

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno VI — Vol. X

Domenica 16 Marzo 1879

N. 254

La questione degli zuccheri in Italia

Il trattato di commercio concluso con l'Austria Ungheria ed il progetto di legge che in base ad esso il Ministro Magliani ha presentato il 20 gennaio decorso per riordinare la tassa sugli zuccheri ha risollevato in Italia la questione del trattamento da farsi all'industria della raffinaria. Quest'industria vive in mezzo ai triboli di un asprissima lotta a cui prendono parte direttamente quasi tutti i governi di Europa, mediante la concessione di premi all'esportazione dello zucchero, mascherati sotto la forma di *drawbacks* cioè sotto specie di restituzione dei dazi pagati dalla materia prima o delle tasse interne imposte sulla fabbricazione. È noto come ciò avvenga; si calcola che una determinata quantità di barbabietola possa produrre una certa quantità di zucchero, per esempio che 100 chilog. di barbabietola possano produrre 8 chilogrammi di zucchero, ovvero si calcola che una determinata quantità di zucchero greggio possa produrre una certa quantità di zucchero raffinato, che cioè per esempio 100 chilog. di zucchero greggio possano produrre secondo le qualità dai 67 ai 94 chilog. di zucchero raffinato, ma in realtà la produzione ossia il *rendimento* sono assai maggiori, onde restituendo all'esportazione di ogni 8 chilogrammi di zucchero la tassa di fabbricazione pagata per la lavorazione di 100 chilogrammi di barbabietola, ovvero restituendo all'esportazione di ogni 67 chilogrammi di zucchero raffinato il dazio pagato per l'introduzione di 100 chilogrammi di zucchero greggio, si viene a restituire una somma che è assai maggiore di quella pagata e la quale ancorchè non superi l'imposta realmente sborsata di più che del 10 o del 12 0/0 costituisce per lo esportatore un beneficio ragguardevolissimo attesa l'elevatezza dei dazi che gravano l'importazione e la fabbricazione dello zucchero in quasi tutti gli Stati di Europa. I mezzi più imperfetti di valutazione, come ad esempio quello praticato in Austria ove non si pesa la quantità di barbabietola che entra nelle fabbriche, ma si desume approssimativamente dalla capacità produttiva delle macchine in ciascuna di esse adoperate, oppure le frodi usate dagli industriali, come quelle che si verificavano in Francia quando il *rendimento* degli zuccheri greggi era valutato in base alla gradazione del loro colore ed i raffinatori, offuscavano artificialmente il colore dei grezzi affine di mostrare che essi trattavano zucchero di rendimento inferiore, hanno sempre aumentato il beneficio legalmente stabilito a pro degli esportatori col sistema dei *drawbacks*.

Premi di questa sorta sono concessi dalla Francia, dall'Austria-Ungheria, dalla Germania, dalla Russia, dal Belgio, e dall'Olanda. Invano la Francia, l'Inghilterra, il Belgio e l'Olanda si unirono nel 1864 in una lega destinata a farli cessare. I provvedimenti da essi adottati non giovarono a stabilire una base esatta di valutazione del *rendimento* degli zuccheri greggi e ad eliminare le frodi. Nuovi accordi furono da questi Stati presi nell'agosto del 1875 e nel settembre del 1876, ma rimasero questi pure senza alcuna pratica conclusione. Adesso è noto quanto gl'industriali inglesi si commuovano di questo stato di cose e come essi che fino dal 1874 hanno veduto interamente aboliti i dazi sullo zucchero nel loro paese eccitino il governo perchè a titolo di rappresaglia colpisca questa derrata di diritti che valgono a compensare i premi che gli altri Stati largiscono alla sua esportazione e che son tali da permettere ad esempio ai raffinatori francesi di vendere i loro zuccheri sul mercato di Londra a 5 franchi per quintale in meno del prezzo che corre a Parigi.

Certo che in tali condizioni non era lecito sperare che l'industria della raffinaria degli zuccheri potesse prosperare in Italia senza la difesa di provvedimenti doganali che ne proteggessero la esistenza contro i danni di una lotta così disuguale ed infatti poichè nè un dazio molto forte era imposto da noi sopra gli zuccheri raffinati nè alcuno incoraggiamento era offerto all'esportazione, non essendo in vigore nessun provvedimento che autorizzasse la restituzione dei dazi sulla materia prima, l'industria dello affinamento degli zuccheri male poté attecchire nel nostro paese.

Il comm. Ellena in un suo recente lavoro intorno ai *tributi sullo zucchero e sugli spiriti*¹⁾ ne traccia la poco lieta istoria. Nel 1873 sorse la grande raffinaria di Sampierdarena ed un'altra ne sorse a Rivarolo presso Genova. Una fabbrica di zucchero indigeno era stata eretta negli ultimi anni del governo pontificio ad Anagni nella provincia di Roma e verso il 1870 altre due ne furono fondate a Cesa nella provincia di Arezzo ed a Rieti nell'Umbria; ma queste fabbriche, sebbene godano di una protezione assai elevata, rappresentata dal dazio sullo zucchero greggio di L. 20, 80 il quintale, non hanno dato prosperi frutti attesa la cattiva prova che ha fatto presso di noi la coltivazione della barbabietola. Delle due raffinerie, quella di Rivarolo non fu mai aperta ai lavori, quella di Sampierdarena creata col capitale di 5 milioni da uomini operosi e intraprendenti, dopo avere durante i primi anni lottato contro enormi

¹⁾ Roma Tipografia Elzeviriana nel Ministero delle Finanze. Estratto dall'Archivio di Statistica.

difficoltà ed aver visto perdere alle proprie azioni più che due terzi del loro valore cominciava da qualche tempo a navigare in acque migliori ed a presentare più ridenti promesse per l'avvenire.

Fino al luglio del 1877 il dazio sugli zuccheri vincolato nei trattati di commercio era stato di L. 20,80 il quintale indistintamente pei grezzi e di L. 28,85 pei raffinati. Nel 1877 il governo, spinto dai bisogni dell'erario a chiedere agli zuccheri una maggior copia di proventi, stimò di conciliare i bisogni del tesoro con il rispetto dovuto ai trattati stabilendo una soprattassa di L. 21,15 il quintale all'importazione dello zucchero raffinato e compensandone gli effetti mediante una tassa interna sopra la fabbricazione e la raffineria commisurata pure in ragione di L. 21,15 sopra ogni quintale di zucchero prodotto o di zucchero completamente raffinato. La tassa interna fu applicata agli opifici mediante il sistema cosiddetto dell'*esercizio* cioè mediante la vigilanza direttamente esercitata sopra le fabbriche da agenti governativi i quali continuamente verificavano le quantità di zucchero prodotte o raffinate. Con le modificazioni introdotte da questa legge che fu sanzionata il 2 giugno 1877 in sostanza la condizione della raffineria riguardo alla protezione che essa poteva trovare nel dazio di confine rimase inalterata. Infatti calcolando un *rendimento* medio dello zucchero di circa l'88 0/0, affine di produrre un quintale di zucchero raffinato le era mestieri lavorare sopra 114 chilogrammi di zucchero greggio i quali in base al dazio di L. 20,80 per quintale pagavano alla dogana L. 23,71 e lasciavano quindi di fronte al dazio dello zucchero raffinato di L. 28,85 un margine di L. 5,14. La soprattassa di L. 21,15 imposta tanto sul quintale di zucchero raffinato introdotto nel Regno quanto su quello prodotto dalla raffineria italiana manteneva affatto integra questa differenza.

Ma un notevole vantaggio provenne alla raffineria ligure dall'esserle permesso dopo l'applicazione della legge del 1877 di pagare sia il dazio doganale sopra lo zucchero greggio, sia la nuova tassa di raffinamento in cambiali a 6 mesi e senza interesse col qual provvedimento essa venne a godere il beneficio dell'interesse di 6 mesi delle somme da sborsare pel pagamento di queste imposte.

Col nuovo progetto di legge presentato al Parlamento dal ministro Magliani si è voluto togliere il sistema dell'*esercizio* per le raffinerie levando di mezzo la tassa interna di raffinamento, in modo da compenetrare questa nel dazio doganale di entrata. E poichè il trattato recentemente stipulato con l'Austria, il solo che adesso vincoli la nostra tariffa, ha lasciato libertà all'Italia di determinare essa la tariffa degli zuccheri purchè il dazio sul greggio non sia stabilito in misura minore dei 4 quinti del dazio sullo zucchero raffinato, il governo italiano ha creduto conveniente di portare i due dazi rispettivamente a 45 ed a 56 lire il quintale. Questi diritti rappresentano un aggravamento non insignificante sopra quelli anteriori poichè fino ad ora lo zucchero raffinato pagava all'entrata in Italia L. 28,85 di dazio più L. 21,15 di soprattassa; insieme cioè L. 50, (di cui L. 28,85 in oro) e lo zucchero greggio pagava L. 20,80 all'ingresso in Italia e più la soprattassa di L. 21,15 commisurata sopra il quintale di zucchero raffinato, che ragguaglia al quintale di zucchero greggio ammontava circa a

L. 18,50 e rendeva per tal modo la tassa totale che ricadeva sul greggio di L. 39,35 all'incirca (di cui L. 20,80 in oro.)

Considerando che nel sistema vigente fra il dazio di L. 20,80 sullo zucchero greggio e quello di L. 28,85 sul raffinato vi è un margine di L. 8,05 mentre col sistema che si vuole inaugurare vi è fra il dazio di 45 lire e quello di 56 un margine di 11 lire, sembrerebbe che i raffinatori italiani dovessero esser lieti del mutamento ideato. Ma la cosa cangia d'aspetto se si tien conto del modo in cui la tassa sullo zucchero greggio pesa sopra la raffineria a cagione del *rendimento* medio del quintale di zucchero greggio.

Come ciò avvenga vedremo nel prossimo numero in cui parleremo delle lagnanze della raffineria e mostreremo se ed in quanto esse possano giustificarsi.

L'ultimo numero del giornale degli Economisti

La notizia che l'onor. Rossi dava con tanta compiacenza si è avverata. Il *Giornale degli Economisti* ha pubblicato il suo ultimo fascicolo. Noi non dividiamo la gioia dell'egregio Senatore, anzi ce ne duole sinceramente, per quanto più di una volta ci siamo trovati nel campo opposto.

Non è certo argomento di lode per il paese che un periodico serio sia costretto a morire. Si abbia dunque l'espressione del nostro rimpianto. Quanto poi agli egregi collaboratori del *Giornale degli Economisti*, è certo che essi continueranno altrove a far noti i frutti dei loro studi.

Diamo una rapida corsa alle materie contenute in questo ultimo fascicolo. Esso contiene prima di tutto una relazione al Comitato di Padova dell'associazione per il progresso degli studi economici, relazione la quale riguarda il lavoro industriale dei fanciulli e delle donne nella provincia di Padova. Questo rapporto dovuto all'avv. Alberto Morelli è fatto con molta accuratezza e non vi si trascurava nessuna notizia che possa servire a chiarire la questione. Risulta che pochissime industrie, nel preciso significato della parola, esistono nella provincia di Padova; le altre sono quasi tutte casalinghe e possono considerarsi come accessorie della industria agricola. In esse si ripercuotono in gran parte le abitudini e le miserie del popolo in generale e non è dato riscontrare tipi morbosi caratteristici. Ciò che può dirsi si è che gli ambienti sono inadatti e malsani e che vengono trascurate le più elementari cautele. L'opera della mano prevale a quella delle macchine, e gli operai son pagati meschinamente dai principali che devono sostenere la concorrenza di queste. E poichè l'operaio risparmia, si sottopone a dure privazioni ed ha un alimento insufficiente, il che è più doloroso ancora per le donne e per i fanciulli. Le une e gli altri sono bensì addetti ai lavori faticosi, e quelle per lo più sono occupate nelle filande e quindi per pochi mesi all'anno, ma quanto alle ore di lavoro in alcune fabbriche sono soverchie ed anche incompatibili. In taluno poi dei maggiori opifici i fanciulli e le donne mescolati alla rinfusa cogli uomini adulti devono attendere a un lavoro di tutta la notte,

e in locali poco o inegualmente aerati. Tutti questi mali per essere disseminati nelle piccole industrie non sono nel loro complesso minori di quelli che si lamentano nei grandi centri industriali. La relazione conclude coll'invocare provvedimenti di tutela, ma non dice quali ed è naturale perchè doveva limitarsi a raccogliere i fatti. Del resto su questo argomento delle leggi di tutela per i fanciulli e per le donne, sono note le opinioni sostenute sempre dal giornale degli Economisti in senso vincolista, come sono note del pari quelle professate da noi che molte volte abbiamo trattato questo tema.

