

# IL CARROCCIO

L'Associazione in Casale per l'anno lire 15, per sei mesi lire 8. — Stati Sardi per l'anno franco lire 18, per sei mesi lire 10 — Altri Stati Italiani ed Esteri per l'anno franco ai confini lire 20, per sei mesi lire 11 — Il Foglio esce il MARTEDI e il VENERDI d'ogni settimana e dà Supplementi ogni qual volta lo richiedono le circostanze. — Le Associazioni si ricevono dalla Direzione e da tutti gli Uffici Postali. — Le inserzioni si pagano 25 centesimi ogni riga.

## CASALE 16 MARZO

La legge Siccardi per l'abolizione del foro e dell'immunità Ecclesiastica approvata ad immensa maggioranza dalla Camera Elettiva venne testè dal suo autore presentata al Senato per esservi assoggettata all'ultima prova. La lettura ne fu ascoltata con sepoleale silenzio. Nissuno nè ministro, nè senatore osò chiedere che la discussione ne venisse trattata con quella speditezza che suole adoperarsi negli affari urgenti, e che l'altra Camera avea posta nel prenderla ad esame. Bensì un Marchese Generale dimandò al Ministro, se fosse in pensiero di esibire i documenti degli accordi tentati col Papa; e il Siccardi, che nell'assemblea dei Deputati avea francamente ributtata siffatta istanza, in questa se ne schermì sotto pretesto di voler prima consultare il ministro degli affari Esteri, il presidente del Consiglio.

Qualunque sia la sorte riserbata dalla sapienza, o per dir meglio dalla canutezza senatoria alla legge succennata, le prime accoglienze fattele ci dimostrano quanto abietta e sciagurata sia la condizione del ministero attuale, e del partito *Onesto e Moderato*, di cui vuolsi credere la fedele rappresentanza.

Un'accolta d'uomini dal Re prescelti a suoi consiglieri, e che a nome suo governano, s'accordano spontaneamente e senza sfumature! (per parlare l'artistico linguaggio del Massimo d'Azeglio) a ripetere necessaria l'abolizione di certi privilegi al clero conceduti in tempi tristissimi, e affatto repugnanti all'eguaglianza civile dallo Statuto proclamata; ne formano un progetto di legge, e munito della Regia sanzione ne ottengono l'approvazione della Camera Elettiva, che le dà il suo assenso con rara concordia d'opinioni e di suffragii; e poi, quando altro non rimane a compiere l'opera che il consentimento del Senato, di un'assemblea composta d'impiegati e di ciondolati, formata dal Re, cui esso può a suo talento impinguare ognidì di un tale numero di nuovi membri da raffazzonarne la maggioranza, noi vediamo quegli uomini titubare, esitare, e per poco impallidire dinanzi al gelido aspetto di questo artificiale potere!...

Noi non sappiamo immaginarci uno stato più umiliante di quello in cui trovatisi il ministero Galvagno-Azeglio; quel ministero che sì altamente si millantava del felice accordo di tutti i *Grandi Poteri* del paese, che cantava inni di trionfo per la maggioranza procacciata colle arti le più inique fra gli eletti del popolo; che testè si proclamava per l'unico indispensabile sostegno delle libertà Costituzionali, e il campione della sola politica possibile in Piemonte! Allo stesso posto degli attuali Governanti noi abbiamo veduto, non ha guari, uomini che la burbanza aristocratica e gesuitica non ha peritato di schernire come impotenti e ridicoli; ebbene queste ombre di ministri, questi facchi sostegni della democrazia ingentilita sapcano affrontare con fermo animo le ire e gli odii dei Padri coscritti, ne affrenavano l'alterezza e mansuefatti li adducevano ad acconsentire milioni di lire, e migliaia di soldati per una guerra d'avventura, a concedere larghi sussidii alla ribelle Venezia, a fornire d'armi e di danaro la Guardia Nazionale; insomma ad approvare i più temerari ed arrischiabili divisamenti, che si generassero dal capo di quei politici impotenti. Come avvien dunque che ad un tratto un'assemblea, così docile e pieghevole, si irrigidita al segno da minacciare per poco la esistenza di un ministero capitanato da un Massimo d'Azeglio, sostenuto da un Lamarmora, e cementato da un Galvagno colla scorta del conte di S. Martino?

Non è questa la prima volta, che abbiamo ricordato ai nostri avversarii inebbrati dalla loro effimera potenza, guadagnata con ogni maniera di improntitudini e di enormezze, che guardassero all'avvenire, anzichè al momento d'allora; che le vittorie riportate con mezzi disonesti tornano pur

sempre a danno di chi li adoperò. I nostri pronostici si avverano di giorno in giorno con una straziante rapidità. Il Senato cui in altri tempi avete oltre misura e contro lo spirito dello Statuto ingagliardito per farne vostro scudo e riparo a rimpetto della nemica maggioranza della Camera Elettiva, pesa oggi su voi con tutta la forza che esso trae dalle tradizioni del passato, dall'ostinatezza di un'età cadente, e dalla libidine di un potere non acconsentito dalle libere istituzioni. Per prolungare la vostra vita ministeriale di qualche mese, non avete esitato a prendervi giuoco dei principii i più fondamentali, su cui posa la Costituzione. Ora pericolete di esserne schiacciati sotto le rovine. È troppo giusto; giusta è la pena che la Provvidenza suole preparare ai violenti; essi cadono nella fossa scavata per altri colle proprie loro mani.

La democrazia che ha per base l'eguaglianza civile, perchè vuole davvero la giustizia per tutti, e il progresso sociale, essa sola può aspettare sicura e tranquilla il giorno del suo trionfo: gli errori de' suoi nemici non fanno che avvicinarlo.

## CAMERA DEI DEPUTATI

Parve che la discussione intorno all'abolizione delle immunità ecclesiastiche avesse dovuto esaurire le forze dei valorosi campioni del gesuitismo, i quali lottarono con tanta energia per impedire, che questa abolizione si sancisse, senza che almeno il Parlamento ed il Governo umilmente e devotamente si presentassero prima di tutto dinanzi al Beatissimo Padre, e gliene chiedessero il permesso.

Sembrava quindi, che l'altro progetto di legge, concernente l'abolizione delle pene temporali contro i contravventori del precetto religioso in alcuni giorni soltanto festivi, sarebbe passato senza gravi difficoltà, e senza contrasti. Chi d'altra parte poteva indursi a credere che quella frazione omeopatica della Camera, la quale avea dovuto convincersi della propria debolezza nell'esperimento che fece contro il primo progetto, volesse tuttavia ritentare le prove, e rinnovare inutilmente i suoi sforzi contro il secondo?

Ma chi calcolava in questo modo, e faceva simili previsioni, non conosceva il carattere e la natura di quel partito da cui le opposizioni partivano, e cadeva perciò in gravissimo inganno.

