

La Direzione degli Annali è nell'ufficio della Compagnia Commerciale di Roma per le Assicurazioni Marittime piazza di Monte Citorio N. 13, e via della Colonna N. 22.



L'Ufficio è aperto dalle ore 9 antimeridiane alle ore 3 pomeridiane e da un'ora prima ad un'ora dopo l'Ave Maria eccettuati i giorni festivi di precetto.

« Il sistema delle assicurazioni è comparso; esso ha detto al commerciante abile, al navigatore intrepido: Sì, vi sono disastri sopra i quali la umanità non può che gemere, ma quanto alla vostra fortuna, andate, valicate i mari, spiegate la vostra industria, io mi addosso i vostri rischj. Allora, s'è permesso il dirlo, tutte le parti del mondo si sono ravvicinate.

Corvetto

# LA COMPAGNIA COMMERCIALE DI ROMA

## Annali Commerciali Marittimi

Si pubblicano per associazione al prezzo di Sc. 2 all'anno per lo Stato, e di Sc. 2. 50 per l'Estero. La dispensa si fa ogni Sabato. Gli annunci s'inseriscono gratuitamente, ma dovranno essere autenticati dalla firma del remittente. I gruppi pieghe e lettere saranno diretti alla Compagnia Commerciale di Roma, ma non si riceveranno se non franchi di posta.

### DIRITTO MARITTIMO

Un Associato, al quale siamo stretti di antica stima ed amicizia, ci scrive « Vi rimetto due Voti legali che in un caso testè avvenuto furono emessi da due valenti giureconsulti di questa Città sulla quistione di diritto marittimo da voi proposta negli Annali della Compagnia Commerciale di Roma Numeri 22. 23. e 24; li leggerete con piacere ».

Siamo grati all'amico di tanta cortesia. Noi abbiamo imparato dalla lettura dei due Pareri, sostenuti da belle dottrine e da robusti argomenti: essi dimostrano come i chiarissimi estensori sieno innanzi nello studio di questa parte di legislazione. Speriamo non gli dispiacerà se li pubblicheremo, col dare in luce per ora qualche brano di quello che più tocca da vicino la nostra quistione: ciò che tanto più volentieri facciamo professando la opinione medesima.

» Egli è nella quarta ed ultima ricerca della quale cominciamo ora ad occuparci, che s'incontrano le maggiori difficoltà ed incertezze. Si è veduto in addietro, che l'armatore è certamente obbligato a pagare le merci alienate dal capitano nel corso della navigazione per la nave, eziandio se questa nel seguito vada perduta. Ma potrà egli liberarsi dalla sua responsabilità coll'abbandono del bastimento, e del nolo, valendosi di quanto si stanziava nell'art. 216 del Codice di Commercio? « Questa quistione dà origine, dice il Fremery, alla controversia più callosa, che siasi giammai elevata fra i commercianti: Marsiglia, Rennes, la Havre esclamano, che i proprietarj del naviglio son debitori, ma con facoltà di liberarsi, facendo l'abbandono di tutto il loro interesse nella spedizione, vale a dire del naviglio e del nolo. Dieppe, Roano, la Corte di Cassazione sostengono, che i proprietarj del naviglio sono obbligati verso i creditori che hanno anticipato il prezzo delle riparazioni, nella stessa maniera che se avessero contrattato con essi direttamente, e senza intermediario, l'obbligazione di rimborzarli,

ciò che esclude la facoltà di liberarsi coll'abbandono del naviglio, e del nolo. *Stud. di Dir. Comm. cap. 27.* — Emerigon *Contr. di cambio mar. cap. 4 sez. 11 § 2.* Boulay-Paty *Corso di Dir. Comm. Mar. Tit. 3, Sez. 1.* Vincens *Legisl. Comm. lib. 12 cap. 3, 2, 6.* De-Villeneuve e Masse *Diz. di Dir. Comm. V. Armatore 2 4 5.* il Tribunale di Comm. di Marsiglia 30 Giugno 1828, e 22 Settembre 1831, di Havre 23 Gennaio 1828; la Corte reale di Aix 1825 e 8 Febbraro 1831. etc. etc. hanno tenuto la prima opinione. Per lo seconda stanno Valin *Comment. sull' Ordin. di Marina, Pardessus Corso di dir. Comm. N. 663.* Rogron *Cod. di Comm. annot. all'artic.° 326.* Delvincourt *Instit. di dir. Comm. Tit. 2 Cap. 3.* Fremery *Op. cit. cap. 27.* La Corte di Bruselles 26 Aprile 1819, la Corte di Cassazione 16 Luglio 1827, 19 Maggio 1828, e 1 Luglio 1834 ec.

» Gli argomenti per la prima opinione, per quella cioè che ammette la liberazione dell'armatore, quando egli faccia l'abbandono del naviglio e del nolo, vedonsi esposti in Boulay-Paty *Op. cit.*, e più ampiamente presso Horson *Quest. sul Cod. di Comm. quest. 136;* e dal Tribunale di Marsiglia nella sua decisione del 30 Giugno 1828. riferita dallo stesso Horson *Quest. 138.* Riportandoci per amore di brevità ai libri ora indicati, noi non ne ripeteremo il contenuto. Solo diremo, che il fondamento di tale sentenza, oltre l'art. 216., il quale essendo in termini generali non può, secondo quelli che la professano, ricevere alcuna limitazione o restrizione, consiste principalmente nella considerazione che vediamo in tal modo esposta dall'Emerigon « La obbligazione che hanno i proprietarj di rispondere delle azioni dei loro capitani è più reale che personale. Durante il corso del viaggio, il capitano potrà prendere denaro sul corpo del bastimento, mettere in pegno degli apparecchi, oppure vendere delle mercanzie del suo carico. Ecco tutto; il suo potere legale non va oltre i limiti del bastimento, di cui è padrone, vale a dire, amministratore; egli non può obbligare le parti »

» matori, che in quanto questi vi hanno consentito  
 » in un modo speciale « *Loc. cit.* Egualmente ragio-  
 na il Boulay-Paty » I proprietarj non affidano al  
 » loro capitano che il valore del proprio bastimento.  
 » Autorizzare il capitano ad indebitarsi al di là del  
 » valore delle cose a lui affidate, sarebbe lo stesso  
 » che mettere la fortuna degli armatori in balia di  
 » un agente puramente speciale. Le imprese di ar-  
 » mamento sarebbero troppo pericolose se fosse di  
 » assoluta necessità di dare simile potere ad un ca-  
 » pitano, e spesso ad un capitano, che può non es-  
 » sere della scelta degli armatori, giacchè si sa che  
 » nel corso del viaggio ed in taluni casi il capitano  
 » può delegare i suoi poteri ad un altro, oppure un  
 » incognito può essere scelto dal Magistrato in rim-  
 » piazza di quello incaricato dagli armatori » *Loc. cit.*