Dopo uno scritto del sig. A. Sacerdoti intorno alla teoria e pratica nell'odierno diritto mercantile, nel quale l'egregio A. esorta principalmente i giovani a curarsi del progresso degli studi, il prof. Giuseppe Ricca-Salerno, di cui altra volta esaminammo un lavoro, tocca la importante questione del metodo in economia politica, prendendo ad esame le opinioni controverse e venendo in sostanza a questa conclusione non nuova, e cioè che il metodo deduttivo concreto e i deduttivo inverso debbono avere pari importanza nelle indagini economiche ed alternarsi secondo la natura più o meno complessa dei fenomeni. Il fondamento della certezza sta nell'accordo del processo di deduzione e di quello d'induzione e nella loro scambievole riprova. In Economia come nelle altre discipline ai metodi semplici di una scienza imperfetta si sostituiscono via via i metodi più complessi e rigorosi della indagine positiva. « E lo svolgimento progressivo nel concetto dei metodi corrisponde alla evoluzione della stessa scienza nella storia e ritrae il moto vivace dell'intelletto che genera il progresso scientifico. »

Segue un articolo dell'on. senatore Boccardo — Il socialismo e l'Italia. — Il chiarissimo autore in comincia dal porre in sodo la varietà delle dottrine e delle aspirazioni socialiste, concordi solo in ciò che vorrebbero vedere distrutto l'attuale ordine sociale. E questa varietà esiste non solo fra paese e paese, ma può dirsi che si verifichi anche nella rapida evoluzione delle idee socialiste in uno stesso paese. Il chiarissimo autore nega che sia vero in modo assoluto quello che taluni hanno asserito, che cioè il socialismo sia la malattia dei popoli molto industriosi e civili, e prende ad esame il socialismo russo, e contrappone poi a questa forma selvaggia e primitiva la laboriosa e complessa evoluzione del socialismo germanico. Noi abbiamo toccato tante volte dell'argomento che non riferiamo le cose dette del resto molto opportunamente a questo proposito dall'onorevole Boccardo, il quale conviene che è nei libri e nelle lezioni dei socialisti della cattedra che bisogna « rintracciare i primi germogli di quella insadente pianta socialista, le cui propaggini rigogliose coprono ormai da un capo all'altro l'impero germanico. »

Il Boccardo ammette che la nuova scuola abbia recato qualche servizio alla scienza, ma pone in chiaro come essa abbia avuto torto di negare la esistenza di una scienza economica universale e delle leggi naturali economiche, di combattere la libera concorrenza, d'invocare ad ogni momento l'intervento dello Stato. Le prime applicazioni furono temperate, ma oggi il socialismo non se ne contenta e, diventato partito formidabile, ha scritto sulla sua bandiera « Internazionale. » Nei libri degli apostoli del socialismo tedesco non vi ha a dir vero molto di nuovo,

ma ciò non toglie che esso abbia una prevalente influenza presso altre nazioni, compresa l'Italia. Il Boccardo non crede molto alla efficacia della repressione alla Bismarck. Egli volge intorno lo sguardo. In Francia il socialismo è in un momento di stanchezza dopo i conati della Comune. Quanto all'Inghilterra non è a credere che possa mettervi profonde radici. Noi ne siamo per parte nostra tanto convinti che ci è sempre sembrato che il *trades unionismo*, malgrado le sue colpe e i suoi errori fosse qualcosa di essenzialmente diverso dal socialismo, in quanto esso lotta sul terreno della libertà e del diritto comune. Lasciamo da parte la questione se il governo inglese non abbia ecceduto nello stabilire leggi di tutela e se la esagerazione non abbia talvolta nociuto allo scopo; a questo proposito ci rimettiamo al solito a ciò che abbiamo altra volta ripetutamente sostenuto.

Dopo di ciò l'on. Boccardo viene a parlare dell'Italia e dice che non ci si può più cullare in beate illusioni. Non manca il substrato dell'anarchia non mancano le vere sofferenze. Lo dicano la misera condizione di tanta parte delle popolazioni agricole, l'emigrazione crescente, gli scioperi, l'accattonaggio, i delitti ecc. La religione se ne va e il dovere non parla alle menti volgari. I sentimenti di famiglia si indeboliscono. Il clero non è più un elemento d'ordine. I possidenti non capiscono che la più forte salvaguardia del loro diritto sta nel miglioramento delle condizioni del contadino e che a ciò giova migliorare la terra che egli coltiva. La nostra agricoltura è povera, ignorante, retrograda. L'economista non può avere la ricetta per tanto male, ma crede più efficace del tedesco il metodo inglese che studia il morbo nelle sue cause. « Fedele al canone dell'antica filosofia civile italiana, per la quale il governo era una grande tutela ed una grande educazione, l'economista domanda che le alte classi sociali alle cui mani trovasi ed è desiderabile che resti affidato il compito di esercitare questi due nobili uffici, vogliano seriamente decidersi a scrutare se abbiano fatto quanto era in loro per adempierne i doveri. »

Il prof. Toniolo continua il saggio di una esposizione sistematica delle leggi del salario, e non ne parliamo appunto perchè questa non è che parte del lavoro che non abbiamo tutto sott'occhio.

Chiudono il fascicolo due bibliografie intorno al volume del *Commercio* del Lampertico e ai *Saggi di Economia politica* del Cossa. Noi ne parliamo a suo tempo.

Condizioni economiche della Marina italiana a Vela ed a Vapore

(Vedi numero 253)

LETTERA III.

Caro Direttore.

Mentre, come ho dimostrato nella mia lettera precedente il movimento nei porti nazionali ed esteri, scendeva ad una cifra di molto inferiore alla media del diciottennio; mentre l'esistenza del materiale navale italiano, le costruzioni, il personale, segnavano

diminuzioni gravissime, qual era il movimento marittimo e commerciale del porto di Genova, il quale a tutti i porti italiani sopresta, per rilevanza e che dalla stessa natura fu designato con Venezia alle lotte del traffico internazionale. Lo studio del movimento commerciale e marittimo di Genova, non è indagine che presenti un carattere municipale, ma bensì può dirsi l'esame della vita economica italiana, in uno dei più rilevanti centri del suo organismo.

Or bene, noi vediamo che il movimento del porto di Genova, segna per l'anno 1876, arrivi e partenze riuniti, tonnellate 3,497,528 e pel 1877, 3,224,652 e quindi con apparente aumento da un anno all'altro di tonnellate 27,124. Ma questo aumento è meramente aritmetico, non statistico ed economico.

Infatti scendendo ad esaminare lo sviluppo del movimento marittimo nel porto di Genova nel diciottenno 1861-1877, troviamo che nel primo di questi anni si aveva nel porto di Genova un movimento di tonnellate 1,936,764, si ebbe quindi nei diciott'anni un aumento totale di tonnellate 1,287,888 e cioè il 66 %, con un aumento medio annuale di circa 74,000 tonnellate. Se a questa media si raffrontano le 27.000 tonnellate di misero aumento del 1877, si vede che questo è inferiore di quasi due terzi all'aumento medio del diciottenno e ben può qualificarsi una vittoria di Pirro.

La depressione di quest'emporio importantissimo della vita economica italiana, appare eziandio da altri confronti. Come avete veduto, il movimento generale dei porti italiani si accrebbe nel diciottenno dell'81 %. In questo periodo invece Genova non segna che un aumento del 66 %, inferiore quindi all'aumento generale e normale del complesso dei porti italiani. Così per quanto riguarda il materiale navale iscritto presso questo compartimento; materiale e per numero, qualità e rilevanza, superiore senza confronto a quello di tutti gli altri porti italiani riuniti abbiamo i seguenti poco piacevoli risultati:

Genova 1876 B. a vela N. 1619 tonn. 556,483

» » » a vapore » 81 » 37,317

Navi N. 1700 tonn. 593,800

(più che la metà dell'intero tonnello dei compartimenti italiani riuniti).

Genova 1877 B. a vela N. 1427 tonn. 529,113

» » » a vapore » 68 » 30,872

Navi N. 1495 tonn. 559,985

Diminuzione quindi in un sol anno di 33,815 tonnellate, e cioè del 6 %;

Le condizioni delle associazioni di mutua assicurazione navale, formano un eloquente riscontro a questo deplorabile stato di cose. — Per la *Fiducia ligure*, il capitale navale assicurato, diminuì in un quadriennio di quasi due milioni, e giustizia e convenienza vorrebbero che si segnasse una diminuzione ancora più grande, essendo a giudizio della piazza la singola valutazione delle navi troppo elevata, il che non può che favorire le perdite delle navi. — Le passività di questa associazione si accrebbero dal 1876 al 1878 da 765,000 ad 876,000 cifre tonde. e la quota percentuale passiva da 3, 12 a 4, 10 0/0

Nè migliori sono le condizioni dell'altra Associazione di mutua assicurazione navale detta la *Riunita*.

Basti il dire che mentre essa nel 1873 aveva un ca-

pitale navale mutuamente assicurato di L. 62,000,000 non ha nel 1879 che un importo di L. 23,000,000 e forse meno di valori navali assicurati. — In sette anni si ha quindi una diminuzione di quasi *quaranta* milioni di valori navali assicurati (valori che anche in questa associazione sono troppo elevati; debolezza funestissima che bisogna — non importa se spiaccia — nell'interesse generale del paese e della marina, vigorosamente combattere) mentre la quota passiva pel quinquennio non variò gran fatto dalla quota del 1877; quella era di 4, 25 0/0 e questa di 4, 75 0/0.

Ci duole il dirlo: l'avvenire di queste società che tanti servizi resero alla nostra marina non si presenta certo molto lieto; solo una forte e radicale riduzione nel valore del materiale navale, può rafforzare la loro poco prospera sorte; ad ogni modo, anche queste sono un grave sintomo, uno specchio fedele delle condizioni della marina mercantile italiana e specialmente di quella ligure.

Poichè ho parlato del movimento *marittimo* del porto di Genova, permettetemi caro Direttore una lieve digressione nel campo commerciale, che tosto ritornerò ad occuparmi esclusivamente di marina. — Il vero commercio e navigazione hanno così intima connessione che una breve digressione relativamente al traffico del porto di Genova, mi può essere da voi e dai lettori del vostro ottimo periodico condonata.

Or bene, dalle statistiche pubblicate dalla Camera di commercio di Genova, risulta che nel 1876 si operò in sbarchi ed imbarchi in questo porto per L. 432,073,062 e nell'anno 1877 per L. 424,372,815 e si ebbe quindi in meno un movimento di Lire 10,702,247. (1) Ciò non toglie però che i diritti doganali percepiti, non sieno andati sempre aumentando. Infatti per la dogana di Genova ascesero progressivamente da 19 milioni nel 1870 a 27 milioni nel 1877. Mentre la dogana gittava in quell'anno per tutto il Regno 100 circa milioni, Genova ne dava 27 e tutte le altre dogane italiane riunite 73. A Genova tutte le fonti di produzione segnano di minuzione, meno i proventi delle imposte!

Così da una tabella annessa alla relazione da me più sopra citata (pag. 10) risulta che il transito delle merci da L. 41 milioni nel 1871, discese nel 1877 a L. 12 milioni!! Una diminuzione in soli sette anni del 70 0/0. Ecco la vantata prosperità del primo emporio commerciale del Regno!

Ma ritorniamo alla marina mercantile e constatato in modo indubitabile, com'essa si trovi in un grave periodo di sofferenze, passiamo ad esaminare le cause dell'attuale crisi.

Le quali, se talune sono d'indole generale, altre sono tutte affatto speciali e proprie della nostra marina; ed anche qui le cifre studiate con qualche diligenza su grandi masse, ci riveleranno fatti nuovi ad almeno non ancora osservati e posti convenientemente in rilievo. — Buon Dio! Gli empirici declamatori che vanno sbraitando, non essere le sofferenze e le condizioni della marina italiana, peggiori di quelle di tutte le altre nazioni, ne avranno una solenne menzogna. Che farci? Io vado diritto, imparzialmente e schiettamente al vero; non mi curo se

(1) E spiacevole che nessuna autorità offra in qualsivoglia pubblicazione statistica, il movimento delle merci in tonnellate.

questo può o no piacere agli inorpellatori di frasi sonore e luccicanti. — La verità sola è degna delle ricerche della mente umana ed a mio avviso solo i fatti scientificamente appurati e studiati, ponno metterci sulla via diritta e suggerirci i rimedi che si possono opporre ai mali gravissimi che opprimono la marina.

Gradite i miei saluti e credetemi

Affezionatissimo Vostro
J. VIRGILIO.

RIVISTA BIBLIOGRAFICA

Mariano Mantero. Dell' Idea Economica. — Catania 1879.

