

F. MILONE, *Il porto di Napoli*, un vol. di pagg. 202, Roma, Anonima Romana Editoriale, 1936.

E' questo il primo volume di una collana di ricerche di geografia economica sui porti italiani, pubblicata a cura del Comitato nazionale per la geografia del Consiglio nazionale delle ricerche ed è in sostanza un secondo rifacimento aggiornato ed ampliato, di un lavoro comparso sin dal 1927 tra gli Studi di economia, finanza e statistica, editi dal « Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica ». Negli anni intercorsi tra la prima e l'ultima pubblicazione, Napoli ha visto il rapido declinare del movimento migratorio e l'improvviso fiorire del traffico con le colonie. Benchè la sua posizione geografica attribuisca a Napoli una inequivocabile funzione di porto coloniale, l'A. non poteva allora prevederne l'importanza in un futuro immediato; egli vide invece, a differenza di quanti si erano occupati antecedentemente dell'argomento, quali erano le varie funzioni del porto di Napoli, che potevano essere studiate e sviluppate per l'avvenire del porto, opponendole a quella di stazione per emigranti destinata irrimediabilmente a tramontare. Tali nuove funzioni sono rilevate dall'A. attraverso una minuta analisi del traffico e ad un profondo studio geografico-economico del retroterra del porto. Tabelle statistiche opportunamente elaborate, consentono interessanti confronti con gli altri porti e soprattutto con Genova, per cui il lettore può acquistare una conoscenza complessiva del movimento marittimo italiano. Meno sviluppata è la parte geografica generale. Un'introduzione dà ampi cenni sullo sviluppo delle costruzioni portuali e sull'attrezzamento del porto. Il primo capitolo, dedicato a Napoli come porto di emigrazione, fornisce occasione all'A. di approfondire alcuni aspetti del fenomeno migratorio e d'illustrare la concorrenza di Genova. Nel 1911-13, la partecipazione di Napoli al traffico viaggiatori dei porti italiani era del 40,2 %; nel 1928-30 essa era scesa al 27,5 %. La partecipazione di Genova, nello stesso periodo dal 27,2 % salì al 30,6 %. Confrontando le correnti migratorie, sulla base delle percentuali medie del 1909-13, con quelle del 1930-34, si rileva la forte diminuzione della corrente nordamericana (dal 76,1 al 53,4 %), l'aumento di quella centro e sudamericana (3,2 e 8,2) e d'oltre Suez (3,8 e 6,8) e quello notevolissimo delle destinazioni mediterranee (13,8 e 29,4). Seguono i capitoli dedicati all'analisi del traffico merci, nei quali si leggono interessanti notizie e considerazioni sul nostro commercio estero e sul retroterra economico del porto. Considerando il movimento passeggeri di Napoli che nel 1934 era ridotto a 108 mila unità (comprese le colonie) e il traffico merci che nell'ultimo decennio si è avvicinato ai 2,5 milioni t., rappresentato per tre quarti da merci scaricate, risulta la nuova funzione del porto; le merci sbarcate sono costituite per il 33,2 % da carboni, per il 23,9 da cereali e legumi, per il 16,3 da oli minerali e per il 4,9 % da legnami; la grande varietà delle altre merci (21,7 %) sbarcate e di quelle imbarcate (alimentari, frutta, pasta, patate 22,7 %; conserve alimentari 22,2; cereali e legumi 10,8; altre merci 44,3 %) esclude lo sviluppo di funzione industriale o commerciale particolare; prevale dunque la funzione regionale del porto, completata da una modesta funzione industriale e commerciale (susceptibile di ulteriori sviluppi), da una più importante funzione di porto viaggiatori (emigranti, turisti e porto di velocità) e da una nascente funzione di porto coloniale.

E. MASSI

B. NOGARO, *Eléments d'économie politique*, un vol. di pagg. 332, Parigi, Librairie générale de droit et jurisprudence, 1936.

Siamo in presenza d'un volume che dal 1913-14 ad oggi ha raggiunto la quarta edizione, condividendo la fortuna dei manuali migliori. Il fatto si spiega forse e per l'abilità espositiva dell'A. e per il suo ottimismo, che certo non costringe il lettore francese ad allontanarsi da quella che è per tradizione ormai secolare l'atmosfera in cui si svolge il pensiero economico gallico. Una prova della spiegazione data della fortuna del volume può essere fornita dalle prime parole degli *Elements*, qui di seguito tradotte: « Supponiamo che un abitante d'un lontano pianeta discenda un giorno su questa terra, e cerchi subito di spiegarsi lo spettacolo a lui offerto dal nostro formicolato umano. Vedrebbe, qui e là, in un'officina o in un cantiere, oppure sul ponte d'una nave, degli uomini al lavoro sotto la condotta d'un capo. Ma molti più ne vedrebbe in movimento apparentemente intenti ad un lavoro senza dire-