

L'ECONOMISTA

GAZZETTA SETTIMANALE

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

Anno VI — Vol. X

Domenica 9 Novembre 1879

N. 288

LE NEGOZIAZIONI COMMERCIALI

FRA LA GERMANIA E L'AUSTRIA-UNGHERIA

Quali preoccupazioni destasse in Europa la gita recente del principe Bismarck a Vienna, su quali ragioni si fondassero e da qual lato potessero minacciare l'avvenire economico del nostro paese, noi lo dicemmo ai nostri lettori nel numero del 12 ottobre decorso ¹⁾. Posteriormente le voci di accordi conclusi fra i due imperi di Germania e d'Austria-Ungheria, per restringere i loro reciproci rapporti commerciali, segregandosi dal rimanente degli Stati europei, hanno preso sempre maggior consistenza e maggior diffusione; tutti gli organi della stampa in Italia e fuori se ne sono andati occupando e tutti hanno considerato, come questione da non prendersi a trastullo, la possibilità che un'unione doganale venisse stabilita fra i due paesi o per lo meno che si stipulasse fra loro un patto il quale, mentre accordasse straordinarie facilitazioni al commercio di ciascuno di essi sul territorio dell'altro, li cingesse entrambi di una comune barriera doganale elevatissima.

In Germania ed in Austria questi progetti occupano non solo gli uomini politici ed i pubblicisti, ma anco il ceto degli industriali, i quali organizzano riunioni affine di deliberare se convenga promuovere ovvero combatterne l'attuazione. Come è naturale, è in Germania ch'essi incontrano il maggior favore, poichè è questa nazione che sarebbe la prima ad avvantaggiarsene. L'industria tedesca ha assunto in molti rami della produzione uno svolgimento assai superiore a quello conseguito negli stessi rami dall'industria austriaca e sente più imperioso il bisogno di espandere i suoi prodotti ed allargare il suo campo di azione. Il concetto da lungo tempo vagheggiato di procurare ai centri industriali dell'impero uno sbocco immediato sul mediterraneo, potrebbe finalmente mercè il combinato congegno delle tariffe daziarie e di quelle ferroviarie, vedersi realizzato ed il letto della grande corrente del commercio fra l'Europa e l'Oriente, da cui il territorio germanico rimane adesso alquanto segregato, potrebbe con ugual mezzo esser condotta a solcarlo nell'immensa arteria che congiungerebbe direttamente il porto di Trieste, e fors'anco quello di Salonico, con i porti tedeschi del Baltico e del Mare del Nord. Perciò al piano della formazione di questa nuova lega doganale si ralleghano in Germania protezionisti e libero scambisti; gli uni affascinati

dall'idea di procurare nuovi mercati all'industria nazionale, rafforzando contemporaneamente sempre più i baluardi che dovranno premunirla contro la temuta concorrenza delle nazioni occidentali; gli altri invece pensando che la soppressione delle dogane fra i due imperi debba considerarsi come un incontestabile progresso nella via della libertà commerciale.

Gli austriaci all'incontro non sono allettati dalle stesse seduzioni ad un tal passo, e fra loro le opinioni sono alquanto divise. Alcuni protestano contro ogni idea di unione doganale ed anco di trattato di commercio con la Germania, la quale, a loro avviso, troverebbe considerevoli sbocchi nelle provincie austriache, rimanendo al tempo stesso e in ogni caso di difficile accesso all'industria dell'Austria. Altri invece si lasciano persuadere dall'attiva propaganda che vanno facendo i loro confratelli della Germania. Così in una assemblea che ebbe luogo recentemente a Vienna fra i principali rappresentanti dell'industria del ferro tedesca ed austriaca, contro i timori affacciati da questi ultimi di potere essere sopraffatti dalla costituzione più complessa e più robusta delle fucine germaniche, i tedeschi si affrettarono ad opporre argomenti tendenti a dimostrare che queste apprensioni erano troppo remote per menomare l'immediato vantaggio di chiudere con elevate tariffe le frontiere alla poderosa concorrenza dei fabbricanti inglesi e belgi, che, scacciati questi, sarebbe rimasto alle industrie delle due nazioni unite così vasto campo da potersi distendere a loro bell'agio; e che i ferri della Stiria avrebbero anco potuto trovare un vantaggioso mercato in Germania. Né, una volta che i legami doganali fra la Germania e l'Austria fossero ristretti, quest'ultima avrebbe potuto esser trattenuta da alcun ritegno nell'elevare di fronte agli altri Stati le sue tariffe; essa avrebbe avuto braccio libero senza molto temere delle rappresaglie, poichè è con la Germania che essa effettua dal 60 al 70 per cento dei suoi scambi. I tedeschi fecero anche balenare agli occhi degli industriali austriaci, tutti protezionisti beninteso, la possibilità di ottenere dalla Russia straordinarie e particolari facilitazioni, poichè il vastissimo impero, venendo separato dal rimanente dell'Europa occidentale mediante l'Unione austro-germanica, che si stenderebbe da settentrione a mezzogiorno attraverso tutto il continente europeo, dovrebbe venire a patti con essa se volesse mantenere aperte ai suoi trasporti di cereali le vie di terra che le rimangono adesso più agevoli di quelle di mare, spesso impraticabili dal lato di settentrione, e sempre facilissime a bloccarsi tanto a settentrione quanto a mezzogiorno negli stretti di Costantinopoli e della Danimarca.

Da questi e da simili argomenti si son lasciati commuovere molti degli industriali dell'Austria, e se

¹⁾ V. l'articolo intitolato *Minaccie e timori*.

agli argomenti economici si aggiungessero quegli politici, che potrebbero piegare gli animi nelle sfere diplomatiche al conseguimento di una più intima intelligenza e di una più salda unione, fra i due imperi, vi sarebbero elementi sufficienti per ritenere che il progetto di restringere fra di essi i rapporti doganali non incontrerebbe nemmeno in Austria ostacoli insuperabili. Intorno alla scelta fra l'Unione o il Trattato non sembrano ancora ben ferme le idee del pubblico che si è occupato della questione. In generale, almeno in Austria, pare si ritenga che un buon trattato, con larghissime concessioni, potrebbe meglio soddisfare le aspirazioni di tutti, adattarsi a tutte le esigenze, dissipare tutti i sospetti, sciogliere ogni freno là dove l'industria di uno dei paesi non ha da temere la concorrenza dell'altro, restringerli invece dove la concorrenza può rendersi ardua e pericolosa. Per altro all'applicazione del trattato si vede un grande ostacolo nell'art. 11 dell'ultimo trattato di pace fra la Francia e la Prussia firmato a Francoforte che garantisce permanentemente ai due paesi il trattamento della nazione più favorita, ed il trattato del 28 dicembre 1878 fra l'Austria-Ungheria e l'Italia, che pure impegna le due parti contraenti ad egual trattamento. Infatti non si è punto disposti ad ammettere altri paesi a godere dei favori che i due imperi vorrebbero scambiarsi fra loro. Mettere in comune il territorio della Germania e dell'Austria per fornire alle industrie sì dell'uno come dell'altro Stato un'arena molto vasta dove, sottratte ad una concorrenza sfrenata, esse possano muoversi liberamente sotto l'influsso di una moderata emulazione, sembra partito accettabile ed anco opportuno, ma andare più oltre ed abbassare le barriere economiche anco di fronte ad altri Stati, specialmente se come la Francia hanno una potenza industriale di prim'ordine, sembrerebbe addirittura una imprudenza rovinosa. Si spera peraltro che ponendo gli altri Stati europei nell'alternativa o di rinunciare al trattamento della nazione più favorita o di vedere stabilita una Unione doganale fra l'Austria e la Germania, la quale renderebbe l'alleanza di queste due nazioni anco più intima e più esclusiva, essi preferirebbero di rinunciare al patto dell'eguaglianza e si rassegnerebbero a veder concludere un trattato, ai cui vantaggi non potessero partecipare. Se ciò non fosse possibile bisognerebbe ricorrere all'Unione contro la quale la clausola del trattamento della nazione più favorita non potrebbe essere invocata. — L'art. 7 del trattato di commercio fra l'Italia e l'Austria-Ungheria prevede esplicitamente la stipulazione di un'Unione, come caso in cui possa esser derogato a quel principio.

La *Nuova Antologia* ha recentemente pubblicato un articolo dell'on. Luzzatti in cui si prendono a considerare le probabilità d'accordi fra l'Austria e la Germania, intesi a facilitare le relazioni commerciali reciproche a detrimento di quelle con gli altri Stati e specialmente con l'Italia. L'autore comincia col dimostrare che, ad onta delle difficoltà incontrate in questi ultimi anni nelle negoziazioni commerciali fra i due imperi, le quali rimasero più volte interrotte, l'accordo potrebbe facilmente stabilirsi sopra molti punti, quando la questione fosse portata sul terreno della costituzione di un regime particolare ai due Stati sopra il quale potesse inaugurarsi una nuova politica commerciale mediante una alleanza offensiva e difensiva in prò dei comuni interessi.

Così ad esempio non sarebbe difficile ai due imperi d'intendersi intorno ad un disegno comune di legislazione sugli zuccheri e sugli alcool che costituiscono in entrambi le industrie agrarie più fiorenti, perchè alla mente del principe di Bismarck non potrebbe ripugnare di introdurre e di aggravare i premi all'uscita dello zucchero e dell'alcool in modo da porli al livello con quelli concessi dall'Austria e formare per tal guisa una lega di 80 milioni di abitanti che avrebbero coordinata la loro legislazione doganale in modo da non ricevere dall'estero un oncia di alcool nè di zucchero, e che, per favori della natura e per privilegi del fisco, farebbero una concorrenza formidabile agli altri Stati del mondo produttori o consumatori di alcool e di zucchero. Meno facile sarà lo intendersi nella tariffa delle materie tessili, ma anco qui potrà procedersi per via di mutue concessioni e di adeguati compensi. Nei cotone a mo' d'esempio, la Germania potrà ottenere mitezza di dazi pei filati fini dell'Alsazia e del Wurtemberg, e l'Austria pei filati grossi della Boemia, la quale avendo salari più bassi, li fabbrica più facilmente e tanto gli uni quanto gli altri saranno inoltre posti al coperto in comune contro ogni attacco della concorrenza straniera. — Pei tessuti di lana, la Moravia domanderà un dazio ridotto per le stoffe di valore medio affine di allargarne lo spaccio in Germania e la Germania domanderà un dazio ridotto in Austria-Ungheria per i tessuti di lana pettinata della Sassonia.

Non sempre per altro potrà ottenersi *perfetta equivalenza delle compensazioni fra prodotti diversi della stessa industria* come avverrà in quella della seta, per la quale i tessitori di Vienna e di Boemia si troveranno di fronte a quelli bene agguerriti di Barmen, di Crefeld e di Elberfeld; ma a superare le difficoltà dell'accordo in questi punti non mancheranno altrove cospicui elementi di compenso. La Germania chiedendo la mitigazione nei dazi dei tessuti serici, di altre specie di tessuti fini, e di certi prodotti d'acciaio, può offrire un compenso notevolissimo col diminuire i dazi a favore di alcuni prodotti agrari come ad esempio del vino o di quelli dell'orticoltura, del giardinaggio e via dicendo.

Nè agli accordi presenterà difficoltà insormontabile l'ordinamento doganale dei due imperi, le rispettive tariffe avendo parecchi lati di rassomiglianza; e salve alcune eccezioni come sarebbe la parte relativa ai cereali che l'Austria ha interesse a mantenere esenti da ogni peso per divenirne l'emporio, non presentano alcun dissidio fondamentale.