Questo partito non suole mai darsi per vinto: egli combatte palmo a palmo il terreno: non concede mai nulla volontariamente, anche quando ben sa che dovrà cedere per forza ciò che non vuol dare spontaneamente: egli è battuto sopra un punto, ma si rialza sopra un altro; ed allorchè pare sconfitto, è appunto in allora che risorge con maggior veemenza. Così avvenne in questa seconda discussione. Quasi tutti gli oratori, che avevano combattuto contro il primo progetto, ruppero una lancia anche contro l'altro, e tanto fecero, tanto s'aggrarono, che non solo parve un istante che la legge corresse pericolo, se non di essere respinta, almeno di venire nel suo spirito alterata con alcuni poco logici emendamenti, ma si giunse ad accrescere, e quasi a duplicare il numero degli oppositori.

Il progetto era di una semplicità, e, diciamo pure, di un'innocenza tale, che non poteva desiderarsi maggiore. Ciò risulta dai termini di esso progetto: ciò fu ancora meglio chiarito dal ministro Siccardi nell'esordire della discussione.

Le pene temporali dipendono unicamente dal potere civile; questo non può ingerirsi nello stabilire, che un giorno piuttosto che l'altro debba considerarsi festivo dal lato religioso: ma certamente può prescrivere, o non prescrivere pene temporali contro coloro, che non si uniformano a questo precetto: se può toglierle tutte, se può negarle, laddove piacesse alla Chiesa d'introdurre nuove feste, perchè non potrà toglierle in parte, e per alcuni giorni solamente? perchè non

potrà toglierle, quando così richiede l'interesse stesso della religione, l'interesse morale ed economico? E chi invero ignora, come la troppa frequenza dei giorni festivi sia un danno allo Stato, un eccitamento ai disordini, il fonte di molti vizii, l'origine di non pochi delitti?

Contro queste semplicissime contraddizioni rimanevano senza forza i sofismi tutti, che si potevano affastellare contro quel progetto.

Eppure la Camera ha dovuto rassegnarsi, ed ascoltare ancora per tre giorni le lamentazioni, e dei Pernigotti, e dei Marongiu, e dei Revel e compagni, ai quali pareva che il mondo era per andare a soqquadro, se quella legge veniva approvata, e che il minor male, che ci potesse toccare, era quello di vedere scomunicata la Camera dal Sommo Pontefice.

La verità per altro ci costringe a dire, che se la discussione si andò sì grandemente protracendo, e prese un aspetto, che si scostava d'assai dalla naturale sua semplicità, deve principalmente attribuirsi il merito all'onorevole deputato Cavour: la Camera e la Nazione debbono esserne a lui in special modo riconoscenti.

Egli, che avrebbe dovuto riposare tranquillo degli allori raccolti nella discussione precedente, e starsene quanto meno in silenzio in questa, che era assai di minore importanza, parve quasi arrossire del suo trionfo e spiandogli verosimilmente di essere entrato in dissidio con una parte degl'antichi suoi amici (verso i quali lo portano le sue simpatie), cercò di accostarsi ad essi, e propose un emendamento alla legge: il quale emendamento, mentre mirava a sospendere l'esecuzione della legge per qualche tempo, tendeva a far credere che fosse, se non assolutamente necessario, almeno opportuno e prudente chiedere la venia alla Santa Sede per regolare i fatti nostri.

Ma questa volta, ha dovuto egli stesso avvedersi e fu costretto a confessarlo, non fu troppo felicemente ispirato in questa idea: una sola voce sorse da tutti i banchi per respingerla. Particolarmente fu combattuto dai deputati Mellana e dottore Jaquemoud: e convenì dire che gli argomenti da essi svolti abbiano anche persuaso il conte Cavour dell'inopportunità della sua tattica parlamentare, perchè alla fine ha ritirato egli stesso quel malaugurato emendamento, e si è così sottratto al pericolo di doversi alzare egli solo in appoggio di esso. L'esempio del conte Cavour venne quindi imitato dal conte Buoncompagni, e da alcuni altri i quali, dopo di avere presentato qualche emendamento, si affrettarono tosto a ritirarlo.

Così si potè alla fin fine passare allo squittinio: ed il risultato fu, che la legge fu approvata con voti 107 contro voti 42 — È degno di osservazione questo risultato. Il progetto più grave e più importante non ebbe che soli 26 voti contrarii: contro questo si rivolsero voti 42 — Vi sono quindi per lo meno 46 conscienciosi deputati, i quali erodono di maggiore importanza per la religione e pel clero punire qualche povero operaio, che per vivere lavora in alcuni giorni festivi dell'anno, anzichè togliere i privilegi del foro nei tempi di barbarie concessi agli Ecclesiastici ed il privilegio dell'asilo nelle Chiese, assurda reliquia del paganesimo!

Nel dare conto di questa votazione non possiamo a meno che di toccare di un altro incidente, che produsse un ottimo effetto, vogliamo parlare della buon'anima dell'onorevole Menabrea, già primo ufficiale al ministero degli affari esteri.

La santa ed illibata coscienza di questo devotissimo personaggio non gli permise di votare per il progetto di legge presentato dal ministero: questa però è la coscienza del deputato: come impiegato poi, la coscienza gli permetteva di rimanere al suo posto, e così di trovarsi in contatto con ministri i quali, a dir poco, debbono ritenersi per iscomunicati *ipso jure*.

Parve a molti, che questa doppia coscienza non

fosse così da approvarsi con tanta facilità. Il deputato Pónza di S. Martino, il quale è pure primo ufficiale al ministero degli interni, col manifesto pensiero di colpire il collega, finse di essere stato accusato di avere depresso il voto contro il ministero: protestò altamente contro questa accusa, e dichiarò che se la sua coscienza non gli avesse permesso di votare favorevolmente per la legge, non avrebbe mancato di dare prima di tutto la sua dimissione. L'allusione era troppo chiara e diretta perchè l'amico di Villisen potesse far sembrare di non accorgersene. Perciò fu costretto a dimettersi. Meno male: meglio tardi che mai.

## STRADA FERRATA

DA GENOVA AL LAGO MAGGIORE

Siamo ancora in debito di una risposta al *Corriere Mercantile* che nella discussione da noi sostenuta col medesimo ci eravamo riservati di dare anche sulla sua proposizione, — che non solo l'interesse del commercio di Genova ma ben anche quello del commercio internazionale e di tutto lo Stato consigli la linea di strada ferrata di Mortara a preferenza di quella di Casale e Vercelli e Novara. — Era nostro pensiero di sdebitarcene colla pubblicazione di un articolo che da qualche tempo è in pronto. Ma siccome troviamo nel numero 60 e 61 dello stesso giornale uno scritto dell'ingegnere Siro Cotta nel quale si tende a dimostrare la preferenza dovuta alla linea di Mortara, sia per la spesa, sia per altre considerazioni, crediamo di prescindere, e di soddisfare in qualche modo al nostro debito colle osservazioni che siamo per fare a quest'ultimo scritto.

