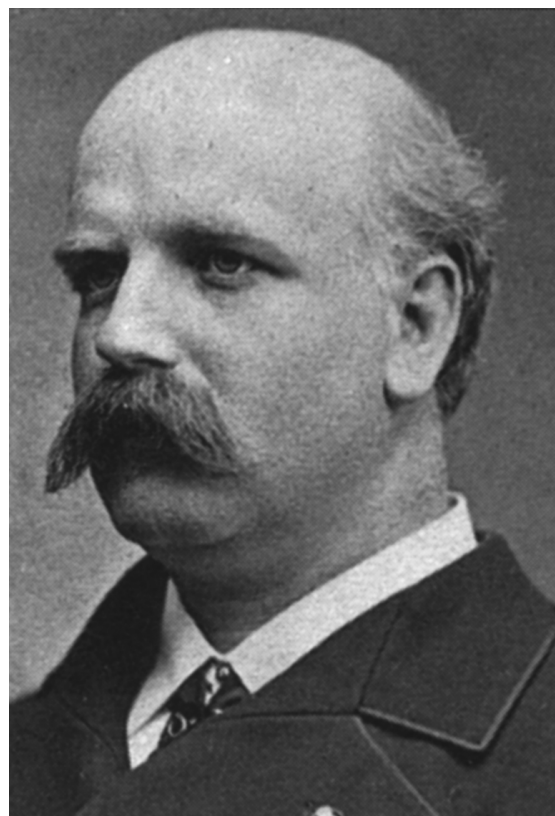


REGIA PIROCORVETTA MAGENTA.

*Italian Butterfly*  
**1866: AN ITALIAN CORVETTE  
IN THE FAR EAST**

by Mariano Gabriele



  
**Collana Sism**

# *Italian Butterfly*

1866: AN ITALIAN CORVETTE IN THE FAR EAST

by Mariano Gabriele

The Kingdom of Sardinia enjoyed regular diplomatic relations with European countries, the United States and with those Latin American nations to which emigration from Liguria had been directed in the early decades of the century. With the advent of the Kingdom of Italy, protection was extended to all persons of Italian origin, and the Royal Italian Navy continued to maintain a presence in the Rio de la Plata. But in the new unitary dimension, the foreign relations of the Kingdom of Italy could not be limited to those that had been sufficient for the regional states: different were their requirements, different their ambitions. In the new reality even the Far East, where until then Turin had backed the French diplomatic network, came within direct interest, made all the more urgent by the crisis in the silk industry in Piedmont and Lombardy, where silkworms had been afflicted by such a serious disease that their disappearance was feared; it had been unsuccessfully attempted to replace them with species imported from the Balkans, Persia and Australia, but experience demonstrated that only those from China and Japan were resistant enough to acclimatise to Northern Italy.

In 1862 it was planned to send a squadron of the Royal Italian Navy to circumnavigate the globe<sup>1</sup> – following the renowned scientific expe-

---

<sup>1</sup> Archivio Centrale dello Stato, Admiralty. Various offices - Cabinet, Rome (indicated below by ACS), folder 3, file 29; folder 6, file 97; folder 14, file 242; folder 16, file 307 and 308.

dition of the Austrian frigate *Novara*, with seven scientists aboard, between 1857 and 1859 – the Italian fleet, however, lacked a suitable vessel. That would be remedied by the corvette *Magenta*<sup>2</sup>, which entered service in the fall of 1863, and was recalled in early July 1864 to Naples from Sfax – where she was detached from the squadron that was rushed to Tunisia in April 1864 due to civil unrest that threatened Italian interests – to prepare her for the great voyage, by now considered a necessity<sup>3</sup>, which was to start in October: the then designated commander was Captain Guglielmo Acton, and Cristoforo Negri, Head of the Consulates in the Ministry of Foreign Affairs, was to embark to reach Japan and China and stipulate trade agreements comparable to those already concluded by other nations. Cugia, the Secretary of the Navy, issued the orders for the voyage on the 7th of August, recommending that the crew be “of fine and military appearance”; the ship would also have taken aboard various eminent scholars and missionaries, provided that the primary and essential motivation of the expedition were the commercial interests of the nation. On the 15th September, the *Magenta* was made ready, and on the 17th Acton was summoned to Turin by Cugia in relation to the voyage. But on the 6th October the operation was suspended, to be realised a year later under another commander, Frigate Captain Vittorio Arminjon<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> Wooden propeller driven corvette, built in the shipyard of Livorno, launched in July 1862 and entered the squadron at the end of 1863. Displacement of 2,522 GRT, having large sails on three masts and an engine which developed 1,900 effective HP and a speed of 10 knots; her armament consisted of 20 cannons. The standard crew numbered 14 officers and 294 non-commissioned officers and sailors.

<sup>3</sup> In May 1864 a Japanese diplomatic mission went to Paris, and Turin hoped – Italian interests in the Far East were thus entrusted to the French diplomatic network – on occasion of it to resolve the issue of silk seed trade, but the Japanese present did not have the necessary power to deal with the Italians. The following year, Shibata-Hingano-Komi, head of a new Japanese mission to France, would not have concealed to Arminjon the difficulties deriving from the current prejudices against foreigners in Japan, and of the ongoing conflict between the Shogun and feudal lords. Cf. F. Leva, *Storia delle campagne oceaniche della R. Marina*, Rome, reprinted 1992, I, pp. 65-67.

<sup>4</sup> Born in Chambery, which following the Treaty of Turin of the 24th March 1860 opted to join France, he was appointed Lieutenant of Vessel in the French Imperial Navy on the 14th July that year, in April 1861 he voluntarily resigned to return to the Royal Italian Navy, in which he reached the rank of Frigate Captain 1st Class in February 1864.

In the early months of 1865, the *Magenta* transferred to the naval base of the La Plata, where Arminjon reached it on the 17th January 1866 in command of the frigate *Regina*, which also carried several officers of his General Staff, two scientists and provisions for the voyage of circumnavigation. On the 4th of November of the previous year, the new Secretary of the Navy Angioletti had sent “Instructions for the *Magenta* in the waters of China and Japan”, mirroring those of *Cugia*. The corvette was manned with an enhanced crew - 345 sailors – and two prominent national exponents of physical and natural sciences, Senator Professor Filippo De Filippi and Professor Enrico Hillyer Giglioli were to board, accompanied by a preparer and a Danish official: it was therefore necessary to adapt the accommodation on board. The expedition, which was allocated the sum of 300,000 lire, had political, commercial and scientific aims, and to achieve them it was depending on the good relations with foreign countries that had recognised the Kingdom. Towards the Austrian Empire, with whom it did not have good relations, it was necessary to maintain a ‘prudent reserve’ and to apply strict reciprocity with Austrian vessels it might meet; in case of war, the *Magenta* was to return home by the quickest route and avoid engaging superior forces, but if a confrontation was inevitable, she was to defend the honour of the flag and vessel<sup>5</sup>. On behalf of the government, the minister stressed that “putting aside the scientific aspect of this voyage around the globe, it has been thought to make the supreme objective of it the concluding of a commercial treaty with China and Japan, primarily in the interest of the nation’s silk industry. Your Lordship having targeted this purpose, will subordinate all else to the success of it.” Furthermore, a myriad of information regarding China and Japan was requested, of an economic, administrative, financial and legislative nature, “and finally on the personal safety”, of foreigners. For the scientific aspects of the voyage the most prestigious institutions within the field had been approached; numerous publications had been made available aboard, including the report of the *Novara* and the translation of the conclusions that Humboldt had drawn. The route was to go from Montevideo to the Cape of Good Hope, and then, across the Indian Ocean, to the Dutch East Indies, tak-

---

<sup>5</sup> The issue was eventually resolved through diplomatic channels with the neutralisation of the corvette. Cf. Archivio Storico del Ministero degli Esteri, Rome, folder 1491, file. 2 ACS, folder 4, file. 35.

ing advantage of the southwest monsoon. The instructions, lengthy and unnecessarily detailed, concluded with a manner of exhortation directed at Arminjon, which reminded him that “the *Magenta* bears for the first time the National Flag to distant lands, and it is the face that everywhere represents the loyal, selfless and civilising policies of the Government of the King; bearing in mind that Italy, proud of her independence, desires to respect that of other peoples everywhere”. Lastly, he clarified that the instructions were only general rules and that Arminjon retained freedom of action: “If great, therefore, is the responsibility that the Government of the King bestows upon Your Lordship, mighty is the trust it places in you”. The commander, in any case, abided as faithfully as possible by the original instructions and those that the new Prime Minister and Minister of Foreign affairs Lamarmora subsequently sent him in Singapore, along with letters of credentials, and in Shanghai. The new instructions, essentially non-innovative, confirmed the assistance and support of the French and British representatives in the Far East.

Crossing via the planned route to Batavia, the Italian warship visited the designated ports of South and South East Asia, arriving in the Bay of Edo on the 4th July. The internal situation of Japan was stormy, since the temporal power of Shogun Yoshinobu was opposed by the great feudal lords. Nevertheless, the Shogun still retained both the government of the Empire and executive power, through which Arminjon proposed opening negotiations with the Shogunal administration. The French diplomatic agent Roches, who saw to Italian interests, doubted that it would be possible to obtain concessions at that time. On the 11th July came the “polite but not enthusiastic” response of Japan, which set the tone of the negotiations: Italy was not to ask for more than that which had already been granted to Prussia, namely the admission of her ships only in ports already open to foreign trade; in such a case they could “perhaps be accorded the rights of the most favoured nation”, that intended permitting admission to ports that had been open to the trade of other powers. The negotiations, authorised by the Shogun on the 5th August, opened on the 11th between the Japanese delegation, which was composed of three ministers, and the Italian delegation, composed of Arminjon, who also took advantage of the advice of Senator De Filippi, and of two young officers on board (Sanfelice and Arese) who served as secretaries. The negotiations proceeded constructively, and on the 25th

August the treaty was signed<sup>6</sup>: it consisted of 23 articles, plus 6 trade regulations, an additional convention of 11 articles and tariffs. The treaty decreed, in Article 1, “perpetual peace and eternal friendship” between the sovereigns and the peoples of Italy and Japan; Article 3 opened the cities and ports of Kanagawa, Nagasaki and Hakodate, emporia chosen for international traffic, to commerce and to Italian subjects, and that there they could reside and freely practise their religion (Article 4); Article 8 extended the right to operate in “all ports in Japan open to trade” to Italian citizens; Article 19 attributed to Italy the provision of most favoured nation: “It expressly stipulated that the Government of His Majesty the King of Italy and his subjects freely enjoy ... all the rights, immunities, privileges and advantages that have been agreed hereafter by His Majesty the Shogun of Japan and the subjects of all other nations”<sup>7</sup>.

On the 1st of September the *Magenta* left Japan, which was on the eve of major upheaval<sup>8</sup>, and headed for China: eight days later she arrived in Wu Sung, a small port on the Yangtze, however due to the vessel’s draught not permitting continuation up the river, the corvette anchored in Ta-Ku. Arminjon and two of his officers (Marocchetti and Caniani) left by palanquin to the Chinese capital, around 150km away, where it was necessary first of all – with the help of diplomatic European friends – to overcome a problem of violating protocol<sup>9</sup>. Nevertheless

---

<sup>6</sup> The letter of Arminjon to the Secretary of the Navy of the 26th of August began like this: “Last night the signing of the treaty of Italy with Japan took place”, Archivio dell’Ufficio Storico della Marina militare (indicated below by AMR), Fondo Base, folder 2184, file 1866, where the instructions of Minister Angioletti can also be found, dated in Florence, on the 4th November 1865.

<sup>7</sup> Leva, (cit.), I, pp. 67-68.

<sup>8</sup> The Shogun died 4 days after the departure of the *Magenta* and the Emperor in December. In the confused internal situation that followed, the young successor Matsu-Hito retrieved the imperial power and transferred the capital to Edo, renamed Tokyo (Eastern Capital), ushering in the Meiji Era.