« Nel vero questa opinione non manca di conte-  
 nere in se grande apparenza di ragionevolezza, e  
 di verità, e trova assai valido appoggio nella let-  
 terale disposizione dell'art. 216, il quale dopo aver  
 detto che « Qualunque proprietario di bastimento  
 » è civilmente responsabile pei fatti del capitano in  
 » ciò che concerne il bastimento, e la spedizione »  
 soggiunge « La responsabilità cessa coll'abbandono  
 » del bastimento, e del nolo » Tuttavia noi siamo  
 del credere, che prevaler debba l'opinione contra-  
 ria, ed in questa persuasione c'inducono varie e  
 fortissime ragioni. »

In primo luogo ci muove quello, che si dispone  
 nelle leggi romane, secondo le quali non è con-  
 troverso, che le obbligazioni dai capitani contratte  
 producono contro il proprietario delle navi una azio-  
 ne non limitata nè condizionata. Che se quando  
 l'esercizio della nave era d'altri affidato ad un  
 servo proprio, egli potea liberarsi dalle conseguenze  
 del fatto di questo, dandolo in potere (*noxae*) del  
 creditore, apprendiamo da Ulpiano, che ciò era un  
 eccezione alla regola generale della quale lo stesso  
 giureconsulto ci spiega la cagione. Eccone le paro-  
 le « *Servi vero sui nomine exercitor noxae dedendo  
 se liberat. Cur ergo non exercitor condemnetur,  
 qui servum tam malum in navem admisit? Et cur  
 liberi quidem hominis nomine tenentur in solidum,  
 servi vero non tenentur? Nisi forte idcirco quod li-  
 berum quidem hominem adhibens statuere debuit  
 qualis esset; in servo vero suo ignoscendum sit ei,  
 quasi in domestico malo si noxae dedere paratus  
 sit. Si autem alienum adhibuit servum quasi in li-  
 bero tenebitur » L. unic. § 5 ff. *Furti adversus  
 nautas etc.* »*

» Non ignoriamo, che in questo proposito la no-  
 stra giurisprudenza fu acerbamente rimproverata dal  
 Grozio, il quale così scrive « *Adjiciendum hic est  
 male Romanis legibus introductum, ut ex facto ma-  
 gistri exercitores in solidum singuli tenerentur. Nam  
 hoc nec naturali acquitati convenit quae satis ha-  
 bet si pro suis singuli partibus conveniantur, nec  
 publice utile est; absterrentur enim homines ab  
 exercendis navibus, si metuant ne ex facto ma-  
 gistri quasi in infinitum teneantur » De jure belli et  
 pacis Lib. 2 cap. 11 num. 13. » Ma a ciò potre-  
 mo rispondere con Coccejo, che « *ratio juris civilis,  
 quae exercitores singulos ex facto magistri in so-  
 lidum obligat, summa nititur acquitate »* perchè  
 senza di ciò « *extraneus difficulter cum magistro  
 navis, vel institore contracturus esset, indeque  
 favore commerciorum id ita statutum est. Comment.  
 ad Prot. loc. cit.* » Inoltre checchè sia di tale con-  
 troversia, essa può dirsi estranea a noi, che trat-*

tiamo del diritto costituito e positivo, e non del  
 razionale e costituendo. »

» In secondo luogo grandemente vale al nostro  
 convincimento la costante autorità della Corte fran-  
 cese di Cassazione, la quale in punto di leggi com-  
 merciali, che noi abbiamo comuni con la Francia,  
 è del più grande momento. Essa adunque ha sem-  
 pre ritenuto e deciso che l'art. 216, in quanto alla  
 liberazione dei proprietarj per mezzo dell'abban-  
 dono del bastimento, e del nolo, non si applica alla  
 obbligazione legalmente contratta dal capitano nell'in-  
 teresse del bastimento, e che quindi allorchè il ca-  
 pitano è stato obbligato di vendere una parte del  
 carico nel corso del viaggio pel riattamento della  
 nave, il proprietario è tenuto personalmente verso  
 i caricatori e speditori pel prezzo delle merci ven-  
 dute, e non può dispensarsi dal farne il pagamento  
 coll'abbandono del bastimento, e del nolo. E tutte  
 le decisioni, colle quali i tribunali inferiori ave-  
 vano giudicato il contrario sono state da essa Corte  
 suprema cassate per falsa applicazione dell' arti-  
 colo 216. »

» Infatti la medesima ha sempre avvisato che quel-  
 l'articolo sotto la parola fatti del capitano intenda i  
 danni cagionati da questo, e non si riferisca alle  
 obbligazioni da lui legittimamente incontrate in forza  
 del suo mandato, e che l'obbligazione personale deg-  
 gli armatori sia conforme alle regole di diritto ma-  
 rittimo, il quale vuole, che le avarie particolari, frà  
 cui si noverano le spese fatte pel naviglio, siano  
 sopportate e pagate dal proprietario di esso. »

» Di più ha considerato con profonda sagacità la  
 Corte suprema, che se l'art. 298 ordina, che sarà  
 tenuto conto ai caricatori del prezzo delle merci  
 vendute, anche se il naviglio si perda, ne risulta  
 che il naviglio ed il nolo non sono come nel caso  
 di responsabilità per danni cagionati dal capitano,  
 soggetti esclusivamente al pagamento di quelle merci,  
 e che relativamente a siffatto debito i proprietarj  
 sono lasciati sotto l'impero del diritto comune. Ha  
 considerato altresì, che se la parola *fatti* è per se  
 stessa generale, ed indeterminata, deve perciò ap-  
 punto essere intesa nel senso, che convenga al-  
 l'oggetto in cui trovasi impiegata. Ha considerato in-  
 fine, che se si è potuto temere, che il capitano  
 compromettesse colle sue colpe, delitti, o quasi de-  
 litti, le fortune di terra dei proprietarj, e per que-  
 sto motivo si è limitata la loro responsabilità, si-  
 mile motivo non esiste in alcuna guisa, allorchè il  
 capitano contrae solo gl'impegni riconosciuti neces-  
 sarj per la conservazione del naviglio, e tali che  
 gli stessi proprietarj avrebbero dovuta incontrare,  
 nel qual caso la giustizia richiede che essi soddi-  
 sfacciano per intero le obbligazioni del capitano. »

» In ultimo luogo decisivo per l'opinione da noi  
 adottata ci pare lo spirito, il quale ha dettati ai  
 francesi legislatori gli articoli 216 234 e 298 del  
 Codice di Commercio. Questo con la consueta erudi-  
 zione, ed acutezza trovasi posto in evidenza dal  
 Fremery nel capo 27 dei suoi non mai abbastanza  
 lodati Studj di diritto Commerciale. Descrive egli  
 accuratamente, e con la guida di autentici monu-  
 menti la lotta, ed il contrasto frà le tradizioni del  
 contratto di commandita, costantemente conservato  
 nella Provenza, e seguito nei suoi scritti dall'Eme-  
 rignon, e le tradizioni del diritto romano prevalenti  
 nei porti dell'Oceano, e difese dal Valin. Dice co-  
 me l'Ordinanza di marina del 1681 stanziando nel  
 lib. 2 tit. 8 art. 2., che « I proprietarj del navi-

