

# L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

SCIENZA ECONOMICA, FINANZA, COMMERCIO, BANCHI, FERROVIE, INTERESSI PRIVATI

Anno V - Vol. IX

Domenica 5 maggio 1878

N. 209

## La Navigazione nel 1876

Tra le pubblicazioni più importanti e più meritevoli di severi studii che la Divisione di Statistica, già esistente presso il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, ed ora, assunta al grado di Direzione generale, dopo che l'albero alla cui ombra era cresciuta, fu spezzato d'un colpo, ha messo fuori negli ultimi giorni della sua esistenza, vuol essere senza dubbio ricordata con onore, quella che riguarda il movimento della navigazione nell'anno 1876.

Per un paese come il nostro dotato in così larga misura di coste, di cui ogni spiaggia è base ad un villaggio, e in ogni villaggio, vivono a dozzine, a centinaia, uomini arditissimi e robusti che vivono del mare e per il mare, la navigazione è un interesse supremo, e la sua prosperità e il suo infiacchimento possono bastare fino ad un certo punto a dare la ricchezza, o la povertà alla nazione.

E quindi con grave rammarico che abbiamo lette le cifre che quelli interessanti fascicoli ci porgono, perchè esse ci rivelano uno stato di abbattimento, un principio di decadenza, il quale pur troppo sappiamo da voci parziali, e da relazioni di tecnici, essere sempre andato crescendo nell'anno che è finito testè, nè ancora accennare ad un corso più favorevole ai nostri interessi.

Rileviamo infatti dall'indicata statistica che nel 1876 il movimento di navi nei porti e spiagge italiane per operazioni di commercio ascese a 201,745 per un tonnellaggio complessivo di 24,735,366 e quello proveniente da rilasci forzati e volontari è stato di 59,667 per tonnellate 5,074,517.

Ora comparando i primi di questi dati, gli unici che ci interessino realmente, come quelli che ci possono dare un'idea dell'importanza e dell'attività dei nostri scambi coi paesi d'oltre mare, comparandoli, diciamo, con quelli dei quattro anni precedenti, abbiamo tutt'altro che cagione a rallegrarci, giacchè il 1876 segna di fronte ai suoi confratelli del quinquennio e specialmente al 1875, una vera e reale scadenza.

Nel 1872 infatti il movimento portuario per operazioni di commercio era espresso dalle seguenti cifre: Arrivi e partenze, 247,157; tonn. 22,002,545.

Nel 1873, le navi arrivate, o partite furono 239,785, per tonn. 21,703,576.

Il 1874 ci dà minor numero di navi, ma un tonnellaggio maggiore, cioè 235,456 tra arrivi e partenze, ma 24,029,475 tonnellate di portata.

Nel 1875 finalmente, il movimento si esprime colle cifre 254,627 arrivi e partenze e 25,540,552 tonn.

Nel quinquennio adunque, l'anno che vide minor numero di navi arrivare, o partire dai nostri porti

e dalle nostre spiagge per operazioni di commercio, è il 1876, e se il tonnellaggio di quell'anno è in confronto agli altri primi anzichè soddisfacente, non lo è poi affatto di fronte a quello del 1875, giacchè segna una diminuzione di quasi 605 mila tonn., quantità rispettabile e che rappresenta una anche più rispettabile massa d'affari.

Dei ventidue Compartimenti nei quali sono divise e l'Italia continentale e le Isole, quello che ha registrato maggior numero di arrivi e partenze nel 1876 è il compartimento di Napoli, 19,590, mentre quello di Genova non ne segnò che 17,460, e quello di Messina 17,889. In compenso però, mentre i navigli di Napoli non avevano che una portata complessiva di 5,104,709 tonnellate e quelli di Messina 2,757,950, le navi entrate od uscite dai porti e dalle spiagge del Compartimento marittimo di Genova misuravano ben 5,551,172 tonnellate, mentre la povera, la sventurata Venezia nello stesso anno non aveva avuto che 2219 tra arrivi e partenze, rappresentanti in tutto 597,210 tonnellate.

L'ufficio di statistica premesse queste notizie generali, nelle quali noi siamo andati racimolando quelle poche cifre, che sono compatibili coll'indole del nostro periodico e che d'altronde bastano a porgere ai lettori un adeguato concetto della situazione del nostro commercio marittimo, entra coll'usata sua diligenza nei particolari, onde riconoscere la provenienza delle navi vuote con carico, vuote in zavorra, distinguendo tra esse quelle mosse colla vela da quelle a vapore, e raffrontando questi dati con quelli corrispondenti degli anni corsi dal 1872 al 1875 inclusivamente.

Da questo studio paziente e che, è facile il riconoscerlo riesce estremamente importante per l'economista noi deduciamo che dei 201,745 tra arrivi e partenze che hanno avuto luogo nel 1876, come si è detto più avanti, 52,415 si riferiscono a navigazione internazionale, e 149,332 a navigazione di cabotaggio.

Nei 52,415 rappresentanti un totale di 7,354,510 tonnellate, la vela figurava per 25,484 navigli e per 2,869,979 tonnellate mentre il vapore non era rappresentato che da 6929 piroscafi, la cui stazza complessiva però ascendeva a 4,484,531 tonnellate. Così nella navigazione di cabotaggio, mentre le navi a vela arrivate o partite furono 136,972 per tonnellate 4,489,649, i piroscafi salirono a 52,560 per 12,891,407 tonnellate.

Nel complesso dunque il movimento dei nostri porti e delle nostre spiagge può così riassumersi:

A Vela	Arrivi e part.	162,456	tonn.	7,359,628
A Vapore	»	39,289	»	17,375,738

Totali N. 201,745    tonn. 24,735,366

È in queste cifre pur troppo tutto il segreto della nostra decadenza marittima. Se le nostre spiagge più non sono popolate di cantieri e di navi, se l'eco delle nostre valli più non ripercuote la giuliva canzone del legnaiuolo che abbatte l'alto pino destinato ad ornare la tolda dell'altera nave, o della svelta goletta è perchè ogni giorno più chiara, più manifesta si fa la tendenza del vapore ad uccidere la vela.

In un tempo come l'attuale in cui il commercio si fa col telegrafo, in cui migliaia di chilometri di ferrovia elidono le distanze, sicchè la mercè in un giorno corre da una sponda all'altra del mare, dall'una all'altra frontiera d'un regno, la vela è un mezzo troppo lento, un motore insufficiente alla celerità con cui si manifestano i bisogni. — Il commerciante sa oggi che l'unico mezzo per operare con vantaggio è quello di arrivare più presto d'ogni altro con le proprie merci, sulle piazze in cui la merce stessa difetta; sa che se la sua operazione deve dipendere dai capricci di Eolo o dalla resistenza delle correnti, è un'operazione troppo aleatoria e chè presenta troppi rischii per essere tentata da chi ha tolto a guida della propria carriera la previdenza e l'avvedutezza.

Ecco perchè il vapore malgrado produca per la sua stessa spesa di produzione, un aggravamento sul prezzo della merce trasportata incontra il favore del commercio, e a poco a poco ha guadagnato terreno sulla vela fino a ridurla all'ozio ed all'inerzia forzata.

Recatevi a New-York ed a New-Orleans, dove pochi anni fa era un ingombro di velieri tutti occupati a caricare cotone, penetrate nel Mar Nero e nell'Azoff, in quei porti di Odessa, di Taganrog, di Marianopoli in cui le nostre navi mercantili regnavano senza contrasto, e in loro vece non incontrerete che piroscafi in ferro d'un enorme portata, che in cinque o sei giorni inghiottono nel capace fianco a migliaia di catverts, il ricco frumento della Podolia e della Bessarabia, o lo stupendo cotone delle fertili pianure americane, ed in brev'ora lo trasportano al Regno Unito, a Brema, o a Marsiglia, dove la ricerca è più attiva e per conseguenza i prezzi sono alquanto più elevati.

Noi non seguiremo la Direzione di Statistica nei minuti calcoli che essa istituisce per accertare con quali paesi maggiore sia stato lo scambio marittimo vuoi fatto con navi a vela, vuoi con piroscafi, perchè il farlo ci impegnerebbe in troppi particolari. Soltanto noteremo come delle 32,413 navi arrivate o partite 10,856 erano di provenienza, o destinazione dalle Coste Austriache, 7171 dalla Francia, 2900 dalla Gran Bretagna, 755 dalla Tunisia, 722 dagli Stati Uniti del Nord; i paesi coi quali l'Italia ha maggiore frequenza di scambi.

In quanto alla bandiera che copriva quelle navi, il compilatore della più volte citata statistica è esattissimo e dettagliato. ma anche qui non ne riporteremo tutte le operazioni limitandoci a desumerne che la bandiera Italiana sventolava dall'antenna di 20,530 navi in approdo o in partenza destinate a navigazione internazionale, che quelle della Gran Bretagna era rappresentata da 3678 navigli, l'Austriaca da 2319 e la Francese da 2176.

Nella navigazione di Cabotaggio che come abbiamo detto più avanti ha dato luogo nel 1876 a 169,332 tra approdi e partenze, la bandiera Ita-

liana ha figurato invece per 162,495, l'Inglese per 2957, la Francese per 2595 e l'Austriaca soltanto per 530.

Questo rilevante movimento di arrivo e di partenze dalle sponde italiane ha dato luogo, come è ben naturale ad un certo movimento di merci, 7,354,310 tonnellate, e di passeggeri, 132,512, mentre l'equipaggio che montava tutte quelle navi ascendeva al rispettabile numero di 388,800 uomini.

Prima di chiudere questa lunga fila di cifre, che interessarono certamente lo studioso delle nostre condizioni economiche osserveremo che se abbiamo dovuto rammaricarci da principio della diminuzione nel movimento portuario, presentato dalla statistica del 1876 di fronte a quella degli anni che hanno preceduto, a più forte ragione dobbiamo dolerci se quella cifra sconsolante decomponiamo in due quantità, quella che comprende le navi protette da bandiera Italiana e quella che abbraccia quante navi viaggiano sotto un vessillo straniero. — Infatti mentre nel 1872 gli approdi e le partenze di bastimenti Italiani erano salite a 227,704, e a 214,817 nel già critico anno 1875, ecco che nel 1876 scendono a 183,023, mentre quelli di navi viaggianti sotto bandiera estera si mantennero ad un livello presso che costante pel numero ed anzi pel tonnellaggio rappresentarono un notevole miglioramento.

È questo un argomento di più che pur troppo prova, ciò che d'altronde è già esuberantemente provato, che non è soltanto la crisi economica, non sono soltanto lo scoraggiamento e il torpore che hanno invaso il nostro mercato, le cagioni che determinarono la decadenza della nostra marina. Se gli approdi e le partenze di navi estere dalle rive d'Italia durano malgrado la crisi, se nel 1872 in tempi di floridezza e d'ardire, quei navigli sui quali non sventolava la nostra bandiera non han servito che al trasporto di 6,105,888 di tonnellate di merci, ed oggi malgrado l'avvilimento del commercio, malgrado l'atonìa e la sfiducia che regna sovrana, quelle stesse navi han trovato il modo di trasportare un carico di, 7,726,859 e così di guadagnare un 18 per 100 in cinque anni, vuol dire che questa marina straniera ha il segreto dell'avvenire, mentre noi non abbiamo che le memorie del passato e la vergogna di contemplare inerti la nostra antica potenza che ogni giorno s'impiccolisce e si sfascia.

A questo dovrebbero pensare paese e industriali, a questo dovrebbero rivolgersi tutte le cure di chi sta al timone delle pubbliche cose. — Le chiacchiere politiche, le fisime riformatrici sono bellissime cose, ma più urgente, più bello d'un programma di Ministro o di Deputato, d'una riforma del Senato e dello Statuto è il bisogno di provvedere alla nostra forza marittima che se ne va, di trovare un mezzo qualsiasi per incatenare alle nostre rive, Nettuno, il signore del mare che medita il nostro abbandono.

Quando Venezia era grande, il Doge dall'alto del bucirotto gettava ogni anno all'adriatico il mistico anello dello sposalizio; l'Italia erede della grande Repubblica dee seguirne l'esempio, e le cose marittime devono diventare quello che oggi non sono, la più assidua, la suprema cura d'ogni uomo di Stato.

## LA QUESTIONE FERROVIARIA IN FRANCIA

(Continuazione, e fine vedi num. 208)

Dopo avere esposto nei suoi termini generali la brillante difesa fatta dal signor Jacquin del sistema ferroviario attualmente stabilito in Francia, dovremo dare qualche cenno un poco più preciso delle violenti accuse ad esso lanciate dai suoi detrattori. Ci vorrebbero molte pagine per enumerare le lagnanze accumulate nelle risoluzioni delle Camere di commercio, nelle deliberazioni dei Consigli generali ed in altri documenti di simil natura. Si deplora la concorrenza fatta a colpi di tariffa alla navigazione di cabottaggio sulle coste francesi ed a quella sui fiumi e sopra i canali, la guerra micidiale intrapresa contro le piccole società di ferrovie mediante le tariffe differenziali, col diniego di tariffe comuni e col rifiuto del transito al solo scopo di schiacciarle e di impadronirsi delle loro spoglie; si rimproverano di tenere soverchiamente elevati i prezzi sopra le grandi arterie ove il trasporto è assicurato, e di sviare il grande commercio d'importazione e di transito a beneficio dei porti rivali del Mare del Nord e del Mediterraneo, di trascurare l'applicazione dei progressi che si realizzano nell'industria dei trasporti, mantenendola in uno stato d'inferiorità che minaccia la produzione agricola ed industriale della Francia di fronte alla concorrenza straniera, di non tenere a calcolo i benefici della velocità dei trasporti e della pronta consegna delle merci che esse trattengono 10, 12 o 15 giorni, mentre in altri paesi sono per uguale distanza consegnate tutto al più nello spazio di 48 ore. Tutto si riassume in sostanza nell'accusa di tener d'occhio soltanto ad ingrossare i dividendi dei propri azionisti, senza preoccuparsi se ciò succeda a scapito degli interessi nazionali.

