

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 2), per sei mesi lire 11 — Il Foglio esce il MARTEDI o il VENERDI d'ogni settimana e dà Supplementi ogni qual volta lo richiedono le circostanze. — Le Associazioni si ricevono dalla Direzione o da tutti gli Uffici Postali. — Le inserzioni si pagano 25 centesimi ogni riga.

CASALE 13 FEBBRAIO

La discussione sulle interpellanze del deputato Farina, riguardanti la creazione della Banca Nazionale per semplice decreto Reale, occuparono tre intere sedute della Camera.

Queste interpellanze annunciate da otto e più giorni diedero campo al Ministro delle finanze ed ai suoi colleghi di prepararsi a rispondervi in modo serio e grave. Ma invece le loro ragioni furono leggere e, potremmo dire, anche ridicole.

E bensì vero che riesce difficile a qualsiasi ingegno di difendere a dovere una cattiva causa, ma in quest'occasione (massime il Ministro dell'interno) pose a nudo la sua incapacità quantunque abbia spinto il sofisma sino all'impudenza.

Il signor Galvagno si dimostrò il tipo degli avvocati difensori di qualsiasi causa giusta ed ingiusta, purchè frutti qualche cosa. In quest'occasione poi aveva a difendere i suoi interessi privati come possessore di azioni della Banca, ed il suo portafoglio che mai corse così grave pericolo.

Le interpellanze aggressive iniziate da un deputato ministeriale che gode di un certo credito nel seno del proprio partito erano già un indizio per se solo capace d'inquietare il Ministero.

Il deputato Farina chiedeva al Ministro delle finanze 1. Se egli aveva diritto di autorizzare l'unione delle due Banche di Torino o di Genova sotto il nuovo titolo di Banca Nazionale, senza un atto del Parlamento.

2. Se poteva di suo arbitrio estendere a questa Banca il privilegio concesso solo alla Banca di Genova per legge di emettere biglietti obbligatorii e non pagabili a vista.

3. Se aveva il dritto di estendere la durata della società della Banca Nazionale ad anni trenta.

Conchiudeva l'interpellante che a tenore delle spiegazioni date dal signor Ministro avrebbe poi sottoposte al giudizio della Camera le sue conclusioni. Il Ministero non tardò a conoscere la gravità delle questioni ed il pericolo in cui versava. Tentò di scongiurarlo, facendo fare officiose istanze presso l'onorevole Farina perchè volesse recedere dal suo proposito. Ma questi rimase inflessibile. Una scissura della maggioranza divenne da questo punto non tanto possibile che certa; la crisi ministeriale, in seguito ad un voto riprovatore, parve inevitabile.

La Camera ed il pubblico attendevano con ansietà la lotta parlamentare; si preparavano le armi da una parte e dall'altra. Tempestosa volevasi credere la discussione, forse non esente da scandalose rivelazioni.

Mercoledì p. p. si aperse il dibattimento.

Il Ministro di Finanze rispose, con molte parole, poche ragioni sulle questioni eccitate dal deputato Farina; disse che il Ministero aveva consultato illustri giureconsulti prima di arbitrarsi la creazione della Banca Nazionale; che l'unione delle due banche era necessaria per evitare il danno emergente alla banca di Torino dal privilegio accordato a quella di Genova di emettere biglietti non rimborsabili ed obbligatorii; che non ebbero luogo variazioni essenziali negli Statuti, cosicchè si potevano sempre tenere per vigenti le lettere patenti che avevano approvate le due banche; desiderarsi una legge per regolare l'esistenza delle banche, ma intanto che non esiste, essere il ministero in diritto di sancirla per semplici Decreti Reali. Il Ministro dell'interno accorse in appoggio del collega che celava

a stento la sua confusione dovendo sostenere un atto patentemente illegale, e colla sua consueta imperturbabilità forense asseriva in faccia alla Camera che il Ministero prima di determinarsi ad approvare la nuova banca chiese il parere del consiglio di Stato il quale fu favorevole: osservò che li Statuti delle banche di Genova e Torino avevano una parte legislativa, e che questa non fu toccata; solo essersi mutata qualche piccola cosa nella parte amministrativa. Svolsse poi la sua teoria sul credito, sulla libertà di commercio, sull'importanza delle istituzioni bancarie, e qui, dimentico del suo primo sistema di difesa, volle sostenere che gli Statuti di una società anonima bancaria non riguardano che gli azionisti, poco il governo, niente il pubblico; servire solo per garantire gli interessi de'socii: perciò non essere necessaria alcuna legge per sancirli! Egli essere per la libertà di commercio, e non per porre incagli alle liberi istituzioni commerciali; chicchessia avere il diritto di aprire una banca, e di emettere a piacimento biglietti al portatore; tale d'altronde essere la consuetudine del nostro paese, ed in mancanza di leggi in proposito, a questa doversi attenere il governo: questa teoria essere l'unica buona, l'unica vera, essere *teoria italiana*. Così il Ministro dell'Interno, l'ex Professore di Commercio!

Il Conte Cavour s'accorse che ai signori ministri mancava il terreno sotto ai piedi, volendo con tali parole senza ragioni difendere la legalità del loro operato; lasciò quindi a parte la costituzionalità della questione non senza avere avvertito che forse l'operato non fu affatto regolare; e si pose a svolgere destramente l'utilità e la convenienza dell'unione delle due banche di Torino e di Genova; osservò come prosperarono gli affari commerciali dopo questa bella unione; che sarebbe stato un peccato distruggere un sì bel connubio tanto fruttuoso e che di più ancora promette per l'avvenire. Il signor di Cavour sapeva quello che si diceva, egli che ne fu il prenubo, ed ora il gerente della Banca Nazionale; egli che poté realizzare un profitto di cento e più mila lire da quel contratto; aveva diritto di essere creduto dalla Camera e lo fu difatto. Il Mellana non tardò ad amareggiargli il frutto della sua arringa colla osservazione che in una questione di costituzionalità e di supposta violazione delle prerogative del parlamento era disdicevole trattarsi di utilità e di guadagno. La questione che si doveva decidere essere quella, se il Ministero avesse agito costituzionalmente o no. Ogni altra considerazione essere inopportuna finchè non si fosse risolto il punto principale.

Sorsero a vicenda per ribattere le asserzioni ed i motivi dei due ministri e del signor di Cavour, i deputati Pescatore, Farina, Carquet, Lanza, Depretis, Mellana, contro i quali invano dibattevasi il Ministro dell'Interno lasciato da'suoi colleghi e dall'intera maggioranza ministeriale solo nell'arena; non sappiamo se per pudore o per contrario convincimento. Sofismi, allegazioni erronee, contraddizioni, di tutto usò ed abusò il Ministro per schermirsi e mantenere nella solita ministeriale devozione il suo partito.