» gli saranno responsabili dei fatti del maestro (capitano), ma ne saranno liberati abbandonando il loro bastimento ed il nolo » fù interpretata nel proprio senso da ciascuna delle due scuole, e lasciò continuare la stessa incertezza sù tal materia. Narra in ultimo, che nel progetto del Codice di Commercio compilato nel 1807 si copiò l'articolo ora riferito dell'Ordinanza, che i Tribunali nelle loro osservazioni a quel progetto si pronunciarono alcuni per una più espressa dichiarazione del principio di responsabilità limitata dall'abbandono, giusta le consuetudini della Provenza, e la dottrina di Emerigon; altri per la responsabilità individuale, e non limitata degli armatori, secondo le leggi romane, e l'opinione di Valin; che la Commissione avea dato al primo la preferenza, ma il Consiglio di Stato ne rigettò la proposta attenendosi al sistema del secondo. Così conchiude il Fremery « Malgrado la persistenza di Marsiglia, di Havre, e di diversi autori, non è permesso di dubitare, che il Codice di Commercio non abbia voluto sanzionare il sistema derivato dall'idea romana, e modificato dall'ordinanza dei re di Francia quanto alla responsabilità dei danni cagionati dai fatti del capitano ».

» Ed in realtà il Sig. Begouen Consigliere di Stato, ed oratore del Governo nell'esposizione dei motivi di quella parte del Codice di Commercio, che riguarda le cose marittime fatta da lui nella seduta del Corpo legislativo 8 Settembre 1807, parlando del secondo paragrafo dell'art. 298 usa tali parole « È sembrato equo di pensare che le merci vendute per sopperire ai bisogni del naviglio costituivano un credito in favore del loro proprietario; che fin d'allora esse aveano cessato di esistere in rischio, che il capitano ed il proprietario del naviglio aveano incontrato un debito individuale, applicando queste merci all'adempimento del loro personale dovere » Ecco chiaramente indicata la mente del legislatore, ecco il carattere di debito individuale degli armatori nella loro obbligazione di pagare le merci vendute pel bastimento. E con ciò viene esclusa la possibilità di liberarsene per mezzo dell'abbandono, mentre essa deve invece essere soddisfatta coll'intera ed effettiva numerazione della somma.

## NOTIZIE MARITTIME

*Lussino 19 Settembre* — Jeri a mezzo giorno fece vela da qui per Costantinopoli il nuovo bark austriaco *Antonio Luca* cap. G. Sodich, e bordeggiando con vento fresco di M-T. per uno di quegli impreveduti casi che succedono nella navigazione, investì sulla sponda orientale dello scoglio Colurdaz. Sull'istante il cap. di porto Pietro G. Leva si portò a bordo del medesimo con due lance e 12 uomini per dare soccorso al periclitante naviglio, ed in virtù delle pronte e bene adattate disposizioni e manovre, dopo quattro ore di fatica, riuscì il cap. Leva di scagliare il bastimento che sano, e senza alcun danno ha questa mattina proseguito pel suo destino.

*Rodi 5 Settembre* — È giunto qui da Satalia lo Scooner austriaco *Harnos* cap. Baburizza carico di grano diretto per Ragusi per aver aperto una via di acqua: però dopo aver fatto un alibo si è rinvenuta la falla sotto le incinte che venne tosto turata.

*Prevesa 19 Agosto* — (Rapporto Consolare) Jeri mattina alle ore 8 1/4 pervenne qui la lancia dello Scooner austriaco *Buona Rachele* cap. I. Petranich, ed il figlio di questo depose in questa Agenzia Consolare il seguente fatto di pirateria successogli nell'ancoraggio di Saleora, ove riceveva un carico avena.

Alle ore 7 antimeridiane si avvicinò a bordo una barca della tratta, e montarono in coperta 16 persone armate, e con coltelli sguainati quattro degli stessi minacciarono il capitano della vita se non dava il danaro che aveva, il quale stretto dalla necessità consegnò le chiavi della cassa, ed i ladri s'impossessarono di quanto vi era in essa. Indi domandarono le armi, come schioppi e tromboni, che pure presero, ed in ultimo ordinarono al capitano di entrare nella loro barca che assieme ai ladri si direbbe sotto Luro. Quest'oggi poi il cap. arrivò qui, giacchè i pirati lo avevano lasciato libero. Furono prese energiche misure onde perseguire quei ladri, i quali un'ora prima derubarono il naviglio jonio *Tromara*, ed il giorno precedente alle ore 2 di notte un altro bastimento greco.

*Venezia 13 Settembre* — Il trabaccolo austriaco *S. Gac-tano* pad. Rossi proveniente da Trieste ha fatto getto di varie merci.

*Cherci 2 Settembre* — Jeri mattina il brig. austriaco *Buona Rachele* ancorato nel nostro porto di Quarantena fu investito da un naviglio inglese che a gonfie vele bordeggiava cagionandogli con ciò gravi danni nel corpo.

*Trieste 22 Settembre* — Il cap. Spuring riferisce che il 14 corrente tra il Capo S. Maria e Corfù vide un piccolo pielego senza precisa direzione, il quale procurava di tagliargli il camino, per cui supponendolo un leguo pirata fece due tiri di cannone per intimorirlo.

*Civitavecchia 29 Settembre* — Il Capitano Emanuele Revello proveniente da Marsiglia ha trasbordato sul mistico del pad. Accardi le merci al destino di Roma.

*Lussino 21 Settembre* — Il 16 corrente a 3 miglia circa in levante dello Scoglio Tarstenich è colato a fondo il pielego austr. *Celibe* pad. Giovanni Treovich carico di sale avendo improvvisamente aperto una forte via di acqua. L'equipaggio si è salvato con una piccola imbarcazione.

## ANNUNZI

### NAVIGAZIONE TRANSATLANTICA

Tra Genova e Rio-Janciro, toccando i porti intermedj, di Marsiglia, Barcellona, Malaga, Lisbona, Teneriffa, Gorea, Fernambuco, e Bahja.

Comincerà il regolare servizio nel prossimo Gennajo 1854 col mezzo di grandi e magnifici pacchetti a vapore a elice di tonnellate 2000, e della forza effettiva di 350 cavalli, con bandiera francese, e vi sarà quindi una partenza ed un arrivo al mese.

Intanto il vapore « L'Avenir » farà provvisoriamente un primo viaggio, per tutti i scali suindicati, verso la metà di Ottobre. Vi saranno tre classi per i passeggeri.