Che cosa farà l'Europa? domanda l'autore; si rassegnerà, ovvero reagirà? Egli crede che spetti all'Italia il compito di salvare il principio dell'uguaglianza economica in Europa, poichè, egli dice, l'Inghilterra è vincolata dalla candida fede nelle teorie del libero scambio e la Francia è troppo lacerata dai livori politici perchè si possa presagire qual grado di energia voglia imprimere alla sua politica commerciale. Di più l'Italia soltanto ha con l'Austria-Ungheria un trattato in cui è inclusa la clausola della nazione più favorita e che ha ancora la durata di 8 anni, mentre le altre nazioni sono vincolate con essa puramente da questa clausola che si rinnova d'anno in anno e che per la fine del prossimo dicembre può essere disdetta. La cancelleria di Vienna non vorrà estendere all'Italia, e di rimbalzo agli altri Stati, le mitigazioni di tariffe che concederà alla Ger-

mania. Che cosa farà essa? Essa tenterà forse di eludere il patto della nazione più favorita, introducendo nella sua tariffa a titolo di agevolanze pel commercio di confine e di rispetto a certe consuetudini storiche, o con altri simili espedienti, le concessioni che intende di fare alla Germania. Di queste forme il governo austro-ungarico ha profittato e profitta tuttora su larga scala; l'autore ne adduce vari esempi, fra cui è notevole e generalmente noto quello dei vini italiani che pagano oggidì in Austria un dazio molto inferiore a quello dei vini provenienti dagli altri paesi forestieri, essendo contemplati dalla tariffa non come vini in genere, ma come vini del Piemonte, delle due Sicilie, dell'Italia centrale, della Lombardia o della Venezia. L'Italia per altro, affine di non ammettere eccezione al principio della nazione più favorita, si rifiutò più volte di accondiscendere alla domanda del governo austro-ungarico, che fossero accolti esenti da dazio, a titolo di agevolanza pel commercio di confine i cereali, provenienti dal suo territorio, e questo rifiuto contribuì a sospendere le negoziazioni commerciali fra i due governi. L'Italia può e deve frastornare disegni di questo genere, che tendessero a rendere frustranea l'eguaglianza economica che le nazioni si sono volute assicurare mediante la condizione del trattamento della nazione più favorita e facendo valere i propri diritti con dignitosa fermezza ed energia, può ottenere che si serbi fede allo spirito non meno che alla lettera dei trattati.

Abbiamo voluto diffonderci assai sopra questo scritto, perchè se le apprensioni cui ha dato luogo la gita del principe di Bismarck dovessero un giorno trovare conferma nei fatti, un'attitudine pacifica sì, ma risoluta, spiegata nel senso or ora accennato, ed intesa a promuovere, quando ne fosse il caso l'iniziativa e l'organizzazione di un'azione collettiva degli Stati interessati a mantenere buoni rapporti commerciali con i due imperi ci sembrerebbe mezzo assai più opportuno e più pratico per scongiurare i minacciati pericoli, che non i progetti di unione doganale sul genere di quello che il Leroy Beaulieu va propugnando sopra l'*Economiste français* per contrapporre alla unione Austro-Germanica. I nostri lettori conoscono già questo progetto che noi volemmo riprodurre per intero; l'autore in un successivo articolo tende a dimostrare che esso è il solo mezzo per difendere gli Stati dell'Europa occidentale dalla tendenza invadente delle grandi agglomerazioni di nazionalità e d'interessi che si vanno formando sotto lo scettro della Russia, della Germania, dell'Inghilterra pei suoi possedimenti coloniali e degli Stati Uniti d'America; fra poco forse anche sotto quello della Cina alla cui enorme popolazione i progressi della civiltà riserbano un grande avvenire. Egli vuol dimostrare inoltre che come non si oppongono difficoltà economiche alla sua costituzione perchè le differenze che esistono fra i vari paesi nella tassazione di alcuni articoli che danno larghi proventi fiscali, non le sarebbe di ostacolo quando si conservassero per questi articoli le dogane anche sulle frontiere intermedie fra i vari Stati, così non si avrebbero nemmeno difficoltà politiche, le altre grandi potenze del mondo non avendo motivo per contemplarne la formazione con inquietudine nè pretesto per considerarla come una infrazione alla neutralità del Belgio e della Svizzera che l'Europa intera si è obbligata a garantire.

In ciò siamo perfettamente d'accordo col valente

economista francese, ma tuttavia non possiamo parlare di questa unione doganale occidentale come di un fatto nel quale possiamo riporre grande fiducia. Simili organizzazioni, se messe in antagonismo (antagonismo che pel naturale sospetto con cui sono guardate, ogni lieve fatto può bastare a far nascere) ci hanno l'aria di macchine di guerra e di sante alleanze destinate ad urtarsi violentemente fra loro e non rappresenterebbero certo un progresso nella storia delle relazioni commerciali; se invece si vogliono allargate sopra una più larga scala, come proponeva l'anno scorso il De Molinari, ci sembrano una visione ridente di un ideale molto platonico; in entrambi i casi poi, ci fanno l'effetto di una remota speculazione che non è punto matura per i nostri tempi.

LA REPUBBLICA ORIENTALE DELL'URUGUAY

(RIASSUNTO STATISTICO)

I

Da un recente lavoro, tuttora inedito, del chiaro statista Adolfo Vaillant, direttore della *Statistica Generale dell'Uruguay*, ricavo alcuni dati sommari circa le condizioni di quello Stato, che accoglie ospitalmente nel suo grembo, tanti nostri connazionali e che ha con l'Italia e con Genova in particolar modo, così frequenti ed importanti relazioni commerciali.

Questi dati potranno riuscire eziandio di particolare interesse per coloro che già abitano una qualche parte di quel floridissimo paese, risorto ad una nuova vita economica e politica da dopo che il valoroso e modesto colonnello Latorre, rieletto Presidente costituzionale nel marzo di quest'anno, seppe armonizzare mirabilmente l'ordine colla libertà.

Riusciranno eziandio questi dati utili a quei molti che cercano di conseguire nel soggiorno nell'Uruguay una sorte meno infelice di quella che subirono in Italia.

Riassumendo i dati forniti dall'attivo, dotto e zelantissimo Vaillant, facciamo i più caldi voti per il felice avvenire della Repubblica dell'Uruguay, i cui copiosi germi di ricchezza, vanno maravigliosamente svolgendosi, sotto l'egida di un Governo libero e forte.

Non dimentichino gli Italiani che essi hanno un altissimo interesse a veder mantenuti nell'Uruguay come nell'Argentina quelli ordinamenti savii e civili, i quali rendendo prosperi e tranquilli quei popoli, contribuiranno moltissimo ad accrescere in modo indiretto la prosperità della nostra nazione, che ha con quelle Platensi vincoli così stretti ed importanti.

II

La Repubblica orientale dell'Uruguay (America Latina), capitale Montevideo, è compresa fra i 30° 3' e 35° di latitudine Sud ed i 56° 15' e 60° 45' di longitudine ovest del meridiano di Parigi e fra 34° 4' 15" e il 33° 40' di latitudine sud e 53° 25' 5" e 57° 42' 25" di longitudine ovest del meridiano di Greenwich. (Generale José Maria Rey de descriptione geografica della Repubblica orientale dell'Uruguay « Montevideo » 1859).

III

Il perimetro del territorio di questo Stato raffigura un poligono a più lati ed è compreso fra il fiume Uruguay all'ovest; fra il fiume della Plata al sud; fra l'Oceano al sud-est, ed il lago Merim e fiumi secondarii all'est e nord-ovest. (Signori Lobo e Rindavets. *Manuale di navigazione del Rio della Plata*. Madrid, 1868.)

IV

L'estensione di questo territorio sarebbe secondo i signori Lobo Rindavets di miglia geografiche 1075 pari a chilometri 2003,90; secondo il generale Reyes di 7056 leghe quadrate pari a 63,522 miglia quadre uguale a 186,920 chilometri quadrati e secondo l'Istituto Geografico di Gotha 180,865 chilometri quadrati.

V

Territorio

Il territorio della Repubblica è diviso in tredici dipartimenti dei quali ecco i nomi, l'estensione e la popolazione nel 1877.

Dipartimenti	Chil. quadrati	Popolazione (1877)
Montevideo. . . .	664 09	110,187
Canelones	4,751 95	40,000
La Colonia. . . .	5,681 68	25,350
Soriano	9,225 51	25,600
San José	11,481 45	22,500
Maldonado	15,194 45	27,865
La Florida. . . .	12,107 15	21,500
Paysandù	21,725 22	56,000
Salto. . . .	35,981 15	56,000
Cerro Largo	22,255 85	55,000
Minas	14,719 25	21,500
Durazno. . . .	14,314 89	20,500
Tacuarembò	50,845 45	22,000
	186,920 01	ab. 440.000

Popolazione censita nel 1860 . . . 221,500

Aumento nel diciottennio . . . 218,700

VI.

Popolazione

Nel 1878 si ebbero per la popolazione della Repubblica i seguenti risultati:

Nei dipartimenti di Colonia, San José, Maldonado, Florida, Salto, Minas e Soriano . . . 168,899

In quelli di Canelones, Paysandù, Durazno, Cerro-Largo, e Tacuarembò . . . 157,846

In dodici dipartimenti . . . 526,745

In quello di Montevideo . . . 111,500

Totale nel 1878, individui . . . 458,245

A questo riguardo il Vaillant osserva che la cifra della popolazione dei primi 12 dipartimenti può essere elevata di un 10 per 100 in ragione della insufficienza delle denumerazioni parziali, potendosi quindi ritenere che sopra una popolazione di 470,949 abitanti in tutta la Repubblica, 550,272 sono Uruguayani e 140,647 stranieri, dei quali 54,370 sono italiani.

La popolazione si distribuiva nel dipartimento di Montevideo nel 1878 fra le seguenti nazionalità: Uruguayani 66,500; Spagnoli 14,500; Italiani 15,600; Francesi 6,720; Argentini 3750; Brasiliani 1820; altre nazionalità 4610; totale 111,500.

Secondo la Costituzione della Repubblica (articolo VIII) i figli di forestieri nati nel territorio della stessa sono considerati come cittadini dell'Uruguay; nella citata statistica i figli di stranieri, nati nel paese, si calcolano come cittadini Uruguayani.

Dal 1869 al 1876 nacquero nel dipartimento di Montevideo 38,207 bambini; morirono in questo stesso periodo 27,582; si ebbe quindi in 8 anni l'aumento di 10,825 individui.

I matrimoni che ebbero luogo in tutto il territorio della Repubblica, secondo i dati forniti dalle Parrocchie, furono per l'anno 1877 N.º 2969: ma a partire dal 1º luglio 1879 in forza di una legge dell'11 febbraio dello stesso anno, vennero stabiliti i registri dello Stato Civile in tutto il territorio così per le nascite, come per i matrimoni, le morti ecc.

VII.

Immigrazione

Da una tabella redatta dal signor Lucio Rodriguez, segretario gerente dell'ufficio centrale d'immigrazione in Montevideo si rileva che durante 12 anni (1867-1878) immigrarono nell'Uruguay 169,778 individui, dei quali 19,874 domandarono occupazione e 46,629 furono domandati dalla capitale e dai dipartimenti; risultando impiegati per l'intermediario dell'ufficio 18,917 ed essendone stati alloggiati 1555.

VIII.

Commercio

Valore ufficiale del commercio speciale in Piastre al cambio medio di franchi 5,56.