È questo il titolo alquanto vago di una prolusione che l' egregio A. ha fatto ad un corso di Economia Politica da lui dato nelle sale del Circolo di Catania, poichè la Società ha con sano intendimento pensato che la diffusione delle sane idee economiche possa giovare a prevenire i pericoli che minacciano la società odierna. Così venisse imitato il nobile esempio!

L' egregio A. ricorda modestamente che egli è uscito da poco tempo dalla Scuola di Venezia, e la modestia è preziosa qualità nei giovani, quando come in questo caso, va congiunta a buoni studi. L' A. spiega dapprima la nozione della scienza economica con un linguaggio che si desidererebbe più semplice; poi passa ad accennare alle principali teorie che si propongono di svolgere in seguito. Noi non dubitiamo che, specialmente tenuto conto dello scopo al quale il corso è diretto, l' egregio A. scenderà alle applicazioni che non potevano trovar luogo in una prolusione. Ci piace intanto accennare che l' ossequio che egli dimostra per Tullio Martello suo maestro e la riverenza con cui ricorda Francesco Ferrara ci sono pegno che l' egregio A. non si discosterà da quelle sane dottrine che oggi più che mai hanno bisogno di difensori strenui e appassionati.

Giuseppe Panerai. — Della merce nemica su nave neutrale e della merce neutrale su nave nemica. — Firenze, 1879.

Noi abbiamo salutato con simpatia il sorgere della scuola di scienze sociali in Firenze e ne abbiamo seguito con interesse lo sviluppo. Oggi troviamo una conferma degli ottimi frutti dati da questa istituzione in questa tesi scritta dal signor Panerai per conseguire il diploma finale, tesi che il collegio insegnante ha giudicata degna della stampa e che può senza dubbio stare a paragone delle migliori fra quelle dei giovani che escono dalle Università.

L' egregio Autore ha scelto un tema importante ed è tanto più degno di lode in quanto, come risulta da una avvertenza del preside della scuola, l' argomento in essa svolto non fu peranco trattato dal professore di diritto internazionale.

Dopo una accurata esposizione del tema e delle varie dottrine in proposito, esposizione accompagnata da una critica intelligente, l' egregio Autore viene a concludere che la questione essendo collegata con quella della libertà della proprietà privata sul mare,

la sua soluzione in senso liberale favorirà lo scioglimento di questa, da cui poi in ultima analisi riceverebbe alla sua volta la più logica e inconfutabile soluzione.

Senza entrare a discutere se tutte e singole le opinioni espresse dal signor Panerai siano inappuntabili, noi conveniamo con lui nella sostanza, e lodiamo senza eccezione la forma semplice e piana, non che la diligenza e l' acume del giovane Autore, al quale auguriamo di proseguire con alacrità negli studi intrapresi, convinti come siamo che modesto e valente come apparisce non potrà non riescire col tempo in lavori di maggior lena.

L' Annuario Statistico per la Provincia di Udine

Fino dal 1875 l' Accademia Udinese di scienze, lettere ed arti con lodevole pensiero volendo rinvigorire le tradizioni che si collegano ai nomi di Antonio Zanon, di Fabio Asquini e di altri illustri, dopo avere ripresa la pubblicazione dei propri rendiconti, promosse ed approvò la fondazione di un ufficio di statistica provinciale in seno dell' Accademia stessa. In tal modo mirava a scopo più pratico e dava la debita importanza agli studi statistici oggi saliti in tanto onore. Già nel dicembre 1875 il segretario della Accademia nella prefazione all' Annuario Statistico per la provincia di Udine poteva affermare che stante l' appoggio delle autorità e quello dei soci, le une e gli altri avendo fornite notizie, l' ufficio era già istituito. Si aveva anche lo scopo di pubblicare annualmente i dati raccolti, e ciò si fece infatti nel 1876.

Nel primo volume pertanto dello Annuario venne fatto di pubblica ragione tuttocci che riguardava il territorio, il clima e la popolazione. D' altra parte è chiaro che le notizie non potrebbero completarsi che in una serie d' anni, andando poi grado a grado modificandosi collo sviluppo dei fatti.

Il volume — Anno 1° — riporta il programma per la istituzione dell' ufficio di statistica di cui abbiamo parlato. L' archivio del medesimo va diviso in sei rubriche principali, e cioè: — territorio e clima — popolazione — produzione — commercio — amministrazione — coltura (intellettuale e morale) beneficenza e previdenza. Ciascuna di queste rubriche va naturalmente distinta in molti capi.

L' accademia avea dapprima incaricato della compilazione dell' Annuario una Commissione composta dei soci Clodig, Marinelli e Morganti. E la solerte Commissione potè fare un pregole volume, che come abbiamo detto, vide la luce nel 1876, toccando soltanto delle due prime rubriche. Nel secondo volume, che è stato pubblicato nel 1878, una lettera del signor Marinelli al Presidente dell' Accademia, spiega per quali ragioni la Commissione prelodata credette opportuno incaricarlo della redazione intera del detto volume. L' egregio scrittore pertanto ha opportunamente completate le notizie date nel 1876 intorno alle due prime rubriche, coadiuvato in parte da valenti ed operosi colleghi. Delle altre quattro rubriche non si era fatta parola, eppure occorreva trattare seriamente di alcuna di esse, mentre nell' Archivio accademico si trovavano bensì alcune pregevoli monografie, ma non abbondavano i lavori sintetici.

Altre difficoltà sorgevano poi riguardo al posto da assegnarsi a ciascuna monografia. Bisognava poi lottare colla tirannide dello spazio. Tenuto conto di tutti questi ostacoli, l'egregio autore ha degnamente adempito al suo compito, e tanto più lo lodiamo in quanto egli stesso riconosce che molte e gravi lacune rimangono da colmare. E noi ci auguriamo con lui che la nobile impresa trovi aiuto ed incoraggiamento non solo nei corpi morali, ma anche nei privati cittadini, e che l'esempio fruttifichi. Lo diciamo altra volta e lo ripetiamo ancora. Quanto mai sarebbe il beneficio che si potrebbe trarre da queste pubblicazioni, frutto degli studii pazienti e amorosi di gente colta che vive sui luoghi. Come si potrebbe in tal modo sperare un grande progresso nelle statistiche generali!

Giova notare che il lungo tempo impiegato nella stampa ha tolto in parte il valore di certe osservazioni intorno al territorio e alla popolazione, tantochè alcune almeno fra esse andrebbero modificate.

Premesse queste avvertenze, noi ci dispensiamo dall'entrare nei particolari, limitandoci a poche parole.

Dopo una accurata descrizione del suolo, l'*Annuario* tocca delle strade comunali, provinciali e nazionali. Dalle relative tabelle risulta che le strade comunali obbligatorie già sistemate al principio del 1877 erano in numero notevole, sebbene altre rimanessero da costruirsi e da sistemarsi. E da notarsi che alcune di queste strade vanno annoverate fra quelle sussidiate dal Governo e precisamente nel rapporto di un quarto della spesa complessiva secondo la legge 30 agosto 1868. Quanto alle strade provinciali, può dirsi che in breve volgere di anni la provincia di Udine possederà circa 276 chilometri di tali strade, a meno che il Governo riconosca l'opportunità e la giustizia di assumere come nazionale una delle due strade carniche, le sole che congiungano direttamente la provincia di Udine a quella di Belluno e che presentino anche i due importanti caratteri di condurre oltre il confine tirolese e di passare un'importante catena alpina, quella di spartiacque tra Piave e Tagliamento. Riguardo alle strade nazionali, è indicato quali siano quelle che appartengono alla provincia, che ne è attraversata per 206 chilometri. In materia di ferrovie, oltre alla descrizione del nome delle strade ferrate dell'Alta Italia che entrando nella provincia di Udine l'attraversa nella parte mediana, si fa cenno dei progressi della Pontebbana, di cui tre tronchi vennero aperti al pubblico per una lunghezza totale di chilom. 47,7, e si danno molti chiarimenti sulle origini e sullo sviluppo di questa linea destinata ad un importante avvenire.

Assai interessanti riescono le notizie sul movimento della popolazione nel biennio 1874-75 e fra queste particolarmente quelle intorno agli illegittimi ed agli esposti, dove si nota giustamente l'errore derivato dal confondere gli uni cogli altri. L'abolizione della ruota avvenuta nel primo gennaio 1874 dà modo di accertarsi del luogo della nascita.

Riguardo ai matrimoni, essi ascesero nel 1874 a 5789 e nel 1875 a 4058, cifra non mai per lo innanzi raggiunta. Mentre le nascite in questo ultimo anno furono 17,773 col rapporto di 36,22 per mille abitanti, i morti furono 13,792 col rapporto di 28,41.

Dopo accurati cenni storici e statistici sui molini

da grano, una memoria del signor A. Della Savia tocca della produzione e precisamente delle industrie estrattive. Quanto alla caccia, tutto sommato, l'utilità effettiva che se ne ricava non equivale al dispendio che essa richiede. La pesca poi perde importanza mano a mano che si discende dall'alto Friuli nel medio Friuli, ma essa potrebbe mediante savie disposizioni riuscire di molto vantaggio alla provincia.

Il signor Kechler ci dà una monografia delle filande a vapore e dei filatoi, non che dei cenni sulla scrittura. In questa monografia è importante il vedere come l'industria della seta entrasse e si sviluppasse nel Friuli. Da questi numerosi dati risulta che il Friuli si trova nelle condizioni più favorevoli per sostenere la concorrenza nella produzione serica in confronto di molte altre provincie d'Italia. Trentacinque sono attualmente le filande a vapore, che non sarebbero però sufficienti per assorbire l'intero raccolto di una buona annata, scarsi al bisogno i filatoi. L'*Annuario* termina col fornire molti dati intorno alla istruzione elementare e secondaria.

Lettere economiche sulla Calabria Ulteriore prima

(Continuazione vedi numero 253)

LETTERA IV.

L'industria ed il commercio

Le sole industrie della provincia sono quelle che si fondano direttamente sulla manipolazione delle materie prodotte dal suolo di essa. Ho già parlato della produzione del legname, della fabbricazione dell'olio e delle essenze di agrumi, e di quella primitiva e limitata del formaggio. Potrei aggiungere la fabbricazione dello spirito coi cereali, e coi fichi d'India, che si fa in qualche luogo della Piana: è questa un'industria che dovrebbe essere incoraggiata, e per vederne l'utilità basta por mente alla quantità stragrande di fichi d'India che senza coltivazione potrebbero nascere nei luoghi più aridi e più scoscesi, prova ne siano le rupi di Scilla e di Bagnara che ne son piene. Un'industria che rende molto è quella della seta, sebbene non se ne prendano tutta quella cura che vi mettono ad esempio nella Lombardia e nel Veneto, dove nel volgere di pochi giorni aumentano di molti milioni il capitale del paese. Per fare i bachi da seta o *vermicelli*, usano in molti luoghi seme di Montepulciano: non istarò a dire quali metodi tengano per l'allevamento dei *vermicelli* medesimi, bastando ricordare che in generale potrebbero migliorarli assai, aumentandone anche la produzione. Anche qua vi attendono molte volte i signori da sè: i bozzoli o *foniceji* li seccano nelle stufe e li portano poi a' mercanti che li comprano a misura e ne traggono la seta. I mercanti della provincia fanno ricerca di bozzoli in tutte le rimanenti Calabrie e fino a Taranto, e filano poi la seta in paese, in più di 100 filande, alcuna delle quali a vapore, situate per lo più lungo la costa tirrena fra il Pellaro e il Cannitello. Mi affermavano che da quelle filande escono più che 70 mila chilogrammi di seta ogni anno. Quasi tremila donne trovano lavoro per qualche mese con un salario variabile da 50 a 90 centesimi il giorno: sono soggette a multa quelle che

tirano la seta ad un titolo diverso da quello richiesto; quelle che lavorano meglio, frequentemente ricevono dei premi.

Il cotone è poco coltivato nei terreni leggeri della spiaggia Ionia, e serve in qualche luogo a ricavarne la bambagia pegli usi paesani; qualche anno addietro v'era, pure lungo l'Ionio, qualche fabbrica di sugo di liquorizia estratto da una radice di pianta che nasce spontanea, ma ignoro se tali fabbriche abbiano durato fino ad oggi. Un'industria esclusivamente domestica è quella che trae partito del lino e della ginestra, come pure della lana delle pecore paesane, per farne vestiti: ai rozzi telai di casa attendono le donne. In Reggio tessono anche a volte drappi di seta. Con questa industria del tessere è connessa quella delle gualchiere delle quali c'è un certo numero a Mammola ed altrove: vi sono pure delle tintorie, sebbene molte volte le stesse donne di casa tingano la roba da sè: la *robbia* per tingere in rosso è comune, e potrebbe essere coltivata con qualche profitto.