Per ulteriori schiarimenti e per imbarcarvi passeggeri, merci, gruppi ec. dirigersi in GENOVA al Signor ANDREA DELLEPIANE, e in ROMA alla Ditta VINCENZO RIGACCI, via S. Maria in Campo Marzo num. 5.

### BOLLETTINO AGRICOLA

#### *Considerazioni sopra i grani*

In mezzo alle opinioni divergenti sulla importanza del deficit ne' raccolti della Francia, della Inghilterra e della Italia, riesce assai difficile il formarsi una idea esatta o benanche approssimativa de' bisogni reali dell'Italia, dell'Inghilterra e della Francia.

Non potendo in simile gravissima questione di sussistenze improvvisare colla sicurezza dimostrata da molti, e stabilire de' calcoli a capriccio, dobbiamo di necessità ricorrere a quelle fonti che crediamo le più autorevoli, siccome abbiamo fatto costantemente; poichè, se vorremo valutare da noi medesimi, col non tenere conto se non che di quanto ci aggrada, cadremo facilmente in errori.

Ciò posto, diremo, che l'accreditato *Echo Agricole*, foglio redatto dal sig. Pommier, scrittore insigne nel trattare le quistioni agricole e di sussistenze, nel constatare il deficit dei raccolti in Francia, dice: In fine nello insieme può credersi che il raccolto del 1853, sarà per ogni sorta di cereali, (non che per le patate, se queste risulteranno siccome promettono) superiore a quello del 1846, e fa pur presente quanto sia diversa la posizione della Francia e dell'Inghilterra a confronto di quella del 1846-47, mercè le ferrovie, i canali e la condizione del mercato de' cereali in Inghilterra ec., tutte le quali cose non esistevano nel 1846-47.

I reputati giornali *Les Débats, La Patrie, La Presse, Le Siècle* ed altri fogli sono unanimi in questa opinione. Crediamo che sarebbe baldanza e presunzione l'oppugnare una opinione data da persone speciali in simili materie, e doppiamente autorevoli poichè concordi.

Ciò premesso, valuteremo i bisogni della Francia a circa 10 milioni d'ettoltri, poichè le importazioni di *cereali* in Francia nel 1846-47 risultarono di 10,500,000 ett. de' quali 1,200,000 ett. restarono ne' depositi. Però, dobbiamo fare osservare che nel 1846-47, la Francia abbisognava d'ogni sorta di cereali, per cui furono importate molte segale, mentre nel 1853 il grano soltanto presenta un deficit in Francia. Quindi, stando a' ragguagli sopraccennati, crediamo che la cifra di 10 milioni d'ett. di solo grano sia molto elevata; ma una tale importazione per quanto considerevole, non ci pare debba condurre a prezzi permanenti di carestia per tutta la presente campagna granaria, se vorremo considerare l'abbondanza de' raccolti nei luoghi più importanti di produzione.

Vero è che l'Inghilterra ha de' bisogni, ma gli ebbe parimente ne' quattro anni precedenti, nè questi portarono il prezzo de' grani all'aumento. Si vuole che quest'anno debbano risultare più importanti; tanto potrà avverarsi nel tratto successivo; per ora, ciò che possiamo constatare si è, che i prezzi vi erano ribassati, ed erano in via di ribasso, allorchè la ripresa in Francia e la questione d'Oriente hanno motivato il sostegno e rialzo di 3 scet. sul mercato inglese, il quale per vero, trovavasi depresso per i molti arrivi. Ma, come non sperare che lo sia parimente nei mesi successivi colla facilità degli acquisti negli Stati Uniti ed in altri paesi, i quali ebbero la fortuna di conseguire de' raccolti ubertosi?

Nella previsione di maggiori bisogni in quest'anno, poichè molte terre non furono seminate con grano per le pioggie avute, l'Inghilterra ha fatto rilevanti acquisti di cereali e di farine all'estero. Infatti le importazioni nei primi sette mesi di quest'anno elevansi già per i cereali a 15,717,000 ettol. de' quali 8,266,500 ettol. di grano, e per le farine a 2,955,589 quint. ingl.

Le importazioni ne' sette primi mesi del 1852 furono per i cereali di 10,720,000 ettol., dei quali 3,983,400 ettol. di grano, e per le farine di 2,417,453 q. ingl.

Dal che rilevasi che l'importazione del grano è stata più che doppiata, e che nello insieme delle totali importazioni, l'accrescimento fu di ben 42 0/10 ne' sette primi mesi del 1853 a confronto del 1852 ad epoca corrispondente.

Riguardo all'Italia sembra che i danni siano stati esagerati. Vi sono certamente dei paesi bisognosi; però, può sperarsi che non occorreranno importazioni tali da esercitare molta influenza sull'andamento de' grani.

I mercati d'Italia presentano poca attività, sebbene sotto l'influenza delle notizie della Francia e dell'Inghilterra, e nonostante che numerosi carichi di grano siano stati diretti da Livorno e da Genova alla volta di Marsiglia. I raccolti in Italia e segnatamente nel regno di Napoli e nella Sardegna presentavansi bene; ma alla trebbiatura non corrisposero affatto alle speranze generali; tanto dovette necessariamente destare degli allarmi e provocare un'aumento; ma questo non dovrebbe aversi come annunzio di prezzi sensibilmente più elevati ne' mesi successivi. L'agricoltore ha potuto errare ed ha errato sul risultato del raccolto ch'egli sperava; l'abbondanza ha potuto scomparire, ed a questa subentrare benanche qualche deficienza a confronto di un'annata media, però il raccolto non ha potuto passare dall'uno all'altro estremo. Il danno reale colpisce l'asportazione per malavventura degli agricoltori e dei paesi bisognosi; ma dal non potere la Italia asportare grani, non ne segue che debba importarne tal quantità da esercitare una influenza particolare sul genere.

Non si può certamente negare che la condizione dei grani non sia difficile e che la questione d'Oriente non abbia contribuito ad aggravarla; ma siccome è indubitato che la produzione generale supera di gran lunga i bisogni del consumo, sarebbe da desiderarsi che questa sicurezza prevallesse tra le popolazioni, già inquiete pur troppo per i timori destati in esse da soverchi allarmi.

Fa d'uopo avere presente che sovente gli agricoltori

nel vedere un movimento di rialzo, sono poco propensi a dire il vero, poichè il desiderio di vendere con profitto i loro grani, fa sì, che spesse volte attenuano il risultato de' loro raccolti, e tacciono sulle quantità di grani vecchi ancora ne' loro granaj. Per cui potrebbe dirsi che tutti i dati avutisi intorno ai raccolti della Francia, siano tuttora inesatti, e che un aumento esagerato richiamando molto importazioni, potrebbe in ultimo verificarsi in un'abbondanza, la quale precipiterebbe ad un tratto i prezzi.