Allorquando, verso la metà del mese di marzo decorso si discusse alla Camera dei deputati di Versailles il progetto di riscatto delle 10 linee secondarie, le grandi Società francesi trovarono un'altra voce autorevole che prese le loro difese con una eloquenza ed una competenza che da nessun partito è contestata al signor Rouher, quando mantenendosi al di fuori delle gare politiche, si eleva con sereno giudizio nelle sfere elevate della scienza e degli interessi economici. Combattendo il riscatto delle 10 linee come un preludio all'idea del riscatto generale della rete ferroviaria, nonostante l'affermazione contraria dei fautori del progetto, il signor Rouher spezzava una lancia contro il vecchio errore, condito di socialismo che vuole lasciata allo Stato la determinazione delle tariffe. Egli mostrava a quali estremi conducesse questo concetto. Quando nel 1858 si agitò per la prima volta nel Parlamento francese la questione fra l'esercizio governativo e l'industria privata, il signor de Lamartine riassume le sue idee su questa questione, dicendo che « lo Stato avrebbe dovuto aprire delle vie democratiche in cui ciascuno avesse potuto circolare alle spese di tutti. » Anco senza giungere fino a questo punto, il prezzo dei trasporti deve regolarsi a seconda delle spese di primo impianto, delle spese di trazione, della velocità, della responsabilità dell'impresario e di molte altre circostanze di simil natura. Le tariffe sono la rappresentazione dei servizi resi, il compenso dell'opera prestata. Livellare artificialmente indipenden-

temente da quelle circostanze il prezzo dei trasporti, è lo stesso che disturbare violentemente tutte le condizioni locali, in ragione delle quali si sono venuti stabilendo mano a mano i rapporti commerciali.

È falso secondo il sig. Rouher l'asserire che le Società non hanno interesse a ribassar le tariffe, la condizione dei trasporti ferroviari è tale che un forte peso è necessario alla trazione; le ferrovie si trovano per legge naturale nella necessità di cercare di sostituire il peso utile e remunerativo al peso inutile che nei primi tempi rappresentava l'85 per 100 e rappresenta sempre dal 70 al 65 per 100. Coll'abbassamento delle tariffe aumenta la potenza delle merci alla circolazione, alcune che per il loro peso grandissimo in ragione al valore non valevano la pena di esser trasportate cominciano a poterlo essere utilmente dentro una certa zona ed altre merci di cui conveniva il trasposto solo dentro una zona di 50 chilometri potranno traslocarsi con profitto dentro una zona di 100. Gli interessi legittimi del pubblico sono sufficientemente difesi mediante il diritto riservato allo Stato dell'omologazione delle tariffe, in virtù del quale lo Stato che non ha facoltà d'imporre una certa tariffa ha per altro il mezzo d'invigilare che non sia alterata l'eguaglianza di trattamento fra i vari speditori di merci, che non siano favoriti certuni a scapito di certi altri. E a tutela di questo diritto veglia l'azione del potere più indipendente e più imparziale dello Stato, il potere giudiziario dinanzi al quale possono essere e sono continuamente portati i reclami contro le preferenze, contro le disuguaglianze introdotte nella tariffa fra i diversi speditori o fra le varie regioni, benchè ne sia l'avvenuta l'omologazione. Poichè le ferrovie non possono non costituire un monopolio, giacchè la concorrenza è impossibile colà dove coloro che prestano un determinato servizio sono sempre in piccolissimo numero e possono facilmente accordarsi fra loro, la legge del monopolio dev'esser l'uguaglianza di trattamento; si assicuri questa uguaglianza, ma non si distrugga la grande forza dello spirito di associazione che fa affluire verso le intraprese industriali i capitali mobiliari di cui la Francia è così ricca e che la dispensano dal ricorrere all'opera dello Stato di cui abbisognano paesi in condizioni assai meno floride di lei. L'esercizio governativo oltre a sostituire il funzionario all'associazione, oltre a paralizzare lo spirito d'iniziativa individuale, conduce lo Stato all'alternativa di farsi erede dell'impopolarità che pesa attualmente sopra le grandi Società o di aggravare i contribuenti cedendo un giorno ad una domanda un giorno ad un'altra, e di concessione in concessione riducendo a nulla i proventi ferroviari; pericolo tanto più grave in quanto che la teoria erronea che vuol equiparare le tariffe ferroviarie a quelle doganali tende a farsi strada come se potesse assimilarsi un cespite separato d'imposta al prezzo di un servizio.

Il discorso del signor Rouher fu una digressione nella questione che allora si agitava; allora si trattava del riscatto delle 10 linee secondarie come espediente per toglierle dagli imbarazzi finanziari in cui versavano, ed in questi termini ricondusse l'argomento il ministro signor de Freycinet nel suo lungo discorso inteso a difendere questa operazione. Al di là di questo punto il ministro ricusava di fare il più piccolo passo, mentre altri membri del ministero come il signor Leone Say si erano

già dichiarati recisamente avversi all' esercizio governativo. La questione dell' esercizio anche sopra le linee riscattate doveva essere intieramente riservata all' avvenire: su questo terreno, diceva il Freycinet « il governo non vuole impegnarsi da ora in alcun modo; queste questioni non possono essere risolte che mediante una pubblica discussione, non già con un articolo equivoco introdotto di soppiatto nella legge. « Tutt' al più se fosse stato necessario che il governo assumesse per cinque o sei mesi provvisoriamente l' esercizio delle linee per lasciar tempo alle Società a cui è stata proposta una speciale combinazione di deliberare sopra le condizioni offerte, ciò avrebbe avuto luogo senza che nemmeno il pubblico se ne accorgesse. Non vi era nessun bisogno di stabilire di pianta una nuova organizzazione. In ventiquattr' ore con qualche decreto e cinque o sei impiegati superiori il nuovo esercizio sarebbe completamente impiantato senza toccare nemmeno il materiale ed il personale esistenti nelle linee.

In sostanza quindi nonostante il voto favorevole al riscatto delle 10 linee dato dalla Camera dei deputati di Versailles nonostante le frequenti e vivaci discussioni che sulla questione ferroviaria hanno avuto luogo in quell' assemblea essa ha fatto ancora assai pochi progressi ed è rimasta presso a poco al punto in cui era: il solo risultato è stato quello di impedire che come si era ingrandita nel 1875 la Società di Lione e il Mediterraneo con nuove concessioni la Società d' Orleans non estendesse la sua rete incorporandosi la proprietà di alcune delle linee secondarie ora assunte dallo Stato, il quale per altro sembra disposto a reciderne ad essa, almeno una parte in affitto od in regia cointeressata. Le discussioni che hanno avuto luogo fin qui non possono considerarsi che come una fase preliminare della questione che va addensandosi ed ingrossando fra i partigiani e gli avversari del sistema del monopolio delle grandi Compagnie, una prima avvisaglia di avamposti, il terreno che gli uni hanno perduto e che hanno guadagnato gli altri è assai poca cosa.

La lotta dovrà presto ricominciare e troverà fra non molto occasione di affacciarsi in Parlamento non più in modo obliquo e indiretto come ha fatto fin qui; ma presentandosi di fronte entrerà per la grande porta e chiederà categoricamente ed in via principale ai Rappresentanti del paese una risoluzione definitiva intorno all' assetto da darsi al regime ferroviario, alle linee che lo Stato avrà riscattate, alle nuove costruzioni che dovranno farsi e che non foss' altro per la lunghezza totale delle loro linee avranno un' importanza poco minore della rete concessa alle grandi Società.

E notisi che le Società francesi sono osteggiate non soltanto da coloro che vagheggiano di vedere ad esse sostituito il grande monopolio unico dello Stato, ma hanno nemici numerosi anco in un campo affatto opposto, fra coloro che vorrebbero frazionato il monopolio di cui esse godono estendendo maggiormente il campo della concorrenza nelle regioni attribuite ad esse in dominio quasi esclusivo. Questo monopolio, esse dicono, le addormenta in un non curante quietismo; esse non sentono gli stimoli del bisogno di migliorare il servizio, di tener dietro ai progressi che si realizzano altrove, di mantenersi sempre al livello dei crescenti bisogni del traffico. In Inghilterra dove alcuni grandi centri sono posti

in comunicazione fra loro da due o più linee concorrenti (fra Londra e Laverpool ne esistono quattro) quanto maggiore vantaggio non offre al pubblico il servizio ferroviario! A distanze di 7 o 800 chilometri vale a dire su quasi tutti i punti del territorio dell' isola la consegna delle merci ha luogo nello spazio di 36 ore. Ivi è sconosciuta la distinzione fra piccola e grande velocità, nè si realizza quindi l' inconveniente di Società che con lo scopo di attirare la maggior parte del traffico alla grande velocità prolungano deliberatamente il termine della consegna delle merci spedite mediante la piccola. La velocità dei treni celeri è di 65 o 70 chilometri l' ora; a questi treni partecipano i viaggiatori di tutte le classi, nè è concesso al ricco soltanto il privilegio del risparmio del tempo il quale pel piccolo commerciante, per l' uomo di campagna ha assai maggior valore. L' introduzione delle terze classi nei treni celeri ha poi compensato largamente la maggior spesa che rendeva necessaria e lungi dal diminuire ha accresciuto i proventi del traffico. Per ottenere questi risultati che solo una concorrenza esercitata sopra un campo più vasto può far conseguire, bisogna disfare le grandi Società, bisogna organizzare diversamente la grande rete francese.

Ma è quando si è giunti a questo punto, quando si tratta di porre innanzi qualche nuovo progetto, una nuova organizzazione che debba prendere il posto di quella esistente che ci si perde nel buio, non si sa più che cosa vogliono gli uni, che cosa pensano gli altri, la confusione regna sovrana, senza che ne emerga nessuna idea concreta. Tranne coloro che vagheggiano l' esercizio governativo che non son molti, gli altri non hanno ancora maturati i loro concetti. Gli uni propongono una nuova ripartizione delle linee, gli altri la credono impossibile, senza il preventivo riscatto dello Stato; ammesso il riscatto, vi è chi propugna l' appalto a Società concessionarie dell' esercizio altri vuole invece lo stabilimento di una regia cointeressata. I vari concetti sono in presenza, nè può dirsi quale raccolga più voti o quale abbia partigiani più convinti.

Non pertanto sebbene la Francia abbia un sistema di ferrovie che se potrebbe funzionar meglio pure, funziona regolarmente, sebbene la convenienza d' innovazioni sia ben lungi dall' essere generalmente riconosciuta, pure la questione si dibatte, si riscalda e subisce un processo di elaborazione che presto o tardi darà dei risultati e condurrà ad una soluzione più o meno plausibile. Ma assai peggio avviene in Italia, in Italia dove la stessa questione è urgente, incalzante dove essa tiene tanti interessi sospesi, dove varrebbe la pena che un partito inalberasse intorno ad essa la sua bandiera, pochi o punti vi pongono attenzione, tutto si sacrifica alle meschine gare della politica quotidiana ciò che un giorno si è sostenuto si dimentica o si sconfessa l' indomani. L' argomento delle ferrovie si tiene in serbo come un ordigno elettrico buono ad accendere la mina che deve far saltare un Ministero affrettandosi a riporlo con grande precauzione dopo conseguito l' intento, perchè altri non impari il modo di servirsene a sua volta.

## Conferenze Ferroviarie

(Nostra Corrispondenza)

Roma, 2 maggio 1878.

Ieri sera abbiamo assistito alla prima conferenza data dal commend. Francesco Martorelli, Ispettore generale delle ferrovie Romane, nel locale della scuola degli agenti ferroviari, al palazzo del Biscione. Vi assistevano moltissimi alunni di quella scuola, che può dirsi iniziata dallo stesso Martorelli, il quale or fa qualche tempo dimostrò l'utilità di questo nuovo e speciale insegnamento in alcune bellissime lettere indirizzate all'onor. Luzzatti. Fra l'uditorio notavasi non pochi funzionari superiori delle amministrazioni delle Società ferroviarie, e del Ministero dei lavori pubblici, i componenti il Consiglio direttivo della Lega per l'istruzione del popolo, ed alcune signore.

