

lità del prodotto ingaggiando operai anche dalla Turchia; prodigò cure per il trattamento dei lavoratori, eliminò la concorrenza napoletana acquistandone l'appalto, aprì nuovi sbocchi di vendita con vaste propaggini per l'Europa; ebbe una propria flotta e persino una propria base navale. Si apprende con piacere tanta grandezza, comprovata da documenti, nella quale trionfava allora il nostro Paese.

Nihil sub sole novi: anche in quei tempi i cartelli: la Camera pontificia ne contrasse uno con re Ferdinando per il vetriolo d'Agnano e più tardi con Gian Camillo Mormillo impegnandosi a versargli per tre lustri mille scudi all'anno col patto che le miniere d'Agnano rimanessero chiuse, somma aumentata di 300 scudi quando allo scadere del primo periodo il Mormillo si apprestava a riprendere la sua produzione con maggior vigore. L'A. illustra l'operazione e la giudica con obbiettività per il concetto che si debba riguardare quale nel complesso risulta il maggior vantaggio sociale, concetto senza dubbio sano e pratico a quei tempi come ai tempi nostri.

La trattazione è rigorosamente documentata: non v'è parola che non sia comprovata coi documenti; di questi alcuni erano dimenticati, altri, non pochi, inediti e persino ignorati, l'A. li scopre e li risuscita; in apposita appendice raccoglie i più importanti.

Egli ha colmata una lacuna; ma ha fatto assai più, ponendo un modo d'intendere la storia che fa rivivere il passato nel presente. Per quanto arida sembri la materia, il libro si legge con piacere per la perspicuità del pensiero e la scioltezza dell'esposizione, doti che son proprie del nostro, già rilevate nell'altro suo recente volume *Ideali economici degli Italiani all'inizio dell'età moderna*.

L. BELLINI

A. GARINO-CANINA, *I principi finanziari di Quintino Sella*, un op. di pagg. 23, Milano, Hoepli, 1940.

In questa breve nota il Garino Canina espone in una forma tanto chiara, quanto calda e appassionata, nonchè con profondità di sintesi e acutezza di analisi, i caratteri fondamentali dell'opera di Quintino Sella, e i principi più significativi della sua dottrina finanziaria.

Come giustamente fa notare l'A. il Sella non fu soltanto il restauratore delle finanze italiane, non ebbe soltanto il merito di risanare in brevi anni il bilancio d'uno Stato che, appena costituito, aveva già sostenuto il peso di tre guerre: il Sella fu il costruttore delle finanze italiane e, in questo senso, egli fu uno dei costruttori dell'Italia moderna.

Il Garino Canina mette in evidenza quanto geniale e preveggenze sia stato il pensiero del Sella nel settore finanziario, come pure in quello economico; ma soprattutto — e qui mi pare che consista il più originale contributo di questa interessantissima nota — fa vedere come l'opera e la dottrina finanziaria dello statista biellese siano permeate di un alto senso di giustizia. L'avversione per il lotto e per i prestiti a premio, come pure l'avversione per i prestiti, ai cui dannosi effetti preferiva il peso delle imposte, il suo continuo riferimento al principio dell'equità nella distribuzione delle imposte, il suo costante sforzo di superare le necessità contingenti in una visione più vasta e profonda della vita futura del popolo, sono altrettanti indici, che attestano quanto fossero animate di viva fede le parole che il Sella medesimo ebbe a pronunciare al Parlamento, il 10 febbraio 1873: « Io tengo per fermo che, se vi ha parte della pubblica amministrazione a cui si debba applicare il canone che la giustizia è il fondamento dei regni, veramente questo è la pubblica finanza ».

P. E. TAVIANI

A. SIEGFRIED, *Suez, Panama et les routes maritimes mondiales*, un vol. di pagg. 298, Parigi, Colin, 1940.

L'A. ha voluto porre a confronto i canali di Suez e di Panama, pur non avendo essi nulla in comune all'infuori del loro carattere di canali interoceanici. Però l'aver inserito i due canali nel quadro delle grandi rotte della navigazione mondiale ha conferito organicità ed unità alla ricerca, che contribuisce utilmente alla conoscenza del traffico marittimo internazionale. Analizzare per provenienze, destinazioni e qualità di merce il movimento attraverso Suez e Panama significa infatti tastare il polso a buona parte del commercio e della navigazione mondiale; seguirne le variazioni si-



