

cio di cabotaggio, l'onorevole signor Farina ha accennato ad un regolamento in cui sotto il nome di commercio di piccolo cabotaggio si comprende non solo la costa marittima nostra propria, ma eziandio una estensione di costa estera. Ma, a parer mio, la definizione datane in quel regolamento non si riferisce ad altro fuorchè ai diritti che si debbono pagare, e che variano secondochè si tratta di commercio di lungo o di piccolo corso. E per fermo non havvi presso di noi legge alcuna che vieti alla bandiera estera di fare il commercio dall'un punto all'altro della nostra costa: ma appunto perchè una simile legge non esiste, io credo che dobbiamo porre una riserva in quella che stiamo ora discutendo, massime che allo stato attuale della nostra legislazione marittima si potrebbe dubitare se il commercio coll'isola di Sardegna sia o non commercio di piccolo cabotaggio, sebbene quanto a me non dubiti che debba aversi come di piccolo cabotaggio, dacchè la Sardegna, rispetto al sistema doganale, è pareggiata al continente e non gode se non che di un diritto differenziale relativamente alle importazioni della Sardegna sul continente, o dal continente nella Sardegna, portato da alcuni articoli di reciproca protezione; così che se ora il grano viene dalla Sardegna a Genova, mediante pagamento di un diritto insignificante, quando venisse con bandiera estera, dovrebbe pagare il diritto di lire tre e cinquanta come se partisse dal fondo del mar Nero, poichè a questo riguardo non esiste diritto differenziale.

Conseguentemente credo che nella legge conviene ancora fare una riserva pel cabotaggio, ristretto però alla nostra costa littorale marittima, compresavi ancora la Sardegna.

**PRESIDENTE.** La parola è al signor deputato Avigdor.

**AVIGDOR.** Ma position, messieurs, est toute exceptionnelle: par le fait de la brillante éloquence de monsieur le ministre du commerce et de l'agriculture, moi, le défenseur de la liberté du commerce, je me trouve transformé en protectionniste. Ce n'est pourtant pas le système prohibitif que j'ai défendu et que je veux défendre, mais le principe de la liberté, le principe fondamental de tout traité équitable... c'est-à-dire la réciprocité.

Je pourrais bien demander à monsieur le ministre, si bienveillant et si courtois dans toutes ses attaques, s'il n'aurait pas mieux valu étudier son projet avant de le soumettre à la Chambre, s'il n'aurait pas dû prévoir les attaques dont il a été le but, afin que la Commission n'eût pas senti la nécessité de refaire sur la base de l'amendement proposé un nouveau projet. Je pourrai prolonger ces assertions, mais je veux me montrer généreux envers monsieur le ministre, et laisser cet argument de côté.

Monsieur le ministre dans le cours de la discussion nous a cité le royaume de Naples, non comme un exemple, mais comme une règle à suivre. Par ces mêmes motifs, je demanderai à monsieur le ministre ce que nous avons gagné d'en agir si généreusement avec le Gouvernement napolitain, puisque nous avons laissé libre l'entrée de son pavillon dans nos ports: mais en a-t-il agi de même envers notre pavillon? Non, messieurs. Sans vouloir abuser de la patience de la Chambre, j'aborderai le cœur de la question; je demanderai si on croit que nous puissions supporter la concurrence avec les autres pavillons quand les autres nations ne nous feront pas chez elles les avantages dont elles jouissent chez nous; pour moi je déclare que si nous laissons introduire dans nos ports, ainsi que l'Angleterre, les pavillons de toutes les nations sans conditions de réciprocité, nous ne pourrions pas supporter la concurrence, et notre marine sera ruinée.

Ce n'est pas tout que d'avancer des opinions dans une

question pareille; il faut présenter des chiffres à l'appui des raisons.

Les chiffres seuls sont des arguments que personne ne peut retorquer. On nous a bien parlé de centimes; mais ce sont, à mon avis, de fractions trop minimes pour que la majorité de la Chambre puisse les saisir; je désire donc faire une démonstration moins évasive.

Je prends pour exemple un navire de 220 tonneaux; je me demande quelle est la dépense mensuelle de ce navire, je trouve que le navire sarde dépense 780; l'autrichien 625; le napolitain 600; le norvégien et suédois 630; le grec 570; c'est celui que nous aurions le plus à redouter: le navire du midi de la France 700 à 750; celui du nord 780; or dans ce tableau nous figurons sur l'échelle la plus élevée, c'est-à-dire celle de 780 de dépenses: je ne parle des navires suédois et norvégiens que pour mémoire; ils ne portent ordinairement dans nos ports que du poisson salé, connu sous le nom de *coldfish*, dont on en fait une grande consommation dans la Ligurie. En nous renfermant donc dans la concurrence des navires napolitains, grecs et autrichiens, je demande ce que nos marins auront à faire si nous n'adoptons pas le système de réciprocité que je viens défendre. Ce n'est pas une question de libre commerce que nous traitons, c'est une question purement de droit international que nous devons traiter avec les pays qui ont des ports de mer. Nous leurs disons: voilà les avantages que nous sommes disposés à vous accorder; nous vous demandons de nous traiter sur le même pied, et nous n'acceptons pas des compensations en échange. Si on vous offre des compensations au lieu de vous accorder le retrait des droits différentiels, c'est une preuve bien réelle qu'on considère ces avantages comme moindres que ceux que vous réclamez; par conséquent vous ne devez pas les accepter, et exiger au contraire la réciprocité.

Je ne reviendrai pas sur l'objection déjà si souvent débattue et que l'honorable M. Menabrea a réduite à néant, celle de nous citer toujours l'Angleterre. Je connais parfaitement l'Angleterre: je suis presque à moitié anglais. Il y a beaucoup de choses qu'on ne peut pas dire dans un Parlement, mais qu'on ose dire en particulier, et qui pourraient éclaircir bien des déterminations presque inexplicables.

Néanmoins ici je veux me borner à la question qui nous occupe, et qui, selon moi, est une question éminemment importante. Au moment même où je parle il me vient à l'esprit un exemple que je demande la permission de mettre sous les yeux de mes honorables collègues.

Deux personnes font un héritage en commun d'une propriété en deux portions égales, à une étoile la partie du nord, à l'autre celle du midi. Elles ont chacune son entrée; le propriétaire du nord vient chez celui du midi, et lui dit: comme il peut me convenir quelques fois d'entrer du côté du midi, je vous demande le passage. Le propriétaire du midi lui répond: je ne puis pas vous accorder le passage, mais je vous accorde la permission de prendre quelques grappes de raisin sur mes vignes, de glaner quelques gerbes de blé dans mon champ, et de cueillir quelques olives dans mes oliviers. L'autre lui dit: je n'ai que faire de vos grappes de raisin, de vos gerbes de blé, ou de vos olives: j'en ai également moi-même; je désire avoir le passage qui est la seule chose qui me convienne. L'autre lui répond non. Je vous demande si le propriétaire du midi sera assez bon pour se soumettre à cette servitude pour une compensation illusoire ou un avantage qu'il peut très-facilement se procurer ailleurs. Non certainement; les particuliers ne font pas des concessions de ce genre quand il s'agit de se soumettre à de dures conditions