Il signor Martorelli con molta erudizione prese a dimostrare come l'industria ferroviaria sia la più vasta, la più complessa, la più importante di quelle create dal genio moderno. Alla fine del 1876 la estensione della rete ferroviaria del mondo era di 295,139 chilometri, divisi cioè: Europa 143,758; Asia 12,302, Africa 2,339, America del Nord 127,866, America del Sud 6054 e Oceania 2,820 chilometri.

Da queste cifre deducendone in media la quantità di rotaie, di locomotive, di vagoni che sono in servizio delle ferrovie, calcolando i 295 mila chilometri di ferrovia e tenendo conto dei raddoppi delle stazioni e delle linee a doppio binario, abbiamo 22 milioni e 800 mila tonnellate di rotaie in servizio, le quali rappresentano la somma di 4 a 5 miliardi di lire; ammessa una locomotiva per ogni 5 chilometri avremo 60,000 locomotive in servizio, con un valore di 3 miliardi; ammesso 6 vagoni per chilometro avremo oltre 2 milioni di vetture e carri con un valore approssimativo di 8 miliardi.

Parlò quindi delle traverse del carbone e degli apparecchi moltissimi che abbisognano alle ferrovie; roba tutta che si logora; che bisogna mantenere e rinnovare. Molti ed importanti dati espose altresì l'egregio Martorelli sul personale che trova lavoro nelle ferrovie. Il Perdonnet, egli disse, calcolava che nel 1857 fossero 300,000 gli agenti addettiall'esercizio delle ferrovie; in proporzione oggi essi dovrebbero essere 2 milioni. Alla fine del 1875 in Inghilterra vi erano 300,000 individui occupati nelle ferrovie, circa 200,000 in Francia, da 50 a 60 mila in Italia, in tutta Europa 1,400,000.

L'industria ferroviaria è sopra ogni altra complessiva, poiché, osservò il Martorelli, essa offre largo campo a tutte le attività intellettuali e materiali: v'è larga materia di studio per l'economista, pel finanziere, pel legale. Oggi poi gli uomini di Stato si trovano innanzi lo studio del grave problema, se cioè l'esercizio ferroviario debba affidarsi al Governo o all'industria privata.

Ricordò pure il congresso che si adunerà il 13 corrente a Berna, ove le principali nazioni, fra cui l'Italia, discuteranno gravissimi principii di diritto da applicare nel contratto di trasporto sulle ferrovie.

Parlando poi dell'importanza dell'industria ferroviaria il Martorelli non dimenticò gli ajuti che essa ricava dalla continua e fraterna alleanza con la telegrafia; accennò ai benefizi delle rapide comunicazioni postali rese tali per le ferrovie; espose i vantaggi che

esse recaano nei commerci e sugli scambi dei prodotti naturali ed industriali con aprire nuovi ed insperati mercati ove per la rapidità del trasporto, per la modicità del prezzo di esso, e per la quantità della merce che può essere trasportata, si è reso possibile lo smercio di molti prodotti; dimostrò tutto l'interesse e i rapporti che hanno oggi le ferrovie nella difesa del territorio nazionale, enumerando altresì i vantaggi che esse reserò all'unificazione del nostro paese.

Dopo avere svolto con molti argomenti l'importanza grande che hanno le ferrovie sugli avvenimenti economici e politici delle nazioni, il Martorelli venne a parlare in particolar modo delle ferrovie italiane, facendo un'esatta storia del progressivo svolgimento della nostra rete, la quale cominciata con 8 chilometri nel 1839, ne ha nel 1878 più di 8 mila, cioè in quaranta anni mille e più volte tanto, e giovandosi poi di uno studio interessantissimo pubblicato recentemente dall'onor. Baccarini l'egregio Martorelli venne a rilevare come in 42 anni dal 1839 al 1850 l'Italia non costruì che 600 chilometri di ferrovia, mentre alla fine di quell'anno l'Europa ne aveva 23,000. Dal 1851 al 1860 in 10 anni arrivò a 2189 chilometri, 158 chilometri per anno, e l'Europa ne possedeva 62,000 chilometri. In quell'epoca (1860) i 2189 chilometri posseduti dall'Italia corrispondevano a 7 metri per chilometro quadrato di territorio e 84 chilometri per milione di abitanti, però su 69 provincie, 34 mancavano ancora di ferrovie.

Dal 1861 al 1870 la rete si accrebbe di 4001 chilometri, cioè di 400 chilometri l'anno e 9 sole provincie rimanevano prive a quella data del beneficio della ferrovia. Nell'ultimo settennio dal 1871 al 1877 la media dei chilometri aperti annualmente all'esercizio è stata di 287, ed al 1 gennaio 1878 si avevano 296 chilometri per milione di abitanti, e tre sole provincie (Belluno, Sondrio e Trapani) restavano senza ferrovie.

I diversi gruppi ferroviari avevano in esercizio, al primo del corrente anno, 8213 chilometri di strada ferrata e 469 chilometri in costruzione e così un totale di chilometri 8626.

Le relazioni ufficiali dimostrano come le ferrovie in Italia han costato per costruzione in media L. 277 mila per chilometro e 307 mila, computandovi la fornitura del materiale di esercizio, sono quindi 2 miliardi e 255 milioni per la costruzione e 242 milioni pel materiale. Talche si può dire che dalla costituzione del Regno ad oggi l'Italia ha impiegato nelle sue ferrovie la somma di oltre 2 miliardi.

Ma cosa sono questi nostri sforzi, cosa è questa nostra rete che ne è il risultato soggiungeva il comm. Martorelli, in confronto di quello che han fatto gli altri popoli d'Europa? Nella graduatoria della potenza ferroviaria in Europa l'Italia occupa ancora il decimo posto. Tale graduatoria espressa con la media proporzionale fra la superficie e la popolazione, in cifre tonde, riesce la seguente: Belgio 9, Inghilterra 8, Germania e Svizzera 6, Francia, Danimarca e Olanda 5, Austria-Ungheria 4, Svezia 3, Italia 3 e scarsamente ancora. Assolutamente dunque e relativamente siano ben piccini, e dai calcoli fatti sulla partenza ed arrivo dei viaggiatori nelle varie Stazioni della città di Londra, se ne deduce lo sconcertante paragone che colà giungono in 10 minuti tanti viaggiatori quanti ne accoglie e ne rimanda via Roma in 24 ore.

I prodotti delle ferrovie italiane, soggiunse il Mar-

torcelli, valendosi dei dati dell'ultima relazione statistica dell'anno 1876, in cifra tonda sono ascisi a 132 milioni di lire, e le spese a 101 milioni; talchè il prodotto netto è stato di 31 milioni. In questi prodotti vi è da notare che i viaggiatori han contribuito pel 47 per cento e le merci pel 53 per cento del prodotto; negli altri paesi, in Germania e in Francia, i viaggiatori contribuiscono al prodotto nella proporzione del 25 e le merci del 75 per cento. Questo paragone è a nostro conforto, osservava il Martorelli; poichè calcolando che se un giorno, mediante i traffici aumentati, questa proporzione potesse aversi anche in Italia, i nostri prodotti aumenterebbero in gran misura, e realmente se l'Italia, come paese eminentemente agricolo, non potrà vedere aumentare molto i suoi viaggiatori non v'è ragione perchè non si produca maggiormente e maggiormente si trasporti.

I viaggiatori per numero furono in Italia 28 milioni nel 1876; e su 100 si ha 4 viaggiatori di prima classe, 17 di seconda, 49 di terza e 30 di quarta classe. In media ogni italiano ha viaggiato una sola volta in un anno, percorrendo 48 chilometri e spendendo in media lire 2.40

Dopo altre interessantissime notizie sul movimento delle ferrovie italiane, il comm. Martorelli si trattenne sulle proposte recentemente fatte dal governo francese per aumentare la propria rete ferroviaria, e quindi terminò il suo dire col manifestare il più vivo desiderio che anche l'Italia riconosca il bisogno di dare un maggiore sviluppo a questo potente mezzo di comunicazione.

L'uditorio fece largo e meritato plauso all'egregio oratore, che svolse con ammirabile erudizione e con forma sempre elevata e piacevole questa prima parte degli argomenti che formano oggetto delle conferenze che esso ha preso a trattare. Mercoledì prossimo, 8 corrente, avrà luogo la seconda conferenza sopra il tema seguente: Esposizione ed imparziale raffronto dei due sistemi di esercizio — Esercizio governativo ed esercizio affidato all'industria privata.

## L'INAUGURAZIONE DELL'ESPOSIZIONE

Parigi 1° Maggio — sera.

Ho voluto attendere fino a questo momento per mandarvi una breve corrispondenza sull'inaugurazione dell'esposizione. Sarò in tempo? Non lo so: in ogni modo crederci mancare ad un dovere di coscienzioso corrispondente di un periodico che propugna i principii del progresso della scienza economica e per conseguenza delle industrie, dei commerci, di tuttochè infine ha attinenza col benessere dell'umanità se non vi mandassi due parole per dirvi che questa grande manifestazione mondiale è inaugurata.

Parigi è in festa: il nostro carattere in sommo grado accessibile agli entusiasmi, l'affetto per la patria, lo possiamo affermare, intenso e grande in tutti i francesi a qualunque partito appartengano fanno sì che il nostro cuore sia invaso da un giusto sentimento di gioia e di orgoglio nel vedere con quanta simpatia le nazioni di tutto il mondo abbiano corrisposto all'invito che loro ha rivolto la Francia e

come, nonostante infiniti ostacoli, nonostante l'avversità delle circostanze, non certo propizie a manifestazioni di tal genere, nonostante le generali preoccupazioni, la grande Esposizione mondiale è inaugurata: la festa della civiltà è iniziata.

Possano quelle nazioni che per un mal inteso orgoglio nazionale, per un vago sentimento di ambizione, per aspirazioni alle avventure, desiderano slanciarsi nelle lotte guerresche, possano esse trar profitto dagl'insegnamenti che possono scaturire dalla riuscita di questa nostra festa dell'industria e della civiltà. La Francia, aliena dalle smanie di conquista, avendo volto l'animo a migliorare le sue condizioni interne politiche, industriali, economiche, finanziarie si vede risorgere miracolosamente e riaversi dalle patite sventure. La Francia impara e insegna alle nazioni convitate a questa manifestazione della pace, che val meglio governare se stessi che non governare il mondo.

Non m'intratterò a descrivervi l'animazione di Parigi cominciando da questa mattina e che dura tuttora. Le finestre, i balconi sono imbandierati e pavesati a festa, dappertutto è un accorrere all'Esposizione; un movimento straordinario di carrozze, di veicoli d'ogni sorta, d'omnibus che vengano letteralmente presi d'assalto. Le vie che conducono al Campo di Marte sono di un aspetto sorprendente; dovunque bandiere, scudi cogli stemmi e con le cifre della Repubblica.

A mezzogiorno e tre quarti giungeva alla stazione il trentesimo treno della giornata che portava i senatori e deputati. Una parte di essi attraversa il ponte di Jena e va a collocarsi al Trocadero dietro gli Uffici; gli altri prendono posto sul grande scaglione del Campo di Marte con le delegazioni e rappresentanze.

Nell'*avenue* delle sezioni estere si trovano i presidenti delle commissioni estere.

Il maresciallo e la marescialla Mac-Mahon sono giunti al Trocadero verso un'ora e tre quarti dopo mezzogiorno, scortati da una guardia d'onore e dalla casa militare. Il presidente della Repubblica vestiva l'uniforme di maresciallo di Francia.

Anche gli altri principi che trovansi a Parigi per l'Esposizione, il principe di Galles, il principe reale di Danimarca, il duca d'Aosta sono stati accompagnati al Trocadero in vetture di gala e seguiti da scorte d'onore.

Il ministro Tesseirenc de Bort, dell'agricoltura e commercio ha ricevuto il presidente della Repubblica al Trocadero; i signori Krantz e Berger lo hanno accompagnato nella gran sala dei principi.

Attorno al Maresciallo prendono posto i Principi che abbiamo mentovato di sopra e gli ambasciatori e presidenti delle sezioni estere, i ministri di Francia, gli Uffici del Senato e della Camera, il presidente e i vice-presidenti del Consiglio Municipale di Parigi.

Vi erano circa 40,000 invitati. Le carte d'invito erano stampate su carta di undici colori differenti, a seconda delle porte per le quali dovevano entrare gli invitati stessi.

Alle due le musiche intonavano una marcia trionfale e Pinno di Gounod: *Vive la France*; le artiglierie tuonano dai varii forti rispondendo a quelle del Mont Valerien.

Il ministro Teisserenc de Bort pronuncia un discorso che dura una ventina di minuti, poi il ma-

resciallo si è avanzato sulla loggia ed ha annunciato con poche parole che l'*Esposizione era aperta*.

Ha quindi salutato le truppe ed il pubblico con una bandiera che ha ripetutamente agitato. Il cannone tuona di nuovo presso il ponte di Jena; gli ingegneri aprono un rubinetto, la cascata d'acqua è posta in moto e d'ogni parte sgorgano getti d'acqua di effetto stupendo.

Allora le grida di *Viva la Francia*, e le acclamazioni alla Repubblica si elevano d'ogni parte.

