

Il Contemporaneo

Anno 1847. Ogni Sabato, ossia
52. Numeri, dal N.º 1. del 12. X^{to}
1846. al N.º 52. del Venerdì 24.
Dicembre 1847.

Dall' Ottobre in poi, ogni Martedì,
ossia 13. Numeri, dal N.º 1. del 5.
Ottobre, al N.º 13. del Mercoledì
29. Dicembre 1847.

Anno 1848. Ogni Martedì, Giovedì, e Sabato
dal N.º 1. al N.º 235. ossia dal
Martedì 4. Gennaio al Sabato 30.
Dicembre 1848.

Mancanti i Numeri 64, 103, 111,
128, 157, 159, 172, e 207.

IL CONTEMPORANEO

SOMMARIO

Il Contemporaneo - Fasti dell'augusto PIO IX. Pontefice Ottimo Massimo - Prosa del Card. Altieri - Vere Massime dei buoni Cittadini - Delle Strade Ferrate - Istruzione Popolare - I Capitoli Esteri - Asili per l'Infanzia - Notizie Contemporanee - Roma - Bologna - Orsini - Parma - Austria - Parigi - Congressi Scientifici Italiani - Libertà del Commercio - Un Codice Vaticano - Rinaldo Arditò d'Aristo - Provvidenza Sovrana - Annunzi - Associazioni al Contemporaneo.

ROMA

Il CONTEMPORANEO è giornale di progresso, ma temperato quale sospirano i buoni, e consiglia i sapienti, ed è voluto dal Principe ottimo ed è richiesto ai bisogni e alla aspettazione del pubblico.

Vi ha uomini di antiche abitudini assolutamente nemici di qualunque innovazione, e questi veggon disordine veggon anarchia in tutte anche le più innocenti opere di progresso non monta che vengano suggerite da zelo di umanità, o dalla stessa più nobile e generosa carità cristiana. Le istituzioni de'santi Presepi pei bambini lattanti, le sale d'Asilo per la infanzia, le Case di Provvidenza pei fanciulli usciti dall'Asilo, le Case di lavoro pei Giornalieri ed Operai che non trovano come occuparsi, le Casse di Risparmio, le Casse di Previdenza, le Società di mutuo soccorso per gli Artisti ed Artieri, i Sistemi penitenziali pei carcerati, gli Ospizi pei giovani discoli, le scuole Domenicali e Notturne pel Popolo, e simili altre fondazioni pissime, utilissime morali e cristiane, di cui va glorioso il secol nostro, furono quasi sempre e in ogni luogo e tutte riprovate da loro. Qual meraviglia se appo loro egual sorte incontrano i Vapori, le Strade Ferrate, le Macchine, le Società anonime, le Banche, i Congressi Scientifici e quanto altro seppa la moderna civiltà inventare e introdurre a comodità del Sapere, del Commercio e dell'Industria?

Cotestoro non sono ordinariamente malvagi, godono anzi il più (né sempre a torto) riputazione di buoni, ma sono pusilli di pensieri e di animo e riverenti troppo alla ragione - sempre si è fatto così - temono agitati e insidie in ogni novità qualsiasi. Certo non permettono più i tempi che in ogni cosa nuova si sospetti un intervento diabolico, ma pur troppo alle antiche superstizioni di folletti che ogni tetto infestavano ed ogni vivente sono succedute per molti le paure del Demone della Rivoluzione, e ad ogni annunzio di novità sognano redidivo un Robespierre che armato di scure venga a fare nuova e sanguinosa messe di teste umane. Con cotesta genia di paurosi Retrogradi, giacché la presente civiltà non li cura e la Diomercè non li teme, non piglieremo giammai battaglia non più occorrendo combattere principi seppelliti nell'oblio del pubblico e solo rimasti nel debil cervello di anime fanciulle o decrepite.

Vi ha Uomini simulati che fingono moderazione, e sono retrogradi, dei quali il tacere è bello. Vi ha uomini piaggiatori abietti d'ogni qualunque Opinione fortunata e potente. Il Contemporaneo non parlerà di loro, che sono feccia, e fango, e vituperò della società.

Vi ha Uomini avidi e impazienti di novità, agitati da vive passioni e il più mossi da intenzioni generose, ma così fervidi e caldi ed esagerati,

che non tenendo caso di alcun ostacolo, né di alcuna ragion di prudenza vorrebbero in un sol giorno effettuare le sospirate riforme. Questi sono uomini d'indole nata fatta al bene che lungi dal dover esser combattuti e compressi conviene anzi guadagnarli alla buona causa e arrolarli alla milizia del civile progresso, temperando colla fredda prudenza quel soverchio calor di passione e conducendoli dall'operare per impeto all'operar secondo ragione.

A questi che formano la maggior parte della generazione giovanile volve in modo singolare i suoi pensieri ed affetti e studi il Contemporaneo che essendo il giornale dei Progressivi ambisce di essere pure il giornale dei giovani. Invita egli pertanto gli ingegni tutti ad una sacra lega, la quale si propone di giovare il progresso civile. Accoglierà nelle sue colonne tutti gli scrittori italiani che ameranno dedicarsi a studiare le cose sociali, e siccome non si può mai nelle scienze sociali nulla ottenere di veramente utile all'ordine pubblico, se non camminando per le vie della moderazione e della prudenza, il Contemporaneo dichiara solennemente di accettare nel numero dei suoi scrittori tutti coloro che banditori esser vorranno di principi moderati e progressivi.

Egli aprirà discussione sopra tutti i bisogni e gl'interessi morali e materiali della società, e cercherà di apparecchiare e disporre gli animi a desiderare e ricevere quelle riforme che vengono giudicate necessarie e possibili dalla legge dell'opportunità. Ogni tentativo che facciasi contro questa legge sociale deve necessariamente fallire. È indarno sperar frutti maturi dall'albero fuori di stagione, è indarno cercare forze virili nel corpicciolo di un bambino, ed è egualmente indarno, secondo le altissime dottrine del Romagnosi che studio così profondo nella sociale sapienza, l'introdurre leggi costumanze e riforme in un paese qualunque che non sia predisposto ed opportuno ed acconcio a riceverle. Ogni buona riforma nell'andamento amministrativo o legale od economico è certamente un progresso in opera di civiltà, ma bisogna saperla fare a tempo e a luogo.