I suoi avversarii provarono che la Banca Nazionale è privilegiata a più titoli. 1. per la facoltà di emettere biglietti al portatore per il triplo del

capitale fisso; e tanto più se sono obbligatorii o non rimborsabili: questo essere un privilegio sovrano, equivalente al dritto di battere moneta; 2. per essere preservata in qualsiasi caso del sequestro sopra i suoi depositi; 3. per potere procedere alla vendita degli effetti ricevuti in deposito, qualora il deponente non restituisca nel termine statuito la somma presa in prestito; 4. per essere i depositi della Banca inviolabili ancora che si venisse a sapere che alcuni effetti fossero stati dei deponenti derubati. Queste particolari disposizioni dal Governo concesse alla Banca, costituiscono altrettante derogazioni al dritto comune, ai codici che ci reggono, perciò non possono essere autorizzate se non per legge. Pareva impossibile rispondere a queste considerazioni; oppure il Galvagno rispondeva sempre.

(Continua)

Se dimandate a certi signori perchè si ostinino a tenere asserragliata la frontiera da un esercito di preposti, perchè nei paesi di confine non sia lecito muovere un passo senza venire incessantemente frugati in nome della legge, perchè si permetta l'esercizio di alcune industrie in certi luoghi e si vieti in certi altri, perchè la grande massa de'cittadini che vive dell'agricoltura, delle professioni e delle arti, sia costretta di comprarsi a caro prezzo dei cattivi prodotti industriali, perchè la peste del contrabbando sia una necessità creata dal governo, perchè le dogane rendano poco e costino molto, perchè non sieno attivate delle convenzioni di reciproco scambio, per esempio coll'Inghilterra e colla lega Germanica, per le quali ricevendo noi con fervore i loro manufatti aprasi il bisognevole sfogo agli esuberanti prodotti del nostro suolo, perchè infine lo Stato del Piemonte fornito di tanti elementi per essere il più prospero d'Europa sia destinato a strascinarsi sempre a rimorchio degli altri, a languire indefinitivamente nelle pastoie dei vecchi errori; vi rispondono in coro, che tutti i suddetti sacrifici con molti altri sono richiesti dalla protezione dovuta all'industria nazionale.

I limiti di quest'articolo non ci permettono il dimostrare di proposito quanto un sistema, che poteva avere il suo merito ne'paesi condannati dalla naturale povertà all'esercizio delle manifatture, sia male applicato al Piemonte, dove non potrebbe ravvisarsi che un'infelice imitazione dello straniero, se non vi si incontrasse l'impronta del monopolio proprio del dispotismo, il sacrificio dei molti al godimento di pochi. Solo vogliamo ritornare sulla flagrante contraddizione in cui cadono i nostri economisti ministeriali circa la gabello della polvere.

Che la polvere da caccia sia un oggetto d'imposta, bene sta; essendo la caccia, salvo poche eccezioni, un divertimento signorile. Ma che la polvere da mina, perchè è del genere della prima, sia pure com'essa soggetta a balzetto, sarebbe una ridicola pedanteria, quando non fosse una deplorevole contraddizione ai principii di protezione così fatalmente trionfanti.

È stato detto assai giustamente che gli immensi benefici, onde ha dotato l'umanità la polvere da mina, fanno perdonare gli orrendi effetti della polvere di guerra. Ma ecco i nostri uomini di stato, quasi invidiosi del beneficio, vi frappongono la barriera di un dazio.

Signori, l'industria delle miniere e delle cave di marmi e di graniti, sparse con prodigalità sul no-

stro suolo dalla generosa mano della natura, non è dessa un'industria? E la costruzione d'ogni sorta di edifizii civili e rustici non è dessa una fonte di vasto lavoro, d'un lavoro più produttivo ed umano, che non certe stie da voi tanto favorite, dove coi miasmi d'un'aria melfitica si respira la corruzione e l'abrutimento? Pensate che è dovere del governo non solo di rendere accessibile il lavoro ad ogni uomo di buona volontà, ma anche di curare che si migliorino le condizioni del vivere, affinché il salario dell'operaio basti a soddisfare adeguatamente almeno ai primi bisogni della famiglia, fra i quali v'ha pure l'abitazione. Pensate quanto importi di agevolare la circolazione degli uomini e delle cose mediante l'apertura di buone strade; perchè fino a quando la maggiore parte de' vostri sudditi vivrà dispersa sulla faccia del paese senza potere avvicinarsi e comunicarsi a vicenda, voi sarete benemeriti della barbarie e non della civiltà; e tutti i vostri tentativi, se pure sono sinceri, di diffondere i benefici del moderno incivilimento, come le scuole elementari, le condotte mediche, le casse di risparmio, la retta amministrazione della giustizia, la sicurezza congiunta a libertà, con tutto quel benessere che andate promettendo, si romperanno contro l'isolamento dei molti comuni rurali che pure costituiscono la massima parte dello Stato.

Merè la gabella della polvere voi rendete più dipendiosa la costruzione delle strade ferrate che alline dovrete risolvere di abbandonare almeno in parte ai privati; posciachè l'esperienza dovrebbe avervi convinti che sapete fare così poco e così male. Quando si riflette che la Toscana, paese meno ricco e molto in condizioni più sfavorevoli del nostro, possiede già una compiuta rete di strade ferrate, mentre noi dopo tant'anni di aspettativa, con un governo che aveva le casse piene, e l'assoluta facoltà di operare, non siamo in grado che di camminare zoppicando per pochi chilometri, si trova la più evidente ed irrevocabile condanna degli uomini che ora vorrebbero riconquistare le redini dello Stato per eternare la nostra miseria.

A giustificare il gravoso prezzo della polvere da mina si è addotto il maggiore costo della di lei produzione. Ciò appaleserebbe un difetto dell'amministrazione, il quale o bisogna efficacemente riformare, oppure abbandonarne la fabbricazione all'industria privata. In altri paesi la polvere è un oggetto di libero smercio, senza che colà si viva o meno sicuri o meno tranquilli che presso di noi. Forse che i gabellotti dimandano la fede di moralità a chi compra, o non vendono egualmente all'assassino ed all'onest'uomo? O forse temete per la sicurezza dello Stato? Governatelo bene questo povero Stato, e potrete dormire placido sonno anche sopra un barile di polvere. Ma se, perchè vi appellate conservatori, intendeste di conservare tutte le vecchie magagne, allora sappiate che nè il monopolio della polvere nè qualunque altro monopolio vi preserverà dalla generale indignazione, come nulla valsero a Luigi Filippo le cento bastiglie e le mille bocche da fuoco con cui si lusingava di avere imbrigliato la tempestosa Lutezia. Però i nostri ministri, quando si ricordano loro gli esempi di Metternich e di Guizot, rispondono umilmente che cotesti uomini di sommo ingegno, sarebbero tuttora al potere se avessero imparato a governare da essi. Poverini! — Infelici i primi per essere venuti al mondo troppo presto, ma più i secondi per essere giunti troppo tardi!