Noi l'abbiamo già avvertito: la questione della spesa, quando la differenza non sia eccessiva, non è che secondaria, a fronte delle altre considerazioni che possono militare nell'uno o nell'altro senso. Ed è ciò che avverrà pure nello scorso agosto alla Camera dei deputati l'allora Ministro dei lavori pubblici Cavaliere Galvagno, rispondendo alla interpellanza del Conte Cavour: *quando fossi certo, diceva esso, che il paese avesse a guadagnare se si avesse a prendere la linea di Casale a Vercelli in vece di quella di Valenza e Mortara, io credo che la maggiore o minor lunghezza (a meno che fosse eccessiva) delle strade, la maggiore o minor lunghezza di questa o quella galleria non dovrebbe fare che il Parlamento non dovesse deliberare che si debba cambiare il corso.*

Abbiamo pur notato come, dopo l'ordine del giorno del 20 gennaio ultimo della Camera dei deputati, la discussione sulla maggiore o minore lunghezza e spesa delle linee e delle rispettive gallerie fosse interpesta prima che la commissione governativa avesse fatti gli studi stati a lei commessi; imperocchè si sarebbe per lo meno corso pericolo di fare opera vana e certo non abbastanza meritevole di fiducia, perchè nè il governo, nè gli altri avversari della nostra linea, non hanno finora avuti dati sufficientemente positivi per istituire in proposito un calcolo fondato.

Quello che ora istituisce l'ingegnere Cotta ha non solo questo difetto, ma porta evidente l'impronta della esagerazione, come già lo portava quello dello stesso giornale a cui ci lusinghiamo di avere in questa parte, sufficientemente risposto.

Per convincersene basta avvertire ad alcuni fatti che esso pone con tanta sicurezza.

Per esempio egli pone la lunghezza della linea di Alessandria a Novara per Mortara di metri 62,835 e quella per Casale di metri 76,446, e così la maggior lunghezza di quest'ultima a metri 13,611; quando lo stesso ministro Paleocapa nella seduta della Camera elettiva del 19 gennaio ultimo non potette portarla che a metri 11,000, e nella seduta successiva la limitò poi anche a soli metri 8,000!! È poi singolare che l'ingegnere Cotta in una questione di fatto così virilmente combattuta dai partigiani di questa linea, i quali non ammettono una maggior lunghezza di quattro e cinque mila metri, pretenda di superare i calcoli perfino del ministro non sospetto, fondandoli... sulle rispettive lunghezze delle attuali strade ordinari!!!

Così pure nel mentre attribuisce alla galleria di Valenza la lunghezza di metri 2,477, calcola poi quella di S. Salvatore a metri 3,400, e ciò unicamente perchè la collina di S. Salvatore ha in base maggior larghezza di quella presso Valenza, e dimentica le risposte date in proposito al ministro dal Conte Cavour, dimentica che qui meglio che a Valenza si può portare la galleria a maggior altezza senza accrescere di troppo le pendenze; nè sospetta

neppure che la collina possa presentare valli od altri accidenti favorevoli da rendere più breve il traforo. E ciò che può essere, lo è in fatto, se non siamo male informati, e lo debbono a quest'ora già avere riconosciuto gli ingegneri della commissione, di maniera che crediamo che il signor Cotta in questa come in molte altre parti avrà a rifare i suoi calcoli.

Quanta è poi anche la sua esagerazione rispetto alle pretese difficoltà del ponte sul Po a Casale, e del terreno dallo sbocco della galleria di S. Salvatore a Vercelli!

A suo dire il fiume difficilmente può essere contenuto nell'attuale suo alveo, e cita, oltre la piena del 1839 di cui non v'ebbe eguale a memoria d'uomini, un'altra del 1846!

Secondo lui i vortici del fiume si approfondirono per lo passato oltre i dieci (!) metri, minacciando il pilone nelle sue fonamenta, *che finora venne salvato a stento (!) dalle continue gettate di prismi e grossi ammassi di pietre!*

A suo dire, formando un nuovo ponte per la strada ferrata, il pericolo non sarà solo per il ponte, ma per le vicine campagne, e per la città, persino per la città! *la quale, superati nelle piene i ripari (!) a di lei difesa, sarà inondata con disastri e danni considerabilissimi, ed esige perciò che si innalzino i detti ripari con spese di sommo riguardo!* Quindi quelle spese che l'ingegnere Bosso, un po' più pratico delle località, perchè già ingegnere della provincia, e per lunghissimo tempo abitò in questa città, portava a un milione e seicento mila franchi, l'ingegnere Cotta più discreto dal *Corriere Mercantile* che testè la portava a non meno di quella del ponte a Valenza, e così a non meno di 7 milioni, ma tuttavia assai esagerato, la fa ascendere a 3,500,000.

Dove mai l'ingegnere Cotta trova egli poi che il terreno tra Casale e Vercelli non sia piano? Dove trova egli mai che al di qua della galleria di san Salvatore la sinuosità del terreno ed il tragitto dei rivi che discendono rapidi dalle latitanti colline esigono tali opere sia in movimenti di terra, che in costruzione di edifici, da portarne le spese ben più rilevanti che non la presentano il piano ed i fossi irrigatori della Lomellina? Si direbbe che il Sig. Cotta parla di cose od a persone dell'altro mondo.

Dopo tutto questo si può ben scorgere se il parallelo della spesa della linea di Mortara e di quella di Casale da lui istituito possa essere fondato. Tuttavia qual è in fin de' conti il suo risultato? Secondo lui la tratta di Alessandria a Novara per Mortara verrà a costare, tutto compreso, fr. 19,842,426; quella per Casale fr. 23,410,600, e così vi sarebbe per questa un'eccedenza di fr. 3,568,174 non si tenendo calcolo nè del risparmio che vi sarebbe della spesa per la tratta di Vercelli a Novara quando si venga a costruire la strada di Torino alla Lombardia, nè del vantaggio che, indipendentemente dal servizio per la strada ferrata, arrecano il ponte di Valenza e le grandiose arginature, l'uno per la comunicazione tra le provincie finitime, prestando anche all'erario un dritto ragguardevole di pedaggio, le altre per la difesa dei terreni e degli abitati latitanti. Non si conta neppure che questo ponte potrebbe pur servire tardi o tosto ad una strada ferrata, quando il commercio di Genova, od il crescente bisogno di mettere in più stretta comunicazione le provincie tra di loro la consigliasse.

Ecco adunque a che si riduce, secondo il signor Cotta, la superiorità della linea di Mortara su quella di Casale dal lato della spesa! Dopo di aver sognato una maggior lunghezza della linea di Casale di quasi 14 mila metri, ed una galleria presso S. Salvatore di 3400 metri; dopo di aver sognati ripari attuali per difendere la Città di Casale dall'escrescenza delle acque, e la necessità di innalzarli con spese di sommo riguardo in caso di costruzione di un nuovo ponte; dopo di aver sognato il bisogno di considerevoli spese in edifici e movimenti di terra, per le sinuosità del terreno, e per i rapidi rivi che discendono dalle colline tra S. Salvatore e Casale; dopo di aver fatta la grande scoperta che il terreno da Casale a Vercelli non è piano e richiede considerevoli spese in movimenti di terra; dopo di aver tenuto in nessun conto per la linea di Casale, nè il doppio uso a cui servirebbe fra non molto la tratta di Vercelli a Novara, anche con economia di spese di manutenzione e di amministrazione, nè i vantaggi che indipendentemente dal servizio della strada ferrata produrrebbero il ponte di Valenza e le opere accessorie, egli giunge a stabilire che la gran differenza della spesa tra l'una e l'altra linea, per cui si mena tanto rumore, è di fr. 3,568,174!