Falegnami, fabbri ferrai e muratori, ve ne sono quanti possono occorrere per gli usi comuni, e numerosi sono i calzolari, giacchè tutti vanno colle scarpe in piedi, uso buonissimo ed igienico che potrebbero insegnare a tanti altri luoghi d'Italia: i calzolari di Reggio sono rinomatissimi pei lavori fini a prezzi discreti, e lo stesso dicasi dei sarti di quella città i quali lavorano molto bene.

Fra le industrie d'importanza un poco maggiore non sono a dimenticarsi quelle de' conciapelli di Mammola, di Galatro e d'altrove e le fabbriche di sapone ordinario che sono circa una dozzina. Queste fabbriche potrebbero forse giovare con loro risparmio della *nitriere* naturali dei dintorni di Gerace, o della soda delle alghe marine che vengono buttate sulla spiaggia intorno a Gioia: sarebbe poi a desiderarsi che la gente desse loro un guadagno un poco maggiore.

Il progredire dell'agricoltura e dell'industria, ed il benessere della popolazione sono strettamente connessi collo sviluppo del commercio.

Il mare è sempre stato la strada maestra de' commerci, anche quando mancavano le vie di comunicazione per terra, e sotto questo lato la Provincia, circondata da due mari si è trovata sempre in posizione favorevolissima. Vi si sono combinate però delle curiose contraddizioni; che lungo la spiaggia dove è facile giungere al mare si sono estese sempre più le coltivazioni ricche, come gli agrumi, gli uliveti ecc., che forniscono prodotti avidamente desiderati di fuori, sono diminuite invece le coltivazioni de' prodotti destinati al consumo della gente paesana, talchè nel passato, quando le comunicazioni per terra erano più difficili si lamentavano spesso in certi luoghi della spiaggia scarsità ed altezza di prezzo nelle cibarie che in luoghi più interni erano sovrabbondanti. Nello stesso tempo nei luoghi montuosi, essendo difficili le comunicazioni col mare, sebbene lontano pochi chilometri, mancavano affatto le coltivazioni ricche: ecco per qual modo coesistessero, e coesistono ancora in gran parte, una popolazione miserabile, ed uno sviluppo notevole in certi luoghi di colture ricchissime.

La difficoltà delle comunicazioni interne, per quanto straordinariamente diminuita in teoria dalle strade fatte di nuovo, è ancora assai grave e per molti rispetti dannosa al paese. Talune borgate comunicano

colle altre e colla spiaggia soltanto per via di viottoli scoscesi e difficili, quasi impraticabili in certe stagioni dell'anno specialmente se v'è da traversare un torrente od un fiume. Per conseguenza le spese di trasporto, per quanto i mulattieri e *vaticali* sieno ragionevoli, portano via una porzione non piccola de' guadagni che si potrebbero fare col commercio.

Ogni paese ha poi un esercito di muli e di bestie da soma che richiede per sè tutte le pasture dei dintorni le quali, quando vi fossero altri mezzi di trasporto potrebbero con tanto profitto servire ad altri usi. Per certe strade più larghe adoperano ancora de' carri tirati da buoi, con ruote piccole e piene cerchiate di ferro, le quali, strascicano un peso piccolissimo, sfondano e rovinano le strade, e perpetuano un uso che deve essere più antico della Magna Grecia.

Se dico che l'uso è antico non lo dico per burla, nè per far un torto a questa parte d'Italia: Strabone raccontava che i Liguri per trasportare la roba adoperavano una treggia tirata da buoi che in lingua celtica dicevano *benna*: la stessa treggia che non credo migliore del carro a ruota piena, la adoperano ancora nella Liguria e nella Lunigiana, e con parola celtica come l'arnese la chiamano ancora *benna*, e *bennata* ne dicono il carico.

Alcune città di 3 o 4 mila abitanti non hanno ancora un metro di strada rotabile che le riunisca al resto del mondo: nondimeno fra pochi anni il numero delle strade sarà molto aumentato e vi sarà qualcheduno, speriamo, che comincerà a praticare le strade costruite fin'ora. Ma quanti contrasti e quanti pregiudizii avrà dovuto vincere lo Stato, e anche, siamo giusti, quanti danari si saranno spesi, più del dovere. In fatto di strade, anche il male è quasi sempre bene od almeno è il men peggio: ma è dannoso andar troppo a precipizio come qualche volta si è fatto per zelo soverchio de' rappresentanti il governo, che poi data la spinta non hanno saputo conservarla con energia; onde ne sono derivate anche nella provincia di cui parlo, liti e picche fra Comuni, interessi di privati preferiti ad altri più generali, strade cominciate e poi lasciate a mezzo, strade compiute da un Comune e poi inutili affatto perchè un Comune vicino non ha finita e a volte neppur cominciata la sua parte, o perchè mancano i ponti di costruzione, difficilissimi e troppo costosi. Così talune strade già costruite vanno in sfacelo e quando si dovrà riaprirle una volta, converrà riaccomodarle spendendovi quanto di prima costruzione. Quel che non si riaccomoderà saranno le finanze dei contribuenti. Conosco un Comune, non della Provincia ve! nel quale fu costruita una strada che rendeva completi i tronchi aperti dai Comuni vicini; ma per picca verso un già consigliere comunale a cui poderi serviva, l'han lasciata affatto rovinare e già da molti anni è impraticabile senza che il governo il quale lo sa, prenda rimedio. Ottima fu la legge sulla costruzione delle strade obbligatorie, ma non sarebbe male soffiare al governo per una parte *surtout pas trop de zèle* e per l'altra *che quando s'è in strada bisogna camminare*.

Nel Reggiano, lungo l'Ionio fu costruita prima la strada ferrata che la strada rotabile litorale, la quale deve congiungere un Comune coll'altro, e col resto d'Italia; quest'ultima anzi non è ancora finita, e per la mancanza dei ponti da presso Melito in là,

verso Capo Spartivento e verso il Settentrione, salvo brevi tratti qua e là è impraticabile ed impraticata della gente; infatti gli unici veicoli che si vedono qualche volta sono le diligenze postali che vanno dalla strada ferrata al capoluogo del Comune, e che in molti luoghi anzi, dopo averle istituite hanno smesse. Fra le quattro quinte parti di mondo nelle quali i veicoli a ruote sono sconosciuti, si può mettere dunque anche una porzione della costa Jonica Calabrese.

Per quanto lungo le spiagge manchino da un lato porti naturali, e dall'altro vi sieno luoghi malsani e per lo più poco abitati, pure vi si fa un discreto commercio, e v'è un certo numero di marinai. Le spiagge sono tutte aperte al mare e, salvo fra Cannitello e Palmi, lungo il Tirreno, sono sabbiose; perciò sono mal fide e punto salve dalle burrasche; forse per questa ragione chiamano *Porti salvi* i luoghi ai quali approdano e tirano in secco le barche. Di cotali *Porti salvi*, ritrovo delle barche peschereccie e dei piccoli velieri ne è uno ad ogni marina, cioè ad ogni paesello situato sulla spiaggia. Sono da ricordarsi le marine di Monasterace, Gioiosa, Gerace, Ardore, Bovalino, Bianco, Melito e specialmente quelle di Raccella, Siderno, Villa S. Giovanni, Cannitello, Scilla, Bagnara, Palmi e Gioia: a Reggio è uno degli scali più importanti e presentemente vi stanno costruendo un porto per rendere gli approdi più sicuri. Queste marine pelle loro circostanze naturali è impossibile faceciano concorrenza al vicino porto di Messina, così sicuro e così ottimamente situato; ma avranno sempre importanza pel cabotaggio che per ora non vi è molto praticato, e per la piccola navigazione a vela. Già ora vi fanno commercio colle Isole Jonie, con Malta, con Trieste, con Marsiglia, e vanno anche fuori del Mediterraneo. Lo Stato ha costruito dei fanali a Reggio, al Capo d'Armi, al Capo Spartivento, a Siderno e altrove, come pure dei posti semaforici ai Capi d'Armi, Spartivento e Bruzzano; per quanto spenda in simili cose non farà altro che bene, giacchè il commercio che fanno i marinai di quei luoghi si accrescerà quando sia migliorata l'agricoltura e quando siano aperte le strade interne, con grande onore ed utile del nome italiano.

L'emigrazione dalla provincia è poca, e secondo le statistiche del 1874, soltanto 224 nativi della medesima, vale a dire 0,41, per 100 della sua popolazione, risiedevano fuori d'Italia. Una parte di questi cioè 68 risiedevano in Africa, a Tripoli, a Tunisi, ed in Egitto, facendovi per lo più i commercianti o gl'industriali: un certo numero, per lo più commercianti in piccolo o commessi, ne erano a Trieste; molti per lo più artigiani, (44) erano a Lione, Nizza o Marsiglia; altri pochi (26) a Montevideo, a Liverpool (9) ed altrove. Questi emigrati sono in gran parte dei paesi lungo la marina e fra loro non si trovano quei miserabili saltimbanchi, o suonatori ambulanti o peggio che escono dalle prossime provincie di Catanzaro e di Cosenza, le quali si trovano in condizioni per molta parte differenti da quelle della Provincia di Reggio. L'apertura delle nuove strade, e l'aumento de' commerci, molto più se non migliorerà lo stato degli agricoltori, renderanno molto più frequente nell'avvenire l'andata de' paesani fuori del Regno.

CARLO DE STEFANI

I PRODOTTI DELLE FERROVIE nel dicembre 1878

Il prodotto generale del mese di dicembre ascese a L. 12,364,225, ed è composto come segue:

Viaggiatori	L. 4,928,173
Bagagli	» 226,004
Merci a grande velocità	» 1,513,906
» a piccola	» 5,648,413
Prodotti diversi	» 47,729
Totale	L. 12,364,225

Tale prodotto è poi ripartito come segue.

	1878	1877
Ferr. dello Stato	L. 7,024,477	L. 6,950,264
» di diverse Società esercitate dallo Stato	» 1,104,471	» 1,133,731
» Romane	» 2,158,543	» 2,152,544
» Meridionali	» 1,890,872	» 1,686,532
» Sarde	» 74,558	» 72,003
» Torino-Lanzo	» 31,097	» 32,558
» Torino-Rivoli	» 10,495	» 9,900
» Vicenza-Thiene-Schio	» 15,374	» 17,055
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	» 45,550	» 35,240
» Settimo-Rivarolo	» 8,788	» —
Totale	L. 12,364,225	L. 12,089,827

Si ebbe dunque nel dicembre 1878, in confronto del dicembre 1877 un aumento di L. 274,398

Aumentarono: le Ferrovie di proprietà dello Stato di L. 74,245; le Romane di L. 5,999; le Meridionali di L. 204,340; le Sarde di L. 2,553; Torino-Rivoli di L. 595; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 10,310; oltre le L. 8,788 per la Settimo Rivarolo, che non era in esercizio nel dicembre 1877.

Diminuirono invece: le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 29,260; Torino-Lanzo di L. 1,461; e Vicenza-Thiene-Schio di L. 1,681.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel dicembre 1877 era di soli chil. 8,483, nel dicembre 1878 era invece di chil. 8,298 essendosi in quel mese aggiunti ai chilometri 8,266 del mese di novembre altri chil. 32 pel tronco Giave-Ozieri, delle Ferrovie Sarde.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto dicembre 1878, in confronto con quelli dello stesso periodo 1877, presentano le seguenti cifre:

	1878	1877
Ferr. dello Stato	L. 88,619,896	L. 87,573,387
» di diverse Società esercitate dallo Stato	» 15,059,254	» 14,593,832
» Romane	» 26,339,303	» 27,091,294
» Meridionali	» 21,084,995	» 22,108,529
» Sarde	» 933,287	» 995,617
» Torino-Lanzo	» 4,7482	» 438,991
» Torino-Rivoli	» 151,143	» 141,410
» Vicenza-Thiene-Schio	» 193,244	» 212,282
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	» 623,302	» 159,594
» Settimo-Rivarolo	» 92,532	» —
Totale	L. 153,524,438	L. 153,314,936

Si ebbe pertanto nell'intero anno 1878, in confronto del 1877, un aumento di L. 209,502.

Aumentarono: le Ferrovie di proprietà dello Stato di L. 1,046,509; le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 463,422; Torino-Rivoli di L. 9,733; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 463,708; Settimo-Rivarolo di L. 92,532.

Diminuiroino invece: le Romane di L. 751,991; le Meridionali di L. 1,025,554; le Sarde di L. 62,530; Torino-Lanzo di L. 11,509; e Vicenza-Thiene-Schio di L. 19,038.