STRADE FERRATE

STRADA DELLA SAVOIA

Il Maggiore del Genio in ritiro Celestino Rossi, Ingegnere delle miniere, e membro corrispondente dell'Accademia delle scienze di Torino, fa noto per mezzo del *National* di Torino un suo progetto sulla direzione della strada ferrata della Savoia. Noi trascriviamo le seguenti parole che bastano a far comprendere in sostanza il suo pensiero:

« Fin dal 1846 io mi sono occupato della questione delle vie ferrate del Piemonte. Fin d'al-

» lora ho creduto, e credo tuttavia, essere sotto ogni » rapporto della più alta importanza per il Pie- » monte e per il porto di Genova la costruzione » di una gran linea di strada ferrata per la Savoia, » sino alle frontiere della Francia per mettersi » in comunicazione con Lione e colla Francia e » Ginevra, e per mezzo di questa colla Svizzera » occidentale. Ho sempre creduto, e credo tuttavia, » essere questa la prima questione che il Pie- » monte deve risolvere ».

« Partendo da queste basi, ho studiato quale » poteva essere la direzione che avrebbe dovuto » seguire per soddisfare a tutti gli interessi ge- » nerali e speciali del porto di Genova, del Pie- » monte e della Savoia: questo studio mi ha pie- » namente allontanato dalla direzione di Susa e » della Valle della Moriana, e mi ha condotto » alla direzione di Chivasso, Ivrea, Aosta, Piccolo » S. Bernardo, Moutiers, Albertville, Annecy, e » Chambéry; prolungandosi per Annecy sopra Gi- » nevra, e per Chambéry sopra Blegarde per » arrivare alla frontiera di Francia, punto il più » facile ed il più vicino ad una linea su Lione, » non potendo ammettere il prolungamento per la » valle dell'Isère, partendo da Mommeillan, siccome » totalmente contrario agli interessi del porto di Ge- » nova e di Chambéry ».

STRADA

DA GENOVA AL LAGO MAGGIORE PER CASALE VERCELLI E NOVARA

Sappiamo da fonte sicura che il Municipio di Ivrea si è pienamente associato prima d'ora ai Municipii di Biella, Casale, Novara e Vercelli, e fa causa comune con essi per la direzione della strada ferrata da Genova al lago Maggiore per Casale, Vercelli e Novara. Speriamo di poterne comprendere altri nell'associazione, e così colla massa degli interessi crescerà anche la forza delle ragioni che stanno per questa linea.

Ci è grato lo scorgere che il *Vessillo Vercellese* vada acquistando speranza sull'esito della nostra causa, per la strada ferrata, ed ai nostri associi i suoi sforzi per il di lei trionfo. Esso dipende non dalla bontà delle ragioni che stanno per lei, perchè queste mai non le mancarono, ma dal valore che loro daranno quelli che debbono pronunziare; il quale valore sarà ai loro occhi tanto più grande, quanto sarà più spiegata la pubblica opinione. Spetta alla stampa il formare questa pubblica opinione ed esserne la viva espressione; quindi noi facciamo voti a che nessuno dei giornali delle provincie interessate venga meno in questo ufficio. Il vantaggio di questo trionfo non sarà tutto economico; esso mostrerà la potenza, non ancora abbastanza compresa, della pubblica opinione, alla quale nulla può resistere, quando si manifesta con non dubbii segni:

Ci piace intanto di qui riferire le parole che il *Vessillo* promette alla riproduzione della bella memoria dell'ing. Protasi. Eccole:

La Città di Novara si è pure convinta della ben maggiore utilità generale, che col tempo ne deriverebbe dalla linea di strada ferrata da Genova al Lago Maggiore per Alessandria, Casale e Vercelli, piuttosto che per Valenza e Mortara, e per tal fine si associò coi Municipii di Casale, Vercelli e Biella. Ora quel Simulacro ingegnere Protasi pubblicò un ragionatissimo suo scritto, quale noi ci pregiamo di riprodurre, siccome quello che può togliere ogni dubbio, che mai ancora potesse nutrirsi sulla preferenza della linea per Casale e Vercelli a quella già iniziata per Valenza: e vogliamo ad un tempo riprometterci, che il liberalismo Consiglio Comunale di Alessandria facendosi maturi riflessi, si unirà ad appoggiare le troppo giuste istanze delle Provincie di Casale, Vercelli, Novara e Biella, e che pure il Municipio d'Ivrea saprà finalmente scorgervi il suo interesse, che la strada ferrata arrivi a Vercelli, con cui quella Provincia, e la Valle di Aosta hanno un vivo e continuo commercio.

Il *Corriere Mercantile*, annunziando la composizione della Commissione fatta dal Ministro dei lavori pubblici in seguito al noto ordine del giorno della Camera elettiva del 19 gennajo, fa dopo altre queste osservazioni:

« E qui non è inutile ricordare quale specie » d'interesse colleghi più precisamente Genova a » questa importante disamina. Oltre la direzione » della linea ferrata, e la sua maggiore brevità, » che forse non fornirebbero materia di inconci- » liabile contrasto se la questione fosse vergine, » Genova ha impegnato l'interesse gravissimo del » tempo ».

« E fuor di dubbio, che se viene adottata la » deviazione richiesta dai quattro Municipii, se si » abbandona la cospicua porzione di cominciati » lavori per intraprenderli sulla nuova linea, l'ese- » cuzione del tronco da Alessandria al Lago Mag- » giore perde qualche anno di opere difficili, e si » trova per necessaria conseguenza protratta di » qualche anno. Su questo punto è impossibile » disputare: tutti ne convengono ».

« Ora che lo stato politico di Europa, la nostra » posizione geografica e militare, la concorrenza » estera, tutto ci fa credere che la perdita di » qualche anno in un'impresa destinata a porci » in equilibrio col progresso commerciale d'Europa » sarebbe forse irreparabile ».

Noi accettiamo negli utili, come direbbero i curiali, le admissioni sì esplicite che implicite del *Corriere*. Secondo lui, la questione per il commercio genovese sarebbe in sostanza ridotta a quella del tempo, questione che verrebbe pregiudicata qualora ottenesse la preferenza la linea di Casale.

Ma è egli poi vero che la cosa sia veramente così? È egli vero che scegliendosi questa linea il commercio genovese per la Svizzera corra rischio di una perdita forse irreparabile?