Nel secondo articolo del suo scritto, inserito nel succes-

sivo numero del *Corriere*, il signor Cotta aggiunge alcune osservazioni sulla scelta fra le due linee in questione, le quali osservazioni, unite a quella della maggior lunghezza della nostra, lo conducono a concludere che per esse svanisce ogni sorta di contesa sulla scelta, risultando la linea di Mortara la sola ed ultima da attuarsi. Egli ha detto. Vediamo se abbia detto bene.

Il Sig. Cotta, oltre di essere dotato di un genio molto inventivo, è anche molto gentile, e, quel che più monta, egli usa delle sue gentilezze molto a proposito. Finora noi avevamo creduto di aver trattata la questione nell'interesse generale dello Stato, ed è perchè esso, per nostro fermo avviso, va d'accordo con quello di queste provincie, che noi abbiamo sostenuta la linea di Casale e Vercelli. A questo interesse generale noi accennavamo appunto, quando per noi si avvertiva, che questa avrebbe meglio giovato ad un buon numero di provincie che formano una ragguardevole parte dello Stato; che essa sarebbe stata più utile alle finanze; che essa avrebbe meglio animato il commercio interno, più sicuro e più importante, e giovato ad un tempo al commercio esterno; che essa meglio dell'altra serviva all'amministrazione della giustizia civile e criminale, mettendo molte provincie in diretta comunicazione col Magistrato d'appello sedente in Casale; che infine la difesa dello Stato, e in particolare della Capitale e di Alessandria, imperiosamente richiedeva la nostra linea a preferenza dell'altra; e quando abbiamo visto insorgere Genovesi e sostenere che, in questo, tutto deve tacere a fronte del commercio genovese colla Germania, che a queste provincie deve bastare di non perdere, e che per il commercio genovese una qualunque maggior spesa di trasporto per la linea di Casale, ed un maggior ritardo nella costruzione della strada sarebbero stati la sua rovina, noi non abbiamo potuto a meno di sciamare in cuor nostro: Quanto egoismo! Essi magnificano tanto il loro commercio, i loro enormi capitali, la loro industria, e poi, per profittare di qualche vantaggio, da giganti si fanno pigmei, e ne fanno dipendere la sua vita dall'economia di un centesimo per rubbo nel trasporto di merci, che giunte alla loro destinazione, supereranno in valore le 500 ed anche le mille volte e più questa maggior spesa! Essi fanno della pronta costruzione della strada di Mortara questione di vita o di morte per il loro commercio colla Germania, e passeranno ancora degli anni prima che la galleria dei Giovi serva a questo commercio, e, quel che più monta, la lunghissima e difficilissima strada della Svizzera è solo un progetto! Costoro, dicevamo tra noi, costoro ci prendono per tanti animali a quattro gambe! — Ebbene, noi eravamo in grande errore! Il signor Cotta ci fa sapere invece che gli egoisti siamo noi e quelli del Risorgimento.

Noi avevamo finora creduto che i nostri avversari quando invocavano, come suprema ragione, l'interesse del commercio di Genova per la Svizzera, si battessero un po' in aria; che questo commercio fosse piuttosto una speranza che una realtà, e ci confermavano in questo pensiero sia perchè non si pubblicò mai cosa alcuna di specifico in proposito, sia perchè le indagini da noi fatte ci fecero conoscere che neppure il governo ha dati specifici abbastanza approssimativi al vero. Noi avevamo pur creduto che questa speranza di grandioso commercio fosse soggetto a molte eventualità politiche ed economiche, che più d'una volta abbiamo specificate; che perciò la suprema ragione messa in campo dai nostri avversari fosse molto vaga ed incerta: ebbene! il signor Cotta ci fa sapere che sono i nostri articoli e quelli del *Risorgimento*, che — mettono in campo la questione delle due linee con ragioni più o meno vaghe, secondo che chi li scrive sente più o meno affetto all'interesse municipale, od all'interesse proprio. —

Ma lasciamo questo disgustoso tema, ed esaminiamo piuttosto le ragioni addotte dal signor Cotta in favore della sua linea.

Egli comincia per esaminare la linea di Casale sotto il rapporto della popolazione, e trova che la popolazione interessata per esse è solo di 70,000 abitanti su quella della Lomellina. A quest'uopo suppone che le provincie di Casale e Vercelli siano di sole 210,000 anime, e quelle della Lomellina di circa 440,000, quando invece il censimento ufficiale del 1838 porta questa a sole 133,016 anime, e quella delle provincie di Casale e Vercelli a 242,297: egli tace di Novara, della Valle di Sesia, di Biella, di Ivrea, di Aosta e di una parte della provincia di Torino, tutte più o meno interessate per questa linea; egli trova di più che le popolazioni delle provincie Casale e Vercelli sono egualmente agricole che quelle della Lomellina; e quindi egli conchiude (vedete a che si giunge dai nostri avversari, quando li muove non

l'egoismo, ma l'interesse per il bene dello Stato! egli conchiude che la ragione della popolazione è di tenue peso, perchè la bilancia trabocca in favore della linea di Casale

Ma se il peso della superiorità della popolazione è tenue per far traboccare la bilancia in nostro favore, egli trova poi nella ragione dei prodotti un grave peso per l'altra parte

La provincia di Casale è una di quelle date maggiormente alla viticoltura i suoi vini sono rinomati, e con questo suo principalissimo prodotto essa paga specialmente quanto importa per i suoi bisogni fiancheggiando la vallata del Po, essa è in situazione di fornire il suo prodotto a molte popolazioni oltre la Lomellina, la Lomellina inoltre ha le proprietà assai poco diverse, ed i suoi grandi proprietari, stanlo assenti dalla provincia, consumano altrove le loro rendite, le consumazioni adunque di questa provincia sono per questi motivi assai minori di un'altra egualmente produttiva. Ognun sa quanto grande sia in essa il numero dei proletari, ognuno sa che i grandi consumatori del vino sono le ultime classi della società, e quanto in Lomellina sia meschina la loro sorte. Egli è quindi facile lo scorgere come quella popolazione non possa consumare una gran quantità del nostro vino, ma essa debba essere invece smerciato in gran parte altrove. Ebbene! il signor Cotta ci fa sapere che lo smaltimento principale del nostro vino si ne effettua nella Lomellina?

Egli ci fa sapere inoltre che ben poco di esso prende la direzione di Milano, e che dato anche che il total prodotto venga smerciato a Milano, non converrebbe a noi di prendere la via ferrata fino a Novara, ma dovrebbe sempre tenersi la strada carrettiera per Mortara siccome la più breve

Adunque, secondo lui, la strada ferrata per Casale sarebbe di non vantaggio per il nostro vino esso non l'alimenterebbe punto. Ma egli ignora ciò che tutti sanno, che il nostro vino va, oltre alla Lomellina, a Torino, ed oltre, a Vercelli, a Novara, in Lombardia e nella Svizzera e che col Vercellese e colla Lombardia facciamo un commercio attivo di questo prodotto! Egli non sa accorgere che questo commercio si può fare attivissimo per mezzo della strada ferrata con Vercelli e Novara, come pure colla Svizzera quando sia costruita la strada ferrata oltre il Lago Maggiore, che così pure avverrà colla Lombardia quando da Milano si faccia una strada verso Novara, ciò che preme all'Austria per il suo commercio per Svizzera, e che tardi o tosto effettuerà senza dubbio. Egli non pensa neppure che attivato questo commercio questa provincia può nel corso di qualche lustro duplicare e triplicare la sua produzione viticola.