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di dicembre 1878, confrontato con quello del dicembre 1877, presenta le medie seguenti:

	1878	1877
Ferr. dello Stato L.	1,873	L. 1,877
» di diverse Società esercitate dallo Stato. . . »	1,181	» 1,212
» Romane »	1,301	» 1,306
» Meridionali »	1,304	» 1,163
» Sarde »	355	» 361
» Torino-Lanzo »	975	» 1,017
» Torino-Rivoli »	874	» 825
» Vicenza-Thiene-Schio . . »	512	» 568
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano »	425	» 329
» Settimo Rivarolo »	382	» —
Media complessiva . L.	1,506	L. 1,489

Si ebbe dunque nel mese di dicembre 1878, in confronto del 1877, un aumento medio di prodotto chilom. di L. 17.

Aumentarono: le Meridionali di L. 144; Torino-Rivoli di L. 49; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 96.

Diminuiroino invece: le Ferrovie di proprietà dello Stato di L. 4; le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 34; le Romane di L. 5; le Sarde di L. 6; Torino-Lanzo di L. 46; e Vicenza-Thiene-Schio di L. 56.

Il prodotto chilom. dal 1° gennaio a tutto dicembre 1878, in confronto dell'eguale periodo del 1877, presenta le medie seguenti:

	1878	1877
Ferr. dello Stato L.	23,720	L. 24,085
» di diverse Società esercitate dallo Stato . . »	16,106	» 15,608
» Romane »	15,905	» 16,448
» Meridionali »	14,541	» 15,247
» Sarde »	4,666	» 5,003
» Torino-Lanzo »	13,358	» 13,718
» Torino-Rivoli »	12,595	» 11,784
» Vicenza-Thiene-Schio . . »	6,441	» 7,076
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano »	5,825	» 4,693
» Settimo-Rivarolo »	6,168	» —

Media complessiva . L. 18,784 L. 19,224

Si ebbe dunque nell'anno 1878, in confronto dell'anno 1877, una diminuzione media complessiva di L. 440.

Diminuiroino: le Ferrovie di proprietà dello Stato di L. 365; le Romane di L. 545; le Meridionali di L. 706; le Sarde di L. 357; Torino-Lanzo di lire 360; e Vicenza-Thiene-Schio di L. 635.

Aumentarono invece: le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 498; Torino-Rivoli di L. 811; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 132.

CRONACA DELLE CAMERE DI COMMERCIO

Camera di Commercio di Genova. — Nella seduta del 25 gennaio si dà lettura di una Circolare del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, colla quale accennato all'importanza dell'orticoltura nell'Inghilterra, nella Francia, nel Belgio e presso altre Nazioni, si lamenta che questa industria nel nostro paese già un tempo fiorente, particolarmente nelle provincie meridionali, volga ora a decadenza, e in alcuni luoghi ove essa si esercita, siasi paleata una funesta malattia, che uccide i prodotti nei loro germi. Il Ministero, preoccupato di questo stato di cose, e nell'intendimento di adottare i provvedimenti atti a far conseguire ad una tale industria il desiderato incremento, rivolge alle Camere di Commercio marittime varie interrogazioni intorno ai luoghi ove l'industria stessa si esercita sull'importanza e qualità dei prodotti, sui provvedimenti che si ritiene possano servire a darle maggior impulso. Invita in ultimo le Capitanerie di Porto a prestare la loro cooperazione negli studi che saranno all'uopo delle Camere di Commercio intrapresi.

Il Presidente dice che la Camera non potrebbe dare un'immediata risposta alle domande che le sono rivolte, le quali hanno d'uopo d'essere sottoposte a studii ed indagini: perciò crede che sarebbe conveniente di nominare una Commissione con incarico di prendere in esame la detta Circolare ministeriale e con facoltà di aggregarsi persone anche estranee alla Camera, e di mettersi in relazione col sig. Capitano del Porto.

La Camera concorde approva la proposta ed incarica il Presidente di designare i membri della Commissione.

Si dà lettura di una nota in data 10 gennaio del Consiglio dell'Associazione Marittima, colla quale rimette alla Camera copia d'un ricorso da essa diretto a S. E. il Ministro del Commercio, in ordine alla tassa di ricchezza mobile sul nostro naviglio mercantile, lamentando che ne sia lo stesso in modo non giusto ed equo colpito.

Repetto dice che l'Associazione marittima col suo ricorso non entrò nella questione che si sta agitando, se la tassa di ricchezza mobile debbasi considerare come un duplicato e quindi se debbano le navi andarne totalmente esenti, ma invoca invece che il nostro naviglio sia tassato in modo ragionevole e in rapporto del reddito che ne ricavano gli Armatori.

Dice che non ha bisogno di dimostrare alla Camera, perchè abbastanza noto, lo stato deplorabile in cui versa la nostra Marina, il quale diede luogo ai reclami degli Armatori contro le esagerate esigenze del fisco nell'imporre la tassa di ricchezza mobile. Questi reclami indussero la Commissione locale ad accogliere la istanza fatale di ridurre pel 1878 il reddito sul valore delle navi, portandolo, per quanto riguarda quelle di prima categoria dal 6 al 4 per 100; che da questa decisione introdusse appello l'agente delle tasse alla Commissione Provinciale, la quale aumentò il reddito fino al 5 per 100.

Dice che la Marina Mercantile si sente gravata da questa decisione, che stabilì un reddito non corrispondente agli utili ricavati dagli Armatori e alle

peggiorate condizioni dell'esercizio del nostro naviglio; che non sa comprendere come da noi invece di venire in aiuto a questa importante industria, ente principale del Commercio, di cui ci danno ora esempio le altre Nazioni, come la Francia e la Svezia, si cerchi invece ogni giorno di gravarla sempre più, a talchè parrebbe quasi che sia nostro intendimento di volerla affatto distruggere.

Prega infine, la Camera di appoggiare col suo voto la istanza dell'Associazione marittima.

Argento osserva che egli crede che la Commissione locale abbia ridotto per 1879, il reddito delle navi, graduandolo dal 4 fino al 5 0/0, approvando così in massima quanto dall'Associazione marittima era stato proposto; alla quale decisione però l'agente delle tasse non volle acquietarsi perocchè a suo dire, essendo l'ultima deliberazione della Commissione Provinciale che fissò un reddito del 5 per 0/0 di data recente, non poteva giustificarsi la riduzione stabilita dalla Commissione locale; dice che essendo state, come sopra accennò, accolte in massima le istanze dell'Associazione marittima, teme che contro i nuovi reclami da essa ora fatti valere possa affacciarsi che non hanno più ragione di essere e che non si trovino in armonia colle precedenti sue proposte; opina pertanto che sia da studiarsi la cosa per evitare di cadere in contraddizione.

Repetto replica che la Commissione locale non può dirsi che abbia data soddisfazione ai ricorsi degli armatori; perocchè la stessa portò il reddito delle navi di prima categoria al 4 1/2 per cento, invece del 4 da essi dichiarato, che anzi la detta Commissione con detto suo giudicato per il 1879, portò un aumento al reddito da esso stabilito per il 1878, che era del 4 0/0; che egli non sa comprendere come possa la stessa aver portato un giusto criterio modificando la precedente sua decisione con deliberare un aumento, quando è troppo noto che le condizioni della Marina vanno sempre più aggravandosi; ed egli deve piuttosto ritenere che abbia voluto venire ad una transazione tra le domande dei contribuenti e le deliberazioni della Commissione Provinciale. Non potendosi quindi ravvisare contraddizione nei nuovi reclami fatti valere dell'Associazione marittima ed anzi trovandosi giustificati dalle sempre più peggiorate condizioni del nostro naviglio, egli insiste perchè dalla Camera siano appoggiati presso il Governo.

Il Presidente osserva che non occorre spendere parole per dimostrare lo stato deplorabile in cui versa la nostra marina a vela, il quale attirò più volte l'attenzione della Camera di Genova ed anche del Congresso delle Camere di Commercio tenutosi nello scorso anno in Genova stessa che ne fece oggetto di studio e di proposte al R. Governo; dice che questa disgraziata condizione del nostro naviglio andando per varie cause ogni anno peggiorando, gli pare che restino giustificate le nuove lagnanze degli armatori di cui si fece interprete l'Associazione marittima col ricorso di cui venne data lettura, onde è che egli opina che la Camera debba appoggiarla presso di S. E. il Ministro delle finanze, raccomandandogli di usare verso della nostra marina tutti quei riguardi che merita il suo stato deplorabile e che valgano ad evitare danni maggiori.

La Camera approva la proposta del Presidente.

Camera di Commercio d'Arezzo. — Nella seduta del 14 febbraio u. s., vista la deliberazione

della Camera di Commercio ed Arti di Firenze del 10 febbraio, colla quale fa appello alle Consorelle delle Provincie Toscane, affinchè nella prossima sistemazione dei debiti del Comune di Firenze si adoperino perchè gli interessi della Banca Nazionale Toscana e della Cassa di Risparmio che si collegano appunto a quelli della classe commerciale non vengano sacrificati.

Ritenuto che per dare a queste premure un modo pratico ed efficace di attuazione si propone di nominare ciascuna Camera delle Provincie Toscane un rappresentante per comporre una Commissione che si rechi a Roma per esporre al Governo i rilievi e le ragioni che militano in favore dell'assunto.

Considerando che i danni che risentirebbe questa Provincia, ove la Banca Nazionale Toscana, non si trovasse in grado di sostenere efficacemente, come ha fatto fin qui i nostri interessi commerciali, industriali ed agricoli sono tali da preoccupare il ceto commerciale aretino.

Si associa alla deliberazione della Consorella di Firenze e nomina il consigliere sig. Enrico Lancel a suo rappresentante nella Commissione che dovrà far pratiche presso il Governo onde gl'Istituti di Credito sopracordevati, non abbiano a risentire alcun danno nella sistemazione delle finanze del Comune di Firenze.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 15 marzo.

Le condizioni interne della Francia proseguono con varia vicenda ad influire sul mercato dei valori pubblici. Si credeva che le dimissioni del Ministro Marcere avrebbero dissipato molte difficoltà, ma esse non furono invece che il preludio di più grosse tempeste, che minacciano di rendere difficile l'opera del nuovo Presidente della Repubblica. La questione, per tacere di altro, di porre in stato d'accusa il Ministero del 16 maggio, aveva prodotto fino dalla settimana scorsa, penosa impressione in tutti i circoli finanziari, impressione che andò ognora più ingrossando, dopo la deliberazione presa dalla maggioranza della Commissione d'inchiesta di proporre la messa in accusa dei Ministri del 16 maggio. Questa deliberazione, a cui si sapeva essere avverso il Governo, non poteva a meno di produrre delle gravi preoccupazioni nel ceto degli uomini d'affari, non ignorandosi che se fosse stata approvata dalla Camera, non solo il Ministero, ma lo stesso Grévy avrebbe dovuto abbandonare il potere. Così erano le cose alla fine della settimana scorsa, allorchè fino da domenica alcuni giornali parigini, fra cui la *République Française* si pronunziarono contrari alla proposta della Commissione d'inchiesta, e coi loro apprezzamenti, avendo fatto generare la persuasione che sarebbe stata respinta a grande maggioranza se la destra avesse votato contro e con una maggioranza qualunque se si fosse astenuta, la fiducia cominciò a ritornare negli

animi, e fino da lunedì il rialzo prese a dominare su tutti i valori. A questo risultato contribuì anche la buona tenuta delle Borse di Londra, Vienna e Berlino in seguito alle migliorate condizioni politiche e finanziarie della maggior parte degli Stati d'Europa.

A Parigi fino da lunedì manifestavasi una forte ripresa su tutti i valori, provocata come abbiamo già notato dall'a. convinzione sorta che la proposta di porre in accusa il Ministero del 16 maggio, sarebbe stata respinta dalla Camera. Nei giorni successivi il rialzo fece nuovi progressi, tanto che quando si conobbe che la proposta era stata rigettata, quel voto non produsse alcuna conseguenza sfavorevole, perchè il risultato era stato già scontato nei giorni precedenti alla votazione. Il 5 0/0 francese da 112,90 prezzo di sabato scorso saliva a 113,37; il 3 0/0 da 77,71 a 78,32, il 3 0/0 ammortizzabile da 79,92 a 80,45 e la rendita italiana da 76,25 a 77,25.

A Londra la settimana trascorse ben sostenuta per tutti i valori, ma specialmente per i valori egiziani, e ferroviari. I consolidati inglesi si mantennero fra 96 1/2 e 96 5/8; la rendita italiana saliva da 75 3/4 a 76 1/2, e la turca retrocedeva da 12 a 11. Il denaro essendo sempre molto abbondante, e la domanda moderata, la Banca d'Inghilterra riduceva lo sconto dal 3 al 2 1/2 0/0.

A Vienna e a Berlino quasi tutti i valori proseguirono a guadagnare terreno. A Berlino la rendita italiana da 76,20 saliva a 76,60.