„ La temerità, avverte il sommo Romagnosi, e la intolleranza sono i vizi che sogliono guastare questo procedimento. Si pecca di temerità allorchè si tentano innovazioni o rifiutate dalla natura o non preparate sia nei fondamenti sia dal tempo. Si pecca d'intolleranza allorchè si vuole seminare e raccogliere ad un sol tratto, e però si passa ad infierire contro attriti che da se stessi vanno cessando in forza della riforma fondamentale già praticata. Siate severi nel mantenere la giustizia. . . I vostri stimoli artificiali, le vostre correzioni minute invece di giovare nuocono, invece di affrettare ritardano, e se per caso avrete un frutto precoce ne avrete mille falliti.

„ Finechè non si sapprà bene in quale maniera debba essere composta e maneggiata la macchina sociale, e però si conoscano le parti ed i congegni dell'Organismo, e le leggi del meccanismo si peccerà sempre di

temerità e d'intolleranza. Dico ancor di più: non si saprà nemmeno discernere se un popolo si trovi o no nella via d'incivilimento, s'egli sia progressivo, stazionario, o retrogrado; se le parti oscure o brillanti siano decisive, se la sorte sua sia invidiabile o deplorabile, durevole o passeggera, agevole o forzata ec. Per dar la prova al discernimento di tanti prosuntuosi o fallaci panegiristi o detrattori di un dato paese conviene obbligarli a dar ragione particolarmente del loro giudizio facendo loro annoverare le condizioni esteriori ed interiori del paese da loro giudicate.

Su queste tracce e su questi principi il Contemporaneo farà di chiarire l'opinione pubblica intorno il vero stato sociale dei domini pontifici, e spera di condurla a quelle moderate speranze oltre le quali ciecamente si slancia un partito di scrittori o mal conoscenti la condizione del Governo Ecclesiastico, o desiderosi di precipitar le moltitudini in abissi da non poterne uscire per secoli. Si reca egli pertanto ad onore di fare un appello a tutti gli Italiani ingegni perchè con lui si congiurino a trattare la causa della moderazione e dell'ordine, e giovino per tal modo le benefiche mire e le intenzioni magnanime dell'augusto Pontefice che vuole efficacemente allo splendore della Chiesa congiungere eziandio il sociale benessere de' popoli a lui confidati.

A tale intendimento il Contemporaneo tratterà di proposito tutte le materie sociali, e quelle di preferenza che toccano interessi vivi e presenti come sono per ora le Opinioni, le Strade Ferrate, la Istruzione popolare, le Finanze, il Commercio, i Codici ec. ec. ec.

Perchè poi il pubblico abbia comodità di giudicare le proposte materie il Contemporaneo raccoglierà da tutti i giornali d'Europa ed America quanto conterranno di utile all'Economia Politica al Commercio all'Industria, al morale e materiale benessere delle moltitudini, e quindi non ometterà cosa nessuna che riguardi le arti e scienze che sono tanta parte del viver civile.

In tal modo il Contemporaneo cercherà meritare la fiducia del Governo e del Pubblico, e spera di arrivare un giorno al punto di non lasciar più nulla a desiderare ai suoi cortesii lettori.

MONSIE. G. GAZOLA - MARCHESE L. POTENZIANI
F. TORRE - DOTTOR L. MASI

FASTI DELL'AGOSTO PIO IX

PONTEFICE OTTIMO MASSIMO
FELICEMENTE REGNANTE

Il Cardinale Giambattista Mastai Vesovo d'Imola entra cogli Eminentissimi suoi colleghi in Conclave ai 14 di giugno. Viene eletto Papa la sera dei 16, assume il nome di Pio IX. È pubblicato la mattina dei 17, e solennemente incoronato a S. Pietro in Vaticano ai 21. Sopprime le Commissioni militari in Romagna. Convoca una consulta di sei Cardinali. Ammette le udienze pubbliche al giovedì d'ogni settimana. Illustra l'Ordine Cavalleresco di S. Gregorio Magno di 3 splendidi nomi, il Conte Marchetti, e il prof. Salvatore Betti letterati fra i più chiari d'Italia, o il professor Venturoli sommo idraulico.

Dichiara di proteggere la romana Accademia de' Lincei che va fra le più antiche Accademie scientifiche d'Italia, ed ebbe a socio un Galileo. Promette favore ai congressi degli Scienziati italiani. Nomina una Commissione

di Prelati e Signori per le Strade Ferrate da costruirsi nello Stato.

Un mese dopo la elezione promulga l'Editto dell'Amnistia. Atto magnanimo che i grandi pensatori d'Italia riguardano come un capo d'opera di sovrana intelligenza, e in tutta Europa applaudirono i giornali interpreti della pubblica opinione. Feste, Funzioni sacre, Luminarie, applausi, Inni, Canti popolari, archi trionfali, tripudii, colori pontificii sventolanti in bandiere, e sciorinati nelle vestimenta delle dame e dei cittadini d'ogni ordine in Roma e per lo Stato.

Riunisce in una le due Segretarie sotto la direzione immediata ed unica dell'Emo Card. Gizzi nominato Segretario di Stato.

Ai 24 d'Agosto con circolare del Segretario di Stato invita i capi delle Provincie e delle Magistrature Comunali a suggerire i mezzi di provvedere alla educazione e istruzione de' figliuoli del povero, e sanar col lavoro la piaga della mendicizia, e sanare la piaga dell'ozio coi militari esercizi.

Incarica una Commissione speciale di Prelati a studiare e proporre le riforme desiderate dal pubblico.

Alla sede vescovile d'Imola invia suo successore Monsig. Baluffi. Le trattative su gli affari della religione in Russia affida all'Eminentissimo Card. Lambruschini.

Ai 4 di Novembre con Notificazione del Card. Gizzi invita le private Compagnie dei cittadini a presentare i loro progetti per le diverse linee di strade Ferrate stabilite dalla Commissione. Colla stessa Notificazione promette riforme amministrative ed economiche, e nuovi ordinamenti dei Consigli municipali e provinciali, ma ogni cosa a suo tempo e dopo mature considerazioni.