1878 — Importazione . . . P. 15,927,974

» — Esportazione . . . » 17,492,159

P. 55,420,155

Esaminando il paese di provenienza e di destinazione troviamo che le seguenti Nazioni hanno importato ed esportato in quel territorio, nel 1878, merci per i seguenti valori:

PAESE di provenienza e destinazione	Importazione	Esportazione
Inghilterra P.	4,884,878	P. 4,598,790
Francia	2,622,997	3,147,504
Brasile	1,955,254	4,244,778
Stati Uniti e Canada . .	982,175	1,095,370
Spagna	1,568,140	58,101
Germania	808,955	74,554
Italia	867,543	286,524
Belgio	579,622	1,775,582
Altri paesi	2,058,650	2,451,176

Totale . . P. 15,927,974 P. 17,492,159

. 15,927,974

55,420,155

Oro e argento monetato P. 1,919,567 P. 2,890,157

Prodotti principali che diedero luogo all'esportazione nel 1878:

1° Animali vivi	P. 1,545,581
2° Prodotti animali: cuoi, lane, crini, carne salate, sevo, ossa ecc.	15,006,247
3° Idem agricoli: cereali, fieno, farina ecc.	769,728
4° Idem diversi	85,871
5° Articoli per provvista di bastimenti	84,731

Totale. . P. 17,492,158

Il commercio coll'estero si effettuò per i seguenti porti:

1° Sulla Plata: Montevideo, La Colonia, Maldonado.

2° Sul fiume Uruguay: Paysandù, Tray-Bentos, Mercedes, Salto.

3° Frontiere col Brasile: Tacuarembò, Cerro Largo, Artigas, Santa Teresa ecc.

Sul totale commercio d'importazione ed esportazione riuniti ascendente a P. 55,420,153, Montevideo assorbe da per sé solo un traffico di più che 23,000,000 di piastre. Vengono quindi in ordine d'importanza:

Paysandù con	P. 4,449,000
Fray-Bentos »	» 2,104,088
Salto »	» 1,568,000

IX.

Navigazione

1° — Porto di Montevideo.

Entrata — Navi a vela e a vapore riunite

a) Navigazione di lungo corso 1878, Navi 1100 tonnellate 806,334.

b) Idem di cabottaggio e dei fiumi, Navi 2537 tonnellate 546,829.

Uscita — Vela e vapore riuniti.

a) A lungo corso Navi 848, tonn. 722,269

b) Cabottaggio e fiumi » 2777, » 624,126

2° — Altri porti sul Plata e l' Uruguay.

Entrata — Vela e Vapore

Bastimenti 6937 — Tonnellate 820,264

Uscita — Vela e Vapore

Bastimenti 6717 — Tonnellate 809,721

X.

Bestiame

Numero dei capi di bestiame esistenti sul territorio della Repubblica.

Specie Bovina	N. 6,092,488 capi
» Ovina.	» 12,189,511 »
» Cavallina.	» 875,044 »
» Mulattiera }	
» Porcina }	» 54,250 »
» Caprina }	

Il prezzo medio di questo bestiame si è nella campagna di Piastre 51,129,581, che corrisponde al chilometro quadrato Piastre 274 e per ogni cento abitanti a Piastre 11,620.

XI.

Territorio e prodotti agricoli

I — 18,692,001 ettari di superficie del territorio Uruguiano — si dividono in ordine alla coltura nel seguente modo:

1° Pascoli naturali.	Ett. 13,441,335
2° Terre lavorate	» 233,291
3° Proprietà costrutte	» 21,151
4° Terre diverse non dichiarate »	4,496,224

Quelle di cui al N. 1 rappresentano il 71,91 % secondo le dichiarazioni fatte all'Ufficio delle Contribuzioni.

Solo l'1 $\frac{1}{4}$ % del territorio della Repubblica è coltivato e nel 1878 produsse in grano 753.400 = a 1,035,665 ettolitri al prezzo medio di Piastre 3,60 la fanega;

in Maiz 468,521 faneghe = 642,811 ettolitri al prezzo medio di P. 1,10 la fanega;

altri prodotti agricoli per un valore di P. 772,187.

Il totale valore della raccolta si calcola a Piastre 4,000,000, cioè pari a franchi 21,440,000.

XII.

Proprietà territoriale

Distribuzione della proprietà territoriale nella Repubblica e suo valore considerato per la nazionalità dei proprietari (Ruoli dei tributi diretti del 1877).

Da questi ruoli risulta che il numero dei proprietari così Uruguiani che stranieri ascende per tutta la Repubblica al numero di 54,935 per un totale valore di P. 214,824,262.

E da notarsi come mentre i nazionali sono in numero di 15,534 per un valore in P. di 89,612,377, i Braziliani siano 4,975 per un valore in Piastre di circa 35,000,000, gli spagnuoli 5684 per un valore in Piastre di 30 e più milioni e gli Italiani proprietari 4899 per un valore di 26 milioni e mezzo. In totale i proprietari forestieri ascendono a 49,581 per un valore di P. 125,211,885.

XIII.

Movimento industriale

Dalla tassa sulle patenti pagate nella Repubblica si rilevano pel 1877 i seguenti dati:

1° Case di commercio all'ingrosso, banche, mediatori ecc.	707
2° Fabbriche diverse o grandi industrie	918
3° Professioni liberali, scienze ed arti ecc.	529
4° Magazzini di commestibili, droghieri, negozianti di vino, albergatori ecc.	3,821
5° Idem di novità, mercerie, sarti, cappellai, industrie e commercio al minuto	3,545
6° Piccole industrie di ogni specie	4,333
7° Imbarcazioni di traffico e piloti	755
8° Bigliardi	696

Totale 15,504

contro 13,771 nel 1876 il che dà per il 1877 l'aumento di 1,533.

XIV.

Finanze — Debito Pubblico

Le rendite dello Stato percepite dall'Amministrazione in forza di diritti di dogana per le contribu-

zioni dirette, per patenti e bollo, poste e tasse municipali asciesero a P. 8,092,757 nel 1877. I diritti di dogana contribuirono in questa somma per Pia-
stre 5,544,020. Il bilancio delle spese nel 1878 porta
pei Ministero delle Finanze compreso il servizio dei
debiti all'estero e all'interno . . . P. 5,592,509

Spese del Ministero dell'Interno . . . 2,279,100
" " di Guerra e Marina. 2,142,383
" " Affari Esteri . . . 30,912

Totale . . . P. 8,044,904

L'ammontare del Debito Pubblico al gennaio 1879 comprendeva il debito interno, l'esterno, l'Anglo-Francese e l'Italiano per un totale di P. 47,684,940.

La carta moneta nazionalizzata garantita dallo Stato ammontava nel 1876 al prezzo nominale di Pia-
stre 12,125,355. Se ne ammortizzò negli anni 1876,
1877, 1878 per P. 7,850,259; ne restava ad am-
mortizzare al 1° gennaio 1879 P. 4,275,077. L'am-
mortizzò si fa regolarmente tutti i mesi.

XV.

Moneta Nazionale

Il Governo presieduto dal Colonnello Lorenzo La-
torre fece coniare in Parigi nel 1877 per più di un
milione di piastre in moneta d'argento, rispondendo
le monete di una piastra a 10 reali = 100 cente-
simi; quelle di 50 centesimi a 5 reali; quelle di
20 centesimi a 2 reali; e quelle di 10 centesimi a
un reale. Le monete d'argento di paesi stranieri ces-
sarono di essere ammesse alla circolazione, fatta ec-
cezione per le monete brasiliane.

XVI.

Stabilimenti Pubblici di Beneficenza

L'Ospitale di Carità aveva al 31 dicembre 1878
N.° 381 ammalati: ne erano entrati nell'anno 4063,
ne erano usciti 3740. Tra i ricoverati 758 erano na-
zionali, 1047 Italiani, 912 Spagnuoli, 332 Francesi,
250 Argentini e 764 di nazionalità diverse.

Asilo dei Trovatelli ed Orfani. — I trovatelli
dei due sessi furono 428 nel 1877 e 500 nel 1878.

Manicomio. — Vi esistevano al 31 dicembre 1878
N.° 548 alienati.

Asilo dei Mendicanti. — Al 31 dicembre 1877
vi si avevano 179 ricoverati.

XVII.

Istruzione

Scuole primarie gratuite. — Dalla diligente e co-
piosa memoria dell'Ispettore Nazionale per l'Istru-
zione primaria signor José Pedro Varela risultano
per l'anno 1878 i dati seguenti:

N.° delle Scuole	259
Maestri	196
Maestre	200
Alunni iscritti maschi	10,150
Idem. femmine	9,423

Spesa mensile per ogni alunno Piastra 1,41: nel
detto anno il numero degli alunni nelle scuole par-
ticolari ascendeva a 13,226, di guisachè il totale
degli alunni che frequentano le scuole esistenti nella
Repubblica ascende a 37,122.

XVIII.

Posta

Durante l'anno 1878 vennero ricevute dall'ufficio
di Posta lettere N.° 1,227,089: giornali e stampati
1,044,065: vennero spedite lettere N.° 979,204
giornali e stampati 1,287,875.

Le carte postali non sono in circolazione che dal
novembre 1878. I prodotti lordi della Posta durante
i 4 ultimi anni furono in totale Piastre 454,010.84
e nel 1878 Piastre 154,803.56.

XIX.

Ferrovia Centrale dell'Uruguay

Questa linea va da Montevideo a Las Piedras,
Canelones, Santa Lucia, La Florida, Durazno con
diramazioni a San José. La sua lunghezza è di chi-
lometri 205,486. Nel 1878 la percorsero 229,165
passeggeri, vi si trasportarono merci per 70,150
chilog.; produsse Piastre 456,275 richiese la spesa
di Piastre 293,278, dando un beneficio netto di
Piastre 162,898.

XX.

Tramway

Si hanno in esercizio nella città di Montevideo 8
linee di Tramway, le quali estendono le loro corse
sino a 8 chilometri di distanza. Cinque di queste
linee (ignoransi i dati per le altre 3) trasporta-
rono nel 1878 N.° 3,435,540 passeggeri.

XXI.

Telegrafi

La Repubblica ha due linee: la *The River Plate*
e la *Compagnia Platino-Brasiliense*: la prima lunga
chil. 253, spedi nel 1877 dispacci N. 15,762: la
seconda lunga chil. 826 spedi nel 1877 dispacci
N. 26,599: in totale 40,361 dispacci.

XXII.

Pesi e Misure

Il sistema metrico decimale fu adottato fino dal 1862
in tutta la Repubblica; ciò nondimeno la tradizione
delle antiche misure si conserva in molti traffici al
minuto.

La nuova moneta fu stabilita ugualmente in con-
formità al sistema decimale nel seguente modo:

1 Doblone = 10 piastre in oro;
1 Piastra = 10 reali (moneta antica) ossia 100 cen-
tesimi.

XXIII.

Legislazione Doganale

Dal primo settembre del corrente anno il dazio
sulle merci estere importate nel territorio della Re-
pubblica venne ridotto della metà ed il dazio sui
prodotti di esportazione fu ridotto del 25 per cento.
Questa disposizione che dimostra quanto il Governo
del Colonnello Latorre sia animato da savii intendi-
menti fu accolta con grande favore da tutti i nego-
zianti Italiani, che veggono facilitata in sommo grado
la via al movimento degli affari con quella Repub-

blica: mostra eziandio come quel Governo comprenda che solo nell'applicazione dei principii del libero scambio, l'Uruguay può trovare gli elementi di una duratura e solida prosperità.

Il movimento commerciale che ha cominciato a destarsi per effetto delle lodevoli disposizioni adottate sarà certamente seguito da una maggiore attività dei capitali nella creazione di nuove industrie e nelle molteplici operazioni della vita commerciale.

Tale risveglio unitamente alla probabile realizzazione di un progetto di colonizzazione attualmente in studio per la formazione di Colonie agricole nelle vaste e feraci campagne dell'Uruguay, opereranno senza dubbio una mutazione radicale e benefica nell'andamento economico e finanziario di quella contrada, dove la nostra Italia ha tanti interessi.

XXIV

Provvedimenti Legislativi

Abbiamo sotto occhio la Legge del Bollo, la quale stabilisce tasse ragionevoli e moderate (luglio 1879) così pure la legge sulle contribuzioni dirette, che avrà vigore nel 1880.