<sup>9</sup> “The Earl of Belmont, having meanwhile explored the intentions of the Chinese government, had to reply that the Mandarin Tchong-Heu, resident in Tientsin, had only the faculty to officially inform the government of the Emperor of my arrival as plenipotentiary. It was therefore necessary for me that I address this senior official; but meanwhile he gave assurances that as soon as the letter of Tchong-Heu was received in Beijing, the plenipotentiaries for the negotiations with the Italian envoy would be immediately appointed by His Majesty the Emperor. To the interpreter of the Russian

the commander was able to win over the respect of the Prince Regent Gong, and on the 9th October the Chinese plenipotentiaries, two illustrious Mandarins, were appointed: Tsung-heu, Vice President of the War Ministry, and Tan-tu-Shiang, financial and foreign affairs advisor. The negotiations began on the 16th October and an agreement was already reached by the 19th, however the signing was postponed until the 26th to allow the drafting of 4 authentic bilingual copies. The treaty of friendship, trade and navigation – which took account of the previous agreements concluded by Beijing, and especially the Sino-Danish accord – consisted of 55 articles, to which were added, attached as integral parts, trade regulations and tariffs on imports and exports of individual commodities, including cocoons. The text begins by proclaiming that there would be “constant peace and perpetual friendship” between the King of Italy and the Emperor of China, to whom each would be credited a diplomatic agent (Articles I, II); Italian consuls would enjoy “all the immunity and privileges granted to consuls of the most favoured nation” (Article VII); In China Italians could profess and teach the Christian religion, as well as travel to any part of the interior (Articles VIII, IX); to Italian maritime traffic 15 ports indicated by name were opened, outside of which vessels and cargo risked confiscation (Articles XI, XLVII); Italian ships could visit any port with peaceful intentions (Article LII) and finally it was “expressly stipulated that the government and Italian subjects will have full rights and in equal measure all the privileges, immunity and benefits that would have been or will in the future be granted by His Majesty the Emperor of China to the government or to the subjects of all other nations” (Article LIV). In this manner, Arminjon positively concluded his diplomatic mission; he had done his

---

legation, Mr Popoff, it was said that my conduct had seemed rather strange because, the Chinese government having their own official at Tientsin with the mission of receiving those who want to go to Beijing, I had continued on my way to that city without even announcing myself. Such conduct, in the opinion of the Chinese, was certainly contrary to rites and susceptible to censure, since one does not enter a house without informing the porter. Prince Gong did not consent to receive from me any official communication, before I announced myself to Tchong-Heu. I then wrote to Tientsin and five days later the Court of Foreign Affairs made known to the Earl of Belmont that the decree for the appointment of the Chinese plenipotentiaries had been presented for the signature of the Emperor”, Arminjon to the Secretary of the Navy, Beijing 10th October 1866, AMR, folder 2184, file 1866.

best, but his craft was another, and he wrote it in a letter dated 12th of July 1866 to his mother: “I am a soldier before a diplomat. I want to finish this with Japan and China as soon as possible, to retake the place that awaits me in the squadron”<sup>10</sup>. Eight months after the signing of the treaties Vittorio Sallier de la Tour, the first Italian diplomatic representative to the courts of Edo and Beijing, arrived in the Far East, establishing his residence in Japan<sup>11</sup>.

The idea of the voyage of circumnavigation was born of the belief that it was necessary to make an Italian warship accomplish a tour of the world for motives of prestige and politically important emulation; and since the circumnavigation would inevitably lead the corvette to the oceans of the Far East, the chance was taken to seek a solution to a pressing problem of foreign and trade policy, and advance the path of oceanographic research on marine flora and fauna.

The voyage of the *Magenta* was the first ocean campaign of the Royal Italian Navy. Apart from the diplomatic mission, it had meaning and political value in and of itself, since the appearance of a military ship of the Kingdom of Italy in Asian and Oceanic ports changed for the better the conditions of national maritime trade and laid down a relationship with groups of Italian emigrants. Nor can we underestimate the importance of the new oceanic experience, with the repeated crossings of the Atlantic and those of the Indian and Pacific Oceans. The arduous test of the storms encountered on the route happily tested the sailing abilities of the men of the *Magenta*, as well as the serious failure of the rudder which occurred on the 22nd February 1867 – a result of the storm that struck the ship at the 20th parallel south, forcing her to return to Batavia for vital repairs – a result not of human error, but of the force of the wind and sea. Bad weather in Australia also plagued the corvette, forcing her to anchor in Sydney Harbour for 72 hours, but then, after she reached New Zealand, the Pacific Ocean honoured her name and in

---

<sup>10</sup> Taken from the family archives, it is cited in the speech of the 22nd October 1983, entitled *Un Savoyard, marine e diplomate*, held at the Academy of Savoy of Chambery by the descendent Henry Arminjon.

<sup>11</sup> Andrea Francioni, *Il trattato italo-cinese del 1866 nelle carte dell’Ammiraglio Arminjon*, Working Paper *del Dipartimento di Scienze Storiche, Giuridiche, Politiche e Sociali dell’Universita degli Studi di Siena*, N. 46, Siena, 2003.



49 days the *Magenta* reached Peru, and then on to the Straits of Magellan and on to the Atlantic side, docking at Montevideo, from where she had left port almost two years prior, on the 17th December 1867<sup>12</sup>.

The importance attached, in the plan of the voyage, to scientific research and entrusted to the scientists Senator Professor De Filippi and Professor Giglioli, is given great prominence in the instructions of Minister Angioletti and in the attention that the Italian Geographic Society devoted to them on their return. Unfortunately De Filippi, after the departure from China, was struck by an illness that led to his death in Hong Kong, where he was a guest of the British Ambassador, on the 19th December 1866. But the resulting research and studies gave notable results: yielding geological, pelagic, botanical, mineral and ethnological findings, and stimulating original scientific monographs. It was possible to offer the Museum of Natural History in Turin approximately 6,000 samples of 2,000 different species.

In March 1868 Vittorio Arminjon, promoted Ship-of-the-Line Captain on the 1st of January, led the corvette to Naples<sup>13</sup>. The Geographical Society also conferred on him a gold medal, of which the Captain was particularly proud.

---

<sup>12</sup> Between the island of Wellington and Patagonia the corvette took a short cycle of exploration, testimony of which were the bestowal of the names of the ship, of the commander and officers of his General Staff on 3 bays (*Magenta*, *Arminjon* and *Libetta*) and 2 islands (*Candiani* and *Basso*). Regarding the bibliography on the voyage, suffice it to mention: V. Arminjon, *Il Giappone e il viaggio della corvetta Magenta nel 1866*, Genoa, 1869, and *La Cina e la missione italiana del 1866*, Florence, 1885, and E. H. Giglioli, *Viaggio intorno al globo della pirocorvetta Magenta*. Milan 1876, a monumental work of more than 1000 pages.

<sup>13</sup> He arrived there on the 28th February to receive it and found nobody there waiting on land, a disappointment to those who remembered how much warmth and popular participation had taken place on the return of the *Novara* to Pelagosa and Trieste. But if the welcome is not organised, the same experience of Naples could happen to others: on the 25th April 1919, when the ship that brought home the 42nd American division – the *Rainbow*, that had served with such distinction on the Western Front – entered the port of New York, the commander MacArthur was startled to see that was no crowd to welcome them; there was only “a young man who asked who they were. ‘We are those of the famous 42nd’ he replied. The young man then asked them if they had been in France”, M. Gilbert, *La grande storia della prima guerra mondiale*, Milan, 1998, p. 617.

## ARMINJON, Vittorio

*Dizionario Biografico degli Italiani - Volume 4 (1962)*

di **Mariano Gabriele**



**ARMINJON**, Vittorio. - Nato a Chambéry il 9 ott. 1830, da Mattia ed Enrichetta Dupuy, entrò giovanissimo (1842) nella Regia Scuola di Marina di Genova, dalla quale uscì guardiamarina di 2<sup>a</sup> classe nel 1846. Nel 1855, col grado di luogotenente di vascello di 2<sup>a</sup> classe, partecipò alla campagna di Crimea, a bordo delle navi da guerra sarde "Carlo Alberto", "Aurora" e "San Giovanni". Nel 1859 passò luogotenente di vascello di 1<sup>a</sup> classe e nel giugno 1860, avendo optato per la Francia, in seguito alla cessione della Savoia, entrò a far parte della marina imperiale francese, ma, nell'aprile 1861, si dimise e fu riaccolto nella marina italiana con il grado di capitano di fregata di 2<sup>a</sup> classe.

Il Cavour, ministro della Marina, lo pose a capo della scuola cannonieri da istituire nel golfo di Spezia, e l'A. vi si distinse per capacità organizzative. Comandò successivamente la corvetta corazzata "Terribile", dal 1861 al 1863, e lasciando tale incarico fu insignito dell'ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro, in riconoscimento dell'opera svolta nel comando di quella che era una delle primissime corazzate italiane. Nel 1863 l'A. fu capo di Stato Maggiore sulla "Maria Adelaide", nella squadra d'evoluzione, e dal gennaio 1864 al maggio 1865 comandò la prima scuola cannonieri della marina italiana, istituita a bordo della "Partenope", assolvendo con energia ed efficienza tale delicato incarico.

In preparazione del primo viaggio di circumnavigazione del mondo di una unità militare italiana, l'A. si trasferì nel 1865 a Rio de Janeiro con la fregata a vela "Regina" e assunse il comando della pirocorvetta "Magenta", già inviata in Sud America fin dal precedente aprile. Superate numerose difficoltà relative all'organizzazione di un pericolo così impegnativo, più volte progettato e rinviato, l'A. salpò da Rio con la "Magenta" il 2 febr. 1866.

Costeggiando il Brasile giunse all'estuario del Rio de la Plata, dove sostò a Montevideo e di là in 86 giorni di navigazione a vela, attraversò il canale di Magellano e l'oceano Pacifico, raggiungendo Batavia. Questa parte del viaggio fu assai proficua dal punto di vista delle ricerche e degli studi scientifici: furono eseguiti rilievi idrografici importanti, alcuni tratti dei canali della Patagonia furono studiati e battezzati baia "Magenta", "Arminjon", "Libetta" (dal nome del comandante in seconda della pirocorvetta). Inoltre gli studiosi che erano stati imbarcati (proff. E. H. Giglioli e F. De Filippi, quest'ultimo deceduto ad Hong Kong il 9 febr. 1867 per malattia) poterono compiere interessanti ricerche oceanografiche, zoologiche, meteorologiche, ecc. Per tale impresa, che all'epoca fece scalpore, l'A. fu insignito della medaglia d'oro della Società geografica italiana.

Ma gli scopi del viaggio erano anche politici e commerciali. L'A. aveva credenziali diplomatiche per i governanti della Cina e del Giappone, con i quali potè stipulare i primi trattati di navigazione e commercio a nome del Regno d'Italia. In Estremo Oriente la "Magenta" si trattenne a lungo, dando modo all'A. di effettuare numerose prese di contatto a fini politici e commerciali, nonché vari studi di carattere geografico, tra i quali ricorderemo una pregevole carta del Giappone. La lunga campagna terminò a Napoli il 28 marzo 1868.

Al rientro in patria l'A. fu promosso capitano di vascello, e dal 1872 entrò a far parte del Consiglio d'ammiragliato, tenendo il comando della 2<sup>a</sup> divisione della Scuola di marina di Genova dall'ottobre 1872 al luglio 1876: durante tale periodo il suo contributo didattico e scientifico alla Scuola fu assai importante, al punto che la sua divisione fu considerata una vera università nautica. Pose a servizio dell'insegnamento la sua vasta esperienza nelle due campagne d'istruzione degli allievi della Scuola sulla "Vittorio Emanuele"; in occasione di quella del 1875 sulle coste spagnole e portoghesi acquistò rinomanza per aver risalito e disceso il Tago fino a Lisbona con la "Vittorio Emanuele" navigando a vela, ciò che dai tempi di Nelson non era riuscito ad altri. Promosso contrammiraglio nel 1876, comandò la 2<sup>a</sup> divisione della squadra permanente dal luglio 1876 all'aprile 1877. Fu collocato a riposo il 16 giugno dello stesso anno.

Dal collocamento a riposo alla morte, avvenuta a Genova il 5 febr. 1897, fece parte del consiglio comunale di Genova, come esponente dei gruppi cattolici.