Il tempo non ha però favorito questa festa. Già verso il mezzogiorno aveva incominciato a cadere una pioggia dirotta, accompagnata da tuoni e dalla caduta di un fulmine che si diceva avesse colpito una casa dietro il Trocadero. Dopo, la pioggia era cessata, ma alla fine della cerimonia d'inaugurazione aveva di nuovo ripreso a cadere con violenza tanto che si credeva che il Maresciallo non potesse porsi a fare il giro dell'Esposizione. Ma invece egli senza curarsi dell'acqua che cadeva a torrenti e quasi disprezzando questa piccola malignità dell'atmosfera, si è posto in giro accompagnando gli ospiti principeschi e seguito dalle rappresentanze ufficiali francesi e dell'estero.

Durante questa traversata il Maresciallo era accolto da applausi e da evviva. Dalle finestre un gran numero di signore sventolavano i fazzoletti ed acclamavano al presidente della Repubblica ed alla Francia.

Era cosa curiosissima e che colpiva gradevolmente la varietà delle uniformi dei soldati venuti da diversi paesi per fare il servizio dell'Esposizione. Soldati svedesi, norvegiani, spagnuoli, americani in magnifiche uniformi.

La cerimonia d'inaugurazione è terminata a tre ore e tre quarti.

Dopo la partenza del Maresciallo le porte del Campo di Marte furono aperte al pubblico: l'affluenza è stata enorme. Si calcola che il numero dei visitatori sia stato di 80,000.

Nella gran sala del palazzo Borbone si aprirà quanto prima il Congresso internazionale postale. La presidenza onoraria di questo Congresso è stata data al ministro delle finanze signor Leon Say, che l'ha accettata. Il presidente effettivo dell'assemblea e il signor Cochery sotto-segretario di Stato.

Per oggi faccio punto, ch'è temo di non essere in tempo a spedirvi questo rapido cenno descrittivo della cerimonia di inaugurazione. Se vi giungerà in tempo servirà come di lieve tributo di omaggio che l'*Economista* era in dovere di pagare alla grande festa della civiltà.

J.

## CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

**Camera di Commercio di Torino.** — Nella adunanza del 9 aprile ultimo scorso, sulla domanda presentata dalla Giunta di ispezione sull'Istituto industriale e professionale di Novara per ottenere che si estendano a tutte le quattro sezioni di quelle scuole i premi di incoraggiamento che la Camera suole distribuire, adottando le conclusioni del rapporto della Commissione permanente, delibera che i premi sinora assegnati in numero di due ai più distinti

allievi dell'Istituto di Novara sia portato a quattro, cioè due di primo e due di secondo grado.

Secondo la relazione presentata dallo stesso relatore, per la suindicata Commissione permanente, si delibera eziandio che non sia per ora il caso di diminuire l'assegno col quale la Camera concorre nelle spese della scuola professionale di Biella.

In annuenza alla richiesta pervenuta dal Ministero del Tesoro perchè fosse da questa Camera emesso il suo parere intorno alle modificazioni che vogliono introdurre alla tariffa della ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo, la Commissione incaricata della preliminare disanima presenta la preparata relazione, in cui tenutosi conto delle osservazioni già svolte dal commissario del Governo, viensi a dimostrare, tanto in riguardo alle esigenze del servizio, quanto per le maggiori agevolanze da offrirsi al pubblico, la convenienza di introdurre parecchie variazioni al progetto della Compagnia proprietaria in quella strada ferrata sottoposto alla approvazione governativa.

**Camera di Commercio di Parma.** — Nella sua seduta del 29 marzo ultimo scorso, delibera di appoggiare una istanza diretta dalla Camera di Commercio di Verona al ministro delle finanze, onde ottenere che d'ora innanzi gli stipendi degli impiegati delle Camere di Commercio sieno classificati per l'applicazione delle imposte di ricchezza mobile fra i redditi di Categoria D, giusta l'articolo 54 della legge, 24 agosto 1877, n. 4021 (Serie 2<sup>a</sup>), anzi che fra i redditi di Categoria C, sì come si è praticato sin qui.

In seguito a richiesta della Camera di Commercio di Lucca, esprime parere che non tornerebbe utile alla diffusione dei trovati industriali e al progresso delle industrie la proposta dell'ingegnere G. M. Casentini, secondo la quale la legge sulle privative industriali dovrebbe esser modificata per modo che la validità dei Brevetti d'Invenzione dipendesse dalla condizione che l'inventore faccia eseguire nel Regno il lavoro per l'attuazione ed applicazione del suo trovato.

Intorno alle proposte presentate al Parlamento Nazionale dal Circolo Agrario di Ancona aventi per oggetto l'istituzione di una Camera d'agricoltura per ogni Provincia, di una Camera centrale di agricoltura nella Capitale del Regno, di una Direzione Generale per l'agricoltura presso uno dei Ministeri più adatto alla tutela degli interessi agrari; avvisa che tali istituzioni non sono necessarie, nè utili, per tutelare e promuovere gli interessi agricoli e il progresso dell'agricoltura, potendo provvedere all'uopo a sufficienza i Comizi Agrari e il Ministero d'agricoltura, industria e commercio che sta per essere ricostituito.

**Camera di Commercio di Milano.** — Nella seduta del 5 aprile, vien letta una relazione intorno alla applicazione dell'imposta sui fabbricati ai meccanismi degli opificii, la quale conclude colle proposte di domandare

1° Che siano modificati alcuni articoli del regolamento per la applicazione della tassa fabbricati nel senso di confermare e ben determinare la efficacia delle istruzioni date dal ministro Magliani nelle sue circolari del 24 gennaio e 12 febbraio 1878.

2° Che sia escluso dalla applicabilità della tassa fabbricati ogni specie di meccanismo.

Il cav. Ferri conforta le conclusioni del rapporto

mostrando la opportunità di acconsentirvi nelle circostanze attuali, in cui, essendosi cambiato il Ministero, interessa più che mai di adoperarsi a che il Ministero nuovo non disdica le buone intenzioni che su questo argomento aveva manifestato il cessato, anzi si mostri meglio coerente alla logica esonerando dalla tassa fabbricati ogni meccanismo.

La Camera adotta le conclusioni della relazione e deferisce alla presidenza l'incarico di provvedere di conformità alle medesime.

Il Presidente esprime poi alla Camera la opinione che converga prepararsi gli elementi per deliberare sulle proposte utili a fare in ordine alle desiderate modificazioni delle tariffe ferroviarie, al che due ragioni di opportunità consigliano in particolar modo di attendere con sollecitudine, e cioè: l'una, la probabilità di un riordinamento del servizio ferroviario in occasione della cessazione d'esercizio da parte della Società dell'Alta Italia, — l'altra, la riunione del Congresso delle Camere di commercio, proposto da quella di Genova, nel quale dovrebbero appunto trattare anche del servizio ferroviario. La Camera delibera che questo argomento venga fatto oggetto di studio da un'apposita Commissione.

La proposta della Camera di Commercio di Lucca che sia domandata una modificazione alla legge sulle privative industriali nel senso di subordinare l'efficacia della privativa ottenuta alla condizione che il lavoro sia eseguito nel Regno non viene accolta. Su questa proposta prendono la parola molti fra gli adunati. — Tutti combattono l'idea di vincolare la validità della privativa alla esecuzione nel Regno dei meccanismi relativi, perchè ciò può essere di ostacolo alla applicazione di nuove invenzioni nel paese nostro, qualora la costruzione dei relativi apparecchi o non si sapesse eseguire nel regno, o importasse una spesa eccessiva. D'altronde taluno fa avvertire che la industria meccanica nazionale deve avere una sufficiente tutela nei dazi che colpirebbero la importazione in Italia delle macchine fabbricate all'estero, e che, dopo tutto, in fatto di invenzioni deve prevalere l'interesse generale a quello della classe dei costruttori.

**Camera di Commercio di Potenza.** — Nella seduta del 16 febbraio 78 si dà lettura di una circolare della Camera di Genova la quale chiede l'adesione alla riconosciuta convenienza di convocare nel più breve tempo possibile in detta città un congresso di tutte le Camere per studiare ed emettere parere su importanti questioni.

La Camera delibera appoggiare in massima la proposta suddetta, facendo eco alle questioni da trattarsi; esprime però il voto che la sede della riunione fosse in Roma, quale Città più centrale pel designato convegno; e che tra le materie da discutersi fosse compresa quella del decentramento del credito fondiario, mercè rappresentanze in ciascuna provincia degli Istituti di credito, che ne fanno le operazioni.

Con altra circolare, la Camera di Commercio di Cremona chiede l'appoggio di un voto col quale si vorrebbe che il Governo sancisse con legge la massima dell'esenzione del carbon fossile dal dazio consumo comunale.

La Camera valutando le ragioni esposte dalla consorella di Cremona, in ordine all'oggetto in esame, delibera di appoggiare il voto espresso nella menzionata circolare.

Parimenti la Camera di Commercio di Cosenza domanda l'appoggio di una istanza promossa al Governo ed ai Poteri legislativi del Regno per disposizioni onde por freno alla usura di piazza.

La Camera secondando il desiderio espresso di sopra, e condividendo gli apprezzamenti espressi in riguardo da quella rappresentanza delibera che la istanza sia appoggiata.

Finalmente la Camera di Commercio di Milano chiede, ove mai si convenisse nelle considerazioni e conclusioni esposte in una istanza indirizzata a S. E. il Ministro del Tesoro per gli affari dell'industria e del Commercio, riguardante l'abolizione dell'arresto personale per debiti commerciali, lo appoggio della detta istanza.

La camera presa in esame la ripetuta istanza, delibera appoggiarla, convenendo perfettamente nelle considerazioni in essa esposte.

**Camera di Commercio di Savona.** — Nell'adunanza del 25 marzo u. s. letto il memoriale dei Conciatori tendente a ottenere dal Governo che sia imposta ai pellami lavorati di provenienza extra-europea una misura di dazio, la quale valga ad equilibrare il costo di quei generi coi nostri, in conformità di quanto fu chiesto dai Conciatori milanesi a quella Rappresentanza commerciale, che prendeva in considerazione simile ricorso, la Camera delibera di trasmetterlo al deputato di Savona commendator Boselli, affinché lo raccomandi e lo presenti a chi spetta pel suo accoglimento.

Vista la Circolare della Camera di Cremona chiedenente al Governo una legge che sancisca la massima dell'esenzione del carbon fossile dal dazio consumo Comunale, onde togliere disparità di trattamento fiscale da luogo a luogo, ed alleviare le gravi conseguenze dei prezzi ognor crescenti del combustibile, la Camera si associa alle ragioni ivi svolte, e delibera di appoggiare tale petizione, convinta che la tesi sarà tanto più presto risolta, quanto più concorde risulti il voto delle Rappresentanze commerciali.

La Camera prende atto delle risposte ministeriali sulla riduzione del canone per fitto degli arenili a favore dei costruttori navali di questa Città; sugli intendimenti del Governo a seguito dell'ordine del giorno votato dal Senato dopo la discussione del progetto di Legge per l'abolizione dell'arresto personale per debiti, ed approva l'operato della presidenza per l'invio degli oggetti destinati all'Esposizione universale di Parigi.

## SPEDIZIONE ARTICA SVEDESE

La spedizione artica svedese, alla quale, per concessione del regio ministero della marina e dei nobili promotori svedesi della spedizione stessa, avrà l'onore d'appartenere, è destinata al viaggio di esplorazione e di scienza nella parte orientale del Mare Artico.

Le spese della spedizione saranno sostenute in parte dal Governo svedese e dal re di Svezia ed in parte dal ricco banchiere sig. Dickson di Gotembörg e dal russo Siberiakoff.

Veane a tale scopo comperata la nave a vapore la *Vega*, la quale sotto il comando d'intrepidi bale-

nieri ha già fatti molteplici viaggi nei mari del nord. Gli *icebergs* e gli *icefields* sono quindi già vecchie sue conoscenze. La *Vega* è come tutte le navi destinate alla caccia della balena, di robustissima costruzione e munita di tutte quelle comodità che viaggi di tal genere richiedono. Attualmente essa trovasi Karlskrona ove lo scafo, la macchina e l'albera tura, saranno minutamente riparate. Il tagliamare sarà fasciato da una robusta lamiera di acciaio, ed il fasciame esterno sarà, per un metro al disotto ed uno al disopra del galleggiamento, rinforzato da lamiere pure di acciaio le quali abbracceranno la nave da una estremità all'altra.

Il timone sarà montato in maniera che si possa facilmente togliere e mettere a posto. Le carboniere saranno per tal guisa ampliate che la *Vega* sarà capace di portare tanto carbone, escludendo quello impiegato come combustibile, da poter percorrere ottomila miglia.

La *Vega* sarà provvista di viveri per tre anni e nella scelta delle provvigioni sarà data la preferenza a quelle che l'esperienza ha battezzate come anti-scorbutiche. È lo scorbuto una delle malattie più temute nei mari polari, e non v'ha equipaggio che ritorni non assottigliato da questo tremendo male.

Oltre alle imbarcazioni di cui la *Vega* sarà provvista, la spedizione sarà munita anche di una piccola barca a vapore il cui scopo sarà quello di scandagliare dinanzi al bastimento in quei mari in cui si temono bassi fondi. La barca si adoprerà pure nelle esplorazioni che si faranno lungo i fiumi siberiani che si scaricano nei mari del nord.