Con biglietti di Segreteria di Stato nomina i membri della Commissione incaricata di compilare i codici. I celebri Prof. Pagano, Silvani e Giuliani fanno parte della medesima.

Altra Commissione è incaricata di riferire i bisogni delle classi povere dei diversi paesi dello Stato.

Agl'8 di Novembre fra la pubblica esultanza di un popolo infinito accorso da tutte le provincie dello stato piglia il consueto solenne possesso nella primaziale basilica di S. Giovanni in Laterano. Esce dal Quirinale a mezzo giorno in carrozza preceduto e seguito dalla Prelatura a cavallo, e dopo concluso il sacro rito nella Basilica, dove si trovò a riceverlo il Sacro Collegio, rientra allo scocco dell'Avemmaria sempre salutato dagli applausi ed evviva della moltitudine che ossequiosa e giubilante riempiva le vie percorse dall'augusto corteggio.

Fa grazia ad alcuni fra gli eccettuati nell'Editto dell'Amnistia. Ai 19 riapre le udienze pubbliche. Ai 20 per implorare il divino aiuto intima con lettere Apostoliche in forma di Breve Universale giubileo di giorni 21.

PROSA

DEL CARDINALE ALTIERI

3. Dicembre 1846.

Un uomo né consigli di Dio preparato all'altissimo seggio di suo Vicario in terra è stato per visibile ispirazione del Divino Spirito in poco più di 36 ore eletto Pontefice sommo da un conclave di 50. Cardinali Elettori. Quest'Uomo da suoi più verd'anni cresciuto alle più splendide virtù ecclesiastiche, e zelatore ardente della salvezza delle anime, e operai indefesso nella educazione dei figliuoli del povero, e stato sempre l'Angelo della consolazione e della pace nell'episcopato ministero da lui compiuto nelle Chiese di Spoleto e d'Imola non potea non riuscire un Papa opportuno alle esigenze dei tempi, e ben accolto dal pubblico, e riverito nell'Orbe Cattolico.

Tale apparve l'Augusta Santità di Nostro Signore PIO IX. felicemente regnante nella Orazione recitata ieri sera nella solenne Accademia d'Aradia in Campidoglio dall'Eminentissimo Signor Cardinale Altieri. La interromperò più d'una volta con plausi gli ammirati ascoltanti fra i quali erano dodici Eminentissimi Cardinali, moltissimi Prelati, e assai ragguardevoli personaggi e Dame e letterati romani e stranieri. Quando l'Oratore, numerando i benefici del novello Pontefice o l'Editto dell'Amnistia, delle Strade Ferrate, e delle tante riforme fatte e da fare, e consigliò temperanza agli ardenti voti di coloro che vogliono subito dopo l'Aurora il meriggio, e non ancora ben gittate le fondamenta teneano di vedere compiuta la fabbrica svegliò tale entusiasmo in tutti, che gli fu forza per lungo intervallo sospendere il suo nobil dire, perchè l'adunanza da tutti i punti applaudiva con voci di giubilo e battimenti di mano gridando bene benissimo viva PIO IX. viva il Cardinale Altieri, Bravo Bravo.

Ciò sia suggello che anche ai meno veggenti dimostrò, che l'opinione moderata è oggi l'opinione predominante nell'animo di tutti, e se generale è il desiderio di utili riforme è anche generale il consiglio di aspettarlo con paziente anche a tempo opportuno.

LE VERE MASSIME

DE' BUONI CITTADINI

Per togliere agli uni l'occasione di troppo audacemente sperare e agli altri il pretesto di troppo basamente temere noi vogliamo sull'attuale condizioni delle cose nello Stato Pontificio offrire ai lettori del Contemporaneo alcune considerazioni di un grave pensatore che vede molto acuto e lontano con gli occhi della mente.

« Mentre il partito degli Oscurantisti ripone ogni sua fiducia nell'ignoranza della plebe, nell'elemosina dei ricchi e nella virtù delle pene, il partito dei Progressisti volendo che ad ogni classe si estenda il miglioramento sociale sottostituisce alla ignoranza la istruzione, alla elemosina i salarii, al timor de' gastighi la educazione e l'amore del bene. Quelli fanno d'ogni superiore ordinamento un mistero, e del pubblico potere un monopolio, questi sostituendo al mistero la pubblicità desiderano che la opinione pubblica possa francamente manifestarsi senza timore di offendere il potere, né l'ordine.

« È facile lo intendere come l'un punto e l'altro siano logicamente causa ed effetto al tempo stesso. Imperocchè dove mediante i benefici dell'educazione il Popolo abbia acquistato colla coscienza della propria dignità la cognizione esatta dei beni e dei mali pubblici ivi il mistero diviene ridicola cosa, e il monopolio del potere una vera utopia: e dove questa coscienza e questa cognizione non sono stabilite e diffuse ivi non può parlarsi né di opinione pubblica, né dell'azione di questa sul potere degli uomini.

« Circa questi due punti pertanto s'incontrano in conflitto le opinioni più estreme, le teorie più divergenti, le tendenze più contraddittorie, sulle quali se il partito dei Progressisti non sempre ha ragione quello degli Oscurantisti ha sempre torto. Diciamo che il secondo ha sempre torto, poichè condannare gli uomini alla ignoranza ed alla miseria è una duplice offesa che per essi si arreca alle leggi della dignità della umana natura; diciamo che il primo non sempre ha ragione perchè talora è troppo esclusivo, talora elimina dal calcolo alcuni elementi che ne son parte integrale, talora infine ad un ottimo ideale fisicamente impossibile sacrifica il bene positivo di facile conseguimento. Se l'ignoranza è un male, una educazione non regolata dalla Religione, o sprovvista ai bisogni del popolo è forse un bene? Se l'ozio deve essere shandito, dovrà per questo ogni sentimento morale esser sacrificato alla indisciplinata attività dell'Industrialismo? Se a tutto non bastano i mezzi repressivi, dovrai forse disarmare il governo?

« La indole del governo, la civiltà del popolo, le convenienze politiche sono altrettanti criteri, che non debbono essere dimenticati da qualunque onesto cittadino il quale senza mistura d'individuale interesse e senza ossequio a nessun pregiudizio voglia provvedere al bene positivo del suo paese. Fra molte teorie egualmente innocue egualmente moderate ve ne sono alcune che non possono, almeno per il momento, eccedere i confini della mera speculazione. Fra molte tendenze egualmente generose, comuni ad un'epoca di civiltà non tutte sono egualmente opportune, o meritevoli egualmente d'essere incoraggiate e promosse.