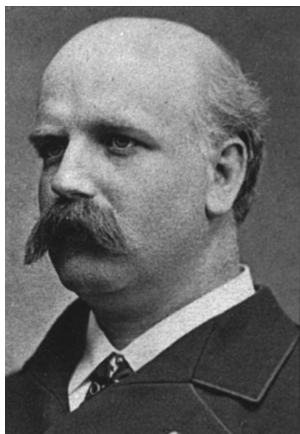
Collaboratore apprezzato della *Rassegna Nazionale* e della *Rivista Marittima*, l'A. pubblicò varie opere, di trattativa militare, di viaggi, di agricoltura, tra le quali ricordiamo: *Delle granate reali a percussione ossia ricerche sopra le spolette fulminanti di proiettili cavi di forma sferica*, Genova 1857; *Brevi considerazioni intorno alla Marina Militare del Regno d'Italia*, Genova-Torino 1861-64; *Metodo per la formazione dei ruoli a bordo di una nave da guerra*, Genova 1863; *Il Giappone e il viaggio della corvetta Magenta nel 1866*, ibid. 1869; *Elementi di attrezzature e di manovra delle navi*, ibid. 1875; *Le ancore delle navi da guerra e mercantili*, Torino 1878; *Corazzate e torpediniere. Esame di un veterano sul criterio degli autori antichi*, Genova 1888; *Le métoyage dans ses rapports avec la coùtume*, Genova 1894.

Fonti e Bibl.: Arch. Centrale dello Stato, *Ministero Marina, Marina Militare*, buste 7-8; Arch. dell'Ufficio Storico della Marina Militare, cassetta 1334, fasc. 6; C. Negri, *Il viaggio della Magenta*, in *Bollett. d. Soc. geogr. ital.*, vol. I, (1868), p. 71; vol. VII (1872), pp. XXVIII, 167-169; E. H. Giglioli, *Viaggio intorno al mondo della R. pirocorvetta italiana Magenta negli anni 1865-66-67-68...*, Milano 1876; C. Randaccio, *Storia delle marine militari italiane dal 1750 al 1860 e della marina militare italiana dal 1860 al 1870*, II, Roma 1886, pp. 46, 292 s.; G. Roncagli, *Il contrammiraglio V. A.*, in *Bollett. d. Soc. geogr. ital.*, vol. XXXIV (1897), pp. 65-69; *Illustrazione Italiana*, 14 febbraio 1897; F. Leva, *Storia delle campagne oceaniche della R. Marina*, vol. I, Roma 1936, pp. 60-86; M. Gabriele, *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa*, Milano 1958, pp. 318-20; *Encicl. militare*, vol. I, Milano 1927, p. 709.

## GIGLIOLI, Enrico Hillyer

*Dizionario Biografico degli Italiani - Volume 54 (2000)*

di **Maurizia Alippi Cappelletti**



**GIGLIOLI**, Enrico Hillyer. - Nacque a Londra il 13 giugno 1845 da Giuseppe, esule originario di Brescello (Reggio nell'Emilia), avvocato, medico e naturalista, e dalla londinese Ellen Hillyer.

Nel '48 Giuseppe tornò a Modena, ove sperava di riprendere la vita di un tempo: ma il clima di restaurazione lo consigliò a trasferirsi a Firenze prima, poi a Torino nel '50 e infine a Genova nel '51, seguito dalla sua famiglia.

A Genova il G., già con una decisa predisposizione alle scienze naturali, seguì studi tecnici nel Collegio nazionale, entrò in contatto con i locali preparatori dei musei e divenne amico di insigni naturalisti quali M. Lessona e F.C. Marmocchi. Nel 1860 seguì a Pavia il padre, incaricato dell'insegnamento di antropologia in quella Univer-

sità, e vi concluse gli studi. Si legò a G. Balsamo Crivelli, a T. Taramelli, a P. Panceri e a F. Brioschi, che lo aiutò a ottenere una borsa di studio a Londra. Scelse qui di frequentare la School of mines, ove insegnavano professori quali Ch. Lyell, R. Owen, I. Sharpe, Th.H. Huxley.

Un ambiente dunque privilegiato per la formazione scientifica del G., che tra l'altro in quel periodo pubblicò le lezioni di Huxley sulla rivista *Lancet*. Concluso il corso alla scuola mineraria, tornò in Italia, a Pisa, ove si era intanto trasferito il padre, e qui conseguì il diploma di scienze naturali nel 1864. Nel frattempo a Torino si era legato di amicizia con F. De Filippi, che gli procurò un posto di professore nell'istituto tecnico di Casale Monferrato. Nell'autunno del 1865 De Filippi propose al G. di accompagnarlo in qualità di assistente in una missione scientifica da svolgersi sulla pirocorvetta "Magenta". Era la prima volta che una nave militare italiana compiva un viaggio di circumnavigazione del mondo: il comandante V. Arminjon aveva l'incarico, come plenipotenziario del re d'Italia, di stringere un accordo commerciale con il Giappone e la Cina per la liberalizzazione della bachicoltura. L'avvenimento fu di grande rilievo per la maturazione scientifica e umana del G., ancora molto giovane e ricco di entusiasmo, che durante il viaggio fu costretto ad assumere tutta la responsabilità della missione, quando il De Filippi si ammalò e, sbarcato a Macao, poco dopo, nel 1867, morì a Hong Kong.

Il viaggio ebbe inizio l'8 nov. 1865, quando il G. e il De Filippi salparono da Napoli sulla fregata "Regina" per raggiungere a Montevideo la "Magenta", già presente in quel porto da alcuni mesi. Di lì proseguirono per Batavia, quindi Singapore, Malesia, Annam, Cocincina francese, Giappone, Cina, Australia, poi, attraverso il Pacifico, Pe-

rù, Cile, Patagonia; di qui, dopo aver toccato di nuovo Montevideo, fecero ritorno a Napoli il 28 marzo 1868.

Del viaggio, durato tre anni, il G. fece la cronaca minuziosa in un poderoso lavoro *Viaggio intorno al globo della r. pirocorvetta "Magenta" negli anni 1865-66-67-68*, che pubblicò a Milano nel 1876. Il testo ha il carattere del giornale di bordo, con la descrizione degli avvenimenti, soprattutto naturalistici, e con osservazioni che vanno dalla meteorologia alla botanica, alla zoologia e all'antropologia. Proprio per lo spazio dedicato alle note e riflessioni sui caratteri e costumi delle varie popolazioni incontrate, il volume ebbe prefazione di P. Mantegazza, che in forma di lettera al G., cui riconosceva "intuito antropologico ed etnologico", esponeva le proprie teorie in materia. Infatti, pur nei loro limiti e come espressione di una genuina curiosità e di acutezza osservativa, le note del G. fornivano dati nuovi e abbozzavano ipotesi sull'origine e la diffusione di alcune razze umane (*I Tasmaniani. Cenni storici ed etnologici di un popolo estinto*, in *Arch. per l'antropologia e l'etnologia*, I [1871], pp. 85-130, 385-456; *Studi sulla razza negra*, *ibid.*, VI [1876], pp. 293-335), utili, se non necessari contributi a una scienza, l'antropologia, ancora giovane, incerta sui suoi limiti e indirizzi e con pochi cultori in Italia. Qui esistevano solo insegnamenti liberi e, dunque, precari, mentre già in Germania, Francia, Regno Unito, andavano costituendosi musei, società e scuole di antropologia. Da allora il G. non cessò di occuparsene e durante tutta la sua vita raccolse una gran quantità di pezzi etnologici, conservati oggi come Collezione Giglioli, nel Museo nazionale preistorico ed etnografico "L. Pigorini" di Roma.

La messe zoologica fu ingente e destinata al Museo di Torino, secondo le intenzioni del suo direttore De Filippi, che anche a questo fine aveva progettato il viaggio intorno al mondo. Il materiale fu riordinato dal G. che, al suo ritorno, fu aggregato all'Università di Torino, con questo specifico incarico.

Chiamato a Firenze dal ministro della Pubblica Istruzione C. Matteucci, il G. lavorò come settore anatomico nell'istituto di zoologia dell'Istituto di studi superiori, diretto da Adolfo Targioni Tozzetti. Nel 1869 la cattedra di zoologia fu divisa in zoologia degli Invertebrati e zoologia dei Vertebrati, e quest'ultima assegnata al G., che vi restò definitivamente, come straordinario dal '71 e ordinario dal '74, assumendo anche la direzione del Museo di storia naturale.

Nel '71 sposò Costanza Casella, di una famiglia di patrioti legati a Mazzini e Garibaldi, scrittrice di libri didattici e attiva, ancor giovane, nel 1859-60 a Bergamo, nel movimento di indipendenza nazionale. Un loro figlio, Hillyer Odoardo, fu scrittore di libri d'arte.

Dall'esperienza giovanile del viaggio di circumnavigazione, durante il quale aveva osservato gli eventi naturali nella loro complessità e interdipendenza, il G. maturò una spiccata capacità di collegare risultati e osservazioni raccolti nei diversi ambiti di interesse in cui operava. Fu geografo, presente e attivo nei primi congressi geografici nazionali e internazionali, etnologo, zoologo teorico, sistematico e pratico. Continuò i viaggi di esplorazione lungo le coste e nelle regioni interne italiane, visitò i musei di tutta l'Europa al fine di costituire una collezione centrale dei Vertebrati italiani che og-

gi porta il suo nome e fu da lui inaugurata a Firenze, nel Museo della Specola, nel 1908 (*La collezione centrale degli animali vertebrati italiani nel R. Museo zoologico di Firenze*, in *Atti S.I.P.S.*, 2<sup>a</sup> riunione, Firenze 1908, pp. 179-195); ma la raccolta era iniziata già nel 1875, avvalendosi di doni, di acquisti, del consiglio e dell'aiuto di specialisti e di volontari; dopo 18 mesi, già nel '77 ne era stata inaugurata una prima sala. Unica in Italia, con circa 34.000 individui e 1232 specie rappresentati, la collezione è importante perché offre agli studiosi la possibilità di uno studio delle faune locali, che, con quello delle relative condizioni geografiche e meteorologiche, permette di localizzarne l'origine e giustificarne la diffusione, mentre il confronto con le specie fossili consente di ricostruire antiche vicende geologiche. Lo studio della distribuzione geografica dei Vertebrati era stato affrontato dal G. in un lavoro di ricostruzione della letteratura esistente in materia, di critica e di proposta personale, giovandosi anche di tutto il nuovo materiale a disposizione (*Ricerche intorno la corologia dei Vertebrati*, in *Bollettino della Società geografica italiana*, X [1873], pp. 26-55, 779-794, 857-874). Nel saggio l'autore fra l'altro consigliava l'uso della nomenclatura binomia, per riservare la trinomia solo ai casi di ibridismo e a quelli di incipiente formazione di una nuova specie quando questa ancora non si è separata dalla madre. Il G. aveva infatti accettato la concezione darwiniana per cui la specie non è esattamente delimitabile. Ammetteva però in alcuni casi anche un'origine di specie separata e distinguibile da altre, e a questo fenomeno dava il nome di neogenesi. Completata la collezione, si proponeva un compito ancor più vasto, una revisione della fauna dei Vertebrati sia terrestri, sia acquatici e un catalogo ragionato della collezione centrale.

Restava ancora quasi inesplorata la fauna dei grandi fondali marini. Tra il '68 e il '70, erano state avviate, e in parte concluse, importanti campagne talassografiche nell'Atlantico boreale, con l'appoggio della Royal Society di Londra, da scienziati quali C.W. Thomson, W.B. Carpenter e J.G. Jeffreys sulle navi "Lighthning", "Porcupine" e altre, per conoscere le condizioni fisiche e biologiche dei grandi bacini oceanici. Nel '70, sul "Porcupine", era entrato nel Mediterraneo il Carpenter che però, essendo soprattutto interessato ai rilievi termo- e densimetrici, per confortare la sua teoria della circolazione verticale delle acque nei grandi oceani, aveva trattato superficialmente l'indagine biologica, giungendo alla conclusione che, a differenza degli oceani, il Mediterraneo non ospitava una fauna abissale. Il G. era di parere contrario e nel 1881 chiese e ottenne dal ministro dell'Agricoltura, Industria e Commercio di poter utilizzare il piroscafo "Washington", adibito normalmente alle ricerche idrologiche, per svolgere un'esplorazione zoologica delle acque profonde del Mediterraneo. Durante l'estate del 1881, a conclusione di sistematiche ricerche, ottenne risultati insperati, raccogliendo a grandi profondità, fino a 3630 m, esemplari tipici della fauna abissale oceanica e in particolare di una specie di crostaceo scoperto nell'Atlantico settentrionale dalla piroscafo "Challenger", la *Willamoesia leptodactyla*: propose dunque di considerare quella del Mediterraneo profondo una fauna atlantica o addirittura, più generalmente, oceanica. Anche questi esemplari furono aggiunti alla collezione del Museo fiorentino, a documentazione della tesi sostenuta dal G. (*La scoperta di una fauna abissale nel Mediterraneo. Prima campagna talassografica del R. piroscafo "Washington"*, in *Atti del III Congresso internazionale di geografia*, II, Venezia 1881, pp. 165-210).