Il capo della spedizione sarà il professore Nordenskiöld già conosciutissimo nel mondo scientifico per i suoi viaggi allo Spitzberg, alla Nuova Zembla, alla Groenlandia, nel mar di Kara e per i numerosi suoi tentativi di aprirsi nei vasti campi di ghiaccio una strada onde esplorare gli estesi bacini posti al nord delle terre menzionate.

Egli sarà ne'suoi studi scientifici coadiuvato da tre o quattro professori, a ciascuno dei quali sarà affidato un ramo speciale delle scienze naturali e fisiche.

La *Vega* sarà comandata dal capitano di fregata sig. Palander già rotto alle fatiche de' viaggi polari e quello stesso che comandò il *Polhem* nella spedizione artica del 1872-73, alla quale prese parte l'egregio nostro luogotenente di vascello sig. Eugenio Parent.

Il comandante Palander avrà sotto i suoi ordini due ufficiali, il luogotenente di vascello sig. Brujevitz di Gotembörg ed il sottoscritto. Il sig. Hovgaard della marina reale danese accompagnerà la spedizione come medico. Tutti compresi, il personale della spedizione si comporrà di trenta persone. L'equipaggio sarà formato di marinai della marina reale scegliendo fra i volenterosi quelli di più forte costituzione. A questi saranno aggiunti tre o quattro balenieri i quali accompagneranno la spedizione nella qualità di *icemassters*.

La spedizione partirà da Gotembörg verso la fine di giugno, e dopo aver toccato uno dei porti nord della Norvegia, Tromsø o Hammersest, per rifornirsi di viveri e di carbone e per acquistare gli abiti da inverno, la *Vega* farà vela per la nuova Zembla.

A seconda dello stato dei ghiacci si penetrerà nel mar di Kara girando la punta settentrionale della Nuova Zembla, oppure per lo stretto di Matotschin.

Se, come è probabile, il mar di Kara non sarà ancora libero dai ghiacci, la *Vega* ancorerà in una delle numerose baie dello stretto per attendere il momento favorevole onde attraversare il mar di Kara. I giorni nei quali si sarà obbligati di passare alla Nuova Zembla saranno impiegati nella scelta della miglior località per la fondazione di una stazione.

Non appena che i ghiacci del mar di Kara si saranno messi in movimento e che dei canali si apriranno tra i vasti *icefields*, la *Vega* si spingerà a tutto vapore per raggiungere il porto di Dickson situato all'imboccatura del Yenissei.

Dopo qualche giorno di fermata la spedizione riprenderà la sua corsa al N. E. lungo la costa siberiana, alla volta del Capo Chelyuskin, la terra più settentrionale dell'Asia.

Le sole nozioni che noi abbiamo intorno alla più estrema delle terre siberiche datano dal 1736, epoca nella quale i luogotenenti Pronschischeff e Chelyuskin giunsero a poche miglia dal Capo Chelyuskin.

Pronschischeff si avventurò in quelle alte latitudini con una fragilissima barca accompagnato da alcuni samoiedi, i quali lo abbandonarono nella baia di Khatanga, ove egli morì di fame insieme a sua moglie che sempre lo seguiva nelle gloriose sue imprese.

A meno di circostanze imprevedute è sperabile che la spedizione svedese, equipaggiata senza economie e guidata da uomini a cui sono famigliari le navigazioni polari, giunga a girare il Capo Chelyuskin, ed a raggiungere almeno nello stesso anno le foci Khatanga. Se il mare sarà trovato libero si continuerà il viaggio lungo la costa siberiana. Ma se come è probabile all'est del Capo Chelyuskin i ghiacci si saranno di bel nuovo chiusi, oppure avranno cominciato il loro movimento all'ovest, allora si sceglierà una baia in cui svernare ed attendere ad osservazioni magnetiche ed astronomiche.

Nella primavera ed al principio dell'anno susseguente si faranno delle escursioni in islitta verso il nord e verso il sud; le prime avranno per compito di vedere se al nord del Capo Chelyuskin esistono terre, come è da taluni creduto, in seguito alle recenti scoperte austro-ungariche, le seconde avranno per iscopo di collegare i lavori della spedizione con quelli del Middendorf.

Il rimanente dell'estate del 1879 sarebbe impiegato a cercare un canale praticabile per raggiungere lo stretto di Behring dal quale la spedizione farebbe ritorno in Europa dopo aver toccato il Giappone, la China e le Indie.

(Dalla Rivista Marittima)

GIACOMO BOVE.

## RIVISTA BIBLIOGRAFICA

**Salnitri e Guani del deserto di Atacama.** Misure prese dal governo del Chili per facilitarne la coltivazione — Parigi, 1877.

Si è parlato da molti anni di ricchi depositi di nitrato di soda, di guano e di miniere di argento e di rame, esistenti all'estremità nord del territorio del Chili nel deserto di Atacama; ma i tentativi fatti avevano incontrato molti ostacoli in un deserto

privo di ogni risorsa e spesso anche di acqua potabile, a parte la scarsità delle vie di comunicazione e i trasporti costosi.

Il Governo del Chili ha voluto, per quanto poteva, venire in aiuto alla iniziativa privata e ha mandato due commissioni incaricate l'una di riconoscere le ricchezze naturali che si trovano in quel deserto, l'altra di studiare un facile mezzo di sbarco, a chi si facesse a coltivarle. Oggi esso pubblica il testo dei rapporti che gli sono stati indirizzati. Il più importante di questi documenti è il rapporto del signore Pissis. L'esplorazione è stata sommaria, ma ha posto in sodo la esistenza di molte ricchezze naturali, ed è lecito congetturare che i notevoli depositi di nitrato di soda ritrovati sono piccola parte di quelli che esistono, e si può dire altrettanto dei guani, ed anche dei minerali di argento e di rame.

La Commissione ha trovato un porto che potrebbe in breve, per mezzo di una via carrozzabile, essere messo in comunicazione coll'interno del deserto. E il governo si è affrettato a intraprendere i lavori dei porti Blanco Encolada e Taltal. Così i capitalisti, gli ingegneri, gli intraprenditori europei che fossero disposti a portare la loro industria sulle rive del Pacifico per applicarsi alla coltivazione dei nitrati di soda o di qualunque altro prodotto del deserto di Atacama, hanno delle notizie positive e degne di fede, di cui possono prendere conoscenza e trarre profitto. Si noti che i salnitri di cui si tratta sono nitrati di soda allo stato nativo.

Il rapporto del sig. Pissis incomincia dal descrivere l'aspetto generale del deserto di Atacama, rettificando la idea poco esatta che se ne aveva, quella cioè di un vasto piano rinchiuso fra due Cordigliere, mentre esso contiene anche un gran numero di piccole montagne che si estendono da una Cordigliera all'altra e lo dividono in grandi bacini idrografici limitati da catene trasversali, di cui la direzione è presso a poco dal nord-ovest al sud-est. Quanto alla struttura geologica del deserto di Atacama, essa è notevole per la sua regolarità. Le diverse formazioni sono disposte parallelamente, nella direzione approssimativa da nord a sud per modo che a qualunque punto si traversi il deserto, si incontrano i medesimi strati e nello stesso ordine.

I depositi di salnitro si trovano sparsi nella parte centrale del deserto fra 26° 30', e 24° circa. Le ricerche fatte provano che la parte più ricca non si trova al centro dei piani, ma alla circonferenza dove il terreno è più inclinato. Questi depositi poi sono molto estesi, perchè cominciano a incontrarsi alla base orientale della Cordigliera della costa e vanno fino al piede delle Ande, occupando tutti i piani che esistono nell'intervallo. Le miniere di Salnitri d'Agua Blancas sono state poco studiate ed è nella direzione della Cordigliera di Varas che secondo ogni probabilità si trovano dei ricchi depositi.

Qui l'interessante rapporto entra in considerazioni sulla origine del salnitro, deducendone conseguenze atte a facilitarne la scoperta, ma che per la loro indole tecnica noi ci asteniamo dal riferire. Quanto alla quantità del salnitro, i lavori di esplorazione praticati finora sono insufficienti a determinarla anche approssimativamente: tutto quello che può dirsi si è che la quantità è molto grande.

Il rapporto del sig. Pissis tocca poi dei mezzi di coltivazione e di quelli di trasporto, notando giustamente quanto a questi ultimi che quando si tratta

di prodotti di un prezzo poco elevato il successo della industria dipende in gran parte dal costo dei trasporti, e indica quali a questo proposito sarebbero i punti più favoriti e quali meno. La vallata di Taltal è la sola che si presta allo stabilimento di una via ferrata suscettibile di soddisfare ai bisogni di una grande industria, e il porto di Taltal sembra così destinato a diventare il centro principale della coltivazione del salnitro e degli altri prodotti dell'interno del deserto. Importa pertanto non fare concessioni che mettano i produttori alla mercè delle compagnie di trasporto.

Il deserto contiene oltre il salnitro dei depositi di guano assai estesi. Un altro prodotto che col tempo prenderà molta importanza è il borato di soda e di calce. Vi si trovano poi a profusione depositi di metalli, rame e argento. Onde si può concludere che il deserto di Atacama presenta un vasto campo alla industria mineraria e merita da questo punto di vista tutta l'attenzione del governo. Lasciando intatta la iniziativa privata, il governo può favorirla con opportune misure, e noi abbiamo detto come esso già se ne preoccupi e faccia con lodevole alacrità.

Ci è piaciuto toccare del rapporto del Sig. Pissis; ciò non toglie che noi dobbiamo segnalare all'attenzione de' nostri lettori gli altri documenti coi quali uomini egregi vengono a confermare quanto egli dice e che dimostrano sempre più l'interesse che il governo del Chili porta a queste importanti ricerche.

## ATTI E DOCUMENTI UFFICIALI

La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato i seguenti *Atti Ufficiali*:

22 aprile. — Nomine, promozioni e disposizioni fatte dal ministro della guerra e dal ministro dell'interno.

Avviso di riduzione accordato dalle amministrazioni delle ferrovie e dalle Società dei piroscafi italiani per l'Esposizione universale di Parigi.

Avviso di concorso per il posto di professore ordinario di fisiologia all'Università di Siena.

23 aprile. — 1. Regio decreto 31 marzo che approva alcuni aumenti agli stipendi dei professori titolari addetti all'insegnamento superiore nel collegio reale delle fanciulle in Milano, nel reale collegio femminile degli Angeli in Verona, nel R. Istituto femminile della SS. Annunziata in Firenze, nel R. educando femminile Maria Adelaide in Palermo.

2. Regio decreto 17 marzo che autorizza la Società anonima per la filatura della seta in Forlimpopoli e ne approva lo statuto.

3. Disposizioni nel personale dipendente dal Ministero della guerra, nel personale delle avvocature erariali e delle intendenze di finanza e nel personale giudiziario.

26 aprile. — 1. R. decreto del 7 aprile, col quale l'asilo infantile del Comune di Angera (Como) viene eretto in ente morale e se ne approva lo statuto organico.

2. Disposizioni nel personale dell'esercito, in quello della magistratura e nel personale del notariato.

27 aprile. — Conferimento di medaglie d'argento al valore civile e di menzioni onorevoli.

La Direzione generale delle poste annunzia una modificazione dell'orario del viaggio di ritorno della linea Malta-Messina-Palermo.

29 aprile. — 1. Nomine nell'Ordine della Corona d'Italia.

2. R. decreto 7 aprile che approva un aumento dei posti d'istitutrice stabiliti nel ruolo del personale dell'Istituto femminile della SS. Annunziata a Firenze; sancito con R. decreto 17 marzo 1877 e la riduzione da nove a sei dei posti di assistente.

3. R. decreto 7 aprile che aggiunge un sotto tenente di vascello al personale dello stato maggiore della regia nave Scuola mozzi.

4. Disposizioni nel personale d' esercito e nel personale giudiziario.

30 aprile. — Regio decreto 14 aprile, che autorizza il comune di Novi Ligure a riscuotere un dazio di consumo sull'introduzione di alcuni generi non compresi nelle solite categorie.

1° maggio. — 1. Nomine nell'ordine della Corona d'Italia.

2. Regio decreto 17 febbraio che approva la Convenzione tra il Ministero della pubblica istruzione e le amministrazioni provinciali e comunali di Catania per l'impianto e il mantenimento di un Osservatorio astronomico e meteorologico sul Monte Etna.

3. R. decreto 27 marzo, che determina le categorie fra le quali si potranno scegliere gli ufficiali del genio navale.

4. Regio decreto 18 aprile, che approva il regolamento per l'applicazione della tassa comunale sui bestiame nei Comuni della provincia di Arezzo.

5. Disposizioni nel personale dipendente dal Ministero della guerra, in quello dipendente dal Ministero di pubblica istruzione; fra queste ultime trovansi le due seguenti:

Con reali decreti 27 e 31 marzo 1878:

Coppino comm. prof. Michele, già ministro della pubblica istruzione, deputato al Parlamento nazionale, venne ammesso a far valere i titoli per conseguimento della pensione di riposo;

Mancini professor Pasquale Stanislaw, cavalier gran croce, deputato al Parlamento nazionale, già guardasigilli, ministro di grazia e giustizia e dei culti, venne, in seguito a sua domanda, collocato a riposo.