La Italia la rendita 5 0/0 e le azioni della Regia dei Tabacchi proseguirono nella via del rialzo, mentre gli altri valori si tennero generalmente invariati.

La rendita 5 0/0 apriva la settimana a 84,25, si spingeva fino 84,65 e oggi resta a 84,85.

Il 3 0/0 oscillò fra 51,20 e 50,40, e il prestito nazionale fu contrattato da 21 a 21,10.

I prestiti cattolici ebbero buona ricerca, e prezzi in rialzo. Il Blount fu trattato fino a 93,90; il Rothschild a 95, e i certificati dimissione 1860-64 a 94,40.

La rendita turca fu negoziata da 13,45 a 13,50.

Il movimento bancario non ebbe grande importanza. Sulla nostra Borsa le azioni della Banca Nazionale italiana si negoziarono da 2115 a 2118; e il Credito mobiliare da 745 a 750. Le Banche Toscane rimasero affatto inattivate.

A Roma la Banca Romana si tenne a 1218 circa, e le azioni della Banca Generale furono negoziate da 500 a 501.

Le azioni della Regia dei Tabacchi si spinsero fino a 882, e le relative obbligazioni in oro ebbero qualche affare intorno a 565,50.

I valori ferroviari dettero luogo a diverse operazioni. Sulla nostra Borsa le centrali Toscane si aggirarono intorno a 418; le azioni livornesi a 362; le obbligazioni *idem* a 261, e le azioni meridionali a 356.

A Milano le Alta Italia fecero da 271 a 271,25; le obbligazioni meridionali 277; la Pontebbone

da 213 a 214, e a Torino le nuove Sarde da 247 a 248.

Le obbligazioni del prestito fiorentino 1868 furono negoziate da 113 a 114.

I Napoleoni oscillarono da 22,05 a 22,08; il Francia a vista da 110,10 a 110,25, e il Londra a 3 mesi da 27,64 a 27,68.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — Anche in questa settimana le transazioni furono ristrette tanto nei grani che negli altri cereali. I consumatori fatti sicuri da un indirizzo ormai divenuto abituale di trovare il mercato sempre ben provvisto, abbandonarono il sistema di mantenere delle scorte e oggi non comprano che per i bisogni dell'ottava. Questa circostanza, e la mancanza di ogni acquisto da parte della speculazione contribuiscono ad affievolire i prezzi, i quali a stento si conservano invariati, accennando però a ribassare. Le notizie continuando ad essere eccellenti per le provincie del mezzogiorno, e migliorate sono pure quelle della parte superiore della penisola a motivo della stagione asciutta che prevale da vari giorni.

A Firenze i grani gentili bianchi si venderono da L. 18 a 19 al sacco di chil. 58,59, i grani di Civitella L. 56, e i Mazzocchio di chil. 56,57 da L. 16 a 17 50.

A Livorno i grani toscani furono pagati da L. 29 a 31 al quintale, e i grani di Maremma da Lire 28 50 a 30.

A Prato i prezzi praticati furono di L. 18 a 18 50 per i grani bianchi di chil. 58,59 per sacco, i mischiati di chil. 57 a L. 17 50 e i mazzocchi di 56 a L. 16 50.

A Bologna mercato senz'affari, e con prezzi deboli. I frumenti ottimi della provincia ottennero al massimo L. 28 25 al quintale, i mercantili L. 27 50, i grani delle Romagne stante l'offerta abbonante si acquistarono con meno di L. 27 e quelli delle Marche a L. 26. I frumentoni ricaddero a L. 16 e i risi sostenuti a L. 25.

A Ferrara si fecero i medesimi prezzi dell'ottava scorsa.

A Venezia i grani fiacchi da L. 25 a 27 al quintale, i granturchi invariati da L. 15 50 a 17 e i risi da L. 21 a 22.

A Verona i prezzi fatti furono di L. 24 50 a 27 25 al quintale per i grani, di L. 15 75 a 18 50 per i granturchi; di L. 18 70 a 20 25 per le segale, e di L. 35 a 45 per il riso fuori dazio, il tutto secondo merito.

A Cremona mercato freddo in tutti gli articoli. I grani fecero da L. 17 a 19 75 all'ettolitro, il nullo da L. 10 20 a 11, il riso da L. 36 50 a 38 e il risone da L. 19 50 a 22.

A Milano calma e prezzi identici a quelli dell'ottava scorsa.

A Vercelli mercato ben fornito in risi con prezzi invariati.

A Torino leggiero ribasso in tutti gli articoli ad eccezione del riso e della segale. I grani fecero da L. 26 50 a 30 al quintale, i granturchi da L. 15 50 a 17; la segale da L. 19 50 a 20, e il riso bianco fuori dazio da L. 37 50 a 43.

A Genova mercato meno attivo e meno fermo dell'ottava scorsa. I Bardiaska teneri furono venduti da L. 23 50 a 23 75 all'ettolitro di chil. 83, i Marianopoli da L. 21 50 a 22, i Polonia da L. 22 a 23 e i Nicolaieff da L. 21 75 a 22 25.

In Ancona i grani mercantili delle Marche invariati da L. 25 a 25 50 al quintale; i grani degli

Abruzzi a L. 24 50, i granturchi da L. 15 50 a 16, e le fave a L. 18.

A Napoli le Maioriche di Puglia consegna a Barletta si contrattarono in Borsa a L. 20 96 all'ettolitro per marzo, e a L. 22 03 i futuri.

A Bari i grani rossi fecero da L. 28 50 a 29 al quintale, i bianchi da L. 30 a 30 50 e i duri da L. 30 50 a 33.

A Messina le maioriche sopra Catania disponibili si contrattarono a L. 30 25 i 100 chil. e per agosto a L. 28 36.

Olj d'Olive. — Durante l'ottava si venne segnalato il seguente movimento. A Porto Maurizio il mercato chiuse con ulteriore aumento. I mangiabili nuovi si pagarono da L. 110 a 115 al quintale secondo merito; i soprafatti bianchi vecchi da L. 175 a 180; i fini paglierini da L. 160 a 165, e i mangiabili a L. 145. Si combinarono anche diversi affari in lavati e in cima al prezzo di L. 95 per queste e di L. 83 per i primi.

A Genova i prezzi praticati furono di L. 132 a 146 al quint. per Sardegna mangiabili e mezzo fini e di L. 71 a 73 per i lavati della Riviera di Levante.

A Livorno mercato molto sostenuto da L. 135 a 140 al quint. per gli olj di Toscana di 1^a qualità sul posto; di L. 115 per i Maremma; di L. 115 a 125 per i Romagna; di L. 120 a 135 per i Bari.

A Firenze gli olj fatti a freddo vecchi di 1^a qual. fecero L. 92 per soma di 180 libbre toscane; i nuovi da L. 77 a 82 e i lavati lampanti L. 60.

A Siena i prezzi variarono da L. 98 a 138 al quint. secondo merito.

In Arezzo con leggiero rialzo da L. 118 a 132 al quint. secondo merito.

A Napoli mercato sempre sostenuto. Gli olj comuni del Pizzo da ardere fecero da L. 112,10 a 113,70 al quint.; e quelli di Rossano a L. 114,50. Gli olj fini e soprafatti mangiabili rimasero fermi da D. 28 a 32 al cantajo.

A Bari mercato attivo con prezzi sostenuti e affari regolari per l'esportazione. I soprafatti fecero da lire 136 a 140,70 al quint. e fini da L. 114,50 a 133,55 secondo marca, i mangiabili da L. 102,55 a 109,70 e i comuni da L. 95,40 a 96,40.

A Palermo gli olj fini mangiabili si venderono da L. 96,50 a 102,50 al quint. e a Trieste gli olj italiani fini e soprafatti uso tavola da fior. 56 a 60 ogni 100 chilogrammi.

Cuoio e pellami. — Più deboli a motivo del minor consumo. A Genova durante la settimana si venderono da 7000 cuoi al prezzo di L. 110 a 115 i 50 chilogr. per Buenos Ayres di chilogr. 910; di L. 58 per Buenos Ayres cavalli di chil. 617 e L. 106 per Montevideo di chil. 9.

A Livorno i prezzi praticati furono di L. 180 a 190 al quint. per cuoi d'Africa di chil. 1, di L. 170 a 180 per Magador di 2,5; di L. 150 a 160 per Orona di 2,6; di L. 200 a 210 per Durbungham macellari di chil. 4; di L. 160 a 178 per detti di chil. 6 a 5; di L. 155 a 160 per detti morti, di L. 210 a 220 per Durdivan macellate e di L. 200 a 140 per cuoi di chil. 3 1/2 a 7.

A Milano le tomaje si mantennero stazionarie, e fu notato soltanto qualche maggior domanda nelle pelli leggere, le quali adesso entrano nella loro stagione. I prezzi praticati furono di L. 3,30 a 3,50 al chil. per corame all'uso di chil. 614; di L. 3,60 a 3,80 per Boudrier di chil. 416, e L. 4,20 a 5,60 per vitelli greggi nostrali di chil. 411.

Spiriti. — Il lieve aumento di dazio di L. 2,50 che subirono gli spiriti, mediante la convenzione commerciale coll'Austria, venne paralizzato dal ribasso della merce, che viene offerta con prezzi vantaggiosi da tutte le fabbriche.

In Ancona i prezzi fatti durante la settimana a fu-

rono di L. 115 a 116 al quint. per le provenienze dalla Germania e dall'Austria e di L. 112 a 113 per le qualità nazionali.

A Milano i tripli si venderono a L. 108 al quint. per merce di gr. 94,95; la qualità di Napoli di gr. 90 o L. 110 e l'acquavite di grappa da L. 58 a 60.

A Genova gli spiriti di Napoli di gr. 90,91 a consegnare furono contrattati a L. 112 e in dettaglio a L. 118.

Caffè. — Quel po' di sostegno che erasi manifestato subito dopo il risultato degli incanti olandesi, fu di breve durata, essendo quasi tutti i mercati ricaduti nell'inazione, e le poche vendite fatte compiute con prezzi favorevoli ai compratori.

A Genova si venderono alcune partite di Rio basso al prezzo di L. 77 i 50 chilogrammi al deposito.

A Livorno il Portorico fino fu venduto da lire 365 a 370 i 100 chilogr.; il Moka via d'America da L. 395 a 400, e il S. Domingo da L. 300 a 305.

In Ancona e nelle altre piazze d'importazione si fecero i medesimi prezzi dell'ottava scorsa.

A Trieste mercato disanimato e debole. Gli affari si limitarono a oltre un migliaio di sacchi di Rio da fior. 61 50 a 80 i 100 chilogr. secondo merito.

A Marsiglia calma tanto nei brasiliani, che nei caffè di buon gusto.

A Londra il Cjian piantagione declinò di uno scellino.

In Amsterdam il Giava buono ordinario fu quotato a 42 1/2 cent.

Notizie telegrafiche da Colombo recano che dopo un breve momento di ribasso, il piantagione divenne fermissimo per modo che i piantatori, e i commercianti, che sperano prezzi più elevati, si mostrano alieni dal contrarre affari di qualche importanza.

Petrolio. — L'articolo stenta molto a rialzarsi, e gli sforzi fatti a questo scopo, prima dai detentori del greggio, e poi dai raffinatori riuscirono inutili.

A Genova si fecero in settimana vendite piuttosto importanti al prezzo di L. 26 50 a 27 al quintale, schiavo per le casse, e di L. 26 50 per i barili.

A Livorno il Pensilvania in barili fu trattato da L. 64 a 65 al quint. sdaziato, e in casse da L. 63 a 64.

A Venezia i prezzi praticati furono da L. 27 50 a 28 50 al quintale schiavo.

In Anversa per marzo fu quotato a fr. 22 i 100 chilogr. al deposito, a Nuova York e a Filadelfia a cent. 9 per gallone.

Zuccheri. — Svogliatezza negli affari e incertezza nei prezzi tale è la situazione commerciale degli zuccheri.

A Genova nelle qualità greggie si venderono alcune partite di Giava tipo 18 a L. 72 i 100 chilogrammi in portofranc, e nei raffinati da 3000 sacchi di prodotti della Liguria e Lombardia a L. 120.

A Livorno i prezzi praticati furono di L. 131 a 132 per gli Olanda primi; di L. 104 a 111 per greggi Fairrie a seconda del tipo; di L. 120 a 121 per gli Egitto in polvere, e di L. 118 a 119 per i cristallini Alessandria.

A Venezia i pilè di Germania fecero da L. 128 a 130, e le farine da L. 122 a 124 al quint. daziato soltanto d'entrata.

A Trieste mercato con affari limitati, e con prezzi deboli. I pesti austriaci si venderono da fior. 29,25 a 31,50 al quint.