Furono i Pesci e gli Uccelli, pur senza escludere qualche specie di Mammiferi, i Vertebrati al cui studio più si dedicò il G. che, ancora studente, aveva esordito con la monografia *Della famiglia ornitica delle Apterigoidee e specialmente del genere Apterix* (in *Atti della Società di scienze naturali*, V [1863], pp. 303-329), in cui, raccogliendo tutti i dati già noti di un genere in pericolo di estinzione, ne fornì una dettagliata descrizione morfologica e ne delineò la presunta origine e le vicende.

Più tardi ebbe dal ministero dell'Agricoltura, Industria e Commercio l'incarico di preparare un elenco di Uccelli stazionari e di passo in Italia, precisando i tempi e le direzioni di migrazione e le epoche di nidificazione, per portare questi dati a conoscenza del legislatore. Nonostante esistessero già opere importanti in questo settore della zoologia (come l'*Ornitologia toscana* di P. Savi, la *Fauna italica* di C.L. Bonaparte, *Gli Uccelli della Lombardia* di E. Bettoni e soprattutto la *Ornitologia italiana* di T. Salvadori), il lavoro del G. si rivelò arduo per la difficoltà di definire i limiti geografici della ricerca, per la scarsità dei dati disponibili sulle cause e le leggi regolatrici delle migrazioni e per la variabilità dei tempi in cui avvengono questi fenomeni. Pur indicando infine ulteriori indagini da compiere, riuscì comunque a compilare un elenco di 418 specie italiane classificate secondo i criteri usati da P.L. Sclater nel suo *Systema avium* (London 1873), che suddivise in sei gruppi e di cui illustrò in uno schema generale i modelli e le epoche di nidificazione (*Elenco delle specie di Uccelli che trovansi in Italia stazionari o di passaggio colla indicazione della nidificazione e della migrazione*, in *Annali di agricoltura*, XXXVI [1881], pp. 1-133).

Anni dopo, per attuare una ricognizione ornitologica nei vari territori nazionali, secondo la proposta degli studiosi raccolti nel primo Congresso ornitologico internazionale (Vienna 1884), il ministero di Agricoltura, Industria e Commercio decise di istituire un Ufficio ornitologico presso la Collezione centrale, per organizzare e coordinare le indagini ornitologiche in Italia, e di affidarne la direzione al Giglioli. Questi promosse una vasta indagine, i cui risultati furono pubblicati in *Avifauna italica. Elenco...* (Firenze 1886) e in *Primo resoconto dei risultati della inchiesta ornitologica in Italia* (I-II, Firenze 1889-90), in cui l'autore, discostandosi dal Salvadori per la ripartizione geografica adottata, realizzava un'opera di grande utilità, anche per il lavoro di comparazione tra le epoche di nidificazione e migrazione delle famiglie di Uccelli nelle diverse regioni italiane e nei diversi periodi dell'anno.

Nello stesso tempo il G. proseguiva le ricerche di idrobiologia nei laghi dell'Italia settentrionale e ampliava le sue conoscenze di zoologia dei Vertebrati anche con frequenti visite nei maggiori musei d'Europa. Questa competenza gli valse la nomina nel 1880 a commissario governativo per l'Esposizione della pesca a Berlino (*Sulla parte scientifica riguardante i Vertebrati nell'Esposizione...*, Berlin 1880) e poi per quella di Edimburgo nel 1882 e di Londra nel 1883 (*Fisheries in Italy, being an introduction to...*, London 1883), per il trattato con l'Austria sulla pesca a Gorizia e per quello per le acque miste con la Svizzera nel 1906.

Divenuto (dal 1899) presidente della Commissione consultiva per la pesca, ne fece un centro operoso, dedicandovisi fino a pochi giorni dalla sua morte, a Firenze il 16 dic. 1909.

Fonti e Bibl.: L'elenco completo delle opere in E. Balducci, *E.H. G.: cenni biogr. e bibliogr.*, in *Annali di agricoltura*, 1912, n. 268, pp. 7-40; V.F. Arminjon, *Il Giappone e il viaggio della corvetta "Magenta" nel 1866*, Genova 1869; D. Rosa, *L'opera zoologica di E.H. G.*, in *Bull. della Società entomologica italiana*, XLI (1909), pp. 19-27; D. Vinciguerra, *E.H. G.*, in *Annali del Museo civico di storia naturale di Genova*, XLIV (1910), pp. 479-493; C. Parona, *E.H. G.*, in *Atti della Società ligustica di scienze naturali*, XXII (1911), pp. 146-149; C. Bertacchi, *Geografi ed esploratori italiani contemporanei*, Milano 1929, pp. 340-348; U. Pierantoni, *Zoologia*, in *Un secolo di progresso scientifico italiano, 1839-1939*, IV, Roma 1939, pp. 16, 52; M. Giua, *Per un'interpretazione dialettica della storia delle scienze sperimentali in Italia...*, in *Belfagor*, IX (1954), p. 3; *Storia delle scienze*, III, 1, a cura di G. Montalenti, Torino 1962, pp. 511 s.; W. Derksen - U. Scheiding, *Index litteraturae entomologicae*, II, Berlin 1965, p. 147; R. Biasutti, *Popoli e razze della Terra*, Torino 1967, *ad indicem*; F. Rodolico, *Naturalisti ed esploratori dell'Ottocento italiano*, Firenze 1967, pp. 223-248; G. Landucci, *Darwinismo in Firenze*, Firenze 1977, *ad indicem*; I. Luzzana Caraci, *La geografia italiana tra '800 e '900*, Genova 1982, pp. 106, 108; G. Paoloni - M. Tosti-Croce, *Le carte di S. Cannizzaro*, Roma 1989, p. 160.



# IL GIAPPONE

E IL VIAGGIO

DELLA CORVETTA MAGENTA

NEL 1866

PER

V. F. ARMINJON

MEMBRO DELLA SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA

~~~~~  
COLL' AGGIUNTA

DEI TRATTATI DEL GIAPPONE E DELLA CHINA  
E RELATIVE TARIFFE  
~~~~~

GENOVA

CO' TIPI DEL R. I. DEI SORDO-MUTI

1869

# INDICE

Dedica . . . . . Pag. 3

## PARTE PRIMA

### NOTIZIE STORICHE SUL GIAPPONE

- CAP. I. — Situazione geografica. — Marco Polo. — Origine de' giapponesi. — Religione e sacerdoti. — Il Dairi o Micado e sua corte. — Governo temporale. — Costituzione politica. — Confronto col Medio Evo. — Società giapponese. — Le arti e le scienze. — Interessi degli europei al Giappone . . . . . » 5
- CAP. II. — Scoperta del Giappone. — Mercanti europei e missionarii. — San Francesco Saverio. — Proseliti. — Ambasciata di principi giapponesi a Roma. — Nobunanga e conquassi. — Faxiba o Fide ios. — Persecuzione de' cristiani. — Guerra contro la Corea. — Jeais usurpatore. — Rivalità degli olandesi. — Proscrizione ed eccidio dei cristiani. — Leggi di Gongensama. — I portoghesi discacciati. — Sterminio di quaranta mila cristiani. — Gli olandesi a Desima. — Misure e precauzione contro i forestieri. — Spedizioni diverse fino alla metà del presente secolo . . . . . » 24
- CAP. III. — Lettera del re d' Olanda al Taicoun. — Dissenti fra i Daimios. — Spedizione del Comodoro americano Perry. — Primi trattati con le potenze estere. — Apertura di Simoda, e Hakodade. — Trattati del 1858 con l' America, l' Inghilterra e la Russia. — Morte del Taicoun . . . . . » 49
- CAP. IV. — Nobiltà giapponese e Samurai. — Reazione contro i forestieri. — I Lonini. — Uccisione di tre russi. — Uccisione d' un interprete inglese. — Incendio della legazione di Francia. — Spedizione prussiana. — Assassino di Heusken. — Suicidio di Hori Oribeno Kami — I ministri europei a Yokohama. — Situazione della colonia . . . . . » 60
- CAP. V. — Nagasaki. — Viaggio del Ministro inglese nell' interno del Giappone. — Agricoltura. — Miniere di carbone. — Hiogo e Osaca. — Reazione. — Assalto notturno della legazione inglese. — Lonini e congiurati. — Franche spiegazioni. — Lettera del Taicoun alla Regina d' Inghilterra. — I Daimios a Kioto. — Ambasciata giapponese in Europa. — Convenzione di Londra . . . . . » 78

- CAP. VI. — Ferimento del Ministro Ando Tsusimano Kami. — Disaccordo tra il Micado ed il Taicoun. — Lettera del principe di Nagato. — I Daimios a Kioto. — Lettera del Micado. — Assassinio di due sentinelle inglesi. — Agressione sul Tocaïdo. — Partenza del Taicoun per Kioto . . . . . » 93
- CAP. VII. — Intimazione del Governo inglese. — Forze navali davanti Yeddo. — Il Gorogio paga l'indennità domandata. — Il Micado ordina di chiudere i porti. — Legazione americana incendiata. — Oltraggi contro navi mercantili e da guerra europee nello stretto di Simonosaki. — Rappresaglie della corvetta americana *Wyoming*. — Combattimento della divisione navale francese. — Ritorno del Taicoun da Kioto e preparativi guerreschi. — Spedizione inglese a Kagosima. — Satsuma accetta le condizioni della pace . . . . . » 108
- CAP. VIII. — Nuova vittima del fanatismo. — Ancora della chiusura di Yokohama. — Progetto di batteria a Bentsen. — Nuova ambasciata in Europa. — Impedimenti al commercio. — Convenzione di Parigi del 20 giugno 1864. — Trattative del Cav. Nigra. — Secondo viaggio del Taicoun a Kioto. — Suo carteggio col Micado. — Tentativo d'avvelenamento. — Proclama agli abitanti di Yeddo. — I Daimios del mezzogiorno. — Situazione incomportabile de' Ministri esteri . . . . . » 136
- CAP. IX. — Politica de' Ministri esteri. — Memorandum del 22 luglio 1864. — Preparativi contro Nagato. — Ufficiali di quel Daimio sbarcati a Yokohama e messaggio all'isola Hemesima. — Il Taicoun respinge la convenzione di Parigi. — Seconda spedizione di Simonosaki. — Giornate del 5, 6, 7 settembre. — Disarmo delle batterie. — Capitolazione. — Le truppe di Nagato incendiano Kioto. — Nagato chiuso in un tempio. — Conferenza de' due Karos cogli ammiragli. — Conferenze di Yokohama e di Yeddo. — Convenzione del 22 settembre . . . . . » 153
- CAP. X. — Eccidio di due ufficiali inglesi. — Il Ionino Shimadzò Seji. — Il Principe Owari comanda l'esercito del Taicoun. — Nagato chiuso in un tempio. — Sua politica. — Ordinanze pel contrabbando di guerra. — Il Taicoun manda per acquisto d'armi in Europa. — Opinioni dei Gabinetti circa il pagamento dell'indennità di Simonosaki. — Domanda di aprire il porto di Hiogo. — Spedizione di Osaca. — Il Micado ratifica i trattati. — Ripartizione dell'indennità. — Convenzione del 25 giugno 1866. — Missionarii cattolici al Giappone . . . . . » 179

PARTE SECONDA

MISSIONE ITALIANA A YEDDO.