« La convenienza e l'opportunità sono due criterii sommi principalissimi sempre in ogni discussione civile o politica. Chiunque pertanto si dichiara per le idee fondamentali di civiltà deve adoperarsi a richiamare la pubblica opinione dentro i confini della convenienza e della opportunità.

« Di teorie e di tendenze componesi la pubblica opinione, la quale dal raziocinio riceve la cognizione del bene e dall'affetto l'impulso a desiderarlo e volerlo. Tutto si riduce per conseguenza nel Mondo morale all'azione simultanea di teorie e di tendenze, e quindi non tutte le teorie ma certe soltanto sono inconvenienti; non tutte le tendenze ma certe soltanto sono inopportune; non tutte le teorie non tutte le tendenze ma certe soltanto sono pericolose.

« Sono inconvenienti quelle teorie le quali portassero diminuzione vera e propria di Sovranità o testone ai dritti del Sacro Collegio, perchè la prima è un deposito e non un dominio, perchè i secondi sono garantiti dai Pacta Conventa (1), perchè sulla prima e sui secondi la sola volontà del Papa non è onnipotente.

« Sono inopportune quelle tendenze che spingessero il Governo a rimoversi per subito salto dalle tradizioni, le quali reputiamo essere la pietra fondamentale di ogni riforma che stabilmente voglia introdursi.

« Sono pericolose per la pace pubblica quelle teorie e tendenze le quali volessero spingere il Papa a farsi autore di guerra tra i Principi e Popoli cristiani, o esigere dal medesimo ambizione di temporale dominazione eccedente i confini della influenza morale e dell'autorità del Sacerdozio Supremo.»

(1) Il Sacro Collegio dei Cardinali è il vero depositario nato e custode degli Stati della Chiesa ricevendoli sempre nella successione dei Papi dal Pontefice che muore e trasmettendoli e consegnandoli intatti al Pontefice che viene eletto.

N. D. G.

DELLE STRADE FERRATE

I.

Fervore dei tempi presenti per la costruzione delle Strade Ferrate. Un anonimo detrattore delle medesime giustamente concurato dai Romani.

Sono 18 anni e poco più che l'umano ingegno ha fatto immensamente progredire il commercio e l'industria delle più potenti nazioni del mondo coll'applicazione del Vapore come forza motrice alle strade ferrate, ed oggi solamente un Iota, un Otentotto, un abitante fra i Patagoni, o in mezzo alle teste piate dell'isole del Fuoco può rivocharne in dubbio la utilità, ed esagerarne i pericoli. Noi alienissimi dal prender brighe coi pochi selvaggi che paiono fuggiti dalle tribù vaganti dei poli, e qua e là sparpagliati ad infestare i più civili paesi della terra siamo lietissimi di annunziare ai nostri lettori che il pubblico degli stati romani col lasciarlo subito cadere in dimenticanza ha fatto piena giustizia a certo scrittorelo senza nome, che mandando fuori per le stampe non so qual meschino opuscolo contro le Strade Ferrate (1) avvisava nella sua modestia di avere a spavento de' popoli sguaonato la spada d'Orlando. Il sig. Blasi di Civitavecchia glielo ha lacerato sul muso e tutti oggi conoscono poter solo un Retrogrado chiamare

(1) Vedi l'Album del 29 Maggio

in dubbio l'utilità generalmente ammessa delle strade ferrate. Laonde il pubblico ha forte maravigliato la veramente eroica ignoranza di quel Messere Anonimo, e dimenticandolo come fosse già morto e seppellito da secoli, e far si deve d'ognuno che cerca suscitare discordie, freme nel desiderio vivissimo di metter subito mano alla costruzione di simili strade. Qui battono i discorsi di tutti, e qui vogliono tutti rivolgere i propri capitali.

Bella e lodevole gara dei tempi nostri chocché ne pensino col sumentovato Anonimo i piangolosi critici del presente. La Dio-mercè sono scomparsi per non più ritornare que' tempi in cui il vero indizio della potenza di un popolo si deduceva dallo splendore delle sue vittorie e dalla estensione delle sue conquiste; quando la guerra arbitra sovrana del destino de' popoli soggiogava ogni paese al suo assoluto impero. Que' tempi calamitosi svanirono, e le generazioni moderne hanno tutt'altra idea della grandezza e della decadenza delle Nazioni. La sorte delle battaglie (e ne siamo grati alla benignità de' cieli) ha perduto ogni incanto, nè i trofei militari non ispirano più entusiasmo, e lo spirito d'invazione e di conquista sembra finalmente sbandito dalle più doviziose contrade d'Europa.

Le popolazioni meglio accorte sui loro interessi, alla gloria dell'armi preferiscono la crescente prosperità dell'industria, e pronte sempre alla guerra quando ve la chiamasse l'onore nazionale, cercano la pace. Non mai in alcuna epoca della storia si ricorda che le nazioni europee siano state così lungamente pacifiche; pare che abbiano alla fine conosciuto che l'unica via di provvedere al proprio bene dimora nel vivere concordi ed amiche fra loro. Senza entrar qui disaminando le cause che fruttarono così felice riforma noi ci dobbiamo rallegrare vedendo che di quel derivamento aiutato e promosso dalla scienza le migliori dell'agricoltura e delle arti industriali su cui stanno come sopra solide fondamenta le nazioni e le società. I popoli d'ora innanzi verranno potenti col far prosperare le industrie, o cadranno in miseria durante ostinati nelle vecchie abitudini e non curandosi dei recenti progressi delle arti (v. *Billet Will.*)