La legge sulle Patenti di esercizio è stata ultimamente modificata in senso favorevole ai contribuenti per modo che la tassa venne ridotta del 50 per cento, più un 8 per cento pagabile in moneta di rame ed il cui ammontare è precisamente destinato a far sparire dalla circolazione l'eccedenza di quella moneta che riesce gravosa al piccolo commercio.

Venne anche ufficialmente annunciata una prossima diminuzione nei diritti di porto e di fari, onde concedere alla navigazione le maggiori facilitazioni possibili.

Questi provvedimenti accennano ad un completo riordinamento finanziario che ha per mira di migliorare il bilancio generale dello Stato, non aggravando i contribuenti e riducendo le spese al minimo compatibile colle esigenze dei pubblici servizi, mantenendo il pareggio.

Tali provvedimenti erano urgentemente reclamati dalla opinione generale e contribuiranno efficacemente a sviluppare in modo progressivo e sicuro le forze vitali della pubblica ricchezza. Così grazie alla saggezza della presente Amministrazione vengono resi più facili i mezzi di sussistenza a tutte le classi sociali.

XXV

Pubblicazioni Statistiche

Conchiuderemo osservando come pochi Stati abbiano dimostrato tanto ardore per le pubblicazioni statistiche quanto la giovane Repubblica dell'Uruguay.

Ricorderò soltanto i titoli delle opere più recenti che dovevano essere presentate alla Commissione Permanente di Statistica Internazionale in Roma:

Memoria del Ministero di guerra e marina sull'andamento di questo servizio nell'Uruguay Vol. 1

Idem. degli affari esteri » 1

Idem. dell'interno » 1

Idem. delle finanze » 2

Idem. della Direzione generale delle Poste » 2

Idem. della Istruzione Pubblica » 2

Relazione del Rettore dell'Università . . » 1

Registro dello Stato Civile » 1

Statistica della Repubblica per l'Esposizione di Vienna » 4

Memoria della Prefettura della Capitale . . » 1
Ultime pubblicazioni della Direzione della
Statistica Generale » 4

Tutte queste pubblicazioni che si riferiscono agli anni 1877-78, dimostrano la solerzia del dotto Direttore della Statistica Generale dell'Uruguay, Adolfo Vaillant, e dimostrano ad un tempo l'alto grado di civiltà a cui è giunta una nazione, che tanto pregia e cura gli studii statistici, primo elemento di ogni ben ordinato Governo.

JACOPO VIRGILIO.

Genova, 27 ottobre 1879.

SIR ROWLAND HILL

Una gran parte dei giornali inglesi e francesi hanno dedicato lunghi ed interessanti articoli alla memoria di Sir Rowland Hill, l'autore della riforma postale in Inghilterra, morto or sono alcune settimane, nella grave età di 83 anni. Fra i benefattori dell'umanità l'Hill tiene senza dubbio un posto principalissimo e noi vogliamo sperare che le generazioni attuali, quantunque abituate alle meravigliose e innumerevoli facilità di comunicazioni di cui godiamo da varii anni, non abbiano dimenticato tutta l'importanza del servizio reso dal grande inglese non solo al suo paese ma a tutti i popoli civili.

E pertanto siamo sicuri di far cosa grata ai nostri lettori raccogliendo qui qualche notizia intorno alla vita ed all'opera dell'uomo, che, nato maestro di scuola, divenne il riformatore del sistema postale del mondo intero. Se non ci mancasse il tempo e lo spazio vorremmo far conoscere nei suoi minuti particolari la vita di quell'uomo insigne e studiarne l'ingegno eminentemente organizzatore. Non ci sembrerebbe privo d'interesse di seguirlo nelle sue prime lotte con l'indigenza e poi nelle sue relazioni con una generazione di uomini che lasciarono il mondo migliore e più felice di quello che non lo avessero trovato. Ogni forma di sociale progresso si attirava le sue simpatie, e non fosse che per questo titolo le generazioni venture gli debbono eterna gratitudine.

Rowland Hill, nacque a Kidderminster (nella contea di York) nel 1795. Fino dall'infanzia, all'età di 11 anni, aveva prestato aiuto, come ripetitore, a suo padre che aveva aperta una piccola scuola per sostenere la famiglia, caduta nella più grande miseria, ai tempi della Rivoluzione francese. Ed egli spesso si compiacenza di raccontare come suo padre istruisse i suoi discepoli e come continuamente li spingesse a discussioni sopra qualsiasi argomento cercando di sviluppare in loro la facoltà di ragionare e sforzandosi di abituarli a pensare con la propria testa invece di accettare tal quali le opinioni già ammesse.

Quando il padre Hill fu costretto ad abbandonare la scuola ai suoi figli il maggiore si incaricò dell'insegnamento: la disciplina e l'amministrazione toccarono a Rowland il quale soleva dire: *l'organizzazione è il mio forte*. La scuola come era naturalmente prospero ed i figli poterono allora pagare i debiti che il padre aveva dovuto contrarre. Essi erano

stati allevati nelle idee le più liberali, e vollero applicare le teorie che il padre aveva loro svolto di sovente; non solo soppressero i castighi corporali, che allora erano generalmente in uso in Inghilterra, ma abolirono ogni specie di castigo volendo indirizzarsi soltanto all'intelligenza ed ai buoni sentimenti degli allievi. Nella loro scuola stabilirono una costituzione; la camera era formata dagli allievi più adulti e più intelligenti i quali erano ammessi a discutere i regolamenti ed a votare le ammonizioni.

La salute di Rowland, che fino dall'infanzia aveva avuto l'abitudine ed il bisogno di lavorare almeno 17 ore al giorno, lo costrinse ancora giovane ad un riposo assoluto. Egli dovette abbandonare ai fratelli, tanto la scuola quanto un convitto da lui fondato nelle vicinanze di Londra e che doveva essere come una succursale della scuola stessa. Durante un anno intero visse in un ozio forzato e sarebbe stato molto imbarazzato per provvedere al sostentamento proprio e della moglie se fosse stato conosciuto soltanto come maestro di scuola: ma egli era noto al partito liberale per avere contribuito alla fondazione della Società per la diffusione delle cognizioni utili, per avere pubblicato diversi scritti (fra i quali era notevole un piano per l'estinzione del pauperismo e per la diminuzione del delitto) per aver preso parte insieme con i fratelli all'agitazione in favore della riforma elettorale ed era rimasto in buone relazioni con i capi di quel partito. E questi, che visto trionfare il Bill di riforma del 1832 erano saliti al potere gli cercarono un collocamento facendolo nominare segretario generale di una Società, di recente fondata per colonizzare l'Australia meridionale.

Rowland Hill adempì le sue funzioni con grande zelo ed intelligenza, e fece note quelle eminenti facoltà come amministratore e organizzatore che poi poté sviluppare maggiormente in un campo molto più vasto. Una delle spese più gravi per la nuova Società era quella della corrispondenza, e durante quattro anni l'Hill poté rendersi conto dell'aggravio enorme che il porto delle lettere era per il commercio e l'industria. Egli non poteva cancellare dalla mente un tristo ricordo della giovinezza; il dolore cioè che provava la madre quando il porta-lettere passava dalla sua strada con una lettera per lei e non aveva in casa tanto danaro da pagarne il porto. L'idea di ridurre la spesa delle corrispondenze per metterla alla portata delle piccole borse lo preoccupava continuamente: per essa abbandonò la meccanica che era stata sempre il suo passatempo favorito e si gettò interamente nella statistica postale.

Non era facile avere informazioni dall'amministrazione delle poste, ma a forza di perseveranza Rowland poté sapere quanto gli era necessario conoscere. Egli voleva trovare il modo di ridurre la tassa delle lettere senza diminuire le entrate del tesoro e avendo notato che il trasporto di una lettera è una spesa insignificante, gli sembrò che si potesse rendere questa tassa uniforme, senza tener conto della distanza percorsa, riducendola a 1 penny.

L'amministrazione delle poste inglesi funzionava con esattezza e regolarità; essa aveva 3000 uffici postali in 44,000 parrocchie, per conseguenza aveva i mezzi d'azione necessari.

Nel 1837 l'Hill espose i suoi calcoli e i suoi piani in un opuscolo (*Poste Office Reforms*) di una straordinaria chiarezza, che fece grande rumore. Il commercio e l'industria si commossero. Si forma-

rono delle associazioni per ottenere l'applicazione delle sue idee. La stampa accordò loro il suo appoggio. Le petizioni affluirono al Parlamento e fra le altre una di Lord Brougham a nome del Municipio di Londra. L'anno seguente la Camera dei Comuni nominò una commissione per studiare tale questione; il riformatore comparve dinanzi ad essa e la convinse. Ad onta delle opposizioni per parte dell'amministrazione delle poste, la tassa unica di 10 centesimi fu messa in vigore il 10 gennaio 1840; ed in questo giorno, fin che gli resse la salute, il grande riformatore soleva riunire gli amici in casa sua. E poichè l'amministrazione delle poste dichiarava la riforma impraticabile, fu affidata l'alta direzione di questo servizio all'Hill dandogli però un ufficio nella tesoreria non già alla posta.

Quando i Whigs perdettero il potere, Roberto Piel arrivando al ministero si affrettò a congedare l'Hill, senza dargli la minima indennità.

Fu subito iniziata una sottoscrizione pubblica per offrirgli un attestato della riconoscenza nazionale; gli fu offerto un banchetto, ed il presidente del comitato gli consegnò un check di 13,000 lire sterline (375,000 fr.). Dopo pochi giorni era chiamato a far parte del consiglio di amministrazione di una grande società ferroviaria di cui divenne poi il presidente. Ed anche in queste funzioni egli manifestò il suo ingegno amministrativo con due innovazioni, imitate poi da tutte le altre ferrovie, cioè i treni diretti, che rendono più rapidi i viaggi e i treni di piacere, che permettono le escursioni anche alle piccole borse.

Quando nel 1846 avvenne un nuovo cambiamento ministeriale che riportò i Whigs al potere, l'Hill fu richiamato in servizio e fu nominato segretario del direttore generale delle poste, ufficio che occupò finchè l'età avanzata lo costrinse a chiedere il riposo. Allora la Regina lo nominò cavaliere ed il Parlamento come ricompensa nazionale gli accordò una pensione annua di lire ster. 2,000 e una gratificazione di lire ster. 20,000.

Questo modo di ricompensare con denaro i servizi resi alla patria parrà singolare in un paese come il nostro; ma in Inghilterra si ritiene, forse con ragione, che un nastro all'occhiello o un monumento, dopo morto, non equivalgano all'agiatazza assicurata in vita. I titoli onorifici sono un di più ed anche questi non mancarono all'Hill in gran copia.

Per potere apprezzare l'importanza della riforma di Rowland Hill bisogna riportarsi col pensiero alla trista condizione in cui si trovava il servizio postale prima che egli ne assumesse la direzione. Le gravi tasse e le lacune nella rete postale rendevano quasi inutile un tale servizio. Edimburgo per esempio in linea retta non è lontana più di 500 chil. da Londra, eppure per tale distanza la tassa pel porto di una lettera era di 1 fr. 40, e questa tassa era raddoppiata solo che vi fossero nella lettera due fogli di carta. La carezza delle tasse incoraggiava la frode. I membri del Parlamento, che godevano della franchigia postale, ne abusavano con danno dell'erario mettendo il loro contrassegno sopra migliaia di lettere scritte da persone di loro conoscenza. Altri trovava il mezzo di corrispondere gratuitamente affidando alla posta delle buste non affrancate, di cui il destinatario si rifiutava di pagare il porto, dopo aver preso conoscenza di certi segni esterni di cui sapeva il significato. È nota la storia

di quella giovinetta che restituiva sempre al fattorino le lettere che il suo fidanzato le mandava regolarmente. Alcuni segni sulla busta le confermavano, insieme con le buone nuove, i giuramenti di fedeltà e di amore.

Finalmente l'erario subiva una grave perdita anche pel trasporto clandestino di corrispondenze fatte da persone obbligate per la loro professione a viaggi periodici più o meno lunghi.

Non recherà dunque meraviglia il sapere che gli introiti postali, tanto lordi quanto netti, dal 1815 al 1835 erano rimasti stazionarii, malgrado il rapido sviluppo delle transazioni commerciali ed il perfezionamento dei mezzi di comunicazione. L'adozione del *penny postage* ridusse da prima da 2,390,000 a 1,359,000 lire st. il prodotto lordo e da 1,638,000 a 500,000 st. il prodotto netto delle poste inglesi, e sono stati necessari 40 anni per ricondurre alla cifra primitiva il prodotto lordo e 20 anni per il prodotto netto. Ma oggi quell'incasso lordo sorpassa i 6,000,000 di sterline e le spese del servizio eccedono di poco la metà di questa cifra. Quanto al numero delle lettere che era di 76 milioni nel 1839 ha raggiunto nel 1878-79, 1,098 milioni, oltre 140 milioni di cartoline postali.

IL 3° CONGRESSO DEGLI ARCHITETTI ED INGEGNERI ITALIANI A NAPOLI

III.

Carissimo Amico

Firenze, li 30 ottobre 1879.

Eccomi alla terza ed ultima lettera sui lavori del 3° Congresso di Ingegneri ed Architetti e più particolarmente su quelli della VI^a Sezione (Geodesia, Topografia ed Ingegneria applicata all'Agricoltura), come ti promisi.

Tale Sezione venne presieduta da un distintissimo e dotto Ingegnere, già Direttore dell'Istituto Topografico di Napoli ed attualmente Professore di Geodesia in quell'Università: il Commendatore Federico Schiavoni. A Vice Presidente venne chiamato un Toscano, l'egregio Professore Livini di Siena, rappresentante quel Collegio di Ingegneri Agronomi. Tra i Segretari, scrive, doti da Firenze, non voglio dimenticare il mio amico e collega Ingegnere Augusto Zannoni.

L'Ingegnere Schiavoni, Presidente aveva un tema, da lui proposto, e così concepito:

« Tra non guari tutti i Comuni italiani dovranno dare opera alla carta catastale e statistica del proprio territorio. Ora considerato,

1° Che il numero degli operatori da addirsi a questa intrapresa è notevole.

2° Che non tutto il personale può essere di eguale valore.

3° Che l'opera richiede omogeneità di esattezza e di forme.

Sarebbe egli utile far voti al Governo di voler disporre che sin da ora ciascuno dei principali Comuni del Regno, mercè ausilio governativo, dia opera alla pianta statistica e catastale del proprio

territorio, affine di stabilire i metodi uniformi di esattezza e rappresentazione per gl'Ingegneri destinati dappoi a dirigere l'opera nei Comuni minori? »

L'illustre proponente più che con parole con fatti volle appoggiare la sua proposta, mostrandoci una pianta a rilievo (ossia a curve orizzontali) dei dintorni di Napoli studiata e condotta col duplice intento statistico e catastale. Egli ci fece toccare con mano la difficoltà di condurre simili lavori, la necessità di un numeroso personale e persuase unanimemente la Sezione dell'utilità della proposta, che venne per ciò vivamente raccomandata al Governo.

D'altro tema importantissimo si occupò la Sezione; quello cioè proposto dall'Ingegnere Gabussi Carlo di Firenze nei termini seguenti:

« Se non giovi nell'interesse economico dello Stato, che questo proceda all'espropriazione forzata dei vasti territori infetti dalla malaria, per poscia dividerli in grandi tenimenti concessi ad industriali per un tempo limitato e con speciali quaderni di oneri, affine di attivare in essi la coltivazione scientifica con minimo numero di braccia e coll'effetto, ciò nonostante, del risanamento dei territori anzidetti? »

L'Ingegnere Gabussi svolse il suo tema addimostrandone l'importanza, l'utilità che ne verrebbe alla Nazione dall'espropriazione, e rammentando la notevole emigrazione che abbiamo, provò con cifre e dati statistici che due milioni di italiani potrebbero trovare pane e lavoro col risanamento dei terreni da noi incolti. Quale è però la difficoltà di attivare l'industria agricola nei territori infetti? Quella di trovare le braccia, essendo impossibile pretendere che l'uomo, sia pur povero e derelitto, si condanni da sè stesso ad una morte certissima e lenta: quindi la necessità di speciali colture con macchine e pochi uomini per bonificare a poco a poco e coltivare i terreni malsani. A tale effetto i latifondi necessariamente doversi abolire e l'interesse nazionale esigere l'espropriazione forzata.

L'Ingegnere Gabussi terminò raccomandando l'adozione del sistema da lui proposto di espropriare i vasti territori infetti per quindi dividerli in grandi tenute, da affittarsi a determinate condizioni ad industriali.

La proposta del Gabussi venne accolta assai favorevolmente dalla Sezione, non però in quanto riguarda la seconda parte, su cui tutti non erano concordi.

L'Ingegnere Schisano combattè l'idea dell'affitto, sostenendo invece quella che, eseguita l'espropriazione, il Governo dovesse impiantare delle colonie agricole e penitenziarie nelle località accennate.

Alla discussione volli io pure prendere parte e, accettando cogli altri colleghi la prima parte della proposta Gabussi, mi forzai, a provare che sarebbe intempestivo entrare in particolari sul modo di utilizzare i terreni espropriati e che sarebbe meglio che, affermata la necessità della bonificazione e della coltivazione, la Sezione invitasse il Governo a formare apposita Commissione coll'incarico di studiare ed entrare nei particolari della questione, troppo importante per risolversi seduta stante. L'Ordine del giorno, da me proposto, venne maturato nel seno di una Commissione nominata dal Presidente della Sezione e di cui necessariamente face-

vano parte i signori Gabussi, Schisano ed io stesso. Proponemmo alla Sezione il seguente Ordine del Giorno che ottenne l'approvazione generale:

La sesta Sezione del Congresso degli Ingegneri, considerando, che, nello interesse igienico ed economico dello Stato, convenga coordinare con le bonificazioni idrauliche una ben diretta coltivazione dei vasti territori infetti dalla malaria, fa voto al Governo, perchè venga nominata una Commissione tecnica allo scopo di vedere se convenga procedere alla graduale espropriazione forzata dei detti territori, per poscia dividerli in grandi tenimenti attivando la coltivazione scientifica col minimo numero di braccia e col sussidio delle macchine. »

Finalmente la VI^a Sezione si occupò di altro importantissimo tema, proposto dall'Ingegnere Ghizzolini Girolamo di Milano nei termini seguenti:

« Dei mezzi d'incoraggiare ed estendere in Italia la coltura forestale, specialmente sotto il rapporto dell'industria siderurgica e dell'incolumità delle pianure sottoposte. »

L'Ingegnere Savino, parlando della natia sua Calabria nella quale tuttora esistono grandi boschi, addimòstrò come l'industria siderurgica potrebbe svilupparsi anche in Italia qualora si mantenessero le colture forestali; propose quindi una nuova legge di rimboschimento anche applicando, ove occorra, l'espropriazione forzata. L'Ingegnere Schisano ed altri dissero non preoccuparsi soltanto di rendere possibile una grande industria, ma più specialmente dei danni incalcolabili che derivano fra noi nei tronchi, specialmente inferiori, dei fiumi, per la mancanza di foreste nelle alte cime atte a trattenere ed a regolarizzare le acque. Essi deplorarono inoltre la mancanza del legname da costruzione ed addimòstrarono come una ben' intesa coltura forestale gioverebbe pure in certi territori e contribuirebbe ad impedire lo sviluppo del miasma palustre.

Dopo varia e notevole discussione alla quale fui attentissimo, volli tentare la fortuna di far passare su questo quesito un mio Ordine del Giorno e vi riuscii. Non ho esatta copia del medesimo, ma, se non erro, io teneva quel giusto calcolo che ben si meritavano le proposte Savino e Schisano, e diceva:

« La sesta Sezione del Congresso, visto la grande importanza dei boschi sotto il triplice rapporto del legname da costruzione, dell'incolumità dei territori più bassi e dell'industria siderurgica, fa voti perchè il Governo incoraggi con premi, od altri mezzi, ed, ove occorra, provocando in parte una modificazione dell'attuale legge forestale provveda all'estensione della coltura boschiva. »

Eccoti, amico mio, fedelmente esposto quel poco che mi riuscì di raccogliere sul III Congresso degli Ingegneri ed Architetti italiani, al quale farò seguito il V nel 1882 nell'alma città di Roma. Facciamo voti perchè anche in quello si abbiano una Commissione ordinatrice ed una Presidenza tanto solerte come in questo di Napoli, il quale, se riuscì meno solenne del II di Firenze, pel minor numero degli ammessi e per non avere a sua disposizione l'Aula del Senato del Regno, come qui si ebbe, riuscì però non inferiore certamente ai due precedenti per l'importanza, serietà e coscienza delle deliberazioni prese. Parlai del seggio presidenziale nella mia prima lettera e dimenticai aggiungervi che all'Ufficio della Segreteria del Congresso, furono nominati gli egregi

cav. Albarella Enrico a Segretario generale, ed Ingegneri Architetti Vivanet, Terruggia, Emery e Calvanese a Segretari, e che i verbali delle sedute generali vennero con esattezza scrupolosa ed eleganza di forma benissimo redatti e, prima di lasciare la penna, non voglio lasciare di porgere un cortese ringraziamento agli Ingegneri Montezemolo, Minervini e Rajola-Pescarini, miei colleghi nella Segreteria della II Sezione.

Per distaccarmi poi dai cortesi lettori lasciandoli a bocca dolce, dirò poche parole sulle feste che accompagnarono il Congresso.

Il Centenario di Pompei richiamò parecchie migliaia di visitatori nell'antica città, e quella mattina nella vasta area della Basilica, mentre il prof. ingegnere Ruggero leggeva da apposito palco uno elegante e splendido discorso; il sole dardeggiava sui visitatori, che tutti, e specialmente le visitatrici, si riparavano coi moderni ombrellini. Quei curiosi cappelli così ricoperti di bianco, allontanavano al certo la mente dall'antica Pompei, la cui eloquente ordinaria solitudine è molto più apprezzabile di quel momentaneo frastuono.

A Caserta l'inaugurazione della statua a Vanvitelli e dell'Esposizione agraria, archeologica e didattica, riuscirono assai bene.

Al S. Carlo il Municipio di Napoli offrì gentilmente una serata con musica, illuminazione e rinfreschi ai congressisti.

Ora non mi resta più che una sola cosa; domandarti scusa, amico mio, se troppo abusai nella tua gentilezza nell'accordare ospitalità nel tuo giornale ai miei poveri scritti, e stringerti affettuosamente la mano dichiarandomi

Tutto tuo
EDOARDO VITTA.

CIRCOLO DI CONFERENZE COMMERCIALI E MARITTIME

in Palermo

Pubblichiamo ben volentieri la relazione, sull'importante argomento delle nostre tasse marittime, letta, dall'egregio presidente del detto Circolo avv. Corrao, nella riunione del 4 ottobre 1879.

Signori! Nell'indirizzo a S. E. il Presidente del Consiglio dei Ministri votato nella precedente seduta del 28 dello scorso agosto nell'interesse della marina mercantile, abbiamo ripetuto i voti fatti da tanti altri consessi competenti, intorno alle quattro principali riforme che sono reputate necessarie pel benessere della medesima.