La strada non è, nè cominciata, nè data in appalto per la tratta che corre dalla sinistra del Po al Lago Maggiore, e la sua costruzione non è più facile per Mortara di quello il sia per Casale e Vercelli. Solo per quest'ultima vi sarebbero di più i ponti sul Po a Casale, e sulla Sesia a Vercelli. Ma la costruzione di questi ponti non richiederebbe probabilmente maggior tempo di quello che richiede l'apertura del tunnel dei Giovi, e di quello presso Valenza; quindi questi ponti non potrebbero ritardare la comunicazione di Genova col Lago Maggiore per la via ferrata. Se non che, quando Genova comunichi col Lago Maggiore, il suo commercio non ha ancora superata che la minore difficoltà: esso non è neppure a mezzo cammino, e gli resta ancora da percorrere una assai lunga e difficile strada per arrivare al Lago di Costanza, mentre la strada ferrata per i tre Cantoni Svizzeri non è che un progetto, e la sua costruzione contiene gravissime difficoltà. Come mai adunque la scelta della linea di Casale potrebbe apportare tanto ritardo da cagionare al commercio genovese una perdita forse irreparabile? Vegga pertanto il *Corriere Mercantile* se su questo punto sia impossibile, come pretende, di disputare.

Inoltre quando l'avvenire si fa di giorno in giorno più problematico; quando una guerra Europea può scoppiare da un giorno all'altro; quando per lo meno l'Austria potrebbe impadronirsi del Cantone Ticino, come sembra minacciare, od accostarsi alla lega doganale con cui è in trattative, ed impedire perciò od incagliare, come è suo interesse, il nostro commercio; quando perciò il commercio di Genova colla Germania è assai incerto, sacrificare tutto a questo commercio, e per esso tutto all'idea di guadagnar tempo, ci sembra cosa non punto conveniente allo stesso commercio genovese. Genova non deve dimenticare che ha molte relazioni commerciali colle provincie a cui servirebbe la nostra linea di strada ferrata; che esse potrebbero molto aumentare con questa linea; che oltre alle merci d'oltre mare essa potrà somministrarci assai più i suoi prodotti di riviera ed i suoi manofatti, e ricevere i nostri vini per un mezzo milione di persone in vece di quelli navigati e cattivi, ricevere i nostri bestiami ed altri nostri prodotti che già le si mandano in gran copia; e quando poi l'interesse reale di Genova fosse veramente, quale lo suppone il *Corriere*

Mercantile, essa non deve imitare quelli della Mecca, ma pensare che queste provincie sono più qualche cosa, e che esse hanno diritto di farlo sentire, specialmente quando esse concorrono in buona parte alle spese di questa strada, e quando questo loro diritto viene così disconosciuto e si giunge fino al segno da dir loro che per esse basta che la linea di Valenza non turbi, non incagli, non assottigli il loro commercio!!!

Ed è poi ancora più strano che mentre, quasi duemmo, sta rombando il cannone, e la congiunzione di Alessandria con Casale per una via ferrata si manifesta così evidente per la sicurezza dello Stato, e di due punti principali, Alessandria e Torino, si venga a voler tutto sacrificare, non duemmo al vantaggio, ma alla possibilità di un vantaggio del commercio ligure di transito? — Pertanto al *Corriere Mercantile* preme, come abbiamo pur noi a cuore, la prosperità del commercio genovese, non si stia chi dall'innalzare la sua potente voce per il miglioramento del porto di Genova e delle leggi commerciali promuova esso caldamente la modificazione delle tariffe doganali, che noi gli facciamo eco di cuore, ma non pretenda esso di sacrificare molte ragguardevoli provincie ed il vantaggio dello Stato intero al suo idolo che, per ora, ha i piedi di creta.

(Dal Risorgimento)

La Camera dei deputati, nella tornata del 18 ed in quella del 19 passato mese, ebbe ad occuparsi delle interpellanze che opportunamente mosse l'onorevole deputato Chiò circa la linea della strada ferrata da Alessandria al Lago Maggiore.

Il signor Ministro dei lavori pubblici, con una esposizione abile e chiarissima, rispondeva non esser conveniente lasciare la linea tracciata per Valenza e Lomellina, e, dopo i discorsi, pieni di notizie statistiche e di calcoli più evidenti, spinti dall'onorevole Cavour, dopo le consentite osservazioni dei signori Mellina, Indice, Bronzini e dell'interpellante Chiò, la questione si trovò ridotta al punto di far dipendere l'attuazione della linea per Casale e Vercelli dalla risultanza delle spese, perocché l'ordine del giorno approvato dalla Camera si restringe ad « invitare il signor ministro dei lavori pubblici a far accettare, per mezzo di apposita commissione, la distanza che avrebbe a percorrere la strada ferrata da Alessandria a Novara » passando da Casale e Vercelli, in confronto della linea da Valenza e Mortara, come pure la lunghezza del tunnel della galleria, che nella prima ipotesi avrebbe a praticare presso S. Salvatore.

Onde ne segue, che se la distanza passando da Casale a Vercelli e la lunghezza del tunnel presso S. Salvatore risultasse maggiore, se in altri termini toccasse una più grave spesa, la prima linea tracciata da Valenza a Mortara si dovrebbe preferire.

Il signor conte di Cavour, egli stesso, sembra essere in ciò concorrente, giacché nella tornata del 19 egli confessava, che, data la maggiore spesa, più non insisterebbe onde si pensasse a varare il progetto. Tuttavia, da quel savio economista che egli è, non mancava di accennare poco prima l'importanza grande dei mercati di Vercelli e Casale, dei lazzi di Biella, del bestiame d'Aosta, — e si aggiungeva dei minerali e degli stabilimenti metallurgici di questa non abbastanza apprezzata valle, delle biade, del vino e del campo di Ivrea.

Nota egli pure, nella tornata del 18, che in Inghilterra, nel Belgio, in Francia, non si è preferito mai la linea retta per giungere ai punti estremi, a scapito dei grandi culti di popolazione e di commercio, per i quali invece si è sempre fatto piegare la linea. Ed adduceva l'odierno esempio della strada da Parigi a Lione per la quale non si è adottata la linea retta, ma invece si è fatti piegare a Châlons e a Dijon, con un prolungamento di oltre a 30 chilometri.

E veramente le linee ferrate non si fanno già per abbreviare la distanza a favore di una località sola, ma nell'interesse generale dello Stato. Ora egli è certo interesse dello Stato che una linea giovi a più città e provincie che far si possa, e ricchi ad un tempo miglior compenso alle spese.

Alla quale ultima parte soddisfa anche l'onorevole deputato, additando, nella tornata del 19, come non tanto il commercio di transito, ma sibbene il commercio che si fa tra le provincie dello Stato e le relazioni interne costituiscono la vera rendita delle strade ferrate. L'attività in prova il parallelismo della ren-

dità della strada da Londra a Douvres, con quella da Londra a Manchester.