Un popolo il quale mercè il tranquillo e lucroso lavoro dell'ingegno e della mano si procaccia una vita onorata e commoda ama necessariamente l'ordine la sicurezza e la pace, e di conseguenza è nemico alle frodi, rispettoso alle leggi, fido ne' patti, onesto ne' costumi, timorato di Dio, amatore de' prossimi. Cotesta verità penetrata nel cuore dell'universale è cagione che in tutti i più civili paesi d'Europa si senta il bisogno di spargere e diffondere i benefici dell'educazione a tutte le classi anche le più meschine del popolo. E perciò che nessuna educazione mai non mette calde radici nell'animo umano, ove non s'innesti nella età più tenera, ora savamente si studia ad aprir sale d'asilo all'infanzia. dove anche i figliuolotti del povero imparano a rispettare se stessi, e conoscere la dignità dell'uomo; di che si avvezzano fin da bambini a tenere in pregio il lavoro, e sanno preferire un tozzo di pane guadagnato onestamente col sudor della fronte a qual sia altra maniera di tesoreggiare procurato con frode o colla viltà dell'accatto. Oltracciò mille scoperte scientifiche si vanno facendo ministere di nuove agiatezze e ricchezze alla società, e mentre dall'un canto crescono le popolazioni, s'istituiscono dall'altro novelle industrie, che impiegando una quantità numerosa di menti e di braccia provvedono di abbondante sussistenza gran numero di popolane famiglie.

Tra le industrie su cui campano la vita persone a migliaia; la più recente è quella delle strade ferrate, le quali promettono di cangiar faccia al mondo, e dovranno senza meno favorire e dilatare i progressi della civiltà fra le genti. E poichè siamo alla vigilia di vederle introdurre e costruire anche da noi sotto i fausti e gloriosi auspici del supremo Gerarca felicemente regnante non sarà fuori di proposito che qui a piena istruzione d'ognuno alquanto distesamente ne ragioniamo.

II.

Origine delle Strade Ferrate.

Verso la metà del secolo decimo settimo nelle miniere carbonifere di New Castle in Inghilterra erano divenute esorbitanti le spese occorrenti pel trasporto di quel combustibile sia per la continua rifazione delle strade che si sprofondavano sotto le ruote dei carri, sia pel mantenimento dei molti cavalli che bisognavano, sia per le molte giornate che si dovevano pagare ai carrettieri prima che dalla miniera giungessero sulle rive del Tyne luogo d'imbarco. Pensarono dunque di provvedere a maggiore economia di danaro e di tempo collocando e saldamente incassando due linee di travi sulle strade ordinarie in modo che sporgessero sopra il suolo delle medesime.

A tirare i carri su queste travi un sol cavallo valeva per otto, perchè il minor attrito ossia la minor resistenza incontrata dalle ruote nel correre questa guida di legno dava loro una celerità otto volte maggiore di quella che avessero sulle strade ordinarie, e un cavallo per conseguenza tirava anche un peso otto volte maggiore. (v. il conte Pioda.)

Ma logorandosi troppo presto le rotaie di legno si ricoprirono non guari tempo dopo con lamine di ferro inchiodate; in fine essendo l'Inghilterra un paese abundantissimo di ferrerie e di carbon fossile si abbandonò l'uso delle travi coperte con lamine per surrogarvi le rotaie tutte di ferro fuso, e per la prima volta furono poste in opera nel 1767.

Furono queste le prime strade ferrate che si costrussero.

Fin qui per altro cotesta invenzione era a così dire bambina, e al servizio di una particolare industria, e non ancora combinata coll'uso del Vapore come forza motrice. L'umano ingegno però che aveva scoperto nelle comunicazioni sollecite dimorare la fonte d'ogni maggior prosperità nazionale si diede a rintracciare i mezzi di procurare al commercio il più celere trasporto possibile d'ogni mercatanzia col maggior possibile risparmio di spesa di forza e di tempo.

III.

Introduzione del Vapore come forza motrice sulle Strade ferrate dopo di essere già stata applicata con felice successo alle manifatture ed alla navigazione.

Il Pensilvano Fulton celebre meccanico ed ingegnere verso la fine del passato secolo riconobbe nel Vapore una forza applicabile a qualunque meccanica, ed ebbe l'animo di tentarlo, o più fortunato di quanti altri lo ebbero tentato prima di lui (come Cherone Alessandrino, Papa Silvestro II. e il famoso Branca romano, o il francese Pepin) felicemente vi riuscì. Stava egli un giorno contemplando sul suo focolare una pentola che bolliva, e si avvide che il vapore ne rialzava il coperchio, ed egli lo richiudeva e di nuovo il vapore lo alzava. Per impedire che di bel nuovo lo alzasse, egli soprappose al coperchio un peso, ma allora la pentola scoppì. E come il più accade, che fenomeni ordinarii soliti passare inosservati sotto gli occhi di mille generazioni ove sieno veduti a Uomini di singolare ingegno li conducono a scoperte rilevanti, lo scoppio di quella pentola agli occhi dell'americano meccanico manifestò la potenza del vapore, e di subito egli applicò l'animo a studiar modo e via di usarla in pro dell'industria e del commercio. Si diede quindi a formare varii ed assai congegnamenti di macchine finchè giunse a fabbricarne alcune per mezzo delle quali il vapore comodamente gli serviva di forza motrice a voler molini, a manifatture di cuoi, di cotone, di lane, e ad opificii di qualunque genere. Infine trovò maniera di valersi del vapore (e questa è la sua gloria più bella) alla navigazione, e il primo battello a vapore adoperato pel trasporto degli uomini e delle merci fu da lui costruito nel 1807 a Nuova-York, e fece il viaggio da quella città ad Albany. Macchine consimili a quelle di Fulton erano anche state sperimentate pel traino de' carri e delle carrozze nel 1788, ma per essere ancora quella invenzione assai imperfetta non ben riuscì.

Solo nei primi anni del secol nostro si può dire che abbia preso voga la costruzione di lunghe strade ferrate percorse con macchine mosse dal vapore, e dietro se traenti lunghe fila di carri e di carrozze con merci e viaggiatori. Quando nel 1804 in Inghilterra fu per la prima volta veduta sulla strada ferrata di Mertyr-Tidwill una macchina a vapore munita da se stessa in movimento, e rimorchiera carri enormemente carichi si concepirono vive speranze che fossero quanto prima aperte nuove vie al commercio. Restavano però molti e molti ostacoli a superarsi prima di arrivare a potere senza pericolo e con economia valersi del vapore invece dei cavalli a tramutare da luoghi a luoghi i viaggiatori e le merci.