gnifica acquistare un efficace elemento di valutazione sull'evoluzione economica dei paesi che di tali vie si servono. L'A. non ha mancato di trascurare le rotte concorrenti e il loro valore potenziale. Il tonnellaggio in transito attraverso il Canale di Suez fu di 20 milioni nel 1913, raggiunse un massimo di oltre 36 milioni nel 1937, ripiegò a 34 milioni nel 1938. Ma anche le modificazioni strutturali del traffico nello stesso periodo furono considerevoli: la partecipazione dell'India, Birmania e Ceylon al movimento del canale scese dal 45,4 % al 25,4 %; la partecipazione dell'Estremo Oriente si ridusse dal 22 al 20 %; si può ravvisare in queste diminuzioni l'influenza del sorgere di nuovi centri asiatici d'attrazione commerciale ed industriale. Al contrario la partecipazione dei paesi del Golfo Persico salì nello stesso periodo dall'1,4 % al 16,6 %: conseguenza non soltanto dell'avvaloramento delle risorse petrolifere persiane ma del generale progresso economico conseguito dall'Iraq e dall'Iran. Anche i paesi del Mar Rosso e dell'Africa orientale hanno aumentato il loro traffico in conseguenza della progrediente colonizzazione. Nel traffico nord-sud prevalevano nel 1913 i metalli, le macchine e il materiale ferroviario (25,5 %), il carbone (10,5 %), il petrolio (4,5 %); nel 1938 sono ancora i metalli e le macchine al primo posto (28,3 %), seguiti dai concimi chimici (8,4 %), dal cemento (7,2 %) e dalla pasta di legno (5,0 %). Nel traffico sud-nord prevalevano nel 1913 i cereali (27 %), i semi oleosi (18 %) e le materie prime tessili (12 %); nel 1938 si trova invece al primo posto il petrolio (24,8 %), seguito dagli oleosi (18,6 %), dai cereali (15 %), da altri prodotti alimentari (10,8 %). Il tonnellaggio in transito attraverso il canale di Panama rimane leggermente inferiore a quello che transita per Suez: raggiunse un massimo di 34 milioni nel 1929, fu di 28,7 milioni nel 1938. La parte maggiore delle merci transitate (65,5 %) appartiene al traffico americano tra l'Atlantico e il Pacifico (23,3 % traffico nazionale degli Stati Uniti tra porti atlantici e pacifici, 12,8 % traffico con porti sudamericani del Pacifico, 18,3 %, con gli altri paesi del Pacifico e dell'Estremo Oriente, 3,9 % con l'Australia). La parte rimanente è costituita in prevalenza dal traffico europeo con il Pacifico (31,4 %, di cui 26,9 % con i porti americani del Pacifico, e 4,5 % con l'Australasia). Nel traffico ovest-est, che nel 1924 costituiva il 70 % del movimento totale e nel 1938 soltanto il 64,6 %, troviamo ai primi posti (1938) il petrolio (16 %), legname (16 %), minerali (12 %), zucchero (8 %), nitrati (8 %), conserve alimentari (6 %); invece nel traffico est-ovest predominano i minerali e metalli (20 %), prodotti metallurgici (19 %), petrolio (9 %), macchine e veicoli e loro parti (6 %). Interesserà sapere che mentre il 40,9 % delle navi transitate attraverso Suez nel 1938 erano azionate a combustibile solido, nello stesso anno soltanto il 27,3 % delle navi transitate attraverso Panama si servivano di quel mezzo di propulsione: la via di Suez è ancor sempre la rotta classica della navigazione a carbone.

Oltre ai capitoli geografici ed economici che sono i più interessanti del volume, vi sono alcuni capitoli storici e politici, che si possono considerare ormai superati dagli avvenimenti: specialmente là dove l'A. prende posizione contro le rivendicazioni italiane. Naturalmente si ricercano invano i nomi degli Italiani che diedero sì nobile e prezioso contributo alla realizzazione dell'impresa di Suez. Anche il Negrelli è soltanto ricordato per dire che egli era morto da un anno quando fu dato il primo colpo di piccone al canale: come se ciò potesse cancellare le benemerite da lui acquisite nei riguardi della compagnia e dello stesso De Lesseps e come se ciò avesse impedito alla commissione tecnica di adottare il piano che egli aveva elaborato. Nella parte storica riguardante il canale americano l'A. cerca di difendere l'operato della compagnia francese. Manca la bibliografia. In appendice si troveranno alcuni grafici interessanti.

E. MASSI

ECONOMIA

Autarchia - Atti del II convegno di studi autarchici, un vol. di pagg. 639, Milano, Edizione dell'Istituto per gli studi corporativi ed autarchici, 1940.

Questo grosso volume raccoglie le relazioni e le discussioni tenutesi durante il II convegno per l'autarchia a Milano e riesce a dare un completo panorama del lavoro svolto in Italia da studiosi e pratici per la realizzazione delle mete autarchiche.