Che se ciò è vero, come sembra non potersi dubitare, e come mai si vorrebbe operare di preferenza il transito per la Lomellina, toccando a paesi di scarsa popolazione e di pochissimo commercio a paragone di Casale e Vercelli? — Di Casale, dove tutte le derrate ed i vini del Monferrato confluiscono di Vercelli, dove convergono gli interessi di Biella, Ivrea ed Aosta, dove si fa il maggior mercato che ci sia di cereali e di riso, il quale riso si spedisce poi per la più gran parte a Genova stessa?

Che se adunque le relazioni tra queste cinque provincie sono tali, se tanto abbondano, quali di frutti industriali, quali di frutti naturali, e perchè le si dovranno relegare in un canto e lasciarle sole e derelitte a scapito loro e dello Stato? — Dello Stato io dico, il quale percepirebbe dieci volte più sui prezzi di trasporto, passando la linea ferrata da Casale a Vercelli che passando per la Lomellina.

Infine, stando le cose in codesti termini, egli mi sembra non doversi rimanere dal varare il progetto, avvegnanche la maggiore spesa della linea, passando da Casale a Vercelli, fosse di qualche milione perocché costui milioni sarebbero presto rimborsati dal miglior prodotto del commercio interno, e perchè dal favore che a questo commercio si accorderebbe, l'industria e l'agricoltura delle mentovate provincie se ne vantaggioverebbero a più del doppio, dico dei regolari poché non si dee passare del tutto sotto silenzio che un'ottima parte della Lomellina è goduta e posseduta da ricchissimi signori della Lombardia.

L'industria di Biella e d'Aosta ella è tale che pel bene di tutto lo Stato regio è che venga protetta e favorita tale più e l'agricoltura nel Monferrato, nel Canavese e nel Vercellese, che di protezione abbisogni e di favore.

Infine, stando le cose in codesti termini, egli mi sembra non doversi rimanere dal varare il progetto, avvegnanche la maggiore spesa della linea, passando da Casale a Vercelli, fosse di qualche milione perocché costui milioni sarebbero presto rimborsati dal miglior prodotto del commercio interno, e perchè dal favore che a questo commercio si accorderebbe, l'industria e l'agricoltura delle mentovate provincie se ne vantaggioverebbero a più del doppio, dico dei regolari poché non si dee passare del tutto sotto silenzio che un'ottima parte della Lomellina è goduta e posseduta da ricchissimi signori della Lombardia.

Infine, stando le cose in codesti termini, egli mi sembra non doversi rimanere dal varare il progetto, avvegnanche la maggiore spesa della linea, passando da Casale a Vercelli, fosse di qualche milione perocché costui milioni sarebbero presto rimborsati dal miglior prodotto del commercio interno, e perchè dal favore che a questo commercio si accorderebbe, l'industria e l'agricoltura delle mentovate provincie se ne vantaggioverebbero a più del doppio, dico dei regolari poché non si dee passare del tutto sotto silenzio che un'ottima parte della Lomellina è goduta e posseduta da ricchissimi signori della Lombardia.

Infine, stando le cose in codesti termini, egli mi sembra non doversi rimanere dal varare il progetto, avvegnanche la maggiore spesa della linea, passando da Casale a Vercelli, fosse di qualche milione perocché costui milioni sarebbero presto rimborsati dal miglior prodotto del commercio interno, e perchè dal favore che a questo commercio si accorderebbe, l'industria e l'agricoltura delle mentovate provincie se ne vantaggioverebbero a più del doppio, dico dei regolari poché non si dee passare del tutto sotto silenzio che un'ottima parte della Lomellina è goduta e posseduta da ricchissimi signori della Lombardia.

Infine, stando le cose in codesti termini, egli mi sembra non doversi rimanere dal varare il progetto, avvegnanche la maggiore spesa della linea, passando da Casale a Vercelli, fosse di qualche milione perocché costui milioni sarebbero presto rimborsati dal miglior prodotto del commercio interno, e perchè dal favore che a questo commercio si accorderebbe, l'industria e l'agricoltura delle mentovate provincie se ne vantaggioverebbero a più del doppio, dico dei regolari poché non si dee passare del tutto sotto silenzio che un'ottima parte della Lomellina è goduta e posseduta da ricchissimi signori della Lombardia.

Infine, stando le cose in codesti termini, egli mi sembra non doversi rimanere dal varare il progetto, avvegnanche la maggiore spesa della linea, passando da Casale a Vercelli, fosse di qualche milione perocché costui milioni sarebbero presto rimborsati dal miglior prodotto del commercio interno, e perchè dal favore che a questo commercio si accorderebbe, l'industria e l'agricoltura delle mentovate provincie se ne vantaggioverebbero a più del doppio, dico dei regolari poché non si dee passare del tutto sotto silenzio che un'ottima parte della Lomellina è goduta e posseduta da ricchissimi signori della Lombardia.

Infine, stando le cose in codesti termini, egli mi sembra non doversi rimanere dal varare il progetto, avvegnanche la maggiore spesa della linea, passando da Casale a Vercelli, fosse di qualche milione perocché costui milioni sarebbero presto rimborsati dal miglior prodotto del commercio interno, e perchè dal favore che a questo commercio si accorderebbe, l'industria e l'agricoltura delle mentovate provincie se ne vantaggioverebbero a più del doppio, dico dei regolari poché non si dee passare del tutto sotto silenzio che un'ottima parte della Lomellina è goduta e posseduta da ricchissimi signori della Lombardia.

Infine, stando le cose in codesti termini, egli mi sembra non doversi rimanere dal varare il progetto, avvegnanche la maggiore spesa della linea, passando da Casale a Vercelli, fosse di qualche milione perocché costui milioni sarebbero presto rimborsati dal miglior prodotto del commercio interno, e perchè dal favore che a questo commercio si accorderebbe, l'industria e l'agricoltura delle mentovate provincie se ne vantaggioverebbero a più del doppio, dico dei regolari poché non si dee passare del tutto sotto silenzio che un'ottima parte della Lomellina è goduta e posseduta da ricchissimi signori della Lombardia.

Infine, stando le cose in codesti termini, egli mi sembra non doversi rimanere dal varare il progetto, avvegnanche la maggiore spesa della linea, passando da Casale a Vercelli, fosse di qualche milione perocché costui milioni sarebbero presto rimborsati dal miglior prodotto del commercio interno, e perchè dal favore che a questo commercio si accorderebbe, l'industria e l'agricoltura delle mentovate provincie se ne vantaggioverebbero a più del doppio, dico dei regolari poché non si dee passare del tutto sotto silenzio che un'ottima parte della Lomellina è goduta e posseduta da ricchissimi signori della Lombardia.

caso, riconosciuto probabile, di una nuova linea lungo la sponda sinistra del Po, il bel tratto da Vercelli a Novara sarebbe già cosa fatta e danato risparmiato.