Per anni venticinque studiarono i più valenti meccanici a superare queste difficoltà, ed erano riservata la palma a Roberto STEPHENSON. Prima di lui si credeva che nei piani inclinati le ruote della macchina in forza dell'adesione alla rotaia dovessero o scivolare, o girare intorno a se stesse senza procedere innanzi. Ma egli fin dal 1814 col suo nuovo meccanismo giunse a far correre una macchina a vapore costruita da lui sulla strada di Killing-wort benchè non fosse perfettamente, o come dicono *orizzontalmente* piana. Appreso continuando egli sempre a perfezionare il suo meccanismo non solamente meritò che la sua macchina venisse preferita alle altre nel solenne concorso aperto sul finire del 1829 pel servizio della nuova strada di ferro da Liverpool a Manchester, ma eccettuati pochi perfezionamenti aggiunti da quell'epoca in poi, ed eccettuate poche variazioni insequate dall'uso e dalla esperienza, e di mano in mano applicate e sperimentate in diversi paesi, il principio fondamentale del meccanismo con cui sono congegnate le macchine a vapore per le strade ferrate d'ogni nazione, è tuttavia quello inventato da lui. Ultimamente nello scorso mese di maggio ha ottenuto un brevetto in Inghilterra per una modificazione utile, e da lui introdotta nella sua macchina, ma non trovandola ancor descritta esattamente nei giornali ci asteniamo di qui parlarne per ora.

IV.

Progresso rapido delle costruzioni delle strade ferrate nei paesi civili.

Dal 1829 non erano corsi che sei anni appena, e gli Stati Uniti d'America e l'Inghilterra e la Russia e il Belgio, e l'Allemagna, e la Francia invase e spinte da subito e generale entusiasmo accorrevano a versare e spandere capitali d'ingente valore nella costruzione di nuove strade ferrate, e di corto il numero delle medesime è cresciuto al punto di potersi riguardare come le uniche vie usuali del commercio dei due mondi. Chi fosse ancor ignudo di tali notizie può a tutto suo bell'agio attingerle alle opere su tal

proposito pubblicate dal Chevalier (1), dal Bineau (2), dal Pille-Will (3), e dal Tourniaux (4). A noi qui basta di avere allegato il fatto per dimostrare che la costruzione delle strade ferrate è stata in ogni parte giudicata ed accolta come efficacissima cagione di prosperità nazionale, e questo non può nè deve più oggi essere soggetto di dubbiezza e dispute a chiunque ama di volgere i suoi studi a ricercare vantaggi positivi alla società. Ben merita le più attente cure il sistema da preferirsi nella costruzione di queste medesime strade, e noi ci argomenteremo di qui far capaci anche coloro, che non avessero ancor aperto un libro su ciò, del come furono avviate le cose presso le differenti nazioni, che tanto prima di noi eseguiron l'impresa.

(1) *Lettres sur l'Amérique.* (2) *Chemins de Fer d'Angleterre.* (3) *De la dépense et du produit des Canaux et des Chemins de fer.* (4) *Legislation des Chemins de fer en Allemagne - Encyclopedie de chemins de fer.*

V.

Dei varii metodi tenuti in differenti luoghi per la costruzione delle strade ferrate.

Due sono i principali metodi usati nell'intraprendere a costruire le strade ferrate, cioè il sistema delle compagnie e società di privati cittadini, o il sistema governativo delle pubbliche amministrazioni. A schiarimento della importante materia accenniamo a parte gli elementi di cui si compongono le compagnie, o società. Gli sforzi riuniti di molti particolari cittadini sottoscritti per via di associazione ad una impresa qualunque formano le così dette società o compagnie di commercio. Di queste società o compagnie ve ne ha diverse maniere, come la società sotto nome collettivo, la società in accomandita, la società anonima.

La società anonima è la più usitata nelle intraprese delle strade ferrate. La società anonima è amministrata da suoi mandatarii o commessi revocabili stipendiati o gratuiti, che sono responsabili nei termini del mandato ricevuto. Gli atti di una società anonima sono soggetti alla sorveglianza dell'amministrazione superiore, e la società stessa ha certe sue determinate regole di pubblicità. L'atto che contiene i dritti e gli obblighi dei soci si chiama *Atto della Società*, ovvero *Statuto della Società*. In questo Statuto vogliono essere esposti rigorosamente gli articoli ai quali debbono obbligarsi coloro che amano di sottoscrivere come azionisti della Società. Azionista si chiama ogni individuo che possiede una o più azioni della società. Nella società anonima viene stabilito dagli articoli dello statuto l'ammontare di ciascuna azione, e il numero complessivo di queste azioni formanti l'intero capitale della Società; e il modo e il tempo di versare nella cassa della Società i pagamenti di queste azioni, le quali d'ordinario si versano secondo i bisogni della intrapresa della cui esecuzione si è incaricata la Società. Quando la società è formata si presenta per mezzo di uno o più mandatarii al Governo per ottenere la facoltà di costruire una strada ferrata col diritto di rimborsarsi delle spese di costruzione sui pedaggi e le tariffe di trasporto da riscuotersi per un certo determinato numero d'anni dalla stessa società. Se il Governo dopo esaminato il progetto di esecuzione sia nel rispetto tecnico sia nel rispetto economico crede in massima opportuna questa strada ferrata, e quanto all'esecuzione considerate le forze pecuniarie e le qualità amministrative della società, e il valor degli ingegneri della medesima società conosce che è fondata in modo da poter garantire il compimento della strada, e non ha in vista speculazioni illecite, e dannose come l'*agiotaggio*, nè pretenderà riscossioni di tasse enormi sui pedaggi e trasporti allora le imporrà il deposito di quella somma che crederà sufficiente a garantire in faccia al pubblico la esecuzione dell'impresa (deposito che viene poi restituito alla società medesima dopo compiuti certi dati lavori, che mostrando essere dell'interesse della società il proseguire l'impresa sono per se soli una conveniente garanzia dell'opera) e farà in suo favore un decreto che chiamasi di *Concessione* in vigor del quale la società dopo fatto il deposito della somma imposta per garanzia entra in diritto e in obbligo di metter mano ai lavori entro un dato termine stabilito, passato il quale se non ha dato principio essa scade da ogni diritto, e ritira il suo deposito di garanzia, e si ha per nulla e come non accaduta la data concessione. In vigore di questa Concessione la società acquista per un dato termine di anni o 90 o 50 o 45 il dritto di godere in rimborso delle spese di costruzione e manutenzione tutti i vantaggi che potrà ricavare dai trasporti di passeggeri e di merci fatti esclusivamente per conto suo. A questi vantaggi vanno congiunte alcune restrizioni, e condizioni che ogni Governo secondo le sue speciali vedute crede imporre alla società, come di terminare la strada nel dato spazio di tempo, di pagare entro il tal termine i prezzi dei terreni acquistati, di non negoziare nè mettere in giro le azioni che dopo eseguiti i tali lavori, ec. ec.