Riguardo a questo commercio speriamo di poter pubblicare fra poco dati positivi e recenti di molto rilievo, ma intanto non vogliamo omettere i seguenti che ricaviamo dalle *Notizie economiche statistiche sulla provincia di Casale* pubblicate per cura del Comitato agrario nel 1847. In esse si hanno, in mancanza di più recenti dati, tavole statistiche del 1822 e del 1827 desunte dall'Ufficio d'Intendenza, nelle quali si scorge come il sig. Cotta vada errato nel supporre che lo smaltimento principale del vino si faccia in Lomellina, e che ben poco prenda la via di Milano. Queste tavole non rappresentano certamente al giusto il commercio di questa derrata in quei tempi e può facilmente convincersi chiunque rifletta che essa è il principal prodotto di una fertile provincia, tanto meno esse possono rappresentare lo smercio attuale, naturalmente cresciuto per l'incremento dell'agricoltura, per la facilità dei trasporti, per la maggior agiatezza delle popolazioni, ed in una parola per l'attività dei cambi, ed è questa un'osservazione già fatta dall'autore di quelle *Notizie*, il quale nota inoltre che le sole esportazioni di vino che si fecero per mezzo della sola città di Casale alle provincie di Alessandria, Lomellina, Vercelli e Torino, ascensero nel 1844 a 75,926 ettolitri, ma esse servono almeno a combattere il sig. Cotta. Ecco intanto secondo queste tavole l'esportazione del vino della provincia di Casale nel 1822 e 1827.

1822 per Torino	ettolitri	18,598
» per Novara	»	45,736
» per Vercelli	»	45,736
» per Lomellina	»	4,000
» per Milano	»	4,000
Totale		58,070
1827 per Torino	ettolitri	25,000
» per Novara	»	41,000
» per Vercelli	»	45,000
» per Lomellina	»	10,500
» per Milano	»	6,000
Totale		67,500

Ripetiamo che queste cifre sono ben lungi dal rappresentare il nostro commercio in vino nè in quelle epoche, nè tanto meno attualmente, e che nel 1844, secondo la stessa statistica la sola città di Casale esportò per 75,926 ettolitri di vino, ma ciò basta per dimostrare quanto sia l'errore del sig. Cotta.

Quanto il signor Cotta è mesatto per la provincia di Casale, altrettanto lo è per quella di Vercelli. Egli suppone che il di lei riso si rivolga unicamente al Piemonte ed alla Savoia, e non a Genova, quantunque il carreggio che transita per Casale ci faccia fede del contrario: poi da questo fatto deduce la conseguenza che la strada ferrata che transitasse per Vercelli non recherebbe per questo riguardo vantaggio di sorta, quasi che ciò che si conduce ora da Mortara a Genova per la strada carrettiera non si possa condurre da Vercelli per la ferrata. Poi suppone che quando Vercelli trasportasse il riso a Genova, Piemonte e Savoia non sarebbero alimentate di questa derrata da Novara o Lomellina, per mancanza di convenienza di queste provincie, e che perciò resterebbero prive di questa derrata. Poi ancora, che la Lomellina per smerciare il suo riso a Genova in mancanza della strada ferrata per Mortara dovrebbe ricorrere alla stazione di Novara siccome via più sicura e non interrotta dai fiumi, e quindi fare con grande svantaggio un giro vizioso. Ma si può egli supporre maggiori stranezze? Perché mai Novara che si congiungerebbe con Vercelli per la via ferrata non potrebbe far commercio di riso col Piemonte e colla Savoia, come ora il fa Vercelli, dato anche che ora il riso di Novara non percorra anche quella via? L'perchè non potrebbe ciò fare anche la Lomellina per la stessa via? Se il riso di Vercelli ora va in Savoia non si vede perchè quello di Novara e Lomellina non potrebbero andare se non altro in Piemonte. La verità sarebbe che Vercelli sarebbe centro di questo commercio, il quale si farebbe col Piemonte colla Savoia e con Genova. La Lomellina che ora fa il commercio diretto con Genova fatto il ponte di Valenza invece di rivolgersi a Novara, si dirigerebbe su Alessandria per servirsi della strada ferrata. Comunque lo lo smercio che in complesso ora fanno Vercelli, Novara e Lomellina, lo farebbero egualmente anzi lo farebbero assai maggiore mercè la strada ferrata che agevolando il trasporto permetterebbe una maggior consumazione, e certamente assai maggiore per la nostra linea piuttosto che per quella di Mortara perchè essa lo ravvicina ad un maggior numero di provincie.

La pur meraviglia che il Signor Cotta sostenga senza per altro addurre ragioni, che Novara ha eguale interesse per l'una e per l'altra linea quando è evidente che la nostra mette quella città in maggior comunicazione coll'interno che non quella di Mortara. Fa meraviglia che il signor Cotta consideri la nostra linea sotto il rapporto commerciale la riduca a sì meschine proporzioni da limitarsi egli a parlare del vino di Casale e del riso di Vercelli, nè pensi alle provincie di Val Sesia, di Biella, Ivrea, Aosta e parte di Torino, al commercio che già fanno tutte queste provincie colla Lombardia, con Genova e colla Svizzera e tra loro, ed a quel maggiore che la nostra linea loro procurerebbe. Per citare fra tanti un esempio del commercio interno rammenteremo lo smercio che fa Casale della calce eminentemente idraulica, e del gesso colle provincie limitime, comprese Alessandria, Vercelli, Biella e Novara. Le notizie che finora abbiamo raccolte lo dimostrano superiore ad ogni credere, e già nel 1844 cioè prima che si imprendessero nelle provincie vicine le molte opere pubbliche, secondo le succitate *notizie statistiche*, la sola città di Casale esportava per Alessandria, Lomellina, Vercelli e Torino 76,068 quintali di calce e 20,473 di gesso mentre tra le 63 cave di calce esistenti in tutta la provincia e le 37 di gesso, Casale non ne annoverava che 12 dell'una e 9 dell'altra materia. Ora chi potrà misurare l'estensione di questo commercio quando si animi l'industria, si aumentino le costruzioni, venga a meglio conoscersi ed a diffondersi l'uso di queste sostanze nell'agricoltura, e con tutto questo una strada ferrata permetta di trasportarle con maggior economia ed a maggiori distanze?

