



*«Il Risorgimento», Anno III, numero 633 del 15 gennaio 1850*

***[Il commercio genovese e i mercati asiatici]***

Per opera di parecchi distinti negozianti e banchieri stassi ordinando in Genova sopra larghe basi una società collo scopo d'intraprendere il commercio delle Indie Orientali, della China e dei mari australi. Da questo commercio trovavansi per lo passato quasi affatto escluse le nazioni che non possedevano in quelle lontane contrade colonie o stabilimenti marittimi: e le restrizioni e gl'incagli che l'Inghilterra e l'Olanda imponevano sugli esteri navigli che approdavano nei porti sottoposti al loro dominio, rendevano difficile per le altre potenze ogni traffico diretto in quei mari, ed impossibile qualunque traffico indiretto.

Ma ora che queste nazioni sono entrambe sinceramente entrate nella via della libertà commerciale, ed hanno abolito, o stanno per abolire, a favore dei popoli che si dimostreranno pronti a seguire il loro esempio, ogni dazio differenziale di navigazione e di dogana, i mari delle Indie, della China e dell'Australia offrono un campo quasi senza limiti alle imprese delle nazioni esperte nell'arte delle difficili navigazioni, e dotate di sufficiente genio per dar opera alle più vaste operazioni commerciali.

Prima fra queste noi reputiamo potervi annoverare la nazione ligure, che nel periodo trascorso dalla pace del '14 ai giorni nostri diede ripetute e non dubbie prove di essere tuttora meritevole dell'antica fama dai suoi avi acquistata. Infatti, ad onta della difficile condizione a cui si trovavano per lo passato ridotte le potenze marittime secondarie, a cagione della illiberale politica delle potenze maggiori, i genovesi seppero acquistare la supremazia commerciale in alcune regioni dell'Oriente, e segnatamente nel Mar Nero, e stabilire un esteso e proficuo commercio nelle vaste contrade dell'America meridionale, a



dispetto della concorrenza delle più ricche e intraprendenti nazioni dei due emisferi.

Se sinora essi non spinsero i loro navigli oltre il Capo di Buona Speranza, non fu certo difetto d'intelligenza o d'ardire; ma ciò deve attribuirsi onninamente ai privilegi ed ai monopoli che favorivano in quelle regioni i commercianti loro emuli.

Distrutti ora questi privilegi, aboliti questi monopoli, ammessi i genovesi ad un eguale trattamento coi popoli che per l'addietro godevano speciali favori, essi non si ristaranno, ne siam convinti, dal penetrare nei mari dell'India e dell'Australia per partecipare ai benefizi del crescente commercio dell'Europa col lontano Oriente.

Il commercio delle regioni oltre il Capo di Buona Speranza coi popoli europei è andato in questi ultimi anni rapidamente svolgendosi, e pare destinato ad acquistare una sempre maggiore importanza; onde non v'ha pericolo che il numero dei navigli che ad esso si consacreranno, sia per riescire soverchio.

Se si pon mente in fatto agli straordinari progressi della produzione delle lane nell'Australia, dei caffè nell'isola di Ceylon, dei cotonei nelle Indie; al continuo incremento della consumazione del thé e delle sete della China, del pepe ed altre spezie delle isole Malesi; degli indachi, dei salnitri delle Indie ognuno rimarrà di leggieri convinto che i bastimenti europei giunti nei mari orientali non saranno esposti a patire un difetto di carico per operare proficuamente il loro ritorno.

I sovra enumerati prodotti trovavano già nei porti del Mediterraneo, ed in quello di Genova in ispecie, un largo smercio. Ma per lo passato in essi non giungevano direttamente dai paesi di produzione, ma bensì dai porti di deposito (*entrepôts*) delle nazioni che serbavano intero nelle loro mani il monopolio del commercio dell'Asia, l'Inghilterra e l'Olanda, e quindi vi giungevano gravati di spese straordinarie.

Ora ch'essi potranno essere, importati direttamente con notevole risparmio di spesa, ne crescerà senza fallo di molto il consumo. Perciò havvi fondato motivo di credere che le importazioni dirette dall'Asia somministreranno un vasto alimento al nostro commercio marittimo. Ma quand'anche ciò



non fosse, quand'anche per imprevedibili circostanze economiche non tornasse acconcio ai nostri navigli il comporre carichi esclusivamente destinati pel Mediterraneo, sarà sempre in loro facoltà, stante l'abolizione dell'atto di navigazione, di ottenere un competente nolo facendo vela per l'Inghilterra.