Il nostro Circolo nei suoi studi si è occupato finora a svolgere soltanto le tre riforme di ordine amministrativo, cioè sull'opportunità del passaggio della marina mercantile sotto la dipendenza del Ministero di agricoltura e commercio, sulla convenienza di semplificare gli ordinamenti marittimi, e sulla utilità di riformare la legislazione ed i regolamenti che la reggono. Ci rimane a trattare della necessità di riordinare il sistema tributario della detta marina, onde alleggerirla dall'eccessivo peso delle tasse, oneri ed aggravii che la colpiscono.

Questa riforma finanziaria si mostra difficile, non solo per raggiungere il limite della misura efficace del disgravio, ma anche per trovare il modo razionale di operarlo a favore della marina nazionale, senza compromettere le tasse comuni alle altre industrie, nè quelle gravanti anche sulle navi straniere e nei porti del Regno.

Voi conoscete gli studi sulle tasse marittime fatti dalla nostra Società di economia politica nelle tornate del 6 gennaio e 10 marzo 1878, nelle quali ebbi l'onore di riferire. Ora vi dirò dei due progetti finanziari studiati sotto il cessato Ministero, l'uno dell'egregio prof. Iacopo Virgilio e l'altro del Consiglio superiore di commercio, ambedue formulati per incarico dell'ex ministro Majorana Calatabiano.

Il progetto del prof. Virgilio propone la cessazione dell'imposta di ricchezza mobile sul reddito delle navi; la riduzione a metà dei diritti consolari proporzionali al tonnellaggio, da pagarsi sino al limite massimo di tonnellate 500, non che quelli al valore della convenzione; la riduzione a metà dei dritti marittimi; la riduzione di due decimi della retribuzione alla Cassa Invalidi ed il proscioglimento degli armatori dall'obbligo di pagarla per gli equipaggi; l'abolizione della sopraimposta del 20 per cento sulle tasse di sicurezza marittime; e la esenzione del bollo per i documenti di ascrizione marittima. Tutte queste modifiche si valutano circa 1,500,000 lire di sacrificio alle finanze.

L'altro progetto del Consiglio del commercio è più ristretto. Desso propone l'esenzione dal bollo sulle carte di bordo; la fusione della tassa di ancoraggio e di quella sanitaria; l'abolizione dei diritti marittimi sulle dette carte di bordo; l'abolizione dei diritti consolari sulle stesse carte; la conservazione della tassa di ricchezza mobile, e l'abolizione o riforma della Cassa Invalidi. Tutte queste modifiche non si risolvono che a poco vantaggio per la marina, e parecchie delle stesse mancano di concetto pratico.

In questo stato di cose la questione tributaria della marina mercantile non può dirsi risolta; ha bisogno di uno studio più concreto, affinché i provvedimenti possano riuscire adatti ed efficaci ai bisogni della stessa.

Noi, senza pretendere di avere saputo sciogliere il difficile problema, esponiamo le nostre idee di riforma sul modo di alleggerire la marina mercantile italiana dalle gravanze che la colpiscono; riforma che ci siamo studiati di presentare dentro la cerchia di una misura equa, razionale ed efficace. La crediamo equa, perchè non domandiamo alle finanze che un sacrificio di poco più di un milione di lire sopra un'entrata annua di circa quattro milioni di tasse gravanti sulla marina nazionale; la crediamo razionale, perchè non tocchiamo direttamente la tassa di ricchezza mobile e quella di registro e bollo per non costituire un privilegio in pregiudizio delle altre industrie, nè tocchiamo, se non per rimaneggiarle, quelle di ancoraggio e di sanità marittima che son comuni alle navi straniere; finalmente la crediamo efficace, perchè al disgravio delle tasse aggiungiamo quello non indifferente degli aggravi in conseguenza di riforme amministrative che rendono più economico l'esercizio della navigazione.

Ecco senz'altro il nostro progetto:

1° Tassa di ancoraggio. Questa tassa stabilita dalla legge 11 agosto 1870, allegato I, in centesimi 55 a tonnellata per ogni approdo, produce alle fi-

nanze un'entrata di circa L. 1,700,000 di cui la marina nazionale ne paga circa L. 700,000.

Siccome la detta tassa grava anche sulle navi straniere equiparate a nazionali e la sua misura non può dirsi esagerata a confronto delle tasse similari vigenti presso le marine straniere; così si propone di conservarla integralmente secondo gli art. 1, 2, 3 e 4 della legge.

Però, onde agevolare la marina nazionale, si propone e di modificare gli art. 5 e 6 della detta legge, riducendo l'abbonamento dei bastimenti a vela e dei piroscafi rimorchiatori al pagamento anticipato del doppio della tassa invece del triplo, e di ammetterlo per i piroscafi mercè pagamento anticipato di otto volte la tassa stessa invece di dodici volte all'anno ad ogni mese.

Questa agevolazione negli abbonamenti torna a quasi totale vantaggio della marina nazionale; dappoichè le navi e piroscafi stranieri, meno poche eccezioni, non contraggono abbonamento, non essendo certi che dentro l'anno facciano tanti approdi da compensarsi la somma erogata.

Per siffatte modifiche la diminuzione di entrata di detta tassa a favore della marina nazionale si presume a circa lire 500,000.

2° Tassa di sanità. Questa tassa stabilita dalla legge 11 agosto 1870, allegato K, in centesimi 45 a tonnellata per ogni approdo dei bastimenti a vela ed a vapore provenienti da Turchia, America, coste occidentali di Africa e paesi al di là di capo Horn e Suez; in cent. 25 a tonnellata per i bastimenti a vela provenienti da altri punti dell'estero; in centesimi 7 a tonnellata per i piroscafi provenienti dai punti come sopra; e finalmente in cent. 20 a 25 a tonnellata per i legni che esercitano il cabotaggio nel regno, pagabili una sola volta all'anno; produce alle finanze un'entrata annuale di L. 760,000, di cui la marina nazionale concorre per lire 504,000 circa.

Ora la tassa di cent. 45 la tonnellata per le provenienze di Turchia, America etc. è così eccessiva, che i bastimenti e specialmente i piroscafi sogliono evitarla, facendo degli approdi intermedi; talchè in fatto si riducono a pochi i bastimenti che la subiscono per provenienza diretta.

Inoltre la tassa del permesso annuo di cabotaggio di centesimi 20 a 25 a tonnellata grava quasi tutta sulla marina nazionale, non essendo che pochi i bastimenti di estera bandiera, i quali fanno il cabotaggio nei nostri porti.

Si propone adunque di stabilire un'unica tassa per tutte le provenienze dall'estero, cioè di centesimi 25 a tonnellata per i bastimenti a vela e di cent. 7 a tonnellata per i piroscafi, sopprimendo quella di cabotaggio.

Onde poi favorire indirettamente la marina nazionale senza ledere il principio di parità di trattamento dei bastimenti stranieri, che per le ragioni di sopra non sogliono profittarne, si propone di migliorare le condizioni dell'annuale abbonamento, modificando gli art. 4 e 5 della legge nel senso di permetterlo ai bastimenti a vela col pagamento anticipato del doppio della tassa di cent. 25 a tonnellata, ed ai piroscafi col pagamento dell'ottuplo della tassa stessa; perfettamente come fu proposto di sopra per l'abbonamento della tassa di ancoraggio.

Per siffatte modifiche che tornano in gran parte

a vantaggio della marina nazionale, il sacrificio delle finanze si presume in una entrata di meno di circa lire 200,000.

3° Dritti marittimi. Questi dritti diversi stabiliti dal Capo II della legge 11 agosto 1870, allegato I, sui ruoli di equipaggio, atti di nazionalità, libretti di matricolazione, licenze da pesca e traffico, patenti di grado, ec. producono alle finanze un'entrata annua di L. 155,000 circa, di cui 145,000 a carico della marina nazionale.

Considerando che tutti questi dritti benchè minimi, sono esosi agli armatori ed alla gente di mare, anche per la perdita di tempo cagionata dalle formalità burocratiche della riscossione; così si propone l'abolizione di quelli contemplati negli art. 14, 15, 16, 18 e 19 della legge, conservandosi solamente i dritti di ammissione agli esami di grado pagabili dagli aspiranti giusta l'art. 17 della legge, e quelli di darsena e di soggiorno pagabili dai legni nazionali e stranieri a mente degli art. 11, 12 e 13 della detta legge.

Per siffatte modifiche il sacrificio delle finanze, tutto a vantaggio della marina nazionale, si presume in una minore entrata di circa L. 120,000.

4. Dritti consolari. — Questi dritti stabiliti dalla legge 16 giugno 1871, allegato E, consistenti secondo la tariffa in proporzionali al tonnellaggio al valore della convenzione ed in dritti fissi sugli atti relativi alla navigazione, producono all'anno l'entrata di circa L. 900,000, gravanti intieramente sulla marina nazionale.

Questi dritti sono eccessivi a confronto di quelli che pagano le marine estere ai rispettivi consolati, e vi ha ancora di peggio, che i dritti proporzionali di tonnellaggio sono applicati senza limite massimo, come si avea nella legge consolare degli ex-stati sardi del 15 agosto 1858.

Perlochè si propone la riduzione alla metà dei seguenti articoli della tariffa:

a) Dritti proporzionali al tonnellaggio per le spedizioni, contemplati negli art. 41, 42, 43, 44 e 47, da applicarsi sino al limite massimo di tonnellate 300 per ciascun bastimento;

b) Dritti al valore dei contratti marittimi contemplati nell'articolo 23 della tariffa;

c) Dritti fissi per gli atti di navigazione, contemplati negli articoli 46, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59 e 60 della tariffa predetta.

Per siffatte modifiche il sacrificio delle finanze, che va tutto a profitto della marina nazionale, si presume in una entrata di meno di circa L. 400,000.

5. Dritti di segreteria. — Questi dritti stabiliti dalla legge 26 luglio 1868, riordinati colla tariffa notarile annessa alla legge 25 luglio 1875, e regolati per riguardo agli atti marittimi dalla circolare del Ministero di marina del 11 gennaio 1869, numero 49634, colpiscono le convenzioni di arruolamento, le trascrizioni degli atti di costruzioni delle navi, vendite, pegni, cambi marittimi, quietanze ed altro, producendo alle finanze circa L. 60,000 all'anno, intieramente a peso della marineria nazionale.

Di questi dritti, sono più esosi quelli sulle convenzioni di arruolamento, perchè molti bastimenti, specialmente di cabottaggio, per esentarsene, spediscono senza convenzione scritta, con danno positivo degli equipaggi, in casi di quistioni coi capitani ed armatori.

Si propone l'abolizione di detti dritti, molto più

che il sacrificio delle finanze per detta modifica non sarebbe che una minore entrata di L. 30,000 circa.

6. Tassa di registro e bollo. — Questa tassa regolata dalla legge 13 settembre 1874, colpisce, al pari di tutti gli atti civili e commerciali, anche quelli marittimi, che sono innumerevoli, e danno circa L. 200,000 all'anno.

Trattandosi di una legge finanziaria di ordine generale, non si propone alcuna eccezione a favore della marina mercantile. Però siccome la maggior parte di questi atti marittimi sono soverchi ed inceppano senza necessità il movimento delle industrie marinaresche; così una riforma radicale sulle leggi e regolamenti marittimi reclamata dalla scienza economica e dalla pratica amministrativa, potrà far cessare molti di questi atti inutili col doppio vantaggio di svincolare l'azione della marina mercantile e di sgravarla dal peso di registro e bollo.

Per siffatte riforme di ordine amministrativo, che saranno proposte con separati studii, il sacrificio delle finanze a totale vantaggio della marina nazionale si presume in una minore entrata di circa L. 50,000.

7. Tassa di ricchezza mobile. — Questa tassa stabilita dalle leggi 11 luglio 1864, 11 maggio 1865, 28 giugno 1866, 28 maggio 1867, 15 febbraio 1868, 7 luglio 1868, 28 luglio 1868, 11 agosto 1870, 15 ottobre 1870, 14 giugno 1874, 27 maggio 1875, 22 giugno 1877 e 24 agosto 1877, colpisce il reddito delle navi e quelli dei capitani ed ufficiali di bordo, producendo alle finanze un'entrata annua di circa L. 800,000.