Il signor Cotta trova anche un motivo di preferenza della linea di Mortara nella navigazione del Po, la quale, secondo lui, si può fare da Valenza in giù, e non superiormente fino a Casale. Quando così fosse, questa considerazione non sarebbe per nostro avviso di grande importanza, avuto riguardo sia all'esistenza della strada Ferdinanda nella vallata del Po, sia alle poche attuali nostre relazioni commerciali per quella linea di navigazione, sia ancora alle difficoltà che l'Austria ed i Ducati, che fecero con essa

lega doganale, non tralascierebbero di irapportare. Ma manca di verità il supposto del signor Cotta, verso il 1827 un battello a vapore aveva già risalito il Po fin sotto Casale, ed ognuno sa che d'allora in poi si posero in uso battelli a cui bastano poche oncie d'acqua. Noi abbiamo inoltre altra volta già rammentato, che i nostri pescatori si erano una volta offerti al Governo di mantenere lodevolmente navigabile il Po in tutto l'anno da Torino a Casale, mediante una tenue annualità, e tutti sanno che navi periodiche discendono in alcuni giorni della settimana da Torino a Casale e che una volta barconi da Venezia salivano il Po fino a Casale.

E quando il sig. Cotta si fa scrupolo di ricorrere anche all'interesse della navigazione per sostenere la linea di Mortara, e quando l'interesse dello Stato così lo accalora per questa linea, da prendere anche in considerazione le somme già impiegate intorno al ponte di Valenza, mentre esse erano già state da lui calcolate nel parallelo fatto tra la spesa della linea di Casale e quelle di Mortara, e dalla sua differenza egli aveva già tratta una ragione di preferenza per quest'ultima, egli avrebbe almeno dovuto farsi carico delle altre considerazioni che nell'interesse dello Stato militano per l'altra linea. Egli avrebbe dovuto avvertire, che questa linea giova mirabilmente alla difesa dello Stato, ed è singolare, che quando il Piemonte ha ancor sì viva la memoria di quanto successe nel marzo del 1849, quando tutti d'accordo prevedono da un anno all'altro un nuovo conflitto, quando si sa che, coltivando il Piemonte l'idea dell'indipendenza italiana, questo conflitto non è che una questione di tempo, è singolare, diciamo, che per i nostri avversari la difesa dello Stato sia sì poca cosa da non curarsi neppure di prenderla in considerazione. Il sig. Cotta avrebbe anche dovuto non dimenticare che la nostra linea mette in comunicazione molte provincie col Magistrato d'appello se lente in questa città da cui dipendono. Non avrebbe dovuto dimenticare, che con essa si agevolano anche le comunicazioni delle autorità governative coi governati, che di più non solo essa riesce più utile alle finanze per il maggiore alimento di persone e di merci, ma accresce l'unione, la industria e l'agiatezza di queste provincie con beneficio sia delle finanze sia di tutto lo Stato.

Ma, secondo il sig. Cotta tutte queste considerazioni valgono un fico, e non se ne fa carico alcuno. Il nerbo della questione sta per lui nel commercio tra Genova e la Svizzera e tra Genova e Pavia. Qui ci aspettiamo di veder trattata ampiamente la questione, affinché fosse stato possibile anche a noi di conoscerla que lo nerbo, e dovevamo aspettarcelo tanto più, in quanto che noi l'avevamo messo in dubbio coi nostri scritti non ignorati dal sig. Cotta, e che egli ci accusò insieme al *Risorgimento* di trattare la questione con ragioni più o meno vaghe. Ebbene! egli prescinde dal farci conoscere le ragioni di questo nerbo, e si limita ad un'affermazione, come se fosse cosa già fuori di contestazione. Noi invitiamo pertanto il sig. Cotta ad entrare in questa materia ed a trattarla un po' più seriamente di quello che ha fatto: si per la spe e le difficoltà della linea di Casale che per il commercio interno ed il movimento delle persone per la medesima.

Intanto che noi attendiamo da lui l'adempimento di questa sua stretta obbligazione se ama di prender parte alla questione, noi gli faremo in proposito qualche osservazione.

Perchè il commercio di Genova a Pavia, qualunque esso sia, potesse sentire un reale vantaggio per la strada di Mortara, sarebbe necessario non solo che si effettuasse una diramazione da questa a Pavia, ma che un'altra da Milano venisse ad incontrarla, ciò che l'Austria non volle fare negli anni scorsi, e che, ostile qual è al nostro commercio non farà probabilmente in avvenire. La strada probabile della Lombardia verso i nostri confini sarà quella nella direzione di Novara perchè essa le serve per il suo commercio della Svizzera, e quando essa si effettui il commercio di Genova colla Lombardia si farà senza dubbio per Novara con assai maggior vantaggio. Intanto esso troverà ostacoli nel trasporto, ostacoli nella dogana, e non gli mancheranno altre vessazioni. Per quanto a quello della Svizzera abbiamo già detto che esso è per ora piuttosto una speranza, la quale è pur soggetta a molte eventualità. Si tolga dal nostro commercio colla Svizzera quello che si fa dalle altre provincie, si tolga dalle merci, che passano i Giovi, ciò che si volge alla Lombardia e specialmente ciò che si smercia nell'interno, si tolga inoltre quanto dopo di essere entrato in Svizzera rientra in Piemonte per contrabbando, e si vedrà a quanto si riduca il commercio di Genova colla Svizzera ed il sig. Cotta che trovò



le nostre ragioni troppo vaghe, si farà carico di farci conoscere questi fatti specifici, e si rammenterà che la prova tocca a lui. Noi intanto rammenteremo che il cavaliere Galvagno, quando aveva anche il portafoglio del Ministero d'Agricoltura e Commercio, quantunque sostenesse la linea di Mortara anche nell'interesse del commercio di Genova colla Svizzera, ammetteva per altro avanti il Senato nella seduta del 42 settembre 1849 che questo commercio era attualmente di poca importanza.

« Dirò di più, osservava egli, che da quanto risulta » dai lavori delle commissioni che si succedettero » nei tanti studi che si fecero prima di giungere alle » disposizioni delle R. Patenti del 1844, si trova, che » tutte furono d'accordo su questo, cioè che il com- » mercio interno doveva essere prevalente (vedrà il » sig. Cotta che tutte queste commissioni, ed il mi- » nistro avevano un altro verbo della questione): che » come lo è in tutto, così deve esserlo per le strade » ferrate; che col mezzo proposto si soddisfaceva al » commercio interno, cioè colla strada da Genova a » Torino, e che quanto al commercio estero si sup- » pliva con una ramificazione da Alessandria, ed a » questo fine erasi perfino proposta dapprima la più » breve linea per il confine Pavese, ma (vegga il » sig. Cotta il suo commercio con Pavia) nella dif- » ficoltà di poter congiungere la strada verso Pavia » colla strada Lombarda si pensò, che sarebbe al- » meno utile di portare la strada verso la Svizzera, » d'onde non sarebbe impossibile col tempo di pro- » trarre la linea al Lago di Costanza per incontrare » la lega doganale Germanica. Quindi è che si sta- » bilì, che la strada sarebbe portata verso il Lago » Maggiore, rimettendo ad altro tempo il vedere se sa- » rebbe possibile di prolungare qualche punto di qual- » che linea verso la Lombardia. E comunque vogliasi » dire poco importante il commercio del Genovesato alla » Svizzera, si pensò che questo commercio che si faceva » fra Genova e la Svizzera si sarebbe reso più impor- » tante se si fosse potuto, come porta appunto il progetto, » fare cosiffatta congiunzione colla Svizzera.