Se evidenti appaiono i vantaggi che Genova può ricavare dal commercio d'importazione coll'Asia, più dubbi potranno sembrare a taluni i risultamenti del commercio d'esportazione.

Infatti, essendo rimasti esclusi sinora i popoli del Mediterraneo dal commercio asiatico, ben pochi dei loro prodotti sono esportati oltre il Capo di Buona Speranza; l'Inghilterra e l'Olanda godono ancora in fatto del monopolio dei mercati in quelle regioni. Onde non v'ha dubbio che in sul principio i nostri commercianti incontreranno qualche difficoltà a sfogare le produzioni del nostro paese; per ciò si richiederà intelligenza, buona fede e soprattutto perseveranza. Con questi mezzi siam convinti che essi otterranno risultati analoghi a quelli conseguiti nell'America meridionale, e che in breve troveranno nelle Indie, nella China e nell'arcipelago Malesio, mercati non men proficui ai prodotti del Mediterraneo di quanto sieno riusciti quelli del Rio della Plata, del Brasile e del Chili.

Già parecchi articoli delle nostre contrade sono indirettamente trasportati nell'Asia, come i coralli, i marmi, le paste, i vini di liquore, le acquavite, gli oli sopraffini, ecc. Il loro consumo crescerà senza fallo quando i nostri commercianti, esportandoli direttamente, potranno smerciarli a prezzo minore di quello che in ora si pratica dai negozianti inglesi ed olandesi.

Crediamo quindi poter asserire che l'Asia offre al commercio genovese un campo proficuo d'operazioni tanto pel commercio d'importazione, quanto per quello di esportazione.

Un solo ostacolo potrebbe opporsi alla pronta attivazione delle operazioni commerciali di Genova colle regioni asiatiche, ed è la vastità dei capitali ch'esse richieggono, sia perché esse si raggirano sopra materie di alto valore, e non possono realizzarsi se non dopo un lungo spazio di tempo; sia pure perché la navigazione dei mari indiani rende necessaria la costruzione di solidi e spaziosi bastimenti, assai più costosi di quelli soliti a fabbricarsi nella Liguria.



Ma è appunto a rimuovere queste difficoltà che mira il progetto di cui abbiamo discorso in capo di quest'articolo. Col riunire un capitale di 3 milioni di lire, diviso in 300 azioni di 10.000 lire caduna, si verrà a costituire una potente società, la quale disporrà di mezzi bastevoli per far costruire due o più navigli della portata e della solidità delle migliori navi inglesi conosciute sotto il nome di *Indiamen*, e per compiere, senza il sussidio del credito, vaste intraprese commerciali colle lontane regioni asiatiche.

Noi non dubitiamo che tale utile progetto sarà tosto portato a compimento, sia perché confidiamo nei lumi e nell'attività dei primi suoi promotori, i sigg. Giacomo Millo, Paolo Sconnio e Giuseppe Gamba; sia perché sappiamo che essi hanno di già ottenuto il concorso di parecchie delle principali notabilità del commercio genovese, i sigg. Parodi, Bombrini, Carlo Grendy, Penco ed altri.

Ma siccome Genova non sarà sola a profittare di questa grande impresa commerciale, ma essa tornerà altresì giovevole alle altre provincie dello Stato, che tutte più o meno partecipano al commercio d'esportazione; noi vorremmo che anche ad essa si associassero i capitalisti del Piemonte, onde la futura Compagnia Italiana delle Indie rivestisse un vero carattere nazionale.

Noi facciamo fervidi voti pel buon andamento di questa società, confidando ch'essa contribuirà non poco ad imprimere un rapido sviluppo a quello spirito di associazione, che pare finalmente volersi risvegliare presso di noi, e che solo può condurci a raggiungere quell'alto grado di prosperità economica a cui la Provvidenza ha chiamato le regioni subalpine, largheggiando loro tutti gli elementi materiali che possono fare un popolo ricco e potente.