A Parigi gli zuccheri bianchi N. 3 si quotano a fr. 60,50 al deposito, e i raffinati scelti a fr. 139.

A Londra mercato debole, e in Amsterdam il Giava N. 12 fu venduto a fior. 27 al quint.

Lane. — Con poco movimento specialmente all'interno per la ragione che le grandi manifatture si provvedono direttamente nei luoghi di produzione.

A Livorno durante la settimana si fecero i se-

guenti prezzi: le T-gaur ch bianche lavate da L. 245 a 250 al quint.; le Soria lavate da L. 200 a 240 dette sudicie da L. 120 a 125; le Cipro bianche lavate da L. 235 a 245; dette sudicie da L. 115 a 120; le Sardegna bianche lavate da L. 235 a 240; dette bianche sudicie da L. 120 a 125; dette nere da L. 78 a 80; le Sicilia bianche sudicie da L. 130 a 135, e le lavate da L. 240 a 250.

A Marsiglia le Nodigria fecero da fr. 1,30 a 1,35 al chilogr.; le Tarakama da cent. 75 a 80 le Merinos Russia da fr. 1,80 a 1,87 1/2; le Bagdad nere da fr. 1,80 a 1,85 e le Alp bianche lavate fr. 1,60.

Sete. — Anche in questa settimana le transazioni risultarono generalmente limitate non per mancanza di domanda in specie dell'estero, ma per le gravi difficoltà di trovarsi d'accordo. La fabbrica da un lato persistendo nel suo sistema di riserva, e non compenso che articoli di buon mercato, pretendendo nuove facilitazioni, mentre dall'altro i detentori col sostenere meglio l'articolo sperano di vedere aumentare l'interesse da parte del consumo non che della speculazione, in considerazione anche dei prezzi bassi in cui si trovano le sete.

A Milano i prezzi praticati durante l'ottava furono di L. 62 al chilogr. per le grigie di marca 14/15; di L. 60 a 61 per grigie classiche 9/10; di L. 72 per organzini classici 18/20; di L. 71 a 68 per detti 1° e 2° ord.; di L. 65 a 61 per trame a due capi 28/32.

A Genova le grigie belle 10/12 si vendono da L. 56 a 58, e le correnti da L. 46 a 52. Furono venduti anche dei doppi filati da L. 16 a 17.

A Torino si contrattarono tanto articoli griggi che lavorati con prezzi deboli per alcuni, e ben sostenuti per altri.

A Firenze gli organzini 18/20 e 20/22 fecero dalle L. 73 a 76; le trame 26/30 L. 60, e i magrami 26/36 L. 56.

A Lione dopo un barlume di risveglio il mercato ricadde nella riserva precevente. Le transazioni si aggararono più o meno su tutti gli articoli, e dal complesso delle medesime pare che il consumo tenda ad allontanarsi dalle lavorate chinesi per darsi alle europee, e alle giapponesi, perchè ottenibili a prezzi relativamente più bassi. Fra le vendite fatte abbiamo notato delle trame italiane 26/28 di 2° ord. a fr. 62.

Metalli. — *Rame.* Non abbiamo da segnalare alcun miglioramento, avendo proseguito nella stessa depressione accennata nelle precedenti rassegne.

A Londra con transazioni insignificanti il Chili in barre fu venduto da sterline 65 a 65 10 la tonnellata, cioè fr. 165 a 167 i 100 chilogr., il Best Selected a sterline 62 10, e il Vallaro a 65.

A Marsiglia il rame in panetti affinati fece franchi 165 i 100 chilogr.; e il rame in lastre per calderame fr. 177 50.

All'Havre le prime marche si contrattarono da fr. 150 a 150, e a Milano il Chili in barre da lire 185 a 187; in panetti L. 188, e il Best Selected L. 198.

Ferri. I prezzi praticati a Livorno furono di L. 24 per il ferro comune inglese; di L. 30 per il raffinato; di L. 32 per cerchi e reggetti; di L. 28 a 34 per tonnellata, e quadrellini in fasci, e di L. 40 a 50 per le lami re in lastre.

Bande stagnate. A Milano i prezzi rappresentano la seguente media: IC c.k. buona marche L. 32; qualità correnti L. 31; Terme L. 29, e Charcoal L. 39.

Piombo. A Genova nel piombo nazionale si ebbe un forte risveglio con aumenti e con probabilità di maggiore fermezza. Il Pertusola fu venduto da lire 42 50 a 43 i 100 chilogr. franche al vagone.

A Milano il Pertusola in pani fece L. 43, e il piombo per tubi e per lastre da L. 47 a 48.

Stagno. Sostenuto e con tendenza all'aumento nella maggior parte dei mercati.

A Londra l'inglese fece da sterline 62 a 67 la tonnellata seconda qualità cioè da franchi 156 25 a 167 50 al quintale; l'Australia da 59 05 a 59 10; il Banca 64, e lo Stretto 62 10. Per Genova compreso costo, nolo e sicurezza franchi 35 in più per tonnellata.

A Milano, con aumento di 2 a 5 lire il Banca a L. 205 i 100 chilogr.; il Balliton o l'inglese L. 195, e lo Stretto e l'Australia da L. 197 a 198.

Articoli diversi. — *Olio di cotone.* In rialzo.

A Livorno le qualità americane fecero da L. 93 a 100 al quintale al magazzino, dazio governativo pagato, e a Napoli si trattarono fino a L. 105 50.

Olio di lino. A Genova con tendenza a migliorare la provenienza da Liverpool fecero da L. 78 a 79 al quintale al deposito, e le qualità nazionali franche al vagone da L. 92 a 93.

Secconi. A Livorno in settimana lo zibibbo Pantellaria fu venduto da L. 42 a 44 i 100 chilogr., i fichi Diamante L. 41; idem uso Cosenza L. 40; idem di Smirne in scatole L. 100; le noci di Sorrento L. 80, e l'uva Malaga da L. 10 a 12 per cassetta.

Agrumi. A Messina i prezzi praticati furono di L. 9 24 per cassetta per gli aranci Sicilia Franco forte; di L. 6 37 per aranci Calabria dietro Marine; di L. 8 50 a 8 92 per i limoni in casse piccole di novembre e dicembre, di L. 15 al chilogr. per l'essenza di arancio, e di L. 18 08 per l'essenza di limone di 1ª qualità.

Semelino. Attivamente richiesto.

A Genova le provenienze dalle Indie furono pagate da fr. 32 50 in oro a fr. 33 50 al quint., e le provenienze dalla Sicilia da L. 37 a 37 50.

Legni da tinta. Il campaggio S. Domingo fu venduto a Genova da L. 17 a 17 50 al quintale; il giallo Maracaibo a L. 14, lo S. agna Laguna a L. 22, e il Lima a L. 30.

Zolfi. A Messina le ultime quotazioni furono di L. 8 78 a 10 17 ogni 100 chil. sopra Girgenti; di L. 9 97 a 10 04 sopra Licata, e di L. 9 37 a 11 17 sopra Catania.

ESTRAZIONI

Prestito municipale di Modena 1862 (obbligazione da L. 1000). — Estrazione 28 febbraio.

N.	14	31	37	44	54	92
102	116	121	125	133	163	166
198	200	235	263	266	269	272
285	297	299	300	301	307	311
313	314	331	340	345.		

Rimborso alla pari, dal 1° marzo 1879, a Modena, dalla Cassa municipale.

Prestito 5 p. c. provinciale di Modena 1871 (obbligazioni da L. 500). — 13ª estrazione semestrale, 1° marzo 1879, per l'ammontamento di 20 obbligazioni.

N.	99	224	944	1076	1081	1283
1552	1706	1715	1941	1959	2392	2514
2669	2726	2977	3586	4313	4462	4890

Pagamenti in L. 500 per obbligazione.

Prestito 5 p. c. città di Terni 1876 (obbligazioni da L. 500). — 5ª estrazione, 28 febbraio 1879.

N.	196	638	701	832	848	1157
1490	2820.					

Rimborso in L. 500 per obbligazione, dal 1° maggio 1879, a Terni, dalla Cassa municipale.

Credito Fondiario della Cassa di Risparmio di Cagliari (cartella 5 p. c. da L. 500). — Estrazione 1^o febbraio 1879.

N.	116	450	609	823	1391	1824
1938	2429	2572	2574	2753	2841	2983
3437	3481	4076	4192	4239	4247	4460
4572	4729	5278	5285	5501	5697	6114
6163	6617	6796	7205	7413	7440	7574
7581	7791	7874	7923	7928	8007	8654
9103	9374.					

Rimborso in L. 500 per cartella, dal 1^o aprile 1879, a Cagliari, della Cassa del Credito Fondiario.

Società promotrice delle Belle Arti in Torino. — Estrazione 14 gennaio 1879.

Lire	1000	N.	808.			
"	500	"	810	1146.		
"	200	"	195	236	247	398
			482	603	855.	
"	125	"	89	132	177	189
192	251	254	281	330	364	490
506	515	566	573	614	639	673
761	797	812	838	849	1056	1098
1099	1132	1139	1187.			

Pagamenti a Torino dalla Cassa della Società.

Prestito 6 p. c. canali Cavour 1862. — 13^a estrazione annuale, 17 dicembre 1878, per l'ammortamento di 1000 obbligazioni da L. 500.

dal	al	dal	al	dal	al
1711	1720	2191	2200	2681	2690
2771	2780	2801	2810	4181	4190
4761	4770	5301	5310	8541	8550
9121	9130	10391	10400	11081	11090
11401	11410	11441	11450	12701	12710
14541	14550	14771	14780	14831	14840
15261	15260	15771	15780	15881	15890
17121	17130	20861	20879	21141	21150
21851	21860	22461	22470	22571	22580
32011	23020	20481	28490	31291	31300
32451	32460	32531	32540	32991	33000
33731	33740	38211	38220	39781	39790
40231	40240	41221	41230	41271	41280
41881	41890	42101	42110	42371	42380
43531	43640	43991	44000	44241	44250
48271	48280	51561	51570	52741	52750
54721	54730	55121	55130	56001	56010
58551	58560	59011	59011	59071	59080
59091	59100	65551	65560	68731	68740
69431	69440	71741	71750	72341	72350
74471	74480	75091	75100	77761	77770
78791	78800	79591	79600	80071	80080
80981	80990	81011	81020	86131	86140
90831	90840	93001	93010	94831	94840
95421	95430	96881	96890	97031	97040
97781	97790	99071	99080	99271	99280
99331	99340	99381	99390	100081	100090
100371	100380	100501	100510	100581	100590
109901	100910	111431	111440	114681	114690
115541	115550	117551	117560	121481	121490
121561	121570	124951	124960	126701	125710
126871	126880	128051	120060	129721	129730
130451	130460	132581	132590	132741	132750
133801	133810.				

Rimborso al 1^o gennaio.

Ferrovia da Alessandria ad Acqui (azioni da L. 500, anno undecimo). — 9^a estrazione, 9 dicembre 1878.

N.	440	692	765	1020	1177	1463
1507	1577	1824	1849	2133	2185	2229
2410	2648	2898	2904	2950	3185	3191
3259	3853	4007	4056	4120	4361	4366
4378	4425	4644	4655	5665	4699	5036

5317	5327	5431	5865	5965	6291	6520
6610	6733	6822	7220	7273	7400	7545
6591	7974.					

Rimborso in L. 500 cadauna, dal 1^o aprile 1879.

Ferrovia Maremmana. — 18^a estrazione annuale, 10 dicembre 1878.

Distinta delle 82 obbligazioni da L. 500 cadauna (create con regi decreti 8 marzo e 8 luglio 1860, 10 febbraio 1861 e 19 febbraio 1862):

64	1619	2381	3209	3784	3859
4265	5849	6283	7464	9906	10202
11074	11216	12894	14575	14811	15356
17912	18606	23641	25665	28437	28848
29968	29120	29466	29561	31154	35141
35924	36063	37991	4398	40719	40989
43271	43979	44601	45343	46611	49463
50903	51493	51513	52658	54630	54826
55241	56989	57171	57843	58089	58568
59729	59777	60508	65209	65688	66306
67063	69924	70305	70611	71422	72356
72453	72565	72668	73293	73481	73770
74021	75565	78687	81573	81678	85274
86855	87542	87874	88115.		

Rimborso dal 1^o gennaio.

Prestito 5 per cento città di Torino 1853 (obbligazioni da lire 500). — Quarantanovesima estrazione, 5 marzo 1879, per l'ammortamento di 155 obbligazioni.