Di un'altra cosa mi duole ed è la prosecuzione dei lavori intanto che la commissione nominata si occuperà dalla lunghezza della linea da Casale a Vercelli e della lunghezza del tunnel a S. Salvatore.

Il signor ministro ha ragione irrefragabile allorché dice, che per la linea già tracciata ha una legge, e che fin quando non sia per altra legge rievocata, oppure fino a tanto che l'esecuzione non sia con altra legge sospesa, non possa esser in obbligo di fermar il corso ai lavori. Ma egli ben vede che se gli appalti e le opere si succedono, quando la commissione rifirma sopra ciò che a lei fu conferito, lo stato delle cose non sarà più quello d'oggi, e l'obbligazione della spesa sarà fatta maggiore.

Veramente il deputato Chiò e gli altri onorevoli membri che parlano nel suo senso, avrebbero potuto presentarci, seguendo le vie del regolamento della Camera, una proposizione esplicita e diretta alla sospensione intanto dei lavori ma poiché non solo l'ingegno del signor ministro, ma e la probità e l'imparzialità sua sono da tutti riconosciute dentro e fuori la Camera, io mi confido che, usando celerità ed autorevolezza, saprà condurre lo stretto diritto coll'equità, in vista del pubblico bene cui tutti e soprattutto aspiriamo.

MONTEGHI

Leggesi nell'Opinione.

Uno studioso che sta esaminando la questione sulla scelta della direzione della strada ferrata per Vercelli o per Mortara, ci prega di inserire nel nostro giornale la seguente domanda.

« Vi sarebbe egli maniera di mettere d'accordo le distanze date dall'Azienda Generale delle Strade Ferrate nei progetti della medesima enunciati nel suo bilancio, colle distanze indicate sulla grande carta dello Stato Maggiore Generale, nella scala di 1,500,000? Le differenze sono così grandi e si riproducono su tutti i tronchi, che non si possono attribuire ne ad errore di stampa, ne a dubbiezza di misure prese col compasso. Ecco quelle che risultano nel solo tronco da Valenza a Novara.

Lunghezza dalla sponda sinistra del Po (contro Valenza) a Novara

Del bilancio	Misure in linea
della Gen. delle Strade Ferrate	della carta dello Stato Maggiore Generale

Dalla sponda sinistra del Po a Sutriana metri	8,459	10,000
Da Sutriana a Mortara	15,043	16,400
Da Mortara a Vespolete	11,204	12,000
Da Vespolete a Novara	11,579	11,600
Totale metri	46,345	50,000

DAZIO DI CONSUMO DI CASALE

Il 15 di questo febbraio si procederà all'incanto definitivo del dazio di consumo di questa Città per anni 4 sul prezzo di annue lire 138,000.

Quantunque questo prezzo sia assai più elevato di quello dell'ultimo appalto tuttavia ci sembra che il contratto riesca ancora assai vantaggioso per l'appaltatore.

La nuova tariffa colpisce e genera non prima tariffa e ne sottopone a un grave dazio talvolta maggiore del doppio, altri primi punti di consumazione più estesa e più sicura e che nella riscossione di esso non presentano difficoltà. Tali sono fra altri il riso, le farine, le uve ed il vino.

Si può anche tener per certo che il paese acquisterà un nuovo reggimento di cavalleria ed il deposito degli invalidi, ed essendo ora conosciuto da tutti che Casale è un punto strategico importante essa sarà sempre abbondantemente provvista di truppa.

Inoltre il contratto essendo durabile per quattro anni invece di un solo come fu l'ultimo appalto l'appaltatore potrà trar partito di tutte quelle risorse che presenta una lunga durata di questi contratti, e di più godere in questo frattempo dei vantaggi che diverse eventualità che non è difficile di prevedere, saranno per apportare.

Cesi per la maggiore rendita che il Municipio viene ad ottenere con questa nuova tariffa, lo metterebbe in grado di effettuare più prontamente le opere pubbliche già progettate e quelle altre di cui conoscesse il bisogno. Il nuovo ordine di cose data più mezzo ad un maggiore sviluppo dell'attività e dell'industria dell'uomo. La progressiva apertura o sistemazione di strade comunali nella provincia agevolerebbe uno

e quotidiane comunicazioni della campagna colla città faranno più frequentati i mercati, ed il mercato dell'uva in particolare, il quale va d'anno in anno crescendo appunto in ragione della facilità delle comunicazioni, aumenterà oltre misura, sia per questo motivo, sia anche per le providenze che il Municipio ha già date, e per quelle che non mancherà occorrerle di dare per il buon andamento ed il maggior credito di questo mercato.

Le disposizioni inoltre che il Ministero ed il Parlamento hanno teste dimostrate in favore della libertà commerciale, il sentito bisogno di questa libertà, e le molte ragioni economiche e politiche che la consigliano al Piemonte, ci mostrano che presto le tariffe doganali saranno notevolmente diminuite a nostro gran vantaggio, e che perciò le consumazioni dei generi coloniali, e di altri prodotti soggetti al dazio, andranno crescendo. L'adove poi venisse a passare per Casale la strada ferrata da Genova al Lago Maggiore, od una via ferrata secondaria, ciò che possiamo fondatamente sperare, la sola sua costruzione in questo quadriennio gioverebbe senza dubbio assai più al nostro dazio. Che se le vicende di Europa o di Italia ci chiamassero di nuovo sui campi della guerra, l'esperienza del passato non ci permette di dubitare che la Città sarebbe provvista di gran numero di soldati. Sono queste cose future, ma da non trascurarsi, perche si possono benissimo avverare in un quadriennio, ed anzi si avvereranno senza dubbio, almeno in parte.

CAMERA DEI DEPUTATI

Tornata del 8 febbraio

Nella tornata di quest'oggi il deputato Rossellini a nome del 5° ufficio ha proposto l'annullazione dell'elezione dell'avv. Ferraris a deputato del 6° collegio di Torino. Le conclusioni dell'ufficio contrastate dall'avv. Gaspare Benso e dal conte Ponsa di S. Martino, e difese dai deputati Bianchi Michellini, Paterni Cadorna e Ravina, sono state dalla Camera approvate.

Si è quindi ripigliata la discussione intorno alla fusione della Banca di Genova con quella di Torino. Il dottore Lanza ha insistito sull'incostituzionalità dell'atto governativo, dal quale venne sanzionata quella fusione. Il cav. Galvagno, ministro dell'interno ha oppugnato le obiezioni mosse dal proponente, ed il conte di Revel dopo di lui ha proposto che la Camera, riconoscendo la necessità di provvedere con una legge a tutto quanto concerne questo punto di legislazione commerciale, invitasse il ministero a presentarla sollecitamente.