In Inghilterra e negli Stati Uniti d'America dove lo spirito di associazione è diffuso, e vi ha persone e famiglie ricche al punto di bastar sole a sostenere le urgenti spese di una strada ferrata di più leghe, non mancarono compagnie e società anonime, le quali in pochi anni condussero a felice termine da sei in settecento miglia di strade ferrate, che oggidì sono cresciute a dismisura. Negli Stati Uniti d'America però il Governo d'ognuna di quelle repubbliche è concorso dove per tre, dove per quattro quinti alle spese della co-

struzione delle strade ferrate, e ne divide in proporzione colle compagnie i frutti e i proventi. Nè ciò deve far meraviglia a chi conosce, come ben osserva il Sig. Chevalier, che la società di quel nuovo mondo » essendo apertamente dedicata ai lavori industriali sotto le diverse forme di agricoltura, di manifatture, e di commercio ed essendo il lavoro industriale notoriamente il principale scopo dell'attività sociale, anche le Autorità pubbliche vi hanno dovuto prendere le sembianze di un carattere industriale onde i principali ed essenziali doveri di quei Governi consistono nell'imprimere una attività continua a qualsiasi maniera di prosperità nazionale in fatto d'industria, cioè ai mezzi di comunicazione e d'istruzione; quindi nell'America del Nord le scuole, i canali, e le strade ferrate non solamente sono classificate fra gli affari di Stato, ma costituiscono la somma degli affari di Stato (1).

In Inghilterra il Governo ha ricevuto le domande delle Compagnie o Società Anonime dello Stato, le ha proposte in Parlamento, e dopo di essere state legalmente approvate le ha lasciate perfettamente libere d'intraprendere la costruzione a tutte loro proprie spese, e rischio e abilitate a goderne i frutti come di una proprietà loro perpetua. Si sono date circostanze in cui le società non poterono reggere alle ingenti spese della costruzione di alcune strade ferrate stavano per implorare soccorsi dal Governo, ma il Governo sempre costante ne' suoi principii di non intervenire nelle intraprese dei privati ha ottenuto dal Parlamento una legge, che autorizzava le medesime compagnie a potersi sciogliere a pluralità di voti, quando non potessero continuare la esecuzione delle incominciate strade ferrate senza notabil danno e perdita di capitali, o a cederne la continuazione ad altre compagnie. In tal modo le crisi momentanee che si erano manifestate nelle società o compagnie concessionarie delle strade ferrate sono svanite, e la Inghilterra è oggi dappo l'America del Nord il paese meglio provveduto di strade ferrate.

S'ingannerebbero però a partito coloro, che sull'esempio dell'America e dell'Inghilterra avvisassero potere andar la bisogna in qualunque altro paese del mondo. Ogni nazione e paese ha certe condizioni sue proprie economiche dipendenti dal clima, dal governo e dallo spirito pubblico, le quali si tenterebbe indarno di mutare, e dirigere sulla imitazione di altri paesi e di altre nazioni. Il governo Anglo-Americano è entrato come azionista nelle società e compagnie che hanno intrapreso la costruzione delle strade ferrate in America, e la cosa non poteva andar meglio. Il governo Inglese ha concesso in perpetuo la proprietà delle strade ferrate alle Compagnie che hanno impresso a costruirle, e la cosa non poteva andar meglio, perchè le strade si sono costruite, e oggi solo rimane a vedere se torni conto o no al Governo di redimere questa proprietà, e comprare le strade ferrate dalle Compagnie che ne sono in possesso.

In Francia la cosa va bene ma in tutt'altra maniera, perchè quasi tutte le compagnie o Società di Strade Ferrate hanno ricevuto sussidii e soccorsi non piccoli dal Governo. E ciò si è dovuto fare per molte e chiarissime ragioni mirabilmente esposte nel suo Corso di Economia Politica dal celebre Sig. Michele Chevalier, fra le quali ci basti allegare qui la condizione economica della Francia tutta diversa da quella degli Stati Uniti d'America e della Inghilterra, onde lo spirito d'associazione in Francia è meno diffuso, è più guardingo, e più cautelato, e le grandi gigantesche intraprese industriali sono anche più difficili, se non vi concorre lo Stato che è l'unica potenza veramente ricca in Francia: quindi ogni grande intrapresa cotta fallirebbe ove non fosse aiutata e soccorsa dal Governo.

Anche in Germania e in Prussia le Compagnie o Società delle Strade Ferrate sono state dove più dove meno aiutate dai sussidii de' rispettivi Governi. Questi sussidii sono dal chiarissimo Conte Petitti divisi in sussidii comuni e sussidii particolari. Sussidii comuni conceduti pur dai Governi che non entrarono affatto a coadiuvare le imprese delle Società concessionarie e li riduce alla esenzione dai dazi per la introduzione nello Stato dei materiali e macchine e strumenti necessari a costruire le strade ferrate, alla esenzione dalla tassa del bollo e registro nei contratti d'acquisto dei terreni occupati dalla Strada Ferrata, alla donazione dei terreni di proprietà del Governo, e al dritto che ha il Governo per causa di pubblica utilità di obbligare i proprietari a vendergli i fondi sui quali si deve costruire la strada.

Chiama poi sussidii particolari 1. la sovvenzione di capitali senza interesse 2. il prestito di capitali gratuito o con interesse; 3. l'acquisto di un buon numero di Azioni; 4. l'assicurazione di un interesse minimo al capitale speso dalla Società.