Questa imposta, per se stessa esosa, è divenuta insopportabile agli armatori italiani per la esorbitanza e diversità dei criteri, coi quali si applica sui redditi incerti delle navi, e per l'obbligo loro imposto di pagare per gli ufficiali di bordo.

Circa la non applicabilità di questa tassa sul reddito delle navi, stante che desse sono colpite da parecchie tasse dirette, pende innanzi ai tribunali di Genova un giudizio contro l'amministrazione finanziaria ad istanza di un consorzio di armatori liguri.

Speriamo che il risultato sia favorevole agli interessi della marina mercantile, ma in pendenza di questo lungo giudizio sarebbe cosa giusta ed opportuna che il ministero delle finanze prescrivesse in linea di massima agli agenti delle imposte un sistema uniforme in tutto il regno per la valutazione dei redditi delle navi, onde far cessare la diversità di trattamento che rende arbitraria la tassa tra un porto e l'altro.

Difatti nella Liguria e nella Venezia l'accertamento dei redditi delle navi è basato sul sistema del valore di assicurazione col criterio di una ragionata variabile secondo l'età del bastimento; mentre negli altri porti del regno le agenzie delle tasse adoperano il metodo di un utile presunto per ogni tonnellata di capacità, variabile anche secondo l'età del bastimento. Da ciò viene che le navi di un porto sono più o meno gravate delle altre secondo la differenza del metodo o della ragionata di base che vi si adotta. Nel prescegliere il metodo sarà bene di tener presente la deplorabile condizione della marina mercantile, affinchè preferendo quello più vantaggioso, possa venire un beneficio ai bastimenti trattati con criteri esorbitanti.

8. Tassa di sicurtà marittima. — Questa tassa stabilita dalla legge 8 giugno 1870 colpisce le assicurazioni marittime a premio fisso e le mutue con

una tariffa graduale secondo il valore della somma assicurata, e coll' aumento del 20 per cento imposto dall' art. 1 della legge 11 agosto 1870, allegato M, senza parlare delle sopratasse dovute alle Camere di commercio. Dessa produce circa L. 300,000 all' anno.

La detta tassa grava intieramente sulla marina, perchè gli assicuratori la comprendono nella misura del premio di assicurazione che paga l' armatore. Ed è una tassa eccessiva in confronto di quella che esiste presso gli altri Stati a carico dei contratti di assicurazione; talchè spesso accade che per sfuggirla i nostri armatori assicurano all' estero le loro navi.

Si propone la riduzione di un quinto della tariffa annessa alla legge 8 giugno 1874, lasciando intatto l' aumento del doppio decimo disposto dalla legge di ordine generale 11 agosto 1870.

Per siffatta modifica il sacrificio delle finanze a vantaggio della marina nazionale si presume in una minore entrata di circa lire 60,000.

9. Oneri sui cantieri navali. — La concessione di arenili per cantieri navali, oltre alla tassa di registro e di concessione governativa a mente della legge 13 settembre 1874, ed oltre alle spese di accesso e di altre formalità complementarie per l' approvazione del contratto, porta l' obbligo al concessionario di pagare un canone annuo che varia fra 0,05 e 0,10 per ciascun metro quadrato di arenile concesso. E tutti questi oneri danno alle finanze una entrata annua di qualche rilievo, che nel risultato va a gravare sulla marina nazionale.

Ora questi canoni consentiti sopra una ragionata così sproporzionata, oggi non possono più tollerarsi dai costruttori navali per mancanza di lavoro in quasi tutti i cantieri del regno.

Si propone la riduzione dei detti canoni ad una misura plausibile di 0,03 per ogni metro quadrato, da operarsi dal Demanio su tutte le concessioni esistenti.

Per siffatta riduzione il sacrificio delle finanze a vantaggio della marina italiana si presume in una entrata annua di meno di lire 50,000.

10. Oltre alle tasse e agli oneri di cui sopra, la marina mercantile è soffocata da aggravii pesanti per causa degli attuali ordinamenti marittimi difettosissimi: essi sono di due specie, cioè aggravii diretti consistenti nell' obbligo di pagare gli armatori la retribuzione della Cassa Invalidi per conto dei loro equipaggi, ed altri indiretti consistenti negli incagli regolamentarii che si risolvono in maggiore spesa nell' esercizio dell' armamento.

Aggravii dipendenti dalla Cassa Invalidi. — Questa benefica istituzione creata colla legge 28 luglio 1861 porta l' obbligo alla marineria imbarcata di contribuire una retribuzione mensile secondo la tabella, concedendo in corrispettivo il dritto di godere sussidi e pensioni a norma degli Statuti.

Intanto per l' art. 56 del Codice della marina mercantile gli armatori e proprietari sono tenuti solidariamente a pagare le dette retribuzioni e per l' art. 43 del regolamento della detta cassa, i medesimi non pagando il deconto della retribuzione, del viaggio precedente, non possono ripetere la spedizione del bastimento per nuovo viaggio; dimodochè spesso son costretti a pagare senza potersi rivalere intieramente sia per quei marinari che disertano durante il viaggio, sia per quelli che rimangono in debito di conto che non possono soddisfare.

Ond' è che gli armatori se ne dolgono come di un aggravio insopportabile ed ingiusto, e reclamano di essere prosciolti da siffatto obbligo, restando alle Casse la cura di riscuotere direttamente dagli equipaggi l' ammontare della retribuzione.

Inoltre la stessa marineria che retribuisce non sempre arriva nella vecchiaia a percepire una pensione pel lungo numero degli anni di retribuzione voluti dagli Statuti e coloro che vi arrivano la percepiscono in una misura tanto strema da non poter costituire un sostegno alla cadente età.

Epperò onde liberare gli armatori dalla responsabilità di pagare pei loro equipaggi, si propone la modifica degli articoli del e Codice del regolamento di sopra citati; e nello scopo di migliorare la condizione dei retribuenti, si propone la modifica delle tabelle delle pensioni in ragione dei bilanci di ciascuna cassa, molto più che le casse di Palermo e di Napoli hanno fatto maturi studi statistici tendenti a dimostrare di potere elevare al doppio le rispettive tabelle.

Da siffatte modifiche del regolamento e delle tabelle ne derivano due rilevanti vantaggi; quello cioè di far cessare negli armatori l' obbligo di pagare la retribuzione per conto dei loro equipaggi, e quello di migliorare la condizione dei retribuenti nell' assegno delle pensioni.

Aggravii nascenti dagli ordinamenti. — Gli ordinamenti che reggono la nostra marina mercantile ribocciano di aggravii in danno dell' industria di armatore e dell' esercizio della navigazione; vincoli e regolamentarismo, formalità e burocrazia fanno a gara per rendere più dispendioso l' armamento e l' esercizio delle navi nazionali di fronte alla concorrenza delle marine straniere.

Ecco una rassegna di costei aggravii dannosissimi.

I nostri armatori a differenza degli stranieri, son vincolati a scegliere i loro equipaggi tra la gente di mare ascritta alla prima categoria, e non possono servirsi di quella di seconda categoria che si accontenterebbe di paghe discrete (art. 18 del Codice).

Le nostre navi, a differenza di quelle straniere, son tenute ad imbarcare un terzo ufficiale di bordo ed a gravarsi di una spesa affatto non richiesta dal bisogno della navigazione (art. 70 del Codice).

I nostri piroscafi addetti al servizio postale debbono portare un numero di uomini di equipaggio evidentemente eccessivo a confronto dei piroscafi stranieri, con dispendio degli armatori (reg. postale).

I nostri bastimenti di cabotaggio debbono in tutti gli approdi del litorale del regno far vistare le carte di bordo dagli uffici e dalle delegazioni di porto, con perdita di tempo e con dispendio (reg. marittimo).

Le nostre barche addette al traffico costiero, che debbonsi armare di nuovo ruolo, debbono con dispendio recarsi ad un ufficio di porto spesso lontano, mancando di questa facoltà le delegazioni di porto (art. 51 del Codice).

I nostri capitani che arrivano in un porto dello Stato, sono obbligati a presentarsi personalmente una seconda volta all' ufficio di porto entro 24 ore dall' ammissione in pratica per adempiere formalità che potrebbero compiersi al momento della prima presentazione (art. 116 e 117 del Codice).

Gli stessi capitani non solamente nei porti, ma anche sulle spiagge sono obbligati a dichiarare all' Autorità marittima se essi intendono partire di notte, comechè dipendesse dalla loro volontà comandare ai

venti per l'opportunità di sciogliere le vele (art. 173 del Codice).

Questi ed altri aggravii inflitti alla marina mercantile senza necessità, provano quanto sia malagevole in Italia l'industria di armatore e come sia necessaria ed urgente una radicale riforma degli ordinamenti marittimi per rendere più sollecito e meno dispendioso l'esercizio della navigazione.

Ora raccogliendo i risultati di questo progetto, pare di essersi provato che anche lasciando sussistere le grandi tasse comuni alle navi straniere ed alle altre industrie nazionali, si può con modificazioni eque e razionali avvantaggiare la marina italiana di una diminuzione di tasse ed oneri di circa L. 1,200,000 all'anno sopra un peso totale di circa 4 milioni; e ciò senza contare gl'immensi vantaggi che ne verranno all'economia della navigazione dalla cessazione di tutti gli aggravii e vincoli che la soffocano e la deprimono!

Dopo la lettura di questa relazione del Cav. Corrao che fu accolta dai soci con segni di approvazione, il Circolo passò a deliberare sulla proposta dell'ordine del giorno per fare iscrivere questo sodalizio nel registro tenuto presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio ai termini del R. decreto 8 dicembre 1878, come una di quelle utili associazioni che tendono a promuovere lo sviluppo del commercio e delle industrie; ed all'oggetto fu dato incarico alla presidenza d'interessare l'onorevole Caminetti deputato del IV Collegio di Palermo per presentare i lavori del Circolo al predetto Ministero.

RIVISTA DELLE BORSE

Firenze, 8 novembre.

Le molte vendite fatte a Parigi dall'alta speculazione, omai fuori di speranza di potere spingere i prezzi più in alto, provocarono alla fine della settimana scorsa dei notevoli ribassi su tutti i valori. Se questo movimento retrogrado fosse avvenuto in altro momento avrebbe avuto conseguenze meno funeste, ma essendosi manifestato per l'appunto alla fine del mese, ebbe per risultato d'intralciare e di rendere difficilissima la liquidazione. A rendere poi anche più grave la situazione del mercato parigino, si aggiunse il timore di possibili disastri bancari, ai quali avrebbe potuto dare occasione la decisione presa dal Consiglio di amministrazione della Banca Europea di non riconoscere certe operazioni di Borsa fatte dal suo direttore signor Philippart, operazioni che avrebbero esposta la Banca suddetta a una perdita di sei milioni. In seguito a questa decisione che riconosceva responsabile di quella perdita la persona del sig. Philippart indipendentemente dalla Banca, molti banchieri dichiararono che non avrebbero altrimenti potuto far fronte ai loro impegni, pericolo però che venne in gran parte scongiurato dall'essersi alcuni istituti di credito riuniti in comitato di soccorso per venire in aiuto dei più minacciati.

Con queste poco liete disposizioni aprivasi

frattanto la settimana, ed è inutile il dire che nei primi giorni il ribasso faceva nuovi progressi.

A Parigi la nostra Rendita 5 0/10 che era rimasta sabato sera a 78,55 discendeva martedì fino a 78,25; mercoledì risaliva ad un tratto fino a 79, per spingersi ieri sera fino a 79,40. Questa repentina ripresa si attribuisce alla voce corsa che il noto speculatore belga di cui abbiamo parlato più sopra, era in grado di regolare le sue partite.

A Londra la nostra Rendita da 78 3/8 declinava a 77 5/8 e a Berlino da 77,75 a 77,50.

Le Borse italiane non ebbero tendenza propria e seguirono costantemente le oscillazioni del mercato di Parigi.

Sulla nostra Borsa la Rendita 5 0/10 cominciava lunedì a 90,05, retrocedeva nel corso della settimana fino a 89,65 e ripresa quindi la via del rialzo, risaliva fino a 90,70 per ricadere ierisera a 90,55.

Il 3 0/10 rimase nominale a 53,50.

A Roma i prestiti cattolici ebbero qualche piccola operazione intorno a 102,50 per il Rothschild e a 95,70 tanto per il Blount che per i certificati 1860 64.

La Rendita turca fu trattata a Napoli da 12,70 a 12,50.

Le azioni della Banca Nazionale italiana furono trattate a 2242 in contanti e il Credito mobiliare risaliva a 882.

A Roma le azioni della Banca Romana ebbero qualche richiesta a 1310 e quelle della Banca Generale da 567,25 a 568,75.

I valori ferroviari furono sulla nostra Borsa completamente trascurati.

A Milano ebbero qualche operazione le azioni romane fino a 133, le azioni meridionali a 404, le Alta Italia a 295,75 e le Pontebbane a 440.

Le azioni Tabacchi furono pagate da 915 a 917.

I Napoleononi oscillarono fra 22,80 e 22,84 e il prestito di Firenze 1858 fu trattato da 112 a 114.

NOTIZIE COMMERCIALI

Cereali. — Le notizie fatte circolare in questi ultimi giorni di importanti quantità di frumenti arrivate nei nostri porti, fra cui merita di essere menzionato un carico di 30 mila quintali di grano venuto da Nuova York a Venezia, diminuirono alquanto il numero dei compratori, e provocarono anche qualche ribasso, specialmente in talune piazze della Lombardia, e del Veneto. Nel mezzogiorno come a Napoli, e nelle Puglie i prezzi proseguirono invece a crescere per la ragione che gli arrivi di mare cominciano da alcuni giorni, ad essere meno frequenti. Quanto alle campagne non abbiamo che da ripetere le medesime cose della settimana scorsa, cioè che gli agricoltori sono generalmente contenti, e che nutrono buone speranze per l'avvenire avendo la sementa procacciata nelle migliori condizioni. Il movimento della settimana fu il seguente:

A Livorno i grani teneri Barletta si venderono a L. 37 i 100 chilogr. i toscani da L. 34 a 36,50;

i Polesini L. 36; i Maremma da L. 33,50 a 36,50; i Gbirka Odessa Lire 32,50 i granturchi nostrali L. 29 e gli esteri da L. 20,50 a 23.

A Firenze i grani gentili bianchi fecero da Lire 29,85 a 30,65 all'ettol; i gentili rossi da Lire 28,10 a 28,35; i misti L. 28,50 e il granturco da L. 16,42 a 17,10.

A Siena i prezzi praticati furono di lire 28 a 37, al quintale per i grani; di lire 20 a 27 per il granturco, e di lire 20,50 a 24 per le fave.

A Bologna pochi affari, e prezzi meno sostenuti dell'ottava scorsa. I grani della provincia furono ceduti da lire 35,50 a 36,50 al quintale; i ferraresi da lire 35 a 36, e i granturchi nostrali a lire 27.

A Ferrara i grani pronti realizzarono lire 35 circa al quintale; per novembre e dicembre L. 37, e i granturchi nostrali da L. 26 a 26,50.

A Venezia il carico di grano arrivato da Nuova York, fu venduto sulle lire 34 al quintale.

A Padova i prezzi estremi furono di lire 32 a 34 al quintale per i grani; e di lire 24 a 28 per i granturchi seconda qualità.

A Verona mercato invariato.

A Milano i grani declinarono di 10 centesimi sui prezzi dell'ottava scorsa.

A Vercelli i risi aumentarono di 25 centesimi.

A Novara i risi nostrali furono venduti da lire 29,25 a 32,35 all'ettolitro.

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

A Genova mercato sostenuto stante le molte richieste dell'interno. I prezzi praticati furono di lire 33 a 37,50 al quintale per i grani lombardi; di lire 32,50 a 34,75 per i grani americani; di lire 29,50 a 31,50 all'ettol. per i Berdianska; di lire 28 a 28,50 per i Marianopoli ecc.

In Ancona si fecero i medesimi prezzi praticati nell'ottava precedente.

A Napoli in Borsa i grani delle Puglie per dicembre si quotarono a D. 3,59 al tomolo, e a Bari con affari limitati i grani rossi fecero da lire 34 a 34,50 al quintale; i bianchi da lire 35,50 a 36,50, e le fave da lire 22 a 23.

Sete. — La calma continua anche in questa ottava a regnare nel commercio serico, non già perchè mancassero le domande, ma per la ragione che queste erano accompagnate da pretese di ulteriori facilitazioni, le quali resero difficilissime, e quasi impossibili le transazioni. A Milano ebbero discreta ricerca non solo gli organzini, ma anche le trame e le greggie; e quantunque non si concludessero affari di molta importanza, tuttavia questo maggior numero di domande non potrebbe a meno di interpretarsi come indizio di un non lontano risveglio nel commercio serico. I prezzi praticati furono di L. 73 a 74 al chil. per le greggie classiche 9/10; di L. 70 a 66 per dette 10/11 di 1° e 2° ordine; di L. 81 a 81 a 82 per organzini 17/19 di 1° ordine; di L. 80 a 75 per detti 18/20 di 1°, 2° e 3° ordine; di L. 78 per trame a due capi classiche 22/24 e di 74 a 75 per trame a tre capi di 1° e 2° ordine 30/34.

A Torino ebbero buona ricerca gli organzini di 2° e 3° filo, ma per la differenza di 1 a 2 L. al chil. andarono perduti moltissimi affari.

A Lione il mercato trascorse inattivo e incerto, tanto che i prezzi retrocessero di 1 a 2 franchi al chil. in tutti i generi. Fra gli affari conchiusi abbiamo notato la vendita di greggie di Toscana di 2° ordine a fr. 63, e di trame del Piemonte di 2° ordine 19/21 a fr. 69.

A Marsiglia nei bozzoli secchi non si fece quasi nulla, e i prezzi furono di fr. 14,75 a 15,50 per i gialli di Francia, e per i giapponesi verdi del Levante, e di fr. 9,50 a 11,25 per i giapponesi verdi di Nuka.

Vini. — Dall'insieme delle notizie ricevute dai principali mercati di produzione risulta che in generale non vi è premura nei speculatori a fare grosse provviste, e che gli affari che attualmente si contrattano, riguardano qualche cosa più del consumo e null'altro.

A Torino i Barbera e i Grignolino si venderono da L. 48 a 58 all'ettol. dazio consumo compreso, e i Freisa e gli Uvaggio da L. 40 a 46.

A Genova, malgrado i molti arrivi dalla Sicilia e dalla Sardegna, i prezzi si mantennero sostenuti. I vini di Castellamare e d'Alcamo si venderono a L. 25 all'ettol. per i bianchi, e da L. 32 a 33 per i neri; gli Scoglietti vecchi da L. 32 a 33; i nuovi da L. 28 a 29, e i Sardegna nuovi da L. 23 a 27 il tutto senza fusto.

A Livorno i prezzi praticati per i vini nuovi furono per ogni soma di 94 litri da L. 23 a 24 per i Montenero; di L. 21 per i Gabbro; di L. 22 per i Castelnovo; di L. 17 a 20 per i Piano di Pisa; di L. 27 a 30 per gli Empoli; di L. 30 a 32 per i Lari; e di L. 48 a 50 per i Carmignano. Il Chianti vecchio fu venduto a L. 52.

A Napoli i vini del Comune del Bosco si venderono a ducati 55 il carro sopra luogo, e i vini di Sicilia spediti alla marina da ducati 91 a 94.

A Brindisi furono contrattate diverse partite di vino al prezzo medio di L. 52,50 la soma brindisina equivalente a litri 175.

Oli d'oliva. — Sempre sostenuti a motivo della scarsità del raccolto e delle molte domande che vengono dall'estero.

A Genova gli olii nuovi delle due Riviere si venderono sulle L. 120 al quintale.

A Livorno l'ottava chiuse con ulteriore aumento. Gli olii di Toscana si venderono da L. 140 a 165 al quintale, e gli olii di Maremma da L. 115 a 130.

A Firenze i prezzi praticati furono di L. 158,55 all'ettolitro per i nostrali acerbi; di L. 152,55 per i finissimi dolci; di L. 150 per gli olii mercantili; di L. 136,15 per gli olii da ardere, e di L. 91,25 per gli olii di sansa.

A Siena ebbero il prezzo massimo di L. 135 al quintale, e minimo di L. 105.

A Napoli si fecero in Borsa molte operazioni per dicembre a prezzi dell'ottava scorsa.

A Bari pure si conclusero molti affari con prezzi ben sostenuti, che furono di L. 158 a 165 al quintale di primo costo per i soprafini; di L. 139 a 158 per i fini secondo marca; di 120 a 130 per i mangiabili; di L. 119,25 a 124 per detti nuovi, e di L. 105 a 106,50 per i comuni.

A Messina gli olii di Calabria pronti si contrattarono sulle L. 105 ogni 100 chilogrammi.

Spiriti. — Sempre sostenuti a motivo del crescente aumento della materia prima, in specie del granturco.

A Milano i prezzi praticati furono di L. 138 a 139 al quintale per i tripli di gradi 138 a 139; di L. 146 a 147 per le provenienze dalla Germania di gradi 95, e di L. 66 a 70 per l'acquavite di grappa.

AVVISO INTERESSANTE

L'annuncio di fortuna di **Samuel Heckscher senr.** Amburgo che si trova nel numero d'oggi del nostro giornale è molto interessante. Questa casa ha acquistato una sì buona riputazione per il pronto e discreto pagamento delle somme guadagnate qui e nei contorni che preghiamo tutti i nostri lettori di leggere l'annuncio nella copertina del nostro giornale.

BIBLIOTECA DELLE SCIENZE LEGALI

(COLLEZIONE PELLAS)

OPERE PUBBLICATE

ANNOTAZIONI AL CODICE DI PROCEDURA CIVILE dell'avv. E. Fois tratte dalle relazioni del ministro Vacca 23 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. È 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 del Codice 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 del medesimo 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. — con 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. È pubblicato il vol. 1° L. 6 — 2° L. 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 Studj 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. — Studj per l'avv. G. B. RIDOLFI. — Un volume in-8 di pag. Cxxx-272 L. 5 — contenente:

- 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 SERAFINI, Professore nella R. Università di Pisa. Seconda edizione — Vol. 2 L. 8 —

ISTITUZIONI 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 ERCOLE VIDARI, Prof. di Diritto Commerciale nella R. Università di Pavia. — Un volume de pag. 700 L. 10 —

LEZIONI DI AMMINISTRAZIONE COMUNALE dettate dal cav. L. TORRIGIANI, Notaro regio e Segretario del Comune di Bagno a Ripoli in Provincia di Firenze, per comodo dei sindaci, segretari ed impiegati comunali e più specialmente degli abilitandi all'ufficio di segretario comunale 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 Leggi 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 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 Contes a 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. Il 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 Contessa 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 Cuparra; Gio. Flaxman; Raffaello Sanzio da Urbino; Giorgia Westwood, Niccolò Poussin; Gio. Battista Pergolesi; Bernardo Palissy; Gio. Paisiello; Riccardo Answright; N. A. Zingarelli; Francesco di Quesnoy; Antonio Canova. — Un volume in-16 L. 2 —

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