Rammenteremo anche al sig. Cotta che non senza ragione crediamo che il commercio della Svizzera sia piuttosto una speranza che una realtà, e che non senza ragione possiamo pur temere che gravi difficoltà siano per opporsi alla sua effettuazione. Noi l'abbiamo già detto: diamo pure per fatta, e questa non è piccola concessione, la strada dal Lago Maggiore a quello di Costanza, diamo pure che guerre od altre cause politiche non vengano ad intorbidare questo commercio; ma chi assicura che così pure faranno le tariffe doganali? L'Austria è in trattative colla Prussia per entrare nella Lega Doganale Germanica, e se questo succede, chi può assicurare che il nostro commercio con essa, invece di essere favorito, non sarà piuttosto incagliato? L'Austria, ostile al nostro commercio, ed interessata a far prevalere il suo, tenterà ogni mezzo, per riuscire nel suo intento, tenterà di far prevalere il suo sistema protettivo nella Lega, e col peso dei suoi numerosi voti compatti vi arriverà probabilmente; e quand'anche ciò non fosse, e quando gli Stati italiani da lei posseduti non ne facessero parte, essa arriverebbe per lo meno ad ottenere favori in pro del loro commercio.

Con ciò noi non intendiamo al certo che si trascuri questa via al commercio genovese; ma vogliamo solo che non gli si dia maggiore importanza di quanto possa avere; che quando fosse vero che la linea di Mortara fosse veramente più utile al commercio genovese in complesso, non si trascuri per un di lui leggiero vantaggio l'interesse di molte altre provincie e dello Stato; che in somma non si faccia dipendere la nostra questione, come vorrebbe il sig. Cotta, dall'interesse di quel commercio, qualunque sia.

Rammenteremo pure al sig. Cotta che il commercio di Genova colla Svizzera, come commercio di transito, per quanto fosse una realtà, e considerevole in se stessa la sua utilità, non sarebbe mai da equipararsi a quella che otterrebbero dal commercio interno ed esterno per la linea di Casale le provincie interessate per questa linea: egli ricorderà che il commercio di transito dà salarii, profitti a chi lo esercita, ma che il maggior vantaggio di esso è per i paesi che fanno il cambio, in quanto che essi attivano la loro produzione, ed ottengono in cambio i prodotti stranieri a miglior mercato, e che perciò se i regnicoli che esercitano questo commercio godono di una parte di questi salarii e profitti, il principal vantaggio di questo commercio lo sentono i paesi stranieri di produzione e di consumazione; quando invece noi godiamo per il commercio dello Stato coll'estero anche una parte di questo vantaggio, e lo godiamo poi interamente per il commercio interno. Se noi paragoniamo la massa degli utili, che può derivare ai Genovesi dal loro commercio di transito per la Svizzera, colla massa degli utili che può derivare sia ai Genovesi, sia a tanti altri regnicoli dal commercio interno ed esterno passando la strada per la nostra linea, noi non dubitiamo di asserire che essa è di gran lunga minore per quel commercio.

Forse il sig. Cotta ammettendo questo fatto potrebbe osservare, come testè il ministro Paleocapa, che la strada della Svizzera premendo al Piemonte, si deve togliere ogni incertezza sulla costruzione della strada di Genova al Lago Maggiore, perchè le incertezze non permetteranno ai capitali di accorrere per la costru-

zione della medesima. Ma egli s'ingannerebbe, nè ci stupisce che il Ministro sia costretto a ricorrere a siffatti argomenti. Nessuno mette in dubbio la strada da Genova al Lago Maggiore: nessuno mette in dubbio che il suo compimento, per quanto si potesse ritardare, si farebbe assai prima della strada della Svizzera che è solo in progetto, e che, come abbiamo veduto, il ministro Galvagno nel settembre dell'anno scorso riguardava come una sola possibilità. Ora noi domandiamo se si possa dire sul serio, che la nostra questione sulla scelta della linea di Casale o Mortara possa allontanare i capitali dalla strada Svizzera, se gli speculatori possano temere, che prima che la strada della Svizzera sia aperta al pubblico, non sia ancora compilata la nostra. Essi per lo contrario ameranno che la nostra questione si chiarisca, e che ove questa linea sia più utile, venga prescelta, imperocchè quanto più la strada da Genova al Lago Maggiore sarà alimentata e servirà, senza grandi deviazioni, ad un maggior numero di provincie, altrettanto si accrescerà il nostro commercio colla Svizzera, e con esso la rendita della strada elettrica. Quando un Ministro ricorre a simili argomenti, convien ben dire che esso sia assai povero di buone ragioni. Vedremo se il sig. Cotta saprà addurne delle migliori. Ma parli sul serio, nè ci venga più a parlarci di ripari attuali a difesa della nostra città, nè di terreno non piano da Casale a VerCELLI, nè di altre simili storielle.

QUADRO delle distanze, tempo e spese di trasporto per le strade ferrate eseguite, e progettate fra Torino, Genova, Ciampieri, Alessandria, Arona, Milano, Venezia, Parigi, Brusselle e Londra, desunto dalla Carta Generale della strada ferrata dell'Ingegner Maur, pubblicata del R. Governo.

INDICAZIONE delle Città	Distanze	Tempo del tragitto	SPESA			
			per Viaggiatore		per quintale di 100 chilogr.	
			1. classe	2. classe	FR.	FR.
Da Torino a						
Asti	53	1, 40	2, 75	5, 50	0, 55	0, 95
Alessandria	90	2, 40	4, 50	9, 00	0, 90	1, 60
Genova	463	3, 00	8, 25	46, 50	1, 65	2, 95
Novara	454	4, 10	7, 70	45, 40	1, 50	2, 75
Arona	491	5, 45	9, 55	49, 40	1, 90	3, 40
Milano	173	5, 40	8, 65	47, 30	1, 70	3, 10
Venezia	453	13, 30	22, 65	45, 30	4, 50	8, 15
Ciampieri	200	7, 00	10, 00	20, 00	2, 00	3, 60
Ginevra	288	9, 40	14, 40	28, 80	2, 85	5, 15
Lione	330	16, 00	16, 50	33, 00	3, 30	5, 90
Parigi	845	26, 20	42, 25	85, 00	8, 45	15, 20
Brusselle	1203	37, 00	62, 25	115, 00	12, 00	24, 65
Londra	1380	39, 20	81, 75	167, 50	13, 80	24, 80
Da Genova a						
Alessandria	75	2, 45	3, 75	7, 50	0, 75	1, 35
Asti	110	3, 20	5, 50	11, 00	1, 10	1, 95
Torino	463	3, 00	8, 25	46, 50	1, 65	2, 95
Novara	454	4, 10	6, 95	43, 90	1, 35	2, 50
Arona	476	5, 15	8, 80	47, 60	1, 75	3, 15
Milano	158	4, 45	7, 90	15, 80	1, 55	2, 80
Venezia	438	13, 10	21, 90	43, 80	4, 35	7, 85
Ciampieri	365	12, 00	18, 25	36, 50	3, 65	6, 35
Ginevra	453	14, 35	22, 65	45, 30	4, 50	8, 15
Lione	495	15, 50	24, 75	49, 50	4, 95	8, 90
Parigi	1010	31, 20	50, 50	101, 00	10, 10	18, 15
Brusselle	1370	42, 00	70, 50	137, 00	13, 70	24, 65
Londra	1545	44, 30	90, 00	154, 50	15, 45	27, 80
Da Ciampieri a						
Torino	200	7, 00	10, 00	20, 00	2, 00	3, 60
Asti	255	8, 40	12, 75	25, 50	2, 55	4, 55
Alessandria	290	9, 40	14, 50	29, 00	2, 90	5, 20
Genova	365	12, 00	18, 25	36, 50	3, 65	6, 55
Novara	354	11, 40	17, 70	35, 40	3, 50	6, 35
Arona	391	12, 40	19, 55	39, 10	3, 90	7, 00
Milano	373	12, 10	18, 65	37, 30	3, 70	6, 70
Venezia	653	20, 30	32, 65	65, 30	6, 50	11, 75
Lione	430	4, 00	6, 50	43, 00	4, 30	7, 90
Parigi	645	19, 20	32, 25	64, 50	6, 45	11, 60
Brusselle	1005	30, 00	52, 25	101, 50	10, 00	18, 00
Londra	1180	32, 20	71, 75	117, 00	11, 80	21, 20
Ginevra	88	2, 40	4, 40	8, 80	0, 88	1, 58