- CAP. I. — Preparativi. — Le Indie e l' Istmo di Suez. — Partenza per Montevideo. — Disposizioni per il viaggio della Magenta. — Arrivo a Batavia. — Colonie Olandesi. — Singapore. — Voci di guerra in Europa. — Colonia di Saigon in Cocincina. . . . . » 204
- CAP. II. — Il Fusi-Yama. — Arrivo a Simoda. — Terremoti del Giappone. — Golfo di Yeddo. — Partenza immediata. — Investimento. — I pescatori del banco di Saratoga. — Villaggio d' Agiro. — Il Ministro di Francia. — Interno d' una casa. — Semplicità spartana. — Mura, finestre e stuoje. — Curiosità degli abitanti. — Effetto di una salva. — Situazione politica. — Il *Kien-Chan*. — Il sig. M. de Cachon. — Bagni minerali. — Falegnami giapponesi. — Fabbricazione della carta. — Il moxa e l' acupuntura. — I rimedii cardinali de' giapponesi . . . . . » 218
- CAP. III. — Città di Yokohama. — Clima. — Popolazione Europea. — Consiglio municipale. — Giurisdizioni e Consolati. — Commercio. — Importazioni. — Movimento del porto di Kanagawa — Esportazioni. — Il thè. — La seta. — Sistema monetario . . . . . » 239
- CAP. IV. — Visite e salve. — Il Governatore di Kanagawa. Disposizioni del Gorogio. — Lettera a' Ministri del Taicoun. — Polizia giapponese. — Contravvenzione. — Rada di Yeddo. — Shibata Hiugano Kami. — Esercizii militari. — Marina del Taicoun. — Le giunche chinesi e giapponesi. — Assalto della *Madre di Dios*. — Ambasciata di Yesulè Kaga no Kami. — Conferenza a bordo. — Visita uffiziale rimandata. — L' interprete Motobè. — Mercanti di Yeddo. — Armi giapponesi. — Notizie d' Europa . . . . . » 257
- CAP. V. — La dogana. — I coolies. — Città giapponese. — Bazar. — Oggetti di lacca, di porcellana e di bronzo. — Lavori d' avorio o di bambu. — Cani ed animali. — Piante e giardini in miniatura. — Legge suntuaria. Fanatismo, spettacoli e libidine. — Interno d' una famiglia. — Le donne maritate. — *Tatouage* in uso fra i giapponesi. — I *Kotskoi*, i *Beto* ed i *Scindoi*. — Confraternite di ciechi. — Mendicanti. — Bonzi e monache di Kamakura. — L' Astarte giapponese. — Statua di Buda a Daiboots. — Le Matsuri. — Drammi e commedie. — La prostituzione utile alle finanze. . . . . » 275

CAP. VI. — Visita di Tehe cu Tehe Hiono Kami. — Piccioni e nespole. — Buone notizie. — Sciampagna italiano. — Custoza e situazione critica. — La politica europea e la colonia di Yokohama. — Arrivo dell' ammiraglio americano Bell. — Guerra del Taicoun contro Nagato. — Sentenza del Micado. — Risposta del Taicoun pel nostro trattato. — Commissari giapponesi. — Il Belgio ed il Portogallo. — Sadova e apparenze di pace. — Il tempio Dai-ciugi. — Mio sbarco a Yeddo. — Conferenze	Pag. 294
CAP. VII. — Non si può studiare a bordo. — Corvetta francese investita. — Manovra della <i>Magenta</i> . — Una pagoda budista. — I cinque comandamenti di Amida. — Arrivo d' un vascello inglese. — Effetto d' acustica. — Sir H. Parkes. — Agricoltura giapponese. — Festa del 15 agosto alla legazione di Francia. — Ritorno al <i>Dai-ciugi</i> . — Passeggiata a Yeddo. — Quartiere dei Daimios. — Il Tango-Yama. — L' O-Kawa. — Castello del Taicoun. — Etichetta e ricevimenti. — Tempio Quanon. — Le case da thè. — Le zanzare. — Incendii a Yeddo	» 312
CAP. VIII. — Doni spediti dal Governo italiano. — Esposizione al Dai-ciugi. — Firma del trattato. — Data giapponese. Calendario. — Suggello de' giapponesi. — Visita al Gorogio. — Refezione. — Legalità de' trattati. — Notizie della battaglia di Lissa. — Lettera di partenza. — Risposta del Gorogio. — Visita di un vice Ministro a bordo della <i>Magenta</i>	» 329
Trattato d' amicizia e di commercio fra il Regno d' Italia e l' Impero del Giappone	» 343
Regolamenti commerciali	» 350
Convenzione addizionale	» 355
Tariffa per l' Importazione	» 359
Tariffa per l' Esportazione	» 364
Trattato d' Amicizia e di Commercio fra il Regno d' Italia e l' Impero della China	» 367
Regolamenti Commerciali annessi al Trattato del 26 ottobre 1866 fra l' Italia e la China	» 381
Tariffa annessa al Trattato del 26 ottobre 1866 tra l' Italia e la China. — Diritti sulle importazioni	» 386
Diritti sulle esportazioni	» 392

AL  
COMMENDATORE  
CRISTOFORO NEGRI  
PRESIDENTE  
DELLA SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA

---

Genova, Dicembre 1868.

Onorevole Signore,

Questa mia opera sul Giappone e sulla missione italiana a Yeddo dedico a Lei che tanto si adoprerò per far conoscere agl'italiani i remoti paesi dell'estrema Asia e fu anche iniziatore di quell'impresa ch'io ebbi l'onore di compiere quale rappresentante di Sua Maestà il Re.

Spero che Ella vorrà accogliere benignamente il mio lavoro, in riscontro alla domanda che mi fece al ritorno della *Magenta*, e a nome della Società Geografica. La prego di perdonare le imperfezioni dello stile; imperocchè queste sono da attribuirsi ai quattordici anni vissuti a bordo nell'esercizio continuo dell'arte marinaresca.

Ho l'onore di dichiararmi con la più distinta stima

Suo distintissimo servitore

**V. F. ARMINJON**



La Corvetta Magenta a Napoli nel 1870



## TRATTATO D'AMICIZIA E DI COMMERCIO

FRA

### IL REGNO D'ITALIA E L'IMPERO DEL GIAPPONE

---

Sua Maestà il Re d'Italia e Sua Maestà il Taicoun del Giappone, animati egualmente dal sincero desiderio di stringere rapporti d'amicizia fra i due Stati hanno deliberato di conchiudere un Trattato di reciproca utilità, ed a tale effetto hanno nominati loro plenipotenziarii

SUA MAESTA IL RE D'ITALIA,

Vittorio Arminjon, capitano di fregata di prima classe nella Regia Marina, ufficiale dell'ordine equestre de' Santi Maurizio e Lazzaro, cavaliere dell'ordine imperiale francese della Legion d'onore, ecc.

SUA MAESTA' IL TAICOUN DEL GIAPPONE,

Shibata Hinga oo Kami, Asaina Kaino Kami o Okigomi Tchoumou

I quali, dopo essersi comunicati i loro pieni poteri, e trovati questi in buona e legale forma, hanno stipulato gli articoli seguenti

#### ARTICOLO 1.

Sarà pace perpetua ed amicizia costante tra Sua Maestà il Re d'Italia e Sua Maestà il Taicoun del Giappone, i loro eredi e successori, come puro fra i rispettivi loro sudditi, senza eccezione di luogo o di persona

#### ART. 2

Sua Maestà il Re d'Italia avrà il diritto, ovunque lo voglia, di nominare un Agente diplomatico, che risiederà nella città di Yeddo, e de' Consoli o Agenti consolari nelle città o porti del Giappone che saranno aperti al commercio italiano



L' Agente diplomatico ed il Console Generale d Italia al Giappone avranno il diritto di viaggiare liberamente per ogni parte dell' Impero

Sua Maestà il Fecondo del Giappone potrà accreditare un Agente diplomatico presso la Corte di Sua Maestà il Re d' Italia, e nominare de Consoli o degli Agenti consolari nella città e porti d Italia

L' Agente diplomatico ed il Console Generale del Giappone avranno il diritto di viaggiare liberamente per ogni parte dell' Italia

### Art 3

Le città e parti di Kanagawa, Nagasaki ed Hakodade saranno aperti al commercio ed ai sudditi italiani dal giorno in cui il presente Trattato avrà vigore

Gli Italiani potranno risiedere permanentemente nelle dette città e porti, avranno il diritto di prendervi terreni in affitto, comprarvi delle case, e potranno fabbricarvi abitazioni o magazzini. Ma non vi potrà sorgere alcuna fortificazione o posto fortificato militare sotto il pretesto di magazzino o di abitazione, ed affino di assicurarsi che questa clausola è fedelmente eseguita, la autorità giapponese competente avranno il diritto di visitare di tempo in tempo ogni costruzione che si eseguisca, si cangi o si ripari

Il sito che gli Italiani occuperanno e sul quale potranno edificare le loro case sarà determinato dal Console italiano, d accordo con la autorità giapponese competente del luogo, e questo sarà pure quanto a' Regolamenti del porto, e se il Console e le autorità locali non potranno mettersi d accordo sul soggetto, la questione sarà sottomessa all' Agente diplomatico italiano ed al Governo giapponese

Attorno a' luoghi di residenza degli Italiani, non saranno nè costrutti nè posti dalle autorità giapponesi muri, sbarre o chiusure, nè ostacoli di sorta che possono imbarazzare la libera entrata ed uscita de' detti luoghi

Gli Italiani potranno circolare liberamente nello spazio compreso ne' limiti qui sotto indicati

Da Kanagawa sino al fiume Logo (che sbocca nella baia di Yeddo fra Kawasaki e Sinagawa) ed in ogni altra direzione sino alla distanza di dieci ri

Da Hakodade sino alla distanza di dieci ri in ogni direzione. Queste distanze saranno misurate a terra partendo dal Goyosio, o casa comunale di ognuno de' porti summentovati

Il ri equivale a 3,910 metri

A Nagasaki gli Italiani potranno girare liberamente per tutto il dominio imperiale circostante

ART. 4

Gli Italiani dimoranti al Giappone avranno il diritto di professare liberamente la loro religione. A tale effetto sul terreno concesso a loro stabilimenti, potranno essi erigere fabbricati per l'esercizio del loro culto, o per uso del medesimo.

ART. 5

Tutte le discrepanze che potrebbero insorgere fra Italiani residenti al Giappone, circa le loro proprietà o le loro persone, saranno sottoposte alla giurisdizione delle autorità italiane costituite nel paese.

Ogni Italiano che avesse a lagnarsi di un Giapponese dovrà rivolgersi al Consolato d'Italia, ed esporvi il suo reclamo. Il Consolo esaminerà ciò che vi sarà di fondato, e procurerà di appianare la vertenza amichevolmente.

Del pari, ove un Giapponese avesse a lagnarsi di un Italiano, il Consolo lo ascolterà con interesse, e procurerà aggiustare la cosa per via amichevole.

Se venissero ad insorgere difficoltà, le quali non potessero essere per tal modo appianate dal Consolo, questi ricorrerà all'assistenza delle autorità giapponesi competenti, perchè d'accordo con esse possa prendere l'affare in serio esame e dargli equo scioglimento.

Se qualche Giapponese venisse a non pagare quanto deve ad un Italiano, ed a celarsi fraudolentemente per non adempire a' suoi impegni, le autorità giapponesi competenti faranno tutto quanto da esse dipenda per farlo in giudizio ed ottenere da lui il pagamento del suo debito e dei danni fatti subire al suddito italiano. E se qualche Italiano si celasse fraudolentemente per non pagare i suoi debiti o per non adempire ai suoi impegni verso un Giapponese, le autorità italiane faranno del pari tutto quanto da esse dipende per condurre il delinquente in giudizio ed obbligarlo a pagare quanto deve.

Nè le autorità italiane, nè le giapponesi saranno responsabili del pagamento de' debiti contratti da' loro connazionali rispettivi.

ART. 6

Ogni Giapponese che si rendesse colpevole di un atto criminale verso un Italiano, sarà arrestato dalle autorità giapponesi competenti e punito in conformità delle leggi del Giappone.

Ogni Italiano che si rendesse colpevole di un crimine verso i Giapponesi o verso i sudditi o cittadini di ogni altra nazione, sarà tradotto davanti al Consolo d'Italia, o davanti altre Potere giudiziario.

italiano competente e sarà punito in conformità delle leggi del Regno d'Italia.