Una supposizione non fondata, ma che pure viene fatta è la seguente: allorchè i giornali di Francia nel trattare la questione de' grani, non dividendo gli allarmi esagerati e non sempre genuini, presentano lo stato delle cose sotto un'aspetto più rassicurante, tosto acquistano la taccia di essere retribuiti dal governo per calmare le apprensioni. Nelle circostanze presenti, è questo tale errore che non regge al più semplice esame.

Difatti, il governo francese ha palesato il deficit del raccolto, l'ha avvalorato con tutte le misure energiche che ha prese, e l'interesse suo è che questo deficit sia creduto dal commercio molto più importante di quello che nol sia in realtà, o ciò ben si comprende.

Quindi, come può supporre che il governo in opposizione a suoi detti, alle misure che ha prese, ed al suo interesse vitale, voglia, ora, ispirare una confidenza, la quale ove fosse divisa dal commercio, condurrebbe inevitabilmente alle maggiori sciagure?...

L'interesse del governo è quello di far credere ad un gran deficit nel raccolto, ed è quello che ha fatto; i giornali non vedendo la carestia decantata fanno delle osservazioni che la combattono sino ad un certo segno, ed in questo non fanno sicuramente cosa grata al governo e che da questi possa essere retribuita.

Oggi risulta da comunicazioni fatte a' Consigli generali, che il raccolto de' grani in Francia supera la media in diversi dipartimenti, i quali potranno asportare grani.

I giornali pubblicano tale notizia. Le comunicazioni possono risultare erronee, ma sono per certo l'espressione della convinzione delle persone che le hanno fatte a' Consigli generali.

Ora, si dirà che sono suggerimenti del Governo, mentre, lo ripetiamo, l'interesse del Governo sta nel richiamare molti grani dall'estero; a tanto si adopera, e non vi riuscirebbe col fare pubblicare, in opposizione al vero, che la Francia ha pochi bisogni.

A questo proposito ci rammentiamo, che nell'anno decorso il governo francese disse, che i raccolti della Francia presentavano un risultato rassicurante, e che i timori e gli allarmi insorti non erano fondati. Si diede a quella asserzione il valore che si volle... eppure i fatti hanno appieno giustificate le assicurazioni del governo. È difficile che la verità si faccia largo ove si dia ascolto alla sola voce della passione e dell'interesse.

Tutti sanno che nell'anno decorso grandi furono gli allarmi in Inghilterra ed in Francia. Il commercio ha constatato che non erano fondati. Tutte le operazioni in allora intavolate (nei mesi di Agosto e Settembre 1852) sarebbero risultate di danno agli speculatori se i raccolti di quest'anno fossero sortiti mediocri. Eppure gli acquisti furono fatti in quell'epoca a prezzi, elevatisi oggi di circa 50 per cento.

Oltre al deficit, in quest'anno vi sono diverse cause, le quali aggravano ancora la posizione de' grani in Francia, e sono: la scarsezza dei depositi, lo stesso risultato felice della buona qualità de' grani, circostanza che induce gli agricoltori a tenerne in serbo qualche partita sino a stagione inoltrata, nella speranza di conseguire prezzi più elevati, ed infine i timori medesimi de' consumatori di dovere pagare più cari i grani, per cui essi fanno provviste, inconsideratamente quando havvi libertà di commercio. Così vien invertita la posizione del genere con un aumento non più in rapporto colla realtà delle cose, ma promosso per una parte da' timori e per l'altra dall'aver rinserrati molti grani. Col tempo i timori dileguansi, i grani vengono recati sui mercati, e ne deriva l'abbassamento de' prezzi, siccome è mai sempre avvenuto.

Il solo raccolto de' grani in Francia è risultato con deficit di 1/4 in media in diversi dipartimenti, in altri fu minore, in alcuni la produzione fu media, ed in altri su-

però un'annata media a tenore di tutti i ragguagli avuti.

Ora supponendo che il deficit per tutta la Francia sia pure d'un quinto a confronto d'una annata media, dovremo prima convenire che un'annata media presenti eccedente a' bisogni del consumo, e quindi, che il quinto del deficit ammesso, debba essere valutato sull'annata media e non gravitare sopra il solo consumo.

Ciò posto, valuteremo l'eccedente della produzione in un'annata media, a confronto dei bisogni del consumo, ad un solo dodicesimo del medesimo, quale dodicesimo sarà da detrarsi dalla cifra del deficit ammesso, d'un quinto sul raccolto generale.

La popolazione della Francia essendo di circa 36 milioni d'abitanti, valutando il consumo del solo pane fatto con grano a 500 g. a testa e per giorno, occorreranno 180,000 quintali metrici per ogni giorno, 5,475,000 q. m. per ogni mese e 65,700,000 q. m. per l'anno. Il deficit d'un quinto importando ben 36,000 q. m. al giorno, ci troveremo per l'intero anno con una mancanza di 13,140,000 q. m. Il dodicesimo surriferito venendo computato a 5,475,000 q. m. il deficit sarà di 7,665,000 q. m., i quali ragguagliati a chilog. 76 1/2 a 77 per un ettolitro danno la cifra di 10,000,000 d'ettolitri di grano, quantità maggiore di quella cui abbisognò la Francia nel 1846 e 1847! . . .

Ora dobbiamo fare una osservazione importantissima. Abbiamo calcolato sopra un consumo di pane di grano per tutta la Francia; l'abbiamo elevato a mezzo chilogramma a testa e per giorno, senza tenere conto delle patate il cui consumo attenua quello del pane, segnatamente allorchè questo è a prezzi elevati. Ma non tutti in Francia mangiano pane di grano . . . In diverse provincie della Francia (1) non si mangia che pane di segala (2). Inoltre una parte della Bretagna mangia del pane fatto con grano detto saraceno; il raccolto di questo grano è risultato piuttosto soddisfacente.

Valutate tutte queste diverse circostanze, crediamo non vi sia luogo ad allarmarsi cotanto pel deficit nel solo raccolto del grano in Francia.

In conclusione, attenendoci all'opinione delle persone le più competenti in Francia per la questione speciale dei raccolti e delle sussistenze, dobbiamo avere l'anno 1853-54 per meno critico di quello 1846-47, sia per il risultato dei raccolti che per le maggiori facilitazioni ne' trasporti e nelle comunicazioni.

Recando ne' nostri giudizi la maggiore imparzialità, confessiamo francamente di non sapere difenderci da un sentimento di dubbiezza, diremo d'apprensione, nel vedere l'opinione generale così calda per l'aumento de' grani, ed abbiamo bisogno di ricordarci che accade spesse volte, che l'opinione, allorchè credesi più sicura dell'avvenire, viene delusa nella sua aspettativa.

Estranei al commercio de' grani per interesse particolare, esprimiamo una speranza, una convinzione che avrà, ci lusinghiamo, l'approvazione generale, trattandosi d'una questione di sussistenze, di ben'essere e di pubblica tranquillità.

*(Dal Corriere Mercantile di Genova)*

(1) La Sciampagna, la Sologna, il Limasino, il Perigord, e diversi paesi della Ruerge, e della Bressa.

(2) Il raccolto della Segala in Francia è soltanto di metà circa minore di quello del Grano.

*Sul commercio dei grani in Inghilterra* — Prima che in Inghilterra venissero aboliti i dazii d'importazione sulle granaglie, i quali variavano al variare dei prezzi di esse, ogni piccolo timore rispetto all'esito del raccolto cagionava enormi oscillazioni di prezzo, le quali rendevano il commercio di tali generi più rischioso ancora che non sia. In poche settimane il prezzo d'un quarter di frumento da 40, 45 scellini saliva a 70 ed 80 ed oltre. Tali oscillazioni producevano una sinistra influenza sull'industria. Ognuno limitava le sue spese, nella previsione d'un incartamento delle prime bisogno della vita; la domanda dei generi delle fabbriche diminuiva ad un tratto, e quasi sempre una crisi industriale seguiva, se non avea preceduto la crisi alimentare. Abolite tutte le disposizioni intese a regolare il traffico dei grani, i prezzi di questi non fecero mai grandi sbalzi, e non si fu più costretti ad una specie di giuoco d'azzardo, come era il caso di prima. Allora, siccome nelle annate ordinarie l'importazione era piccola, perchè coi prezzi bassi il dazio era forte, si doveva in caso di bisogno improvvisare provvedimenti. In poche settimane si dovevano stringere nuove relazioni di commercio, procurarsi con gran costo dei bastimenti, e farsi pagare le spese straordinarie dai consumatori.

Ora invece il commercio d'importazione dei grani è posto su di una base più ferma e più estesa, e nessun impedimento artificiale impedisce più le sue operazioni e può quindi scegliere il tempo ed

il luogo più opportuno per le sue compere. — Mentre, prima dell'abolizione delle leggi granarie, l'importazione del frumento non superava in medio un milione di quarter, ora si è decuplicata:

Nell'anno 1849 fu di 10,655,297 quarter

»	1850	9,076,166	»
»	1851	9,617,222	»
»	1852	7,779,145	»

in quattro anni 37,127,830 quarter;

cioè in medio 9,281,957. Tutto il mondo contribuì a recare le sue provvigioni all'Inghilterra. Nel 1850 gliene provennero da 48 luoghi sparsi su tutto il globo, fra i quali si contano i porti del Mar Glaciale, dell'Egitto, della Russia, della costa occidentale dell'Africa, delle Isole Filippine, del Brasile, del Perù, degli Stati Uniti d'America, dell'Australia, cioè fino degli Antipodi! In tutti codesti paesi il commercio inglese si procacciò dei regolari mercati di approvvigionamento; e se in uno di questi il prodotto manca, esso si rivolge ad altri, sicuro di trovarne in un luogo o nell'altro.

Tale grandioso sviluppo del commercio esterno delle granaglie ebbe per naturale conseguenza, che le ineguaglianze dei raccolti, tanto all'interno che all'esterno, hanno assai minore influenza sull'aumento dei prezzi di prima.

Vi ha di più. L'Inghilterra, liberando il traffico delle granaglie da ogni artificiale impedimento, viene a costituire presentemente il più grande mercato di approvvigionamento per tutta l'Europa occidentale; giacchè gli speculatori, sicuri di non essere molestati nelle loro imprese, e di potervi importare ed asportare le granaglie a loro piacimento, per soddisfare alla maggiore richiesta laddove viene a manifestarsi, hanno stabilito in Inghilterra il centro delle loro speculazioni. Gli altri mercati vennero tutti subordinati all'inglese, di cui non divennero che filiali. Ultimamente la Francia che si denomina un paese agricolo per eccellenza, dovette ricorrere all'Inghilterra per farvi i suoi approvvigionamenti.

#### BOLLETTINO COMMERCIALE — PIAZZE ESTERE

**CEREALI** — *Marsiglia 24 Settembre* — Grani in favore. Polonia K. 123 1/2 disponibili fr. 33 1/2 a 34 1/2, secondo il merito. Per i 2 ultimi mesi fr. 37, e pe' 2 primi del 1854 fr. 38. I pesi superiori fr. 1. 50 di più per Kilò d'ogni carica. Marianopoli teneri 127 1/2 disponibili fr. 40, d. duri 128 1/2 fr. 35, d. di Taganrog 130 1/2 fr. 36, d. d'Africa 127 1/2 fr. 33. la carica.

**GENOVA 28 Settembre** — Granone Ibraila fr. 15 1/2 a 16. ott. Grani teneri Marianopoli fr. 24 3/4, Polonia 24, 1/4 Segala 11 1/2 a 12, Ceci 14, fagioli bianchi 18, Avena 6 1/2 a 7 ett.

**LIVORNO 26 Settembre** — Prezzi de' grani. Marianopoli teneri lire 23 il sacco, Polonia 21 a 23; Odessa 19 a 20, Danubio e Romelia 17 1/2 a 18 3/4, Duri di Taganrog 19 1/2 a 21, Meschiglie 18 1/2 a 19 1/2. L'aumento è avvenuto in seguito di rincaro nelle Granaglie a Londra, e in Francia, e della proibizione dell'estrazione de' Commestibili dall'Egitto. Però notizie di Alessandria del 19 recano che la Dogana continuava a dare le spedizioni, e che sembra certo verrà accordata una proroga a tutto il 30 Novembre p. v.

L'attuale deposito de' Cereali in Livorno ammonta a Sacca 450,000 circa.

**VINI, SPIRITI E ACQUA RAGIA** — *Marsiglia 23 Settembre* — Il 3/6 di Spagna a consegna si tiene a fr. 112. il pronto fr. 114. Spirito di Barbabietola di 94 gradi franchi 114. Bon-gout francese disponibile fr. 160. Rhum di Calcutta fr. 6., e di Portorico fr. 4. 50. Vino qualità per le Colonie 67 a 68, per le Indie 87 a 88, e Tafia 6 a 6. 50. Acqua ragia fr. 130 in vista di aumento.

**COLONIALI** — *Marsiglia 24 Settembre* — L'aumento nei Caffè continua. Il S. Domingo vale fr. 62, ma in Ottobre non si avrà a meno di 65. S. Jago in sacchi fr. 67 1/2, e in botti 77 1/2. Avana mezzani fr. 65. Portorico in barili fr. 75; e Maracaibo a consegna fr. 65. Per i zuccheri avana si son fatte vendite a 37 fr. pei bianchi, e 31 pei biondi, sconto 3 per 0/0. Grandvall domanda pei zuccheri pilés fr. 37 solite condizioni, consegna da Ottobre a Dicembre. Caccaos Haiti a consegnare fr. 34 e Parà fr. 40. Abbiamo un arrivo di balle 1000 pepe inventato. Le ultime contrattazioni al dettaglio si fecero a fr. 53.