OSSERVAZIONI

Per tutte le linee non ancora attivate il tempo del tragitto venne approssimativamente calcolato in ragione di un minuto ed otto decimi per ogni chilometro, nel cui spazio è compreso eziandio il ritardo accagionato dalle fermate in ciascuna stazione.

La spesa per cadaun viaggiatore è stata calcolata per quelli di terza classe, 0fr,05 ogni chilometro (media approssimativa tra i 0fr,04 della tariffa Piemontese ed i 0fr,055 di quelle di Francia) e di 0fr,10 per i viaggiatori di prima classe.

Il quintale metrico di 100 chilogrammi fu calcolato in ragione di 0fr,01 a 0fr,018 ogni chilometro, giusta le diverse categorie di mercanzia.

Venne aumentato di un'ora il tempo impiegato nel tragitto per le Alpi, e ciò per tener calcolo della rallentata velocità sopra i piani inclinati presso il punto culminante.

CASALE. Gi si scrive da Alessandria che i delegati dei municipii che propugnano la strada ferrata per Mortara, testè convenuti in quella Città, nominarono una Commissione d'arte composta degli Ingegneri Pera, Morosetti e Colli, ed un'altra Commissione permanente in Torino destinata ad operare, e composta come segue:

- Per Genova — Sauli.
- Per Alessandria — Mantelli.
- Per Valenza — Conte Decardenas.
- Per Vigevano — Arconati Visconti.
- Per Arona — Torelli Maggiore Luigi.

FRANCIA. Il sig. Mauguin, che non è socialista, ha avuto il coraggio di proporre all'assemblea la istituzione di banche cantonali, allo scopo di ridurre l'usura e di estendere la circolazione dei capitali.

Il sig. Mauguin, che non è socialista, ha perfino spinto l'audacia a mancare, in questa occasione, di rispetto alla banca di Francia.

Fortunatamente si trovava là il signor Leon Faucher per difendere i principii delle scienze economiche oltraggiate dal sig. Mauguin.

L'assemblea ha maggioranza di 351 voti contro 236 ha respinto la presa in considerazione di una così utile proposizione.

— Si legge nell'Estafette, giornale moderato « Noi arrechiamo sorpresa a molti asserendo, che, in mezzo ai gruppi formati ieri sulla piazza della Borsa, un gran numero di voci si elevavano per rendere omaggio alla forza irresistibile del progresso e per salutare questa nuova aurora della repubblica effettiva. In certi circoli formati a caso non una sola voce si alzava per combattere la democrazia. Questa è una osservazione che molti altri, come noi, hanno fatta, e della quale noi ne garantiamo l'esattezza. Niente di più concludente si potrebbe addurre per meglio comprovare questo fatto ormai certo, cioè, dell'inoculazione delle idee democratiche negli spiriti anche più ribelli. Un socialista, or sono pochi mesi, non avrebbe potuto senza pericolo fare aperta professione della sua fede politica alla Borsa: oggidì è precisamente il contrario che si verifica.

— I giornali moderati mettono un supremo grido di disperazione: il socialismo ci soverchia: per poco che gli elettori amici dell'ordine sieno negligenti nel deporre il loro voto nell'urna, la società è perduta: sono il saccheggio, il massacro, gli incendi che stanno per rovesciarsi sulla terra. ecc. ecc.

Si fa appello alla paura ed alla pietà come nelle antiche tragedie: giannini gli amici dell'ordine si sono espressi in modo più patetico. Ciò non deve sorprendere: fino ad ora si crederono sostenuti, ora sentono che la terra manca sotto i loro piedi.

INGHILTERRA. Dal Morning-Chronicle: Si scrive da Dublino: Jett sera ha avuto luogo in Musistall, Abbey-Street una riunione pubblica di una associazione recentemente costituitasi sotto il nome di associazione democratica. Il sig. Graham occupava il seggio della presidenza. Il sig. Feargus O'Conor, membro del parlamento, ha presa la parola ed ha detto: che egli rappresentava il principio della Democrazia Inglese: che egli non solo parteggiava per lo scioglimento dell'unione, ma che di più vorrebbe una separazione completa dei due paesi. L'onorevole membro ha in seguito scongiurati i democratici inglesi ed irlandesi a non lasciarsi andare ad un fatale antagonismo d'interessi. Sono i principii, esso ha detto, e non gli uomini che bisogna apprezzare; dopo, ha fatta una proposizione all'oggetto di stabilire uno spirito d'unione fra tutti i democratici dell'universo, e particolarmente fra quelli dell'Irlanda, per mettere un termine al dispotismo che il capitale esercita sul lavoro.

L'oratore considera l'unione di tutti i democratici come il solo mezzo sicuro di ottenere questo risultato. Questo meeting, che era molto numeroso, si sciolse solo ad un'ora di notte.

Avv. FILIPPO MELLANA Direttore.

LUIGI BAGNA Gerente.

Tipografia Fr. Martinengo e Giuseppe Nani.

INSERZIONI A PAGAMENTO

DA VENDERSI

Corpo di Casa situato in questa Città nella contrada di S. Paolo, vicolo S. Camillo, porta N.º 3. Per le condizioni dirigersi al Proprietario Avv.º BERAUDI.

DA AFFITTARE

Il Palco num. 6. 2.ª fila a diritta nel Teatro dell'III.ª Società, ricapito allo Studio del Causidico Collegiato ANTONIO MANACORDA, Casa Pasquini, Contrada di Genova, p.ª num. 151