9. Disposizioni nel personale dell'amministrazione delle imposte dirette e del catasto e in quello della amministrazione dei telegrafi.

2 maggio. — 1. R. decreto 18 aprile che autorizza la iscrizione nel Gran libro del Debito pubblico, in aumento del consolidato 5 0/0 dell'annua rendita di L. 247,175 da intestarsi a favore del Consorzio degli Istituti di emissione e da depositarsi alla Cassa dei depositi e prestiti.

2. R. decreto 17 aprile che erige in Corpo mora e l'Asilo infantile di Guastalla (Reggio Emilia) e lo autorizza ad accettare l'eredità del fu Pietro Cini.

3. R. decreto 7 aprile che approva una nuova circoscrizione dell'Agenzia delle imposte dirette in Sassari.

4. Disposizioni nel personale dell'Amministrazione carceraria e nel personale giudiziario.

## RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 4 maggio.

La settimana che chiude ci lascia presso a poco nello stesso punto, in cui ci trovammo al cadere della precedente. E ciò non poteva essere a meno perchè le stesse cause che dominarono allora, si mantengono anche adesso, e quindi gli affari ebbero un andamento e un'importanza a un bel circa uguali. Riassumendo infatti gli avvenimenti della setti-

mana, troviamo che la situazione politica non ha subito notevoli variazioni, e che continua sempre quell'incertezza e quell'altalena di notizie ora favorevoli, ora contrarie, che tratteggiano la speculazione di gettarsi nel movimento. I primi giorni della settimana furono frattanto contrassegnati da un certo raddolcimento nel linguaggio della stampa russa e inglese. Forse si pensò tanto da una parte che dall'altra che il continuare in quello stato di tensione e di acrimonia avrebbe spinto più sollecitamente a quei passi estremi, che non si vogliono intraprendere senza avere prima esaurito tutti i tentativi possibili per venire ad un accordo. E questa circostanza dovette essere interpretata in questo senso, perchè la settimana contrariamente alle previsioni generali, cominciò sostenuta nella maggior parte delle Borse d'Europa. Ma queste buone disposizioni non ebbero lunga durata e dovettero infrangersi contro la lentezza e gli indugi con cui procede la mediazione germanica, lentezza e indugi che furono generalmente interpretati sfavorevoli alle speranze concepite di un componimento pacifico. Ad accentuare poi questa tendenza verso il ribasso, si aggiunsero la progettata spedizione inglese nel Baltico e il discorso del ministro inglese Hardy, che disse che il trattato di Santo Stefano non contiene alcun elemento di pace durevole, e che l'Inghilterra non intende uscire dall'attitudine presa. Verso la fine della settimana il ribasso cedè di nuovo il posto al rialzo, ma più per giuoco di speculazione, che per qualche miglioramento nella situazione politica.

A Parigi la settimana cominciò con rialzo sui prezzi del sabato scorso di 32 centesimi per il 3 per cento francese; di 35 per il 5 per cento e di 35 per la rendita italiana. Anche nel giorno successivo il rialzo fu all'ordine del giorno, ma mercoledì queste buone disposizioni vennero meno, e da questo giorno si ebbero alternative di rialzi e di ribassi, provocate più dai bisogni di liquidazione, che da ragioni politiche. Nel complesso la settimana chiude con aumento rimanendo il 3 per cento francese da 72 15 prezzo di chiusura di sabato scorso a 72 90; il 5 per cento da 109 42 a 108 90 *ex coupon*, e la rendita italiana da 70 65 a 70 97. Anche gli altri valori senza mostrare le stesse disposizioni al rialzo, trascorsero ben tenuti, e con affari abbastanza attivi.

A Londra pure la settimana cominciò con qualche sostegno, ma verso la chiusura il movimento si affievolì, e quindi i prezzi della maggior parte dei valori ritornarono nei medesimi limiti in cui li lasciammo la settimana passata.

A Vienna e a Berlino prevalsero le medesime disposizioni, e vi furono piccole alternative di rialzi e di ribassi secondo che il vento spirava più o meno propizio ad un componimento pacifico della questione d'Oriente.

In Italia la maggior parte della settimana essendo stata impiegata nella liquidazione fine aprile, gli affari a termine in rendita

5 0/0 furono generalmente ristretti, ma gli acquisti al contante furono al contrario abbastanza numerosi, in parte a motivo dei bisogni della liquidazione e in parte per impiego di denaro, che è sempre molto abbondante.

La rendita 5 0/0 esordì sulla nostra Borsa intorno a 78,80 per liquidazione, indietreggiò giovedì fino a 78,60, e resta oggi a 79.

Il 3 0/0 trascorse per tutta la settimana nominale a 47,50, e il prestito nazionale completo a 27,30.

A Roma i prestiti cattolici con poche operazioni si contrattarono da 81,30 a 81,10 per il Blount; da 85,70 a 85,80 per il Blount. e sull' 83,30 per i certificati del Tesoro 1860-64.

Il prestito turco venne trattato a Napoli da 8,80 a 8,75.

Il movimento bancario trascorre languido, e senza importanza. Le azioni della Banca nazionale Italiana oscillarono da 1960 a 1965; e il Credito Mobiliare da 653 a 648.

A Roma le azioni della Banca Romana restano nominali a 1155, e le generali a 430.

Le azioni Tabacchi si tennero da 844 a 840; le relative obbligazioni a 565; le ecclesiastiche a 98,25, e le demaniali a 560.

I valori ferroviari furono generalmente negletti.

Sulla nostra borsa, ad eccezione di qualche partita di azioni meridionali che vennero trattate intorno a 344, gli altri titoli rimasero del tutto in disparte.

A Milano le obbligazioni meridionali si negoziarono da 545 a 244,50; i boni a 576,50 le Sarde A da 240 a 241; le B da 244,50 a 245; le Pontebbane a 378, e le Alta Italia da 262 a 262,50.

Il cambio, e l'oro sempre sostenuti, e in via di rialzo. I Napoleoni oscillarono da 22,18 a 22,26; il Francia a vista da 111 a 111,40, e il Londra a 3 mesi da 27,72 a 27,78.

## NOTIZIE COMMERCIALI

**Cereali.** — Il mercato dei grani ebbe in questa settimana delle oscillazioni ora di rialzo, ora di ribasso, a seconda dell'appianarsi, o dell'aggravarsi degli avvenimenti politici in Oriente. Le notizie delle campagne proseguono sempre migliori, avendo le piogge, e il bel sole di questi ultimi quindici giorni, riparato a molti danni prodotti dai geli del marzo, e dei primi giorni d'aprile. I prezzi praticati nelle principali piazze dell'interno furono i seguenti:

A Firenze i grani gentili bianchi si mantennero sulle L. 21 e 22 al sacco di 3 staia, e i rossi da L. 20 a 21.

A Livorno i grani teneri Barletta si venderono a L. 38 i 100 chilog. daziati; i toscani da L. 35 a 36 50; i Polesine andanti da L. 33 a 36; e i granturchi da L. 23 50 a 27 50 seconda qualità.

In Arezzo i prezzi estremi per i grani furono da L. 25 80 a 27 all'ettol.; e i granturchi si venderono a L. 23 80.

A Volterra i grani marzoli furono contratti a L. 20 al sacco di tre staia; i forestieri da 18 a 18 60, e il granturco da L. 15 50 a 15 70.

A Bologna con leggiero regresso i grani ottimi ottennero a stento L. 35 al quint.; e i buoni da

pane L. 34. I granturchi ribassarono di 50 centesimi.

A Ferrara i grani pronti in dettaglio furono venduti da L. 34 o 34 50 al quintale; i futuri si contrattarono sulle lire 50 e i granturchi disponibili da L. 27 a 27 50.

A Venezia pochi affari; e prezzo deboli. I frumenti indigeni fecero da L. 33 a 33 50 al quintale; gli esteri da L. 31 a 31 50 i granturchi idem. L. 31; i risoni L. 25, il riso novarese da L. 44 52, e il cinese rosso da L. 40 a 40 50.

A Verona mercato sufficientemente attivo, con prezzi sostenuti per i grani, e per i granturchi, e deboli per il riso.

A Milano invariati i frumenti da L. 33 50 a 36 al quintale; i granturchi da L. 26 a 27 50, e il riso indigeno fuori dazio da L. 36 50 a 44.

A Vercelli i risi declinarono da 25 a 50 centesimi.

A Torino pochi affari, e prezzi fermi in tutti gli articoli. I grani fecero da L. 34 60 a 37 50 al quintale; i granturchi da L. 23 a 27, e il riso bianco fuori dazio da L. 36 75 a 46.

A Genova l'ottava trascorse sostenuta per tutte le provenienze I grani lombardi si venderono da L. 34 a 37 50 al quintale; i Barletta i Bari e i Manfredonia de L. 37 a 37 50; i Nicolajeff da L. 31 50 a 34 all'ettol.; gli Odessa a L. 32 i Nicopoli da L. 30 70 a 33 e i Polonia da L. 34 50 a 35 25.

In Ancona i grani mercantili delle Marche si venderono da L. 33 a 33 50 al quintale; i grani degli Abruzzi da L. 32 a 32 50 e i granturchi Salonicco a L. 26.

A Napoli i grani delle Puglie pronti si quotarono a L. 22 95 all'ettol.; per maggio 23 10 e per settembre a 23 29.

A Messina e a Cagliari si fecero i medesimi prezzi della settimana scorsa.

**Oli d'oliva.** — Da qualche tempo gli oli vanno subendo una singolare altalena, cioè di quando in quando ripiglia l'aumento e talvolta la fiacchezza, e il regresso nei prezzi. Un tale stato d'incertezza e d'irregolarità vien motivato dalle cose politiche, le quali anzichè rischiararsi come si sperava, tendono a farsi sempre più oscure. Se la questione d'Oriente avrà uno scioglimento pacifico, è opinione generale che avremo un notevole miglioramento, essendo i depositi generalmente molto ristretti.

A Diano Marina i vecchi bianchi sopraffini si vendono da L. 195 a 200 al quint.; i sopraffini nuovi in pila da L. 175 a 180; i fini pagliati da L. 168 a 170; i mosti primari di montagna da L. 160 a 162; i mangiabili da L. 148 a 158; e i lavati da Lire 95 a 96.

A Genova i mangiabili della Riv. di pon. si contrattarono da L. 157 a 160 al quint.; i Sardegna mangiabili e mezzo fini da L. 162 a 170; i Gallipoli da L. 125 a 126, e i Taranto da L. 125 a 165.

In Toscana i prezzi fuori dazio variano da L. 135 a 165 all'ett. secondo merito.

A Napoli gli ultimi prezzi quotati in Borsa furono di L. 112,37 all'ett. per il Gallipoli pronto, di L. 112,28 per agosto, e di L. 103,53 per il raccolto 1879; e per il Gioia L. 107,79 per il pronto, Lire 107,58 per agosto e L. 98,83 per i futuri.

A Bari leggiera reazione a motivo della bella prospettiva degli oliveti. I sopraffini fecero da Lire 156,50 a 157,50 al quint.; i fini da L. 145,50 a 156 secondo marca; i mangiabili da L. 136 a 141 e i comuni L. 114,50.

A Palermo le qualità fini mangiabili variarono da L. 141,90 a 149, 83 al quint., secondo merito.

**Zuccheri.** — Proseguono generalmente sostenuti, e con prezzi favorevoli ai venditori.

A Genova negli zuccheri greggi non si fece alcuna operazione, e dei raffinati furono venduti circa

1500 sacchi di prodotti della Ligure Lombarda a L. 133 i 100 chil.

A Venezia, a Livorno, in Ancona e nelle altre principali piazze d'importazione i raffinati germanici, olandesi, e francesi furono venduti da L. 134 a 133 al quint, secondo marca.

A Trieste i pesti austriaci variarono da fior. 35 a 37 i 100 chilogr.

A Parigi gli zuccheri bianchi n. 3 si quotarono a fr. 67 e i raffinati scelti a 146.

In Anversa i prezzi variarono da fr. 55,50 a 55,75 i 100 chilogr. al deposito.

A Londra la settimana trascorse calma, ma sostenuta in tutte le provenienze.

In Amsterdam i Giava n. 12 furono quotati a fior. 29 al quint.

A Nuova York i Moscobado n. 12 furono venduti a cent. 7 1/8 e all'Avana i terrosi n. 12 a reali 7 1/2 l'arroba, e i Moscobado a reali 6 1/8.

**Spiriti.** — Sempre in sostegno specialmente per gli spiriti di granturco, a motivo del rialzo della materia prima.

A Milano gli spiriti tripli di gr. 94,95 senza fusto si venderono da L. 117 a 118 i 100 chilogr.; le qualità di Napoli di 90 gr. fusto gratis da L. 122 a 123, gli spiriti di Germania di 94,94 1/2 con fusto da L. 126 a 128, e l'acquavite senza fusto da L. 62 a 65.

A Genova vi furono degli arrivi piuttosto abbondanti di spiriti dagli Stati Uniti che si venderono da L. 115 a 123 al quintale per gr. 92,93. I prodotti delle fabbriche di Napoli si mantennero sulle L. 118 al quint, franco Genova.