**BACCALARI** — *Marsiglia 24 Settembre* — I baccalari di Terra-Nuova costano da fr. 21 a 25 ogni 50 Kilò Estrassettes fr. 16 a 14, Morceaux fr. 12 a 10.

**OSSA D'ANIMALI, E METALLI** — *Marsiglia 24 Settembre* — Nelle ossa si sono fatti degli affari a fr. 9 a 9 25 ogni 100 Kilò. Piomhi 1 fusione fr. 48 a 48 1/2 a l'entrepôt, e 2 fusione fr. 47 3/4.

#### ARRIVI E PARTENZE DA E PER LO STATO PONTEFICIO

**GENOVA 20 Settembre** — Volto Santo p. Vassallo per Roma.

— d. — SS. Annunziata pad. Martinelli id.

**LESINA 13 d.** — S. Elmo cap. Vanigi per Roma.

**PORTO DI ANCONA** — **ULTIMI ARRIVI**

Irene pad. Mondaini da Lussin piccolo con grano.

Buona Maria pad. Maranesi da Cesenatico con stracci e zolfo.
Città di Ravenna pad. Merlari da Porto Tolle con canapa.
27 detto
Tritone pad. Fabrizi da Rimini con zolfo.
Stamira cap. Burattini da Trieste con grano e merci.
Generoso pad. Pezzola da Tortoretto con seme di lino.
28 detto
Arciduca Lodovico (vap.) cap. Nicolich da Trieste con merci.

ULTIME PARTENZE
26 Settembre

Hope pad. Ellis per Londra con merci.
Wien (vap.) cap. Berger per Trieste id.
27 detto
Auona Maria pad. Maranesi per Civitanuova id.
Irene pad. Osmani per Pescara.

PORTO DI CIVITAVECCHIA
26 Settembre

ARRIVI - Angelina cap. Camboulin da Marsiglia vac.
M. Antonietta (vap.) cap. Caffiero id. con merci.
Anatole (vap.) cap. Fossy da Napoli id.
Tevere cap. Dell'ovo da Genova con ardes.
S. Andrea pad. Franchini da Terracina con lupini.
27 detto
ARRIVI - Filantropo pad. Sernia da Livorno con grano.
Castore (vap.) cap. Dodero da Napoli con merci.
PARTENZE - S. Antonio pad. P. Maggiorelli per Roma id.
Galileo pad. Santolo per Palermo con marmi.
Pirgo pad. C. Franchini per Livorno con potassa.
28 detto
ARRIVI - Annunziata pad. Demeis da Livorno vac.
Speranza pad. Stellato id. id.
Corriere Sicil. (vap) cap. Duri da Marsiglia con merci.
Candidato cap. Forbes da Liverpool con cotone.
Cristina pad. Colonna da Roma con pozz.
PARTENZE - Volto Santo pad. Caterini per Roma con merci.
Due Compari pad. Difalco id. vac.
Teti pad. G. Falso per Livorno con pozz.
S. Gregorio pad. Petriconi id. id.
Concezione cap. Calzada per Villanova con doghe.
S. Francesco pad. Coloccio per Tolone con lavagne.
Ant. Maria cap. Domenich per Malaga con carb.
Annunziata pad. Meitz per Livorno vac.
Speranza pad. Stellato id. id.

PORTO-CANALE DI FIUMICINO
28 Settembre

ARRIVI - Filantropo pad. Sernia da Livorno con grano.
Minerva pad. Oguo da Genova con merci.
Papide pad. Ancillotti da Livorno con grano.
Galileo pad. Maggiorelli id. id.
Volto Santo pad. Caterini da C. Vecchia con merci.
Romolo pad. Accardo da C. Vecchia con zucchero caffè ec.
Zelliro pad. Fasinari per Corneto con alleggio di Revella

CIVITAVECCHIA - Prezzi del 30 Settembre.
Carbone alla spiaggia baj. 80 a 85. S. M.
d. in porto baj. 95. id.
Grano sc. 13 rub.
Biada sc. 4. 50. id.

TERRACINA - Prezzi del 28 Settembre.
Grano R. romano sc. 12. 50. a 13.
Favetta sc. 8. R.
Olio d'Oliva B. 50 boc.
Carboni a Badino B. 50 Somella.
Granturco sc. 7. 50. R.
Biada sc. 5 a 5. 20 rub. 5. q.

ANCONA - Prezzi del 28 Settembre.
Pasta lavorata 1. q. sc. 3. 80. l. 100.
Fagioli sc. 11. il Rubbio
Formentone sotto monte sc. 8 50 il R.
» Ibraila sc. 7. 90 id.

Grano indigeno sc. 13. 50 id.
d. Marianopoli sc. 13. 30. id.
id. Berdianska sc. 13. 50. id.
id. Tagantog sc. 13. 50. id.
id. Galatz Sc. 12. 80. id.
Favino di Egitto Sc. 8. id.

RAVENNA - Prezzi del 26 Settembre.
Grano sc. 7. 50. a sc. 7. 90. Sacco di l. 410 R.
» estero sc. 7. 70.
» sottomonte di Ancona sc. 8. 50.
Formentone vecchio sc. 5 il Sacco.
» nuovo (in Ottobre) sc. 5.
Riso corpo e cima sc. 2. 60. L. 100.
» cima sc. 2 90. id.
Fava sc. 7. il sacco.
Canape sc. 4. 20. a 5. 50. le 100. L.
Vino sc. 3. a 4. 20. il barile.

LUGO - Prezzi del 20 Settembre.
Corda tamburro sc. 5. le 100. lib.
» Merlino sc. 4 40. a 5. 10. id.
Canepa di Lugo sc. 4. 75. a 5 30. id.

FERRARA - Prezzi del 22 Settembre.
Grano sc. 26. a 37 moggio di L. 1460 r.
Granone sc. 18. a 21. id.
Riso 2. q. 2. 80 L. 100. F.
Fioretton 1.ª sorte sc. 3.
Avena sc. 10. 50. il moggio.
Fagioli bianchi sc. 27. 50 id.
Olio d'oliva fino sc. 13. a 14. L. 100 F.

Canepa Sc. 4. 90. a 5. 75.
Vino nero Sc. 2. 80. il mastello.
ROMA 30 Settembre Prezzi per vendite all'in-
grosso a pronto contante.
BESTIAME DI MATTAZIONE
Bovi B. 50 a 65 le L. 10.
Vacche B. 53 a 60 id.
Vitelle campareccie B. 50 a 60 id.

CEREALI
Favine sc. 9. rub.
Biada nuova 1 q. sc. 6 65 R. 5 Q. rase.
» id. 2. q. sc. 6. 40 id.
Fagioli sc. 15. 84. a 17. 28.
Farinella sc. 1. 90. L. 100.
Farro sc. 2. 75. id.
Lenticchia sc. 17. 28. a 19. 44. R.
Ceci sc. 20.
Grano ten. nuovo 2. q. sc. 12. 75. a 14. R.