La giustizia sarà d'amba le parti amministrata equamente ed imparzialmente.

#### ART. 7.

Tutti i reclami per multe o confische incorse per infrazione al presente Trattato, od a' Regolamenti commerciali che gli sono annessi, saranno sottoposti alla decisione della autorità consolare italiana. Le multe o confische da queste imposte apparterranno al Governo giapponese.

#### ART. 8.

In tutti i porti del Giappone aperti al commercio, gli Italiani avranno il diritto d'importare de' loro propri paesi o de' porti stranieri, o di vendere, come pure di comperare e di esportare verso i loro propri porti e quelli di altri paesi, ogni sorta di mercanzia che non siano di contrabbando. Essi non pagheranno che i diritti stipulati nella Tariffa annessa al presente Trattato, senza sopportare altro carico.

• Gli Italiani potranno liberamente comperare de' Giapponesi e vendere ad essi ogni sorta di articoli senza intervento d'alcun impiegato giapponese, sia nella vendita e nelle compre, sia nei pagamenti da eseguirsi o da riceversi.

Ogni Giapponese, senza distinzione, potrà comperare dagli Italiani mercanzie di qualunque sorta, conservarle, adoperarle e rivenderle.

#### ART. 9.

Il Governo giapponese non farà ostacolo alcuno a ciò che gli Italiani residenti al Giappone possano prendere de' Giapponesi al loro servizio ed impiegarli ad ogni occupazione che non sia vietata dalle leggi.

#### ART. 10.

I Regolamenti commerciali e la Convenzione addizionale annessi al presente Trattato saranno considerati come facienti parti integranti del medesimo, e saranno per conseguenza egualmente obbligatori per le due Potenze contraenti.

L'Agente diplomatico d'Italia al Giappone, di concerto cogli uffiziali, che potranno essere nominati a tale affatto dal Governo giapponese, avranno facoltà di stabilire in tutti i porti aperti al commercio i Regolamenti che saranno necessari per mettere in esecuzione quanto è stipulato.

**ART. 11.**

Le autorità giapponesi adotteranno in ogni porto quelle misure che ad esse sembreranno più opportune per prevenire le frodi ed il contrabbando.

**ART. 12.**

Qualunque bastimento italiano che arrivi dinanzi ad un porto aperto del Giappone sarà libero di prendere un pilota per entrare nel porto, e del pari quando avrà soddisfatto a tutti i carichi ed a tutti i diritti legalmente impostigli, e sarà pronto alla partenza, sarà libero di prendere un pilota per uscire dal porto.

**ART. 13.**

Gli Italiani che avranno importato delle mercanzie in uno dei porti aperti del Giappone e che avranno pagato i diritti fissati, potranno ottenere da' capi della dogana giapponese un certificato constatando i fatti pagamenti, ed avranno facoltà allora di riesportare le dette mercanzie e di sbarcarle in uno degli altri porti aperti del Giappone senza pagare diritti addizionali di sorta alcuna.

**ART. 14.**

Tutte le mercanzie importate da Italiani in uno de' porti aperti del Giappone, e che avranno pagato i diritti fissati nel presente Trattato, potranno essere trasportate da' Giapponesi in ogni parte dell'Impero, senza aver da pagare tasse o diritti di transito, o d'altra qualsiasi natura.

**ART. 15.**

Ogni sorta di moneta estera avrà corso al Giappone e passerà pel valore del suo peso, paragonato a quello della moneta giapponese analoga.

Gli Italiani ed i Giapponesi potranno liberamente fare uso di moneta estera o giapponese ne' pagamenti che avranno a fare reciprocamente.

La moneta di ogni specie, fatta eccezione di quella giapponese di rame, potrà esser esportata dal Giappone, del pari che l'oro e l'argento esteri non monetati.

**ART. 16. \***

Ove i capi della dogana giapponese non siano soddisfatti delle valutazioni date da' negozianti a qualcuna delle loro merci, i detti

ufficiali potranno stimarne il prezzo, ed offrire di comperarle al valore così fissato. Se il proprietario rifiuta l'offerta che gli vien fatta, dovrà pagare agli uffiziali della dogana i diritti proporzionali alla detta stima. Se al contrario l'offerta fosse accettata, il prezzo proposto sarebbe immediatamente pagato al negoziante senza sconto o ribasso alcuna.

#### ART. 17.

Se un bastimento italiano avesse o naufragare, o ad essere gettato sulla costa dell'Impero del Giappone, o se fosse nella necessità di cercare un rifugio in qualche porto del territorio imperiale, le autorità giapponesi competenti, avuta cognizione del fatto, daranno immediatamente a quel bastimento tutta la possibile assistenza. Le persone del bordo saranno trattate con benevolenza, e qualora fosse necessario, si darebbero loro i mezzi per recarsi al più vicino Consolato italiano.

#### ART. 18.

Tutte le forniture per uso de' bastimenti da guerra italiani potranno essere sbarcate a Kinnagawa, a Hakodade, o Negasaki e messe in magazzino o terra, sotto la custodia di impiegati italiani, senza pagamento di alcuna tassa. Ma se qualcuna di dette forniture fosse venduta o da Giapponesi o a degli esteri, l'acquirente pagherà alla autorità giapponese l'ammontare dei diritti che sarebbero ad essa forniture applicabili.

#### ART. 19.

È espressamente stipulato che il Governo di Sua Maestà il Re d'Italia ed i suoi sudditi godranno liberamente, dal giorno in cui il presente trattato sarà messo in vigore, di tutti i diritti, immunità, privilegi e vantaggi che sono accordati o che sarebbero accordati in avvenire da Sua Maestà il Taisouo del Giappone al Governo ed ai sudditi di ogni altra nazione.

#### ART. 20.

È convenuto che le due Potenze contraenti potranno dal primo luglio mille ottocento settantadue proporre la revisione del presente Trattato, per introdurnvi quelle mutazioni o quei miglioramenti che l'esperienza avrebbe dimostrato necessari. Ma una simile proposta dovrebbe essere annunziata almeno un anno prima.

#### ART. 21.

Tutte le comunicazioni uffiziali dell'Agente diplomatico o del Con-

soli, indirizzate alle autorità giapponesi, saranno tese in francese od in italiano. Tuttavia, per facilitare la pronta risoluzione degli affari, queste comunicazioni saranno accompagnate da una traduzione in lingua olandese o giapponese, durante i primi cinque anni, dopo la data in cui il presente Trattato entrerà in vigore.

ART 22

Il presente Trattato è fatto in sette copie, di cui due sono scritte in giapponese, tre in francese e le altre due in italiano. Le tre versioni hanno lo stesso significato e lo stesso valore, ma la versione francese sarà considerata come il testo originale del Trattato, di modo che ove al testo italiano od al testo giapponese sia data una diversa interpretazione, il testo francese darà la norma.

ART 23

Il presente Trattato sarà ratificato da Sua Maestà il Re d'Italia e da Sua Maestà il Taicoua del Giappone, e le ratifiche, debitamente firmate e munite di sigillo, saranno scambiate a Yeddo non appena si possa.

Questo Trattato entrerà in vigore dal primo gennaio milleottocento sessantasette.

In fede di che i plenipotenziarii rispettivi l'hanno firmato, e vi hanno apposto i loro sigilli.

Fatto a Yeddo, il venticinque agosto del anno di grazia mille ottocento sessantasette, corrispondente al sedicesimo giorno, settimo mese del secondo anno di Ke-o (detto del Tigro).

*Firm.* V. ARMINJON

(L. S.)

*Firm.* SHIBATA HILGA NO KAMI  
ASAINA KAI NO KAMI  
OKIGOMI TCHOZAIEMON

## TRATTATO D'AMICIZIA E DI COMMERCIO

FRA

### IL REGNO D'ITALIA E L'IMPERO DELLA CHINA

---

Sua Maestà il Re d'Italia e Sua Maestà l'Imperatore della China animati entrambi dal desiderio di stringere rapporti di amicizia tra i due paesi, hanno risoluto di concludere un Trattato solenne di reciproco interesse, ed hanno nominato loro plenipotenziarii

#### SUA MAESTA' IL RE D'ITALIA

Vittorio Arminjon, capitano di fregata di prima classe nella Regia Marina, ufficiale del suo ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro, cavaliere dell'ordine imperiale della Legione d'onore di Francia, ecc.

#### SUA MAESTA' L'IMPERATORE DELLA CHINA

T'han, consigliere al ministero della finanza, membro dell'ufficio degli affari esteri, Commissario imperiale investito di pieni poteri.

Tsong, consigliere al ministero della guerra, soprintendente del commercio dei tre porti del Nord, Commissario imperiale investito di pieni poteri.

I quali dopo essersi comunicati i loro pieni poteri, e riconosciuti questi in debita e legale forma, hanno stipulato quanto segue

#### ARTICOLO 1.

Vi sarà pace costante ed amicizia perpetua tra Sua Maestà il Re d'Italia e Sua Maestà l'Imperatore della China. I sudditi rispettivi godranno egualmente, negli Stati delle alto parti contraenti, di piena ed intera protezione per le persone e proprietà.

#### ART. 2.

Per il mantenimento delle buone relazioni nell'avvenire, Sua Maestà il Re d'Italia e Sua Maestà l'Imperatore della China, conformemente all'uso stabilito fra le grandi nazioni amiche oggradiscono che Sua

Maestà il Re possa, ove gli sembri conveniente, accreditare un Agente diplomatico presso il Governo di Sua Maestà l'Imperatore della China e reciprocamente, che Sua Maestà l'Imperatore possa ove gli sembri conveniente, accreditare un Agente diplomatico presso il Governo di Sua Maestà il Re d'Italia

ART 5.

Sua Maestà l'Imperatore della China acconsente che l'Agente diplomatico di Sua Maestà il Re d'Italia colla propria famiglia, e colla persona di sua casa, abbia residenza fissa a Peking o vi si rechi eventualmente a scelta del Governo italiano

Il Rappresentante di Sua Maestà il Re d'Italia godrà di tutti i privilegi ed immunità che gli competono secondo il diritto delle genti, avrà piena libertà di scegliere i propri impiegati e la propria persona di servizio, e queste persone e questi impiegati non saranno molestati in alcuna maniera

Chiunque, con parole o con atti, faccia ingiuria od assolvere violenza al Rappresentante di Sua Maestà o ad un membro della sua famiglia o della sua casa, sarà severamente punito dalle autorità cinesi.

ART 4

È inoltre stabilito che nessun impedimento potrà farsi ai movimenti del Rappresentante di Sua Maestà o delle persone di suo seguito. Questo Rappresentante potrà spedire o ricevere il proprio carteggio da qualsiasi punto della costa gli aggradi, le sue lettere ed i suoi effetti saranno inviolabili. Potrà servirsi di corrieri speciali, i quali avranno per via la medesima protezione e le medesime agevolanze che la persona deputata al trasporto dei dispacci del Governo imperiale. In una parola egli godrà dei medesimi privilegi concessi ai funzionari di eguale grado, secondo l'uso delle nazioni di Occidente.

La spesa tutta della Missione diplomatica italiana saranno a carico del Governo italiano

ART 5

Il rappresentante di Sua Maestà il Re d'Italia tratterà gli affari coi Ministri di Sua Maestà l'Imperatore della China, personalmente od in iscritto in termini di perfetta eguaglianza

ART 6

Sua Maestà il Re d'Italia concede gli stessi privilegi agli Ambasciatori, Ministri od Agenti diplomatici dell'Imperatore della China accreditati alla propria Corte



ART. 7

Sua Maestà il Re può nominare Consoli negli Stati dell'Imperatore della Cina, e questi Consoli potranno liberamente risiedere in tali città o porti aperti, dove Sua Maestà giudichi opportuno collocarli nell'interesse del commercio italiano. I Consoli eseguiranno la precisa osservanza dei Regolamenti; essi saranno trattati col dovuto rispetto dalle autorità cinesi, e godranno di tutte le immunità e di tutti i privilegi concessi ai Consoli delle nazioni più favorite. I Consoli avranno rango con gli Intendenti dei circondari (Tao-tai). I Vice Consoli e gli Interpreti avranno rango coi Prefetti (Tche fou). Questi funzionari italiani avranno accesso nelle residenze uffiziali di dette autorità cinesi e comunicheranno con esse personalmente od in iscritto, sulla base di uguaglianza, semprechè l'interesse del servizio lo richiegga.

Ove il Governo italiano non crede necessario collocare un Console in taluno dei porti aperti, egli potrà incaricare il Console d'una Potenza amica delle funzioni di Agente consolare in detto porto.

In mancanza di Console o di chi ne faccia le veci, i sudditi italiani potranno rivolgersi al Direttore della dogana, il quale tutelerà i loro interessi e norme dei vigenti Regolamenti.

ART. 8

Gli Italiani che professano od insegnano la religione cristiana hanno diritto alla protezione delle autorità cinesi, e nessuno di essi potrà essere molestato o perseguitato se adempia pacificamente il suo ufficio e non offende le leggi.

Nessun impedimento sarà posto dalle autorità cinesi acchè tale o tale altro suddito dell'Impero possa, se lo vuole, abbracciare la religione cristiana e seguirne pubblicamente i riti.

ART. 9

Gli Italiani possono viaggiare in ogni parte dell'interno della Cina, così per diporto come per interessi commerciali, semprechè siano muniti di passaporto dati dal Console e validati dall'autorità locale. Si dovrà presentare il passaporto, se richiesto. Se il passaporto è regolare, il viaggiatore potrà continuare la sua via, e non sarà fatto nessun ostacolo acchè prenda persona od uno servizio o noleggi barche per il trasporto del proprio bagaglio o delle proprie mercanzie. Se il viaggiatore, invece, non ha passaporto, oppure se commette atti contrari alle leggi, egli sarà tradotto al Consolato più vicino, ma non sarà soggetto ad alcun maltrattamento od a di più dell'arresto necessario. Per le escursioni non maggiori di cento li fuori dei porti

aperti al commercio, e per un periodo di tempo che non ecceda cinque giorni, non è necessario il passaporto.

Questo articolo non concerne gli equipaggi delle navi, per i quali saranno determinati limiti speciali di comune accordo dai Consoli e dalle autorità locali.

#### ART 10

La corrispondenza scritta tra le autorità italiane e cinesi sarà, nelle forme, concepita sulla base di perfetta reciprocità, secondo la posizione e il grado rispettivi. Fra autorità di ordine uguale la corrispondenza prenderà la forma di dispaccio, oppure comunicazione (Chao-hui).

I Consoli o altre autorità inferiori ad essi scrivendo ai primi magistrati della provincia adatteranno la forma di esposizione (Shèo-chèn) e questi ultimi impiegheranno rispetto ai primi la forma di dichiarazione (Cha-hsing).

I negozianti o altri sudditi di ciascuna delle due nazioni non rivestiti di carattere ufficiale, rivolgendosi alle autorità dell'altra nazione, dovranno adottare la forma di rappresentazione (Ping).

Qualora un italiano debba aver ricorso all'autorità cinese, la sua rappresentazione sarà prima di tutto presentata al Console, il quale le darà esito se la redazione è convenevole, altrimenti ne farà modificare il tenore o ricuserà di trasmetterla. Reciprocamente, i Cinesi che vogliono rivolgersi al Consolato seguiranno presso l'autorità cinese la medesima formalità.

#### ART 11

Le navi italiane possono trafficare nei porti seguenti Canton — Swatow — Amoy — Foochow — Ningpo — Shanghai — Nankin — Chuikiang — Kiukiang e Hankow sul fiume Yangtse — chefoo — Tien-tsin — Niuchuang — Famsui e Taiwanoo nell'isola Formosa e Kiung chok nell'isola di Hainan.

Gli Italiani possono in questi porti far commercio con chiese, entrare ed uscire con le proprie navi e merci, estrarre ed affittare case, prendere a censo terreni, ed edificare chiese, ospedali e cimiteri.

#### ART 12

Gli Italiani che vogliono nei porti od altrove fabbricare o aprire case, magazzini, chiese, ospedali e cimiteri, potranno fare contratti per i terreni o per le costruzioni a loro gradimento, ai prezzi ordinari del luogo, con equità e senza esazioni da qualunque delle due parti.

**ART. 13.**

Il Governo cinese non si opporrà in alcuna maniera eochè gli Italiani prendano al loro servizio sudditi cinesi di qualsiasi professione permessa dalla legge, come sarebbero letterati, interpreti, operai e marinai.

Gli Italiani possono imparare dai Cinesi la lingua e i dialetti del paese e insegnare ai Chinesi lingue straniere. Sarà libera la vendita dei libri italiani e cinesi.

**ART. 14.**

Gli Italiani potranno noleggiare quel numero di barche o giunche che loro piacerà per il trasporto delle merci e dei passeggeri e il prezzo di questi galleggianti sarà discusso fra le parti senza intervento del Governo cinese, il quale non sarà responsabile in caso di accidente, di frode o disparizione di dette barche. Il numero delle barche non sarà limitato, e non si permetterà alcun monopolio in ciò che riguarda il fitto di esse o la mercede dei facchini o *coolies* preposti al trasporto delle merci. In caso di contravvenzione al presente articolo, i colpevoli saranno puniti secondo la legge.

**ART. 15.**

Le questioni insorte tra Italiani relativamente ai diritti, alle proprietà od alle persone, saranno sottoposte alla giurisdizione delle autorità italiane, e le controversie tra Italiani ed individui di altra nazione estera, saranno in Cina giudicate secondo i Trattati esistenti tra l'Italia e quelle nazioni estere, senza che il Governo cinese abbia ad ingerirsene. Ma se sudditi cinesi sono compromessi nel litigio le autorità cinesi interverranno in ogni caso al procedimento, in conformità agli articoli 16 e 17 del presente Trattato.

**ART. 16.**

I sudditi Cinesi che si recano colpevoli di atto criminale contro Italiani saranno arrestati e puniti dalle autorità cinesi secondo le leggi della Cina.

Gli Italiani colpevoli di atto criminale contro Cinesi saranno arrestati e puniti dalle autorità italiane, secondo le leggi del loro paese, e in quelle forme e quei modi che saranno in seguito determinati dal Governo italiano.

Il Governo cinese da parte sua eserciterà la propria giurisdizione sopra i sudditi Cinesi.

La giustizia sarà amministrata con equità ed imparzialità da ambe le parti.

ART. 17

Se un Italiano abbia motivo di lagnanza contro un Chiese, egli si recherà al Consolato ed esporrà la sua querela.

Il console, esaminato il merito del caso, procurerà di dare una soluzione amichevole. Parimenti se un Chiese abbia motivo di lagnanza contro un Italiano, il Consolo ascolterà la sua deposizione e non mancherà possibilmente di trovare un espediente.

Se la querela sia di tale natura che il Consolo non riesca a comporla amichevolmente, egli chiederà l'assistenza delle autorità chinesi, ed insieme a queste, esaminato il fatto, giudicherà con equità.

ART. 18

Le autorità chinesi daranno ovunque la massima protezione alle persone ed alle proprietà italiane, specialmente nel caso in cui avessero potuto insulto o violenza. Queste autorità non potranno in nessuna circostanza, porre *embargo* sulle navi italiane, nè colpirle di requisizioni per qualsiasi servizio pubblico o privato. Nel caso di furto o d'incendio le autorità locali prenderanno misure opportune per recuperare la proprietà rubata, per sopprimere il disordine e per arrestare i colpevoli, i quali saranno puniti secondo la legge. Ma, se l'autorità locale non riuscirà ad impadronirsi dei colpevoli, tutto ciò che potrà domandarsi al Governo cinese sarà la punizione di detta autorità, conformemente alle leggi della Cina.

ART. 19

Ove una nave italiana nelle acque della Cina sia aggredita dai ladri o dai pirati, le autorità chinesi dovranno fare ogni sforzo per catturarli e punire i detti ladri o pirati e per recuperare la proprietà rubata, la quale proprietà sarà consegnata al Consolo per restituirla a chi di ragione. Ma se le autorità chinesi mancheranno di arrestare i colpevoli e di recuperare la proprietà rubata, tutto ciò che potrà chiedersi al Governo cinese sarà la punizione di tali autorità, secondo le leggi della Cina, ma giammai d'indennizzare le persone derubate.

ART. 20

Se alcuna nave italiana venga o naufragare od incagliarsi sulla costa della Cina, oppure a rifugiarsi in un porto degli Stati di Sua Maestà l'Imperatore della Cina, le autorità chinesi, tosto informate del caso, provvederanno per soccorrere e salvare quella nave. Le persone di bordo saranno trattate in modo amichevole e riceveranno all'uopo i mezzi necessari per recarsi al più vicino ufficio consolare.

ART 21

Ove per avventura la China si trovi in guerra con altra nazione, questa circostanza non cagionerà verun impedimento al libero commercio dell'Italia con la China o con la nazione nemica. Le navi italiane potranno sempre, tranne il caso di blocco effettivo, recarsi dai porti dell'una o dei porti dell'altra nazione belligerante, farvi il consueto negozio, importare od esportare ogni specie di merci non proibite.

ART 22

Se un malfattore cinese prenda ricovero in case od a bordo di navi italiane, non gli si darà aiuto nè asilo, ma questo malfattore sarà invece consegnato alle autorità cinesi sulla domanda ch'esse ne facciano al Console.

Nel caso ove i marinai od altri individui disertino da bordo dei legni da guerra o dei legni mercantili italiani, l'autorità cinese, richiesta dal console, dai comandanti, o dai capitani, curerà l'arresto immediato e la consegna di detti disertori a bordo delle rispettive navi.

ART 23

Occorrendo che un Chineso ricusi di pagare un suo debito ad un Italiano, oppure si nasconda fraudolentemente, le autorità cinesi faranno ogni sforzo per arrestarlo e costringerlo a soddisfare quel suo debito. Le autorità italiane similmente faranno ogni sforzo per tradurre in giudizio qualunque Italiano, il quale rifiuti di pagare il suo debito ad un Chineso, oppure si nasconda fraudolentemente. Ma il Governo, in verun caso, non avrà obbligo di indennizzare il creditore.

ART 24

È stipulato che i sudditi italiani, per qualsiasi merce da essi importata od esportata, pagheranno i dritti stabiliti nella Tariffa annessa al presente Trattato, ma in verun caso si esigeranno altri dritti, nè dritti maggiori di quelli che pagano i sudditi di ogni altra nazione estera.

I Regolamenti commerciali annessi al presente Trattato sono considerati come parte integrante di esso Trattato, e per conseguenza sono egualmente obbligatori per la due parti contraenti.

ART 25

I dritti di importazione si pagano all'atto dello sbarco delle mercanzie e i dritti di esportazione si pagano all'imbarco delle medesime.

ART. 26

È convenuto che ciascuna delle nite Parti contraenti avrà diritto di chiedere la revisione delle Tariffe e degli articoli del presente Trattato relativi al commercio, alla fine del mese di giugno mille ottocento sessantotto. Ma se non è presentata veruna domanda nei sei mesi consecutivi a quella data, le Tariffe rimarrà in vigore per altri dieci anni, a partire da quella data, e così pure si praticherà alle fine di ciascuno dei successivi periodi di dieci anni.

Qualora poi nei primi dodici anni, alcuna delle Potenze che hanno Trattati colla China, proponessa la revisione della Tariffa e degli articoli relativi al commercio, l'Italia avrebbe diritto di presentare anch' essa le sue proposizioni.

ART. 27

I sudditi italiani che vogliono trasportare in un porto prodotti acquistati nell' interno della China, oppure trasportare sopra un mercato dell' interno prodotti dell' importazione, potranno immediatamente liberare le loro merci da ogni diritto di transito, col pagare una tassa sola, nella maniera stabilita dal settimo Regolamento commerciale annesso al presente Trattato.

Questa tassa unica sarà uguale alla metà del diritto di Tariffa, eccettuato il caso delle merci esenti da diritto, le quali saranno sottoposte ad una tassa di transito del due e mezzo per cento *ad valorem*, siccome è stipulato nel secondo Regolamento annesso al presente Trattato.

Rimando inteso che il pagamento della tassa di transito per commutazione o altrimenti non produrrà alterazione sul diritto di Tariffa per l' importazione o per l' esportazione, il quale diritto continuerà ad essere riscosso integralmente e separatamente.

ART. 28

Le navi italiane, di portata eccedente cento cinquanta tonnellate, pagheranno il diritto di tonnello, in ragione di quattro mace ogni tonnellata.

Le navi di cento cinquanta tonnellate, o di portata inferiore, pagheranno un mace per ogni tonnellata.

Quelle navi italiane, le quali da uno dei porti aperti della China debbano partire per altro porto aperto, oppure per Hong Kong, avranno diritto di ottenere, sulla richiesta del capitano, uno speciale certificato della dogana, colle esibizioni del quale esse saranno esenti da ulteriore diritto di tonnello in qualsiasi porto aperto della

China, per un periodo di quattro mesi, e principiare dalla data della licenza di uscita dal primo porto

ART 29

Il capitano di una nave italiana, il quale, entro il termine di quarant' ore dall' arrivo, vorrà partire senza aprire il boccaporto, non pagherà diritto di tonnelloaggio, ma questo diritto sarà dovuto tosto che spirino le dette quarant' ore

Non si esigerà altro pagamento o mancia all' arrivo, ed alla partenza

ART 30

Sono esenti dal diritto di tonnelloaggio le barche, giunche ed altri piccoli legni impiegati da Italiani al trasporto dei passeggeri, dei bagagli, lettere, provviste e altri articoli non soggetti a diritti di tariffa, quando tali legni siano adoperati al traffico fra i porti aperti. Però se questi legni trasportino merci soggette a diritti di tariffa, si pagherà un diritto di tonnelloaggio ogni quattro mesi, in ragione di un mace per tonnellata di registro.

ART 31

Si chiederà il parere dei Consoli o Direttori delle dogane per la costruzione dei fari o segnali a terra, o per la disposizione dei gavelli e bastimenti-fanali semprechè le circostanze lo richieggano

ART 32

Il versamento dei diritti si farà nelle case di banco designate dal Governo cinese, in argente sycee o in moneta estera. Quest' ultima moneta sarà ricevuta dagli Italiani al medesimo cambio che dagli altri esteri, e in verun caso ad un cambio differente e piu elevato

ART 33

L' amministrazione delle finanze avrà in pronto assorimenti di pesi e misure perfettamente conformi ai tipi della dogana di Canton, e il Console di ogni porto riceverà dal Direttore della dogana una collezione completa di detti strumenti. Per evitare ogni confusione e per maggiore uniformità, rimane inteso che i rapporti di questi pesi e misure sono quelli definiti nel quarto Regolamento annesso al presente Trattato

ART 34

Le navi italiane, arrivando nei porti aperti della Cina, possono prendere un piloto per recarsi all' ancoraggio, così pure, dopo il

pagamento dei diritti e quando sieno pronte alla partenza, esse possono scegliere un pilota per uscirne dal porto.

Il diritto di pilotaggio e le questioni relative ai piloti sono determinate da speciale Regolamento fatto di concerto dei Consoli di tutte le nazioni e dell'autorità cinese.

#### ART. 35

Tosto che una nave italiana arriverà nel porto, il Direttore della dogana deputerà uno o più impiegati per la custodia di detta nave. Questi impiegati potranno a piacere vivere in una barca propria, oppure stabilirsi a bordo della nave italiana. Il loro mantenimento sarà a carico dell'amministrazione delle dogane o non reccherà verun aggravio al capitano o al consegnatario. Ogni infrazione su questo punto sarà punita dal Direttore della dogana in proporzione della esazione fatta, il denaro ricevuto sarà inoltre restituito.

#### ART. 36

Ventiquattr'ore dopo l'arrivo, le carte di bordo e copia del manifesto saranno deposte nelle mani del Console, il quale nel susseguente termine di ventiquattr'ore indicherà al Direttore della dogana il nome della nave, la portata di essa e la natura del carico. Se per colpa del capitano queste formalità non sono adempiute nelle quorantotto ore dopo l'arrivo, potrà infliggersi una multa di cinquanta taels per ogni giorno di ritardo. Però la multa non eccederà duecento taels.

Il capitano è responsabile dell'esattezza del manifesto, il quale deve essere una descrizione completa ed esatta di tutto il carico esistente a bordo. Se presenterà un falso manifesto, egli pagherà una multa di cinquecento taels. Ma nelle ventiquattr'ore dopo la consegna del manifesto agli ufficiali della dogana, si possono correggere gli errori riconosciuti in tale documento a ciò senza alcuna penalità.

#### ART. 37

Avute dal Console le suddette indicazioni, il Direttore della dogana permetterà al bastimento di aprire il boccaporto.

Il capitano che apre il boccaporto e comincia a scaricare senza tale permesso sarà soggetto alla multa di cinquecento taels, inoltre le merci sbarcate saranno confiscate.

#### ART. 38

Per imbarcare o sbarcare merci, i negozianti italiani devono chiedere al Direttore della dogana un permesso speciale. Le merci imbarcate o sbarcate senza tale permesso sono soggette a confiscazione.



ART. 39.

Nessun trasbordo da un bastimento all'altro può farsi senza un permesso speciale, sotto pena di confiscazione delle merci trasbordate.

ART. 40.

Pagati tutti i diritti, il Direttore della dogana accorderà la licenza per uscita dal porto.

ART. 41.

Quando alle merci soggette ad un diritto di tariffa *ad valorem*, se il negoziante italiano non si accordi con l'uffiziale cinese nel determinare il valore, ciascuna delle parti chiamerà due o tre negozianti per esaminare quelle merci, e il più alto prezzo al quale uno di questi negozianti vorrebbe comperarla, sarà considerato come il vero valore di queste merci.

ART. 42.

Il diritto di tariffa sarà determinato sul peso netto di ciascuna merce, col dedurre il peso di tara. Ovda ottenere questa tara sopra ciascun articolo, per esempio sul tè, se il negoziante italiano non si accordi coll'uffiziale della dogana, ciascuna delle parti sceglierà eguale numero di cassa per centinaio, misurato il peso lordo, poi il peso netto e faranno la differenza, la tara dell'intera partita sarà il risultato medio di questa operazione. Sul medesimo principio si determinerà la tara di qualsiasi merce od articolo. Ova poi sorgano altri motivi di contestazione che non possano avere immediato scioglimento, ne sarà rifruto al Console, il quale trasmetterà i documenti al Direttore della dogana, affinchè sia giudicato con equità. Ma il ricorso deve farsi entro vantiquattr'ore, altrimenti non avrà effetto. Finchè la vertenza non sia risolta, il Direttore della dogana sospende la registrazione delle merci.

ART. 43.

Le merci guaste o avariate otterranno una congrua riduzione sui diritti da pagarsi in proporzione dei danni sofferti. Se vi sia disaccordo tra le parti, si avrà ricorso alla soluzione descritta nell'articolo 41 del presente Trattato relativamente al diritto *ad valorem*.

ART. 44.

I bastimenti italiani addetti alla navigazione di costa potranno trasportare prodotti cinesi da un porto aperto ad un altro, pagando il

diritto di tariffa al porto d'imbarco, più il diritto di cabotaggio (uguale alla metà del diritto di tariffa) al porto di sbarco. Occorrendo esportare nuovamente questi prodotti chinesi già trasportati da altro porto, le navi italiane suddette otterranno una cedola di ritorno (Draw-back certificate o Tsouen-piao) la quale rappresenterà il valore della metà del diritto pagato, e non si esigerà verun diritto di esportazione per caricare, ma si dovrà pagare metà del diritto di cabotaggio al porto di sbarco.

#### ART 45.

I negozianti italiani che avranno importato merci in alcuno dei porti aperti ed ivi pagati i diritti, potranno ottenere dal Direttore della dogana il permesso di esportarle altra volta. Per evitare ogni frode gli uffiziali della dogana esamineranno se i diritti sono stati effettivamente pagati per le designate merci e debitamente registrati, e inoltre se le marche non sono state alterate. Nel caso che si riconosca qualche frode a danno della dogana, le merci saranno confiscate dal governo cinese. A tali condizioni, i negozianti italiani, per esportare di nuovo merci estere in paese estero, otterranno una cedola di ritorno per l'ammontare del diritto d'importazione pagato. Esportando di nuovo prodotti chinesi, entro dodici mesi, per un paese estero, i negozianti italiani possono ottenere una cedola di ritorno, per il diritto di cabotaggio versato.

La dogana accetterà le cedole di ritorno per il loro valore nominale in pagamento dei diritti di importazione o d'esportazione, nel porto dove questa cedola sono state rimesse.

A vece della cedola di ritorno si potrà ottenere dalla dogana un permesso di sbarco delle merci in franchigia di diritto (Mien-chou-tàn) valabile per altro porto della China.

I bastimenti italiani carichi di cereali esteri potranno esportarli nuovamente senza pagare diritti purchè non siano sbarcati alcuna parte del carico.

#### ART 46

Le autorità chinesi in ogni porto adatteranno quelle misure che crederanno più convenienti per impedire la frode ed il contrabbando.

#### ART 47

Le navi italiane non potranno trafficare altrove che nei porti di commercio designati nel presente Trattato. Esse non entreranno illegalmente in altri porti nè faranno commercio clandestino sulla costa.

Il Governo cinese potrà confiscare con il carico qualsiasi nave colta in contravvenzione a questo articolo

ART. 48

Le navi italiane mercantili che facciano contrabbando avranno le merci confiscate dalle autorità cinesi, qualunque sia il prezzo o la natura di dette merci. Quelle navi riceveranno il divieto di fare ulteriore commercio o saranno espulse appena assestati e pagati i costi

ART. 49

Le multe inflitte o le confiscazioni eseguite a mente del presente Trattato saranno a beneficio del governo cinese.

ART. 50

Le comunicazioni ufficiali dell'Agente diplomatico e degli Agenti consolari di Sua Maestà il Re d'Italia saranno scritte in lingua italiana e corredate di una traduzione cinese.

Similmente le autorità cinesi scriveranno in lingua cinese, e nel caso che qualche differenza sia conosciuta nelle versioni italiana e cinese, si avrà per corretta quella redatta nella lingua della nazione scrivente.

Il presente Trattato è scritto in italiano ed in cinese, i due testi si sono confrontati accuratamente affinché il senso e il valore d'ogni articolo siano perfettamente conformi.

ART. 51

Il carattere cinese non sarà adoperato in alcuna documenti ufficiale emanato dalle autorità cinesi della capitale o delle provincie per designare il Governo o i sudditi di Sua Maestà il Re d'Italia.

ART. 52

Le navi da guerra italiane che non arrivino con propositi ostili, o sieno impegnate alla caccia dei pirati, potranno liberamente visitare qualunque porto degli Stati di Sua Maestà l'Imperatore della China, a riceverne ogni agevolezza per l'acquisto delle provviste, per l'acquata e, se occorre, per fare riparazioni. I comandanti di queste navi avranno colle autorità cinesi relazioni cortesi sul piede di eguaglianza.

ART. 53

Considerando i danni che la presenza dei pirati nei mari della China reca al commercio indigeno ed estero, le alto Parti contraenti

si promettono mutuamente di concertarsi per le misure da prendersi per la soppressione di detti pirati

ART 54

È espressamente stipulato che il Governo ed i sudditi italiani avranno di pieno diritto ed in eguale misura tutti i privilegi, immunità e vantaggi che sarebbero stati o saranno nell'avveire concessi da Sua Maestà l'Imperatore della China al Governo ed ai sudditi di ogni altra nazione

Similmente se alcuna delle Potenze europee facesse alla China qualche utile concessione, la quale non fosse pregiudizievole agli interessi del Governo o dei sudditi italiani, il Governo di Sua Maestà il Re farebbe ogni sforzo per aderirvi

ART 55

La ratificazione del presente Trattato da parte di Sua Maestà il Re d'Italia e di Sua Maestà l'Imperatore della China saranno rispettivamente scambiate a Shanghai o a Tien tsin entro un anno a partire dal giorno della firma

In fede di che i rispettivi plenipotenziari hanno sottoscritto il presente Trattato e vi hanno apposto i loro sigilli

Fatto a Pekino le quattro spedizioni li ventisei ottobre dell'anno mille ottocento sessantasei Il diciottesimo giorno del nono mese del primo anno quinto del regno di Tong tsin

Firm. V. AMMIJOY  
(L. S.)

Firm. T'HAN  
TSONG