A Parigi i prezzi praticati per merce pronta di prima qualità fu di fr. 60,50, e a Berlino di marchi 51,30.

**Cotoni.** — Calma e ribasso in tutti i principali mercati cotonieri. L'incertezza sulla questione russo inglese; la mancanza di sfogo nei centri manifatturieri, gli scioperi che vanno estendendosi in Inghilterra, e le entrate sempre abbondanti in America, sono tuttora le cause che contribuiscono a mantenere una tal situazione.

A Milano, a Genova e nelle altre piazze della penisola continua l'apatia con ribasso in tutte le provenienze. I Middling America si contrattarono da L. 85 a 86 i 50 chil.; gli Omera da L. 71 e 72; i Solonico indigeni da L. 73 a 74, e gli Odessa da L. 74 a 75.

A Trieste si fecero alcuni acquisti in Odessa al prezzo di fior. 62 i 100 chil.

All'Havre il Luigiana *tres ordinaire* pronto fu contrattato a fr. 69 i 50 chil.

A Liverpool gli ultimi prezzi fatti furono di den. 6 1/8 per i Middling Orleans; di 5 7/8 per i Middling Upland, e di 4 13/16 per il Foir Oomrawuttee e a Nuova i Middling Upland pronti si quotarono a cent. 10 3/4 e i cotoni futuri chiusero in ribasso di 1/32 di cent.

**Cuoj.** — Con pochi affari e con prezzi deboli per tutte le provenienze.

A Genova i Calcutta Kuthac di chil. 3/4 si venderono a L. 50 i 50 chil.

A Livorno i prezzi praticati per ogni 100 chil. furono di L. 180 a 190 per cuoio d'Africa di chil. 4, di L. 170 a 180 per Magadar di 2/5; di L. 150 a 160 per Orano di 2/6; di L. 200 a 210 per Durbungam macellati di chil. 4; di 210 a 220 per Burdiran macellati di 3 1/2; e di L. 190 a 200 per Jamanni di 3 1/2.

**Lane.** — Nella settimana scorsa ebbero luogo a Londra diverse vendite al pubblico incanto, che dettero il seguente risultato: le lane di Russia dichiarano da den. 1/4 a 1/2 per libbra, e si quotarono le tosature bianche brevi da den. 8 a 8 1/4; le co-

lorate fino a 7 1/4, le agnelline da 6 1/4 a 7 1/2, e quelle d'autunno da 6 a 6 3/4.

A Trieste il lavoro in lane è quasi nullo, tuttavia i prezzi si sostengono perchè si prevedono pochi arrivi per la nuova stagione. Le Salonicco furono contrattate a fior. 126 al quint, le Albania a fior. 119 e le Epiro suicide secondo taglio a fior. 69.

A Marsiglia la settimana trascorse abbastanza attiva con prezzi fermi per tutte le provenienze, specialmente per quelle dalle provincie basche, ove dicesi che nell'ultima guerra la maggior parte delle mandre rimanesse distrutta. Le Buenos-Ayres assortiti si venderono a fr. 145 al quint.; le Marocco cascami da fr. 175 a 200; le Douskoy Tagourog da fr. 215 a 225; le Tunisi nere lavate a fr. 275 e le fini d'Adrianopoli a fr. 122,50.

In Italia il commercio delle lane estere è quasi nullo, perchè i consumatori si provvedono direttamente nei luoghi di produzione.

**Sete.** — I mercati serici continuano freddi e languidi, e senza probabilità di risveglio, almeno finchè non sarà terminata la campagna bacologica. La fabbrica non mancherebbe per altro di bisogni, e di disposizione quindi a fare degli acquisti, ma li vuole subordinati alla condizione che non si tocchino i prezzi nel senso dell'aumento, mentre i detentori si tengono sempre sul tirato. Di qui la ragione principale, per cui gli affari trascorrono lenti e difficili.

A Milano il movimento fu anche più scarso dell'ottava precedente. Le greggie classiche 10/11 furono vendute da L. 70 a 72 al chil., dette di prima e seconda qualità da L. 69 a 63; gli organzini di marca 24/26 da L. 86 a 83; detti classici da L. 80 a 82; detti di 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> qualità da L. 78 a 70; le trame a 2 capi di marca 24/26 da L. 80 a 81; dette classiche da L. 76 a 78; dette di prima, seconda e terza qualità da L. 78 a 65.

A Torino pure pochi affari, e prezzi stazionari. Le greggie di Piemonte 10/12 di 2<sup>o</sup> ord. si vendono a L. 66,25 pagamento fine maggio.

A Lione ebbero buona domanda le sete lavorate francesi e italiane, e le chinesi. Nel resto quasi nulla, ma l'attitudine dei detentori si mantenne abbastanza ferma, in vista più che altro della stagione, che non corre molto favorevole alla coltivazione dei bachi. Gli organzini italiani 20/22, di 1<sup>o</sup> ord. si venderono da fr. 74 a 76; le trame idem 24/36 di 1<sup>o</sup> ordine da fr. 75 a 77, e le greggie semplici 9/11 di 1<sup>o</sup> ord. da fr. 65 a 66. Fra le chinesi, l'Elephant bleu e Belle femme n. 2 furono trattate a fr. 46.

A Marsiglia sul mercato dei bozzoli pochi affari, ma prezzi sostenuti specialmente per le qualità gialle. I gialli di Francia si contrattarono da fr. 16 a 15,75 e i piapponesi verdi Noucka da fr. 9,25 a 9,75.

**Articoli diversi.** — *Zolfi.* In calma. A Messina gli ultimi prezzi praticati furono di L. 9,29 a 10,63 i 100 chil. sopra Girgenti, di L. 9,53 a 10,71 sopra Licata, e di L. 9,64 a 10,87 sopra Catania.

A Genova vi furono moltissime domande al prezzo di L. 15,50 a 16 per le qualità della Sicilia; da L. 17 a 17,50 per le Liguri e di L. 19 per quelle di Romagna il tutto al quint, franco al vagone.

*Olio di lino.* Sufficientemente attivo, in ispecie per le qualità nazionali, che si venderono a Genova da L. 88 a 89 i 100 chil. franchi al vagone. Il Liverpool fu trattato da L. 78 a 79 al deposito.

*Saponi.* Le fabbriche della Liguria sono molto attive tanto per l'esportazione che per il consumo interno. Le qualità marmoree di prima qualità si vendono a Genova da L. 74 a 75 i 100 chil. e le seconde da L. 50 a 52.

*Legni da tinta.* A Genova i prezzi praticati furono di L. 15 per il S. Domingo, di L. 22 a 23 per lo Spagna Laguna, di L. 15 a 16 per il giallo Mara-

caibo e di L. 29 a 30 per il Lima, il tutto al quint. al deposito.

*Semolino.* Le provenienze dalle Indie fecero a Genova da L. 38 a 39 i 400 chil. al deposito, e quello dalla Sicilia, e dalla Sardegna da L. 40 a 42.

*Essenze.* In perfetta calma. A Messina l'essenza di arancio di Portogallo si vende a 16,72 al chilogrammo, quella di bergamotta a L. 29,45 e quella di Limone a L. 16,72.

**Metalli.** — Il commercio metallurgico si trova sempre nelle medesime condizioni segnalate nelle precedenti rassegne cioè in calma e con prezzi favorevoli ai compratori, e questa situazione deriva dall'incertezza delle cose politiche che in genere e dall'inasprirsi della questione orientale in specie.

*Rame.* — A Londra il Chili buono ordinario è disceso a sterl. 62 15 la tonna; il Wallarvo a 73, e il Burra a 71. Anche negli altri mercati il ribasso prosegue ad aumentare.

A Marsiglia i prezzi variarono da fr. 165 a 195 i 10<sup>0</sup> chilogrammi, seconda qualità; a Genova da L. 220 a 240, e a Nuova-York per la qualità del Lago superiore chiusero fermi da cent. 17 a 17 1/8.

*Stagno.* — A Londra si fecero diverse operazioni a prezzi in ribasso, eccettuato lo stagno dello Stretto che venne contrattati da sterl. 62 05 a 62 10 la tonnellata.

A Rotterdam il Billiton declinò fino a fior. 38, e a questo prezzo si conchiusero affari piuttosto importanti; a Marsiglia l'articolo variò da fr. 165 a 180 i 100 chilogrammi, e a Genova da L. 210 a 225.

*Piombo.* — In calma e con prezzi deboli.

A Londra il piombo indigeno fu venduto da sterline 17 3, 6 a 17 7, 6; a Marsiglia il piombo di 1<sup>a</sup> e 2 fusione da fr. 42 a 45 50 e a Genova il Perlasola da L. 51 50 a 52 i 100 chilogrammi.

*Ferri.* — Deboli, e senza compratori nella maggior parte dei mercati.

A Marsiglia l'acciaio di Trieste fu contrattato da fr. 58 a 60 i 100 chilogrammi; l'acciaio francese fr. 42; il ferro di Svezia fr. 31; il ferro francese fr. 22, e a Genova l'acciaio di Trieste da L. 66 a 70; il ferro nazionale Pra a L. 23; il ferro comune inglese a fr. 27 e la ghisa di Scozia da L. 10 50 a 11.

## ESTRAZIONI

Prestito comunale della città di Roma di 5 0,0 di 30 milioni di lire contratto colla Banca Nazionale del Regno. 4<sup>a</sup> Estrazione 2 aprile 1878.

83	275	298	397	531	536	568	755
934	1097	1110	1242	1277	1332	1500	1585
1729	1946	2120	2473	2744	3366	3590	2
3875	3896	4102	4348	4520	4628	4750	13684
4826	5017	5019	5191	5192	5370	5494	84869
5772	5926	5941	5945	6153	6283	6560	46705
6733	6866	7092	7347	7405	7423	7466	5556
7700	7714	7728	7982	7998	8312	8620	7732
8901	8907	9049	9075	9109	9168	9567	9597
9619	9661	9838	9892	10006	10052	10149	10201
10354	10467	10496	10523	10539	10662	10740	10984
11062	11080	11162	11175	11216	11349	11549	11593
11600	11615	11660	11997	12186	12190	12674	12763
12820	12976	13584	13852	13890	13942	13980	14369
14459	14521	14627	14645	14652	14797	15021	15083
15153	15235	15341	15393	15804	15850	15924	16121
16376	16396	16557	16939	17118	17236	17291	17357
17415	17516	17517	17776	17839	17852	17971	18150
18183	18191	18539	18762	18890	18919	18951	19005
19158	19254	19364	19458	19523	19616	19752	19988
20105	20118	20443	20639	20929	21115	21172	21303
21345	21349	21694	21715	21850	21857	21874	21918

22170	22213	22403	22569	22596	22637	22826	22832
22905	22908	22949	22989	22201	23305	23440	23563
23692	23800	23986	24217	24307	24363	24440	24476
24630	24638	24717	25026	25193	25389	25470	25483
25504	25549	25550	25722	25732	25881	26004	26253
26019	26634	26843	26934	26964	27251	27281	27341
27366	27537	27741	27940	27956	28003	2-150	28167
28302	28482	28542	28557	28653	28732	28795	29062
29089	29098	29151	29190	29374	29387	29510	29745
29762	29786	29869	29892	30063	30189	30342	30456
30679	30864	30896	30934	31052	31125	31259	31290
31362	31485	31609	31673	31720	32094	32122	32460
32512	32806	32901	32929	33052	33059	33264	33-21
33469	33544	33566	33634	33640	33997	34040	34213
34350	34575	34586	34606	34611	34614	34950	35040
35077	35296	36360	36677	36726	36912	37042	37060
37-52	38207	38429	38510	38527	38685	39248	39272
39276	39464	39694	39753	39791	39912	40253	40434
40481	40517	40558	40665	40742	40813	40823	41120
41142	4132	41549	41559	41573	41574	41616	41632
41674	41712	41769	42199	42344	42476	42547	42580
42803	4-018	43074	43100	43512	43610	43842	44118
44370	44452	44684	44744	44787	44857	44796	44963
45105	45194	45216	45258	45504	45925	46211	46350
46592	46678	46700	46840	46859	47145	47177	47532
47559	47633	47742	47801	47852	47911	47962	48099
48164	48296	48514	48530	48690	48699	48749	48860
48870	49102	49229	49930	50032	50065	50126	50363
50497	50603	50806	50963	51006	51043	51151	51155
51220	51421	51458	51500	51563	51631	51755	52275
52443	52473	52598	52762	52809	52857	52886	52978
53077	53121	53228	53326	53434	53611	53734	54153
54224	54731	54863	55000	55344	55941	56116	56122
56249	56350	56394	56557	56733	56830	56901	57077
57452	57741	57776	57838	58109	58301	58326	58495
58682	58754	58768	58-99	58923	58955	5-028	59150
59262	59312	59340	595-9	59612	59647	59658	59763
59798	59711	59997					

Pagamento dal 1° luglio 1878.

Prestito 5 p. c. della città di Torino 1860 (obbligazioni da L. 500) — 29<sup>a</sup> estrazione, 5 aprile 1878.

N. 121	139	312	334	417	459	461	530	566	658
713	798	1030	1065	1103	1212	12-1	1308	1512	
1576	1577	1618	1624	1918	2070	2138	2161	2542	
2750	3061	3159	3192	3228	3267	3490	3763	3861	
3936	4046	4116	4161	4385	3535	4729	4985	5254	
5275	5303	5304	5339	5452	5621	5737	5755	5820	
5941	6097	6132	6344	6515	6526	6717	6874	6876	
7134	7244	7284	7349	7452	7611	7665	7766	7797	
7944	8003	8451	8551	8619	8658	8665	9472	9518	
9639	9652	9662	9778	9798	9984	10029	10333		

Prestito 5 p. c. della città di Napoli 1875 (obbligazioni da L. 500 oro). — 6<sup>a</sup> estrazione, 1<sup>o</sup> aprile 1878.

N. 151	417	449	477	856	958
970	1892	1894	2213	2237	2602
2644	2710	3031	3032	3034	3305
3410	3411	3439	3519	3612	3616
3674	3694	4158	4302	4440	4463
4464	4492	4520	4627	4853	4902
5009	5147	5148	5302	5405	5412
5442	5519	5607	5642	5762	5828
5846	5940	6172	6433	6638	6733
7202	7237	7400	7511	4539	7546
7592	7603	7637	7802	7819	7869
7897	7905	7938	8300	8355	8402
8403	8440	8474	8500	8520	8614
8636	8673	8677	8774	8914	8972
8996	9304	9424	9434	9601	9632
9717	10131	10141	10233	10292	10555
10904	11037	11160	11166	11199	11309
11310	11399	11433	11470	11495	11671
11697	11995	12442	12621	13194	13246
13617	13848	13856	14192	14798	15134
15410	15422	15429	15438	15469	15506
15526	15549	15648	15766	15830	15905
15968	15979	16076	16148	16417	

## BOLLETTINO BIBLIOGRAFICO

**Séguin, L. G.** Walks in Algiers and its surroundings 8° pag. 502. — London, 1878 Daldy, Isbister & C. 13 sh. Con illustrazioni e carte.

Raccomandiamo questo libro come guida a tutti coloro che intendono visitare l'Algeria; non è però una semplice guida, ma bensì un compagno che vi accenna tutto ciò che vi ha di rimarchevole in quel paese e in quella popolazione. La legatura, la stampa e la carta raggiungono quella perfezione che sembrano un privilegio dei buoni editori inglesi.

**Thorpe, Inorganic Chemistry.** I vol. Non-Metals 3 sh — II vol. Metals 3 sh. 8° — London. Collins e Sons, 1877.

È un Manuale scritto bene e chiaramente corredato di molte e ben disegnate illustrazioni.

**Proctor, The Spectroscope.** 12°. — London, Society Pro. Ch, Kn. 1877. 1 sh.

In questo volumetto di 128 pagine con incisioni si contengono molte informazioni sullo spettroscopio.

**Cowper, W. Letters** with a sketch of his life and biographical notices of his correspondents 8° Rel. Tract Society — London, 1877, 4 sh.

È una scelta di lettere del famoso poeta Cowper, le quali ci danno i più begli esempi dello stile epistolare che la letteratura inglese possiede.

**Copyright.** A Sketch of its rise and progress by. Ch. H. Purday 8° p. 132 — London, W. Reeves, 1877 5 sh.  
Questo volumetto offre uno speciale interesse per gli Autori ed i librai editori.

**Daryl, Ph. B. A.** The picture Amateur's Handbook and dictionary of Painters, 8° p. 252 — London, Crosby Lockwood & C°, 1878 — 3 sh 6 c.

Questo libro contiene una spiegazione dei vari metodi di pittura, istruzioni per lavare, ritelare, e restaurare quadri a olio, un glossario di termini, un compendio storico delle diverse scuole e un elenco dei pittori coi nomi dei copisti e imitatori loro — è un'opera molto utile ai visitatori di gallerie, come anche al dilettante e studioso della pittura.

**Malleon, C. S. I. Colonel.** Final french struggles in India and on the Indian Seas. 8 pag. XIX 286 (W. H. Allen & C° — Londra 1878.

L'autore è già conosciuto per la sua « Storia dei francesi in India » e in quella come in questa opera manifesta la qualità più necessaria per uno scrittore di storia — « l'imparzialità ». questo libro non si legge soltanto volentieri come libro storico, ma offre le attrattive di un romanzo, tanto è pieno della narrazione di fatti valorosi e audaci. Vi è annesso « The Expedition from India to Egypt 1801.

**Stevenson, James.** The civilization of South Eastern Africa 8° p. 56 — London, Hamilton 1877.

In poco tempo ne furono stampate tre edizioni.

## SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

## STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a notizia dei Signori Azionisti che, per deliberazione del Consiglio d'Amministrazione, l'Assemblea generale ordinaria, di che all'Articolo 25 degli Statuti Sociali è convocata pel giorno 6 giugno prossimo futuro a mezzodi, alla Sede della Società in Firenze. Via, Renaj N. 17, col seguente

## ORDINE DEL GIORNO

- 1° Relazione del Consiglio d'Amministrazione.
- 2° Bilancio consuntivo del 1877, preventivo del 1878 e deliberazioni relative.
- 3° Rinnovamento del Consiglio d'Amministrazione, a termini dell'Articolo 41 degli Statuti.

4° Nomina di tre Revisori del Bilancio e di due Supplenti.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'Articolo 22 degli Statuti potrà essere fatto dal 23 a tutto il 25 Maggio p. v.

a FIRENZE, alla Cassa Centrale della Società.

« NAPOLI, alla Cassa Succursale dell'esercizio.

« TORINO, alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.

« GENOVA, alla Cassa Generale.

« MILANO, presso il Signor Giulio Belinzaghi.

« LIVORNO, alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia.

« PARIGI, alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale.

« LONDRA, presso i signori Baring Brothers e C.

Le modalità per l'esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia N. 99 del 27 corrente e sono ostensibili presso le Casse sovraindicate.

Firenze, 29 aprile 1878.

# AVVISO INTERESSANTISSIMO

La soluzione definitiva della odierna questione religiosa pel nostro paese è una necessità, perchè da essa dipendono gli interessi più vitali della nazione e la prosperità interna della medesima nell'avvenire. I migliori tra i nostri scienziati e uomini di Stato si occupano oggidì, prima di tutto, del rinascimento morale degli Italiani. Trattano la questione importantissima i professori, Laura, Mariano, Sbarbaro e Mamiani scrivono articoli e opuscoli Bonghi e Minghetti sullo stesso soggetto. Siamo certi, che fra poco anche la popolazione della nostra cara patria si sveglierà dal sonno dell'indifferenza, ed entrerà con attività nella lotta decisiva tra Vangelo e Cattolicesimo romano, tra Cristianesimo di Cristo e Cristianesimo del Papa. Noi, che bramiamo con tutto il nostro cuore la vittoria della verità rivelataci nella Bibbia, vorremmo dare ai combattenti qualche arma utile, ed è perciò che raccomandiamo loro caldamente gli scritti seguenti di somma importanza e di un interesse non comune.

**ROMA PAPAIE**, descritta in una serie di lettere con note da L. Desanctis. Sec. ed. Pag. 552 in 16° . . . L. 2 00

Solo in Roma, può conoscersi il sistema papale, nè in Roma stessa da tutti; ma unicamente da chi, per cariche ivi occupate (come l'autore del presente libro), ha avuto occasione di osservarne da vicino le molteplici Congregazioni, gli Uffici, gli antichi Tribunali, i Conventi. Il Desanctis, « dopo aver ricevuto i gradi accademici, fu per alcuni anni professore di teologia in Roma stessa, egli si era acquistato il grado di Censore emerito nell'Accademia Teologica nell'università romana, era membro di varie accademie. Il famoso cardinale Micara, decano del sacro Collegio, lo avea scelto per uno degli esaminatori *prosinodali* del clero della sua diocesi. Egli è stato per dieci anni qualificatore, ossia teologo, della sacra romana ed universale Inquisizione; per le più delicate cose egli era in grado non solo di essere bene informato, ma anche di dare il suo giudizio sui fatti. »

**IL PRIMATO DELL'APOSTOLO PIETRO E DEL PAPA**, per F. Frohschammer, professore all'Università di Monaco. — Pag. 38 in 16° . . . L. 0 25

**IL CRISTIANESIMO DI CRISTO E IL CRISTIANESIMO DEL PAPA**, per F. Frohschammer, professore all'Università di Monaco. — Pag. 48 in 16° . . . L. 0 25

La luce, della quale splende il papato romano, non deriva da oro vero, ma solo da un falso orpello che gli uomini per secoli scambiarono coll'oro vero, perchè nessuno osava esaminarla più dappresso e ricercare la verità, per tema di esser tosto annientato dalla forza e dall'inquisizione. La scienza protetta dalle odierne istituzioni dello Stato contro i mezzi violenti del papato, e adoperando il proprio diritto di ricerca libera e indipendente per solo amore della verità, ha ancora qui indagata la cosa, ha riconosciuta la verità e ha dispersa ogni apparenza o luce falsa e ingannevole. I due scritti del rinomato professore di Monaco provano evidentemente come la supremazia dei Pontifici Romani è senza fondamento, ed il Cristianesimo del Papa tutt'altro che *Cristianesimo vero*.

**VANGELO E CATTOLICESIMO ROMANO**. Versione dal tedesco, con aggiunte e note di K. Roenneke. — Pag. 18 in 16° L. 0 60

Il valore speciale di questo libro sta nel modo chiaro e conciso con cui tratta in sei capitoli delle fonti della verità divina, del Papa, del clero e del sacerdozio, dei sacramenti, della via e della certezza della salute. Le verità esposte sono illustrate con delle note e aggiunte importanti e meritevoli e sempre fondate sui rispettivi passi biblici, tolti dalla Bibbia tradotta secondo la Volgata in lingua italiana da monsignor Antonio Martini, arcivescovo di Firenze. Dice bene l'autore nella prefazione riguardo a questi passi biblici: « Noi sapendo che troppi fra i romani cattolici cre-

dono alle calunnie di quei preti ignoranti, i quali, non conoscendo una parola nè di ebraico nè di greco, cioè delle due lingue, in cui è scritto il testo *originale* della Santa Scrittura, nondimeno con faccia di bronzo ripetono continuamente che la versione italiana di Diodati, per lo più usata e sparsa dagli Evangelici, sia falsa e la versione Volgata la sola vera; di più sapendo che la Volgata è tenuta in tanto pregio nella Chiesa Romana, che il Concilio di Trento nella 4ª sessione ha decretato, che fra tutte quante le versioni essa sola deve essere tenuta per autentica; noi che contro Roma e le sue eresie *stiamo appoggiati unicamente sulla Parola di Dio e non già su qualche traduzione speciale*, ben volentieri abbiamo tolti *tutti* i passi biblici, che sono citati in questa operetta, dalla Bibbia che monsignor Antonio Martini, arcivescovo di Firenze, ha tradotta dalla Volgata e che sempre fu *riconosciuta e autorizzata da tutte le autorità ecclesiastiche*. » Abbiamo osservato con sommo piacere, che l'autore alla critica e polemica stringente unisce la mansuetudine e la carità del vero cristiano.

**LA CONFESSIONE**, saggio dommatico-storico di L. Desanctis. Edizione XVIII. — Pag. 104 in 16° . . . L. 0 25

**LA MESSA**, saggio dommatico-storico di Luigi Desanctis. — Pag. 152 in 16° . . . L. 0 50


**IL PURGATORIO PERCHÈ NON È AMMESSO DAGLI EVANGELICI?** Saggio dommatico-storico di Luigi Desanctis. Quarta edizione. — Pag. 116 in 16° . . . L. 0 20

Questi sono tre importantissimi opuscoli, che in forma popolare, mostrano ad evidenza come la Chiesa Romana, interpretando a suo modo le Sante Scritture e le opere degli antichi Padri, abbia inventato dogmi a proprio utile e beneficio; e inganna molti e molti che, coll'ubbidire ciecamente ai precetti di lei, credono essere buoni cristiani. A coloro che vogliono sfuggire gli errori religiosi e conoscere la via della salute raccomandiamo caldamente lo studio dei suddetti trattati, relativi a tre istituzioni stimate e predicate dalla Chiesa Romana più della stessa Parola divina.

**LA PAROLA DI DIO**, saggi dommatici di Luigi Desanctis. — Pagine 144 in 16° . . . L. 0 50

**SI PUÒ LEGGERE LA BIBBIA?** Questione indirizzata al buon senso di tutti i Cattolici da Luigi Desanctis. Terza edizione. — Pag. 118 in 16° . . . L. 0 30

Ecco altri scritti del rinomato e dotto Desanctis, nei quali è esposta tutta l'importanza delle Sacre Scritture come codice unico della verità rivelata e sorgente d'ogni felicità terrena ed eterna. Inoltre l'illustre autore mostra in questi suoi trattatelli la vera via per sfuggire le false dottrine dell'incredulità e della superstizione, pur troppo dominanti nel nostro paese.

 **Trovansi vendibili in Firenze alle Librerie: 28 via Panzani e 7 via de' Benci: si spediscono in provincia coll'aumento del prezzo per la francatura.**