grandi sieno i mezzi a vapore di cui dispone la marina mercantile inglese ne' suoi commerci coll' estero, tale fu l' attrattiva dell' alto prezzo dei noli che i cabotieri a vapore che fanno il trasporto periodico dei carboni dalla Tyne al porto di Londra, abbandonarono il consueto traffico per recarsi al Mar Nero.

Il possedere quindi un materiale marittimo a vapore, non già per il trasporto dei dispacci e dei passeggeri,

ma per quello soltanto delle merci è di suprema ed assoluta necessità per l'Italia se vorrà avere accesso *con mezzi proprii* al commercio orientale; senza di esso un tal commercio sarà praticato dalle bandiere estere, dappoichè è constatato che la navigazione a vela pel Mar Rosso se non è impraticabile è però assai difficile e lenta. Gli inglesi che già da lunga mano percorrono quel mare coi loro postali, hanno in pronto tutto il materiale per valersi del canale di Suez, e se quel materiale non bastasse, posenti Compagnie ne hanno ordinato uno apposito.

Occorre che simili preparativi si facciano dal commercio italiano, e specialmente per parte dei nostri armatori, onde col ritorno del commercio indiano alla sua antica via del Mediterraneo, e colla prospettiva dei nuovi mercati che si vanno aprendo nell'Asia, l'Italia ritorni a farsene l'intermediaria come nei gloriosi suoi giorni passati.