I deputati Depretis, Farina e Cornero hanno sostenuto che il potere esecutivo non poteva fare quel che ha fatto senza l'autorizzazione del potere legislativo nella qual sentenza consentiva il prof. Pescatore, il quale terminava il suo discorso col proporre un ordine del giorno motivato, nel quale la Camera affidava ad una commissione all'uopo scelta dagli uffici il carico di esaminare la questione, e proporre in conseguenza gli opportuni provvedimenti.

Il ministro Galvagno ha dichiarato di non accettare la proposta Pescatore e di aderire bensì a quella del deputato Revel. Il ministro Nigra faceva riflettere che le operazioni della Banca nazionale, essendo sorvegliate da un commissario regio, l'interesse pubblico è con ciò tut lato.

Il deputato Lorenzo Valerio proponeva togliere dall'ordine del giorno Revel le parole nelle quali si accenna al fatto della unione delle due Banche. Avendo però l'autore della proposta dichiarato che con quelle parole egli intendeva dichiarare un fatto e non pregiudicare una questione di principio, il sig. Valerio ha ritirato il suo emendamento.

Il deputato Michellini ha difeso la proposta Pescatore, e dopo alcune osservazioni del deputato Cavoni in risposta a quelle già fatte dai deputati Farina, Pescatore e Valerio, la discussione è stata chiusa.

L'ordine del giorno dell'avv. Farina e quello del prof. Pescatore sono stati successivamente messi ai voti e rigettati.

Il prof. Pescatore ha allora proposto di togliere dall'ordine del giorno Revel la parola da cui appariva che il ministero aveva ammessa la necessità di una legge sull'argomento in discussione. Dopo brevi spiegazioni scambiate con l'autore della proposta ed il ministro dell'interno, il prof. Pescatore ha ritirato il suo emendamento.

Un altro emendamento proposto dal deputato Mellana e che consisteva nel togliere le parole *d'ora innanzi*, è stato rigettato.

Il deputato Lanza ha in seguito proposto un altro ordine del giorno motivato col quale veniva a dichiararsi che l'atto governativo della fusione delle due banche era *incostituzionale*. La Camera ha adottato l'ordine del giorno motivato proposto dal conte Revel, ed ha quindi deliberato di non sottoporre a votazione quello proposto dal dottor Lanza.

Dopo questa deliberazione, l'adunanza si è sciolta.

Tornata del 7

Fu occupata questa tornata in verificazioni di poteri. Furono convocate le elezioni del cav. Bollone, del sig. Bolinda, e dell'avv. Cabella, e furono annullate tutte le operazioni fatte nella elezione di Forrighia, nel qual collegio non si era proclamato verun deputato.

Dopo una discussione cui presero parte i deputati Caravatta e Durando, Mellana e Lanza, Bunico, Fran-

chi, Paterni, Bronzini, la elezione dell'avv. Richetta pel collegio di S. Damiano venne annullata.

AGRICOLTURA

Sull'uso del gesso mescolato col letame

Il Sig. Duboué, nel *Monteu agricolo*, fa conoscere nuovi fatti sul composto di gesso e letame somministrato al trifoglio, all'erba medica ed alla vigna.

Semina il suo trifoglio nell'ultima quindicina di febbraio, qualunque sia lo stato della terra, secca od umida, coperta di neve o di ghiaccio. Più certo è l'effetto sul grano che venne ingessato col letame mescolato al gesso, che sull'orzo od avena di primavera. Paragonando il trifoglio su letame ingessato con quello che ebbe letame senza gesso, il primo è sempre di molto superiore al secondo, quantunque ad ambedue si applichi il gesso in primavera. Nel 1847, i suoi raccolti di trifoglio sul grano concimato senza gesso furono nulli, quelli all'opposto sul letame ingessato furono abbondantissimi. Questi esperimenti di confronto furono sempre istituiti sopra terre della stessa natura, seminate alla stessa epoca, e nello stesso modo ingessate.

Un pari successo ottenne il sig. Duboué per l'erba medica. L'anno precedente la seminazione, smuzzola diligentemente il suolo con una buona coltivazione di pomi da terra, a cui fa succedere due lavorature, la prima delle quali profonda. L'anno della seminatura, lavora due volte, seppellisce nella seconda il suo letame ingessato, spiana coll'epice il terreno, semina sola l'erba medica, e la fa penetrare nel suolo con una seconda epicutura, in una terra così preparata spunta benissimo, fornisce già una raccolta, debole e vana, al mese di settembre, e sottila le cattive erbe, delle quali benissimo si difende per cinque o sei anni. Fallo il confronto di due pezzi di medica conghiusi su letame ingessato, e su altro senza gesso il prodotto del primo per le tre prime annate fu quasi doppio, nel quarto anno soltanto i prodotti incominciano a pareggiarsi.

Un pari esito ottenne dal letame ingessato sui piselli, sulla voce d'estate, che in ragione del loro vigore maturarono dieci a dodici giorni più tardi della raccolta della stessa natura con letame non ingessato.

Grandissimo fu il successo sulla vigna. Da a questo proposito il risultamento d'una esperienza di confronto ragguardevole. Ha diviso una vigna di 40 giornate in tre parti, due giornate furono coltivate senza letame, alla terza furono applicati 1000 chilogr. di letame ingessato e la quarta una stessa quantità di letame comune. Nel corso dell'anno, la giornata ingessata mostrò maggior vigore, foglie più verdi, grappoli più numerosi più lunghi con acini più grossi. Essa produsse 693 litri, la giornata con letame non ingessato 377, e ciascuna di quelle senza ingrasso 258. Il vino della vigna ingessata fu trovato buono, eguale in qualità a quello della parte non ingessata, e molto superiore a quello della porzione che aveva ricevuto il comune ingrasso, il quale fu giudicato poco capace d'essere conservato.

Paragonando insieme questi prodotti, si può adunque attribuire a mille chilogrammi di letame ingessato, 435 litri di vino, e ad una stessa quantità di letame comune 119 litri. Questo è il sovrappiù di prodotti del primo anno e il sig. Duboué crede che si prolungherebbe senza per altro essere così grande per quattro o cinque anni, durata quasi eguale a quella del letame senza gesso. Tuttavia non da questa opinione come fondata sull'esperienza e questo effetto ci sembra ben grande per essere così durevole essendo noto che l'effetto del solo gesso non si prolunga al di là di due anni, e che sarebbe ben sorprendente che il letame aumentasse con tanta forza l'effetto del gesso, nel tempo stesso che raddoppierebbe la sua durata.

Questi risultamenti come quelli già citati sono ben grandi, ma sembrano esatti e forniti da persone che crediamo degne di fede, quello però sulle vigne per esempio non si dice che si sia ripetuto e d'altronde possono dipendere dalla natura del suolo, dall'annata, e da alcune circostanze atmosferiche che non potrebbero riprodursi altrove, ma quando anche si fosse lungi dal conseguire tutti questi risultamenti, sono però bastevoli ad impegnare gli agronomi a moltiplicare l'esperienza intorno a questo argomento.