Il primo sussidio secondo lui o sia dato in contanti, o in lavori non può mai essere conveniente ad alcun Governo, perchè dispendioso e di solo pro alle Compagnie, di niuno al pubblico; il secondo ove sia gratuito equivale al primo, ove sia con interesse è anche inconveniente, il terzo usato specialmente in America, e in alcuni stati della Germania, e del Belgio presenta vantaggi incontrastabili, ma fuori degli Stati summentovati il Petitti lo giudica il peggiore fra tutti gli spedienti di sussidio; il quarto secondo il Petitti è da preferire a qualunque altro genere di sussidio, ma secondo il Chevalier è pure assai pernicioso all'industria, e niente o poco utile ai Governi (2). Lungo

sarebbe il qui riferire le ragioni che questi insigni Economisti adducono in prova delle loro rispettive sentenze. Contenti noi di aver accennato i sussidii soliti a concedersi dai Governi per la costruzione delle Strade Ferrate rimettiamo ai lodati scrittori chiunque desiderasse più ampia ed estesa cognizione del soggetto. Accennato come le Compagnie o sussidii del Governo possono condurre a termine le strade ferrate veggiamo come senza intervento di Compagnie o Società anonime possano i Governi da se soli intraprenderne la costruzione almeno per le linee principali. Così ha fatto con prospero successo la Russia, così va facendo l'Austria, così ha fatto il Belgio, e sull'esempio suo stanno facendo i cantoni Svizzeri, e Piemonte.

Questo secondo metodo di costruzione tutto e solamente a carico della amministrazione Governativa è quello che meglio di qualunque altro conviene ai paesi non ancora sufficientemente avvezzi allo spirito di associazione, e non soliti ad arrischiar capitali in imprese di non sicura riuscita. Perciò che le Strade Ferrate sono utilissime al pubblico siccome quelle che agevolano immensamente le comunicazioni commerciali, ma non sono così fruttifere agli azionisti come sogliono spacciare quegli astuti speculatori che mirano a far guadagni sulle compre e vendite delle azioni, le quali in alcuni luoghi si sono vedute salire fino al 240. per % con grave scapito dell'impresa, e con grandissimo profitto di questi furbi che si sono arricchiti alle spese de' sciochi. Le strade ferrate non producono tutt'al più che un 5 per %, e d'ordinario il 4. e il 3. Or come si possono illudere le genti al punto di credere che possano mai produrre più del 100. per %? Eppure così è accaduto in diversi luoghi, dove le strade ferrate hanno pur troppo servito di pretesto all'*agiotaggio*.

Per allontanare dunque ogni pericolo di agiotaggio specialmente nei paesi ancor vergini di tale infezione pestifera non si può mai abbastanza raccomandare ai Governi che prendano essi medesimi a costruire a proprie spese le Strade Ferrate almeno nelle linee principali lasciando alla privata industria libero il campo nella costruzione delle meno principali. Su ciò non possiamo addurre migliore esempio che quello del Belgio. Il piccolo Regno del Belgio (scrive lo Chevalier economista fra i più famigerati di Francia) era una nazione senza nazionalità, formata di città vicine le une e le altre, che non si conoscevano fra loro che per antiche rivalità e per guerre che si facevano a gara nel medio evo. . . . e il governo mal sapeva trovar via di stabilirsi fra elementi così contrarii. Con tutto ciò gli Uomini di stato del Belgio non disperarono dicendo che dovevano mostrare agli occhi de' loro cittadini e di tutta Europa che potea senza dubbio reggere il nuovo governo fondato da loro; di conseguenza cercarono d'imprimere sul suolo nazionale una impronta che appartenesse al Governo, ma fosse riconosciuta per impronta nazionale.

Vollero che questa impronta fosse materiale, profonda, incancellabile. Ostavano le gelosie locali: essi pensarono di creare un interesse collettivo che le soffocasse. Tale fu il pensiero del gabinetto Belgico del 1834, ed io mi credo in dovere di nominare l'uomo, al quale come capo di quel gabinetto appartiene in modo singolare codesta gloria, ed è il Signor Carlo Rogier (fino al 1830 era stato Professore privato di belle lettere e scrittore di giornali) Tal progetto approvato ben tosto dalla sanzione Legislativa parve stravagante agli Uomini *ultra-prudenti* di tutta Europa; perchè obbligato allora il Governo di mantenere un'armata di 100mila Uomini, far dello enorme per una popolazione otto volte minore della nostra, sembrava che il Belgio dovesse languire nella miseria e nella impotenza. Ma l'avvenimento ha confuso i profeti di sventura, ha dato ragione al Sig. Carlo Rogier e a suoi Colleghi, ed ha provato che quegli Uomini di stato avevano il sentimento della gloria moderna e comprendevano i bisogni reali delle popolazioni. La rete delle strade ferrate nel Belgio è omai terminata (1), e grazie a suoi Ministri del 1834. il Belgio ha nell'opera delle Strade Ferrate superate le più grandi monarchie d'Europa. Pei suoi effetti materiali come per suoi risultati morali e politici la rete delle strade ferrate nel Belgio è la più splendida testimonianza che si possa allegare in favore dei lavori pubblici eseguiti dallo Stato.

Certo se il Governo del Belgio appena uscito da una rivoluzione sanguinosa, e gravato da un debito di cento milioni e ottocentomila franchi, e costretto di mantenere un'armata di centomila uomini, e nimitato da antiche rivalità e gelosie locali ha potuto condurre a buon termine una rete di strade ferrate che scorrono il regno in ogni senso, ed hanno operato l'unità degli animi in modo, che ora tutti gli abitanti del Belgio avvezzi a vedersi e trattarsi del continuo non formano che una sola città, e quasi direi una famiglia sola, qual Governo potrà esitare ad intraprendere egli stesso la costruzione delle Strade Ferrate?

Invitando però i Governi a intraprendere questa costruzione noi siamo lontani dal pretendere che essi ne debbano far monopolio. Vi fu un tempo che si voleva ogni cosa fatta dai Governi, e fu tempo di barbarie e d'ignoranza calamitoso alle arti ed agli Uomini. Venne poscia un tempo che era veggio di moda l'escludere il Governo dal partecipare a qualsiasi intrapresa pubblica lasciando il pensare, la spesa, il pericolo e i guadagