

INGHILTERRA

Cenno sullo sviluppo della marina mercantile a vapore.

Volendo accennare anche brevemente alla storia della marina mercantile inglese, occorre prender le mosse dal secolo xvi, quando, sotto il regno di Elisabetta, furono accordati alla costruzione premi di 5 scellini per tonnellata: più tardi, nell'anno 1651, fu promulgato il celebre atto di navigazione di Oliviero Cromwell.

Per virtù di questa legge estremamente protezionista, votata il 9 ottobre 1651, nessuna nave poteva esercitare il commercio colle colonie inglesi o la navigazione di cabottaggio, se il proprietario, il capitano e tre quarti dell'equipaggio non erano sudditi inglesi. Divieto assoluto era fatto di importare nell'Impero mercanzie non provenienti dal loro paese d'origine, provvedimento questo che mirava a combattere il commercio di deposito, danneggiando in particolar modo il commercio olandese.

Nel 1652, il *bill* dei diritti, o tariffa daziaria, stabilì tali sopratasse per le importazioni sotto bandiera straniera, da doversi considerare veramente come dazi proibitivi. Per i prodotti della pesca straniera era fissato un dazio doppio di quello dei prodotti nazionali, con che si veniva di fatto ad escludere assolutamente la concorrenza sul mercato. Infine ai bastimenti di costruzione o proprietà inglesi fu concesso uno speciale trattamento doganale di favore.

L'atto di navigazione di Cromwell fu confermato e reso più severo nel 1660 da Carlo II. Nel 1661 se ne sospesero le disposizioni per Amburgo, Brema, Danzica, e per Lubeca durante un solo anno. Questo provvedimento a vantaggio delle città predette trova fondamento nella potenza