Numeri	46	155	229	475	608	672	991	—	1000
143	210	284	313	336	448	815	897	939	—
2022	68	80	194	253	312	321	351	471	582
924	982	—	3086	248	256	413	505	559	624
733	832	873	914	—	4090	116	196	408	453
486	566	612	647	725	853	898	920	—	5094
110	183	489	535	713	728	804	833	882	937
—	6017	99	157	207	230	293	414	563	727
734	768	770	783	967	971	—	7096	149	188
297	544	627	768	779	906	914	—	8087	151
238	290	377	412	512	568	620	668	718	802
883	942	—	9090	146	152	217	278	368	377
400	416	465	484	781	789	857	896	907	974
—	10000	53	76	131	164	192	423	488	720
869	870	951	953	958	963	—	11015	103	109
112	135	142	171	226	241	309	384	434	488
521	553	617	624	761	985.				

Pagamenti in lire 500 per obbligazione, dal primo aprile 1879.

Prestito ipotecario 5 per cento città di Viareggio 1877 (diviso in 2932 obbligazioni da lire 500). — Terza estrazione semestrale, 28 febbraio 1879.

Numeri 355 1607 1641 1910 1980 2403 2428. Rimborso in lire 500 per obbligazione, dal 31 marzo 1879.

Prestito 5 per cento Provinciale di Salerno 1877 (i quattro milioni, contratto colla Banca Industriale Subalpina, in obbligazioni di lire 500). — Nona estrazione trimestrale, primo marzo 1879.

Numeri 502 784 976 1795 1954 2004 2562 2939 4065 4334 4383 6816 6967 7568 9455.

Rimborso in lire 500 per obbligazione, dal primo aprile 1879.

Compagnia Italiana degli Zolfi (obbligazioni di franchi 500). — Ottava estrazione, primo febbraio 1879.

Numeri 676 680 1496 1675.

Rimborso in franchi 500 per obbligazione, dal primo febbraio 1879.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DE
CRÉDIT MOBILIER ITALIEN

Le Conseil d'Administration a l'honneur de prévenir Messieurs les Actionnaires qu'en exécution des délibérations de l'Assemblée Générale Ordinaire du 14 courant le dividende de L. 16 par Action pour l'Exercice 1878 sera payé contre la remise du coupon N. 25, à partir du 1^r mars prochain.

à **Florence** au Siège de la Société Générale de Crédit Mobilier Italien.

» **Turin** idem idem idem

» **Rome** idem idem idem

» **Génès** idem idem idem

» **id.** à la Caisse Générale.

» **id.** » » Caisse d'Escompte.

» **Paris** » » Banque de Paris et de Pays-Bas.

NB. Le paiement à Paris des susdites L. 16 par Action aura lieu au change qui sera journellement indiqué aux Bureaux de la Banque de Paris et des Pays-Bas.

Le dividende du même exercice alloué aux coupons de fondation sera payé à partir du 1^r Mars susdit.

à **Florence** au Siège de la Société.

» **Paris** à la Banque de Paris et des Pays-Bas.

Florence, le 15 Fevrier 1879.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a notizia dei Signori Azionisti che, per deliberazione del Consiglio di Amministrazione a forma dell'articolo 25 degli Statuti Sociali nel giorno 8 del prossimo aprile a mezzogiorno, avrà luogo nella Sede della Società in Firenze, Via dei Renai 17, un'Assemblea Generale straordinaria degli Azionisti col seguente

Ordine del giorno:

Comunicazione di Nota ministeriale relativa alla Convenzione 20 novembre 1877 e deliberazioni in proposito.

Il Deposito delle Azioni prescritto dall'articolo 22 degli Statuti potrà essere fatto dal 24 a tutto il 28 marzo corrente.

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.

» **ROMA**, alla Società Gen. di Credito Mobil. Italiano (Via due Macelli, 79).

» **ANCONA**, presso la Cassa della Direzione Sociale dell'Esercizio.

» **PARIGI**, alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale.

» **LONDRA**, presso i signori Baring Brothers e C.

Firenze, 3 Marzo 1879.

Le modalità per l'esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno d'Italia N. 50, del 1^o corrente, e sono ostensibili presso le Casse sovraindicate.

BIBLIOTECA DELLE SCIENZE LEGALI

(COLLEZIONE PELLAS)

OPERE PUBBLICATE

ANNOTAZIONI AL CODICE DI PROCEDURA CIVILE dell'avv. E. Fois tratte dalle relazioni del ministro Vacca 25 giugno 1865, e del ministro Pisanelli al Senato nella tornata 26 novembre 1863, dalle decisioni delle Corti supreme, e dagli scrittori di diritto, corredate degli articoli relativi del Codice civile, di commercio, dell'ordinamento giudiziario e regolamento generale, di alcune altre leggi speciali, e degli articoli corrispondenti del Codice del 1859. — Tre volumi. Pubblicato il 1° vol. L. 10.

CODICE CIVILE ITALIANO. Edizione contenente la correlazione degli articoli fra loro, e con quelli degli altri Codici e delle Leggi vigenti; la corrispondenza coi singoli articoli dei Codici abrogati, con una tavola finale comparativa di tutti gli articoli dei vari Codici. Compilazione dell'Avv. Prof. SAREDO. — Un volume di pagine 800 L. 10.

COMMENTARI AL CODICE CIVILE ed Elementi dei medesimi dell'avv. PAOLO MARCHI. Vol. due L. 16 — L'autore sta lavorando al 3° volume.

CODICE PENALE PER L'ESERCITO DEL REGNO D'ITALIA (29 novembre 1869). Edizione contenente: La conferenza degli articoli del Codice fra loro, e fra quelli degli altri Codici e Leggi vigenti. — Il testo delle leggi e degli articoli del Codice penale comune che lo completano e a cui il Codice penale militare si riferisce. — La corrispondenza degli articoli del Codice con quelli del Codice militare del 1859 abrogato. — Un copiosissimo indice analitico. — Compilazione dell'avv. prof. G. SAREDO . . . L. 3 — **CODICE PENALE**, Ediz. tascabile . . . L. 2 50

CORSO DI DIRITTO COSTITUZIONALE, di LUIGI PALMA, prof. di Diritto Costituzionale nella Regia Università di Roma. — Tre volumi. E pubblicato il vol. 1° L. 6 — 2° » 8 — Il terzo vol. è in corso di stampa.

DIRITTO CAMBIARIO INTERNAZIONALE, del Cav. PIETRO ESPERSON, professore di Diritto Internazionale e Amministrativo nell'Università di Pavia. Un volume L. 2 50

DELLA RECIDIVA NEI REATI, lavoro stato premiato dal Consiglio Superiore di Pubblica Istruzione nel Concorso al posto di Perfezionamento negli Studi di Diritto Penale per l'anno 1870, dell'Avvocato prof. ANTONIO VISMARA, Membro dell'Accademia fisio-medico-statistica, ec. — Un volume L. 3 50

GIURISPRUDENZA TEATRALE Studi dell'Avv. PROSPERO ASCOLI. — Un volume in-8 L. 4

IL DIRITTO MARITTIMO DELLA GERMANIA SETTENTRIONALE comparato col Libro II del Codice di Commercio del Regno d'Italia. — Studi per l'avv. G. B. RIDOLFI. — Un volume in-8 di pag. Cxxx-272 L. 5 — contengono:

- I, il Libro V. del Codice di Commercio generale germanico per la prima volta tradotto in italiano;
- II, le Condizioni generali per le assicurazioni marittime pubblicate dalla Camera di Commercio di Amburgo;
- III, un copioso indice analitico delle materie contenute nel Libro V. del Codice germanico colla terminologia del diritto marittimo italiano tedesco.

ISTRUZIONI DI DIRITTO ROMANO COMPARATO AL DIRITTO CIVILE PATRIO, dell'Avv. FILIPPO SERAPINI, Professore nella R. Università di Pisa. Seconda edizione — Vol. 2 L. 8

ISTRUZIONI DI PROCEDURA CIVILE. — Preceduta dall'Esposizione dell'Ordinamento giudiziario italiano, dell'Avv. GIUSEPPE SAREDO, Prof. di Legge nell'Università di Roma. Due volumi di 700 pag. L. 20

LA LETTERA DI CAMBIO per l'avvocato LERCOLE VIDARI, Prof. di Diritto Commerciale nella R. Università di Pavia. — Un volume di pag. 700 L. 10

LEZIONI DI AMMINISTRAZIONE COMUNALE dettate dal cav. L. TORRIGIANI, Notare regio e Segretario del Comune di Bagno a Riposa in Provincia di Firenze, per comodo dei sindaci segretari ed impiegati comunali e più specialmente degli abilitandi all'ufficio di segretario comunali sul programma ufficiale per l'esame scritto e orale contenuto nelle istruzioni del regio ministero degli interni del 12 marzo 1870.

È pubblicato il primo volume . . . L. 8 — È in corso di stampa il 2° volume.

PENSIERI SUL PROGETTO DI CODICE PENALE ITALIANO DEL 1874 del professore FRANC. CARRARA. Senatore del Regno, ediz. riveduta e ampliata dall'autore, vol. unico L. 3

SAGGIO DELLA STORIA DEL DIRITTO INTERNAZIONALE PRIVATO di GIUS. SAREDO Vol. unico L. 2

TRATTATO DI DIRITTO INTERNAZIONALE MODERNO, cui formano appendice le Istruzioni degli Stati Uniti d'America ai loro eserciti in tempo di guerra, tradotte per la prima volta dall'Avv. GIUSEPPE SANDONA, prof. di diritto Internazionale nella R. Università di Siena. — Volumi 2 di pagine 826 L. 10

TRATTATO DELLE LEGGI, dei loro conflitti di tempo e di luogo, della loro interpretazione e applicazione. — Commentario teorico-pratico del Titolo preliminare del Codice Civile e delle Leggi transitorie per l'attuazione dei Codici vigenti, per l'Avvocato GIUS. SAREDO Prof. di Legge nella R. Università di Roma. Vol. I di pagine 548 L. 8 — L'Autore sta preparando il II Volume.

Traduzioni

PRINCIPJ DEL DIRITTO DI PROPRIETÀ REALE di JOSHUA WILLIAMS, di Lincoln's Inn avv. di S. M., prima traduzione con note, (dalla 9ª edizione inglese 1871) degli avvocati G. FRANCO e G. CANEGALLO. — Un volume in-8 di pag. 400 L. 9

OPERE VARIE PUBBLICATE

CATALOGO POLIGLOTO DELLE PIANTE compilato dalla Contea di S. Giorgio nata HARLEY D'OXFORD. Un vol in-8 L. 15

FIRENZE IN TASCA. Guida illustrativa e descrittiva della città e dei suoi contorni. Un elegante volume in-16. con tavole litografiche 4.ª edizione L. 1 50

GRAMMATICA ARABA VULGARE del prof. GIUS. SAPETO. Un vol. in-8 L. 8

LEZIONI DI ARITMETICA, ALGEBRA GEOMETRIA E TRIGONOMETRIA compilata secondo i Programmi ministeriali per le scuole speciali e per l'ammissione alla scuola superiore di Guerra dal prof. ARMANDO GUARNIERI. Un vol. in-8. di 600 pag. con 11 tavole litografiche L. 10

N. B. — Le dette lezioni si vendono anche separatamente, cioè:

LEZIONI DI ARITMETICA. — Un volume in-8 L. 2

LEZIONI DI GEOMETRIA. — Un volume in-8. con tavole L. 5

LEZIONI DI ALGEBRA E TRIGONOMETRIA. — 1.º vol. in-8. con tavola L. 3

RICERCHE INTORNO A LEONARDO DA VINCI per GUSTAVO UZIELLI. — Un volume in-8 di pag. 200. stampato su carta a mano in sole 200 copie L. 10

SCRITTI PER LE GIOVINETTE della Con-
stessa LEONTINA FANTONI. — L'AMICIZIA Un bel vol. in-16. leg. alla bodoniana . . . L. 2

STORIA DELLA RIVOLUZIONE DI ROMA E DELLA RESTAUZIONE DEL GOVERNO PONTIFICIO dal 1 giugno 1846 al 15 luglio 1849 del Comm. GIUSEPPE SPADA. — Prezzo dei 2 vol L. 13

VITE DI ARTISTI CELEBRI scritte ad ammaestramento del popolo da O. BRUNI — Luca della Robbia, Fra Filippo Lippi; Andrea del Castagno; Polidoro da Caravaggio e Maturino da Firenze, B. Cellini; M. Buonarroti; Gio. Battista Lulli; Salv. Rosa; Leonardo da Vinci; Niccolò Grosso detto il Caparra; Gio. Flaxman; Raffaello Sanzio da Urbino; Gioia Wedgwood; Niccolò Poussin; Gio. Batta Pergolesi; Bernardo Palissy; Gio. Paisiello; Riccardo Answright; N. A. Zingarelli; Francesco di Quessnoy; Antonio Canova. — Un volume in-16 L. 2

Dirigersi all'Amministrazione dell'Economista
Firenze, Via Cavour, N. 10 primo piano