Nelle novità che si riferiscono all'agricoltura, più ancora che in quelle relative alle arti, i primi successi non sono che probabilità, e per così dire speranze, massime quando queste novità presentano risultamenti non comuni. *Palladio*, ai suoi tempi, ci predicava queste dottrine « accogliete le novità che vi si annunciano ma non applicatele al vostro terreno che dopo d'averle sperimentate ». *Terris hinc experiri committi* (*Republ. d' Agric.*)

CASILEGGIO 4 febbraio — Il bisogno di unione si fa sentire dovunque, e lo spirito di essa comincia a penetrare anche in quei paesi, dove finora l'ammosita, l'odio e la vendetta avean tenuto luogo di fratellanza. Qui oggi ebbe luogo nella trattativa dei fratelli Castelli un banchetto, il quale non, si può dire, in un solo pensiero l'intero paese, poiché i sessanta commensali ivi raccolti, e distribuiti a sorte, rappresentavano tutte le condizioni dal primo benestante all'ultimo artigiano, dal primo graduato nella Cavica al tamburino, coll'aggiunta di alcuni emigrati lombardi e di moderata apparte in tutta la sua bellezza. Non un motto

non un cenno venne a turbare l'armonia e la gioia di quell'adunanza, a cui non poco hanno contribuito i fratelli Castelli, li quali, accettando un compenso di molto inferiore a quanto richiedeva l'abbondanza, la squisitezza, e l'eleganza dell'apparecchio, in mezzo al quale si videro torreggiare, usciti della mano del conlettore, in forma di castella due emblemi d'unione e di fratellanza, vollero accoppiare alla generosità la modestia.

La memoria di tale riunione vivrà lungamente nell'animo di questi abitanti. Bandite le antiche inimicizie, se avverta che spunti il giorno della riscossa, esso ci troverà uniti e concordi in un solo volere, e pronti a fare sull'altare della patria il sacrificio delle sostanze e dell'a vita.

G. V.

NOTIZIE

PARIGI, 6 febbraio. L'ordine è ristabilito. Parigi è tranquilla. Ieri sera gli attrupamenti continuavano fino alle nove, ma senza dar luogo a collisione veruna tra le cinque e le sei specialmente sulla piazza St-Martin e nella via Nazionale la folla era stipata per modo che ogni circolazione era impossibile.

La più gran parte di quelli che la componevano erano operai. Uno di questi salì sull'albero della libertà quivi ancora in piedi, e su cui era stata l'altare sovrapposta la statua della Repubblica con cuffia rossa e bandiere guarnite di mazzi di fiori, e vi attaccò il triangolo col piombino. Quest'operazione però non produsse effetto di sorta.

Dopo le nove gli attrupamenti incominciarono a disperdersi sicché verso le undici nei dintorni del quadrato St Martin tutto era tranquillo. Più di dugento arresti furono fatti ieri, oggi più di quaranta ancora. I principali capi, dieci fossero presi, parte nel luogo di riunione dell'associazione dei mercanti da vino della via Jean-Robert, e parte alla succursale di tale stabilimento nella via Poiton.

Verso il tardi l'albero della libertà sul quadrato St Martin fu fatto atterrare dalla polizia, come l'altro della porta che ha il medesimo nome. L'isolare avvertito che sono i giornali ministeriali che maggiormente dimostrano le dimostrazioni di tali deplorabili attrupamenti per trarre quindi argomento a portare a ciclo la forza e l'energia del governo.

Ma però il giornale *des Débats* non disconosce che fu una vera provocazione l'atto del sig. Carlier nel far atterrare gli alberi della libertà nei giorni e nelle ore di riposo degli operai.

La *Vox du Peuple* di ieri fu sequestrata per due articoli, l'uno di Proudhon intitolato *Viva l'Imperatore!* l'altro intitolato *Fatti del giorno*.

Alla Borsa d'oggi ed all'Assemblea correva voce d'una modificazione ministeriale. Secondo essa, Leon Faucher sostituirrebbe Ferdinand Barrot al ministero dell'interno, e Mole assumerebbe il portafoglio degli affari esteri in luogo del generale Labitte.

Il voce, originata da una visita fatta dai due onorevoli membri della parte moderatissima dell'assemblea al presidente della repubblica, produsse un buon effetto alla Borsa e giovò al rialzo dei fondi, che ieri mattina per i torbidi di St Martin avevano pregato al ribasso. Oggi il 5 0/0, che era all'apice della Borsa al 95 10, ascese fino al 95 70, ed il 3 per 100 avvantaggio di 50 a 58 centesimi.

7 febbraio (Dispaccio telegrafico diretto il mattino alle nove ai prefetti) « Parigi riprese la sua fisionomia abituale. Non v'ha più traccia alcuna dei disordini di lunedì e martedì ».

Lione, 7 febbraio. Ieri mattina tutti i posti erano raddoppiati, e l'autorità militare aveva consegnato una parte delle truppe in caserma. Non si manifestò però verun sintomo d'agitazione.

Le notizie di Parigi non produssero alcuna sensazione. Correva qui voci di torbidi scoppiati a Grenoble. Ma s'è verificato essere stato un nonnulli. L'altro ieri a sera la polizia intese canti per le vie ed arrestò due giovani. Ma tale offensiva dimostrazione non ebbe conseguenza. (*Opin.*)

Il *Courrier Français* assicura che fu dato l'ordine di riunire un corpo d'armata d'osservazione sulla frontiera Svizzera, e che il generale Schammi deve essere incaricato del comando di quest'armata.

SVIZZERA. Si è parlato molto del progetto del governo Austriaco di stabilire dei battelli da guerra sul Lago Maggiore. Questo progetto si sta ora per eseguirlo quello che fa meraviglia si è che si fabbrichino in Zurigo questi battelli destinati contro la Svizzera. Radetzki ha comandato due scialuppe cannoniere a vapore alla fabbrica Lecher.

Revue de Genève. Il soggiorno di pochi rifugiati serviva di pretesto per nuove arroganze delle potenze estere. Vedete l'Austria e la Prussia tenere sotto le armi un milione d'uomini perché rimangono ancora due mila rifugiati in Svizzera sopra 16 mila che già ve n'erano da prima.

SICILIA — Dal *Courrier Mercantile* ricaviamo la notizia che a Palermo si tenta una rivoluzione — I sicari del re Bomba l'hanno tosto sedata e alcuni individui furono fucilati.

Avv. FILIPPO MELLANA Direttore
LUIGI BAGNA Gerente

Tipografia Fi. Martinengo e Giuseppe Nani