» 1. q. sc. 14. a 16. id.
» Teverina 1. q. sc. 13. 50. id.
» 2. q. sc. 13. 20. a 13. 50. id.
» Tagaprog sc. 13. 40 a 14. id.
» di Montagna sc. 12 65 id.
» Meschiglia estera sc. 12. 30. id.
Riso 1. q. merc. sc. 4. a 4 20 le 100 L.
» 2. q. sc. 3. 70 id.
» 3. q. sc. 3. 20. a 3 40 id.

COLONIALI
Caffè S. Jago sc. 13. 50 le L. 100.
» Avana sc. 12. 50. id.
» Porto Ricco 1. q. sc. 13 50. id.
» S. Jago fino sc. 14. 50. id.
» Rio lavato sc. 12. 50. id.
» S. Domingo sc. 11. id.
Pepe Garofanato sc. 11. id.
Cacao Marignone sc. 7. 50. id.
Garofani sc. 18. le L. 100.
Pepe forte sc. 7. 80 id.
Zucchero Avana biondo in fecci sc. 6. 85. id.
» biondo in sacchi sc. 6. 75. id.
» di Francia 1 q. sc. 7. a 7. 10. id.
» Olanda dop. raff. sc. 7. 75. id.
» 2. qual. sc. 7. id.

GENERI DIVERSI
Cremor Tartaro sc. 16. L. 100. (l'estrazione
attualmente è proibita).

29 detto
S. Antonio pad. Defonsi da Carrara con marmi.
Assunta pad. Costanzo da S. Stefano con tonno fresco.
M. del Buon Consiglio pad. Raffaelli da Livorno con grano.
Zelmira pad. Passaglia id. con salumi e merci diverse.
Dorotea pad. Canova da Marsiglia con coloniali e merci.
Roma pad. Maggiorelli da Livorno con grano id.
Due Compari pad. Falco da Civitavecchia con grano.
Cesare pad. Guazzini da P. Corsini e Rimini, merci diverse.
Talia pad. Biferale da Livorno con grano.

ROMA - RIPAGRANDE - ULTIME PARTENZE

Speranza pad. Malfatti per Marsiglia con pozz.
Tersicore pad. Lamella per Civita Vecchia id.
N. S. del Rosario p. Ceccacci per Livorno con Belle Arti, lupini.
S. G. F. A. pad. Olivari id, con pozz.
S. Anna pad. Canova id. id.
S. Vincenzo pad. Brando per Civita Vecchia id.

BORSE

Parigi 27 Settembre

Rendita 4 1/2 per 100 cont. Fr. 101 30 Chiusura Fr. 101 50
3 0/0 contante " 75 70 " " 74 85

Vienna 24 Settembre

Obbl. 1852 5 0/0 F. 93 1/16 Prost. Lomb. Ven. F. 98 --
Londra 3m " 10 46 Parigi 3m " 129 3/4
Pezzi 20 Fr. Oro " 8 46 1/2 Agio argento. " 11 --

Genova 26 Settembre

Certif. Rothschild 5 0/0 " 96 1/2 Cambj - Roma 30 g. " 523 --
Préstito romano " 93 3/4 Parigi 30 g. " 99 4/5

Livorno 28 Settembre

Roma 30 g. " 612 -- Parigi 30 g. " 117 1/4
Ancona " " 610 -- Londra " " 29 25

Roma 30 Settembre

Ancona 30 g. " 99 40 Marsiglia 90 g. " 18 87
Augusta 90 g. " 47 55 Milano met. 30 g. " 16 07
Bologna 30 g. " 99 30 Napoli " " " 83 90
Firenze " " " 16 08 Parigi 90 g. " 18 87
Genova " " " 18 90 Trieste 90 g. " 43 36
Lione 90 g. " 18 87 Venezia met. 30 g. " 16 06
Livorno 30 g. " 16 06 Vienna 90 g. " 43 40
Londra 90 g. " 472 --

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato romano 5 0/0 godimento 2. semestre 1853. " sc. 96 50
Certificati della rendita creata per l'estinzione della carta-moneta,
al 5 0/0 god. 4 trimestre 1853. " 99 50
Banca dello Stato Pontificio, Cupone del 2 semestre 1853, Azioni di
sc. 200. " 253 --
Società romana delle miniere di ferro, interessi 5 0/0 dal 1 Mag-
gio 1853, dividendo dal 1 Novembre 1852, Azioni di sc. 100. " 88 50
ASSICURAZIONI
Vita e incendi, dividendo 1853 azioni di sc. 100. " 101 --
Marittime e fluviali, Società Romana, dividendo 1853, azioni di
sc. 300, per 1/10 pagato " 79 50
Marittime e Fluviali, Compagnia Commerciale di Roma, div. 1853,
Azioni di sc. 500 per 1/10 pagato " 82 --

Mandarle sc. 10. 50 a 11. 50. id.
Acqua Ragia Sc. 11. id.
Seme di lino sc. 8. 50. il rubbio
Sommacco sc. 2. 35. id.
Seta reale sc. 3. 65. L.
Soda assortita sc. 14. 75.
Seme di ricino sc. 4. 50. le 100 L.
Pelo di Capra bianco sc. 4. 50. L. 100.
id. id. bigio sc. 2. 30 id.
Lana da Stramazzo sc. 14. 50. L. 100.
Anisi sc. 4. 50. le 100. L.
Lana bolognola sc. 20. id.
» di concia macellata sc. 16. id.

METALLI
Monizione da caccia sc. 4. 40 le 100 lib.
Stagno in verghe sc. 22. le L. 100.
Bande stagnate sc. 27. terzina.

OLIE E GRASSI
Grasso sc. 5. le 100. l.
Candele di sevo sc. 7. 75. id.
Sevo colato sc. 6. 75. l. 100.
Olio fino B. 48. a 50. il boc.
» comune mercant. B. 46. a 48 id.
Sapone sc. 6. 75. L. 100.

PELLAMI
Vacche in scorza naturale rasate B. 28. L.
Suola macel. in vallonea sc. 19. le 100. L.

SALUMI
Alici di Milazzo sc. 15. a 16.
» di Porto d'Anzio sc. 13.
Mosciame nuovo B. 20. L.
Solmone B. 35. id.
Salacchine di Spagna sc. 28.
Baccalà Caspè sc. 3. 60. a 3 80. L. 100. g.
» S. Giovanni sc. 3. 50. id.

VINI
Vino delle Marche sc. 72. la b. di 16 b.
» di Velletri 1. q. sc. 80 id.
» della Provincia sc. 58. id.

Agio sulla moneta d'argento sc. 1. 55. 0/0.
» sui pezzi da 5. franchi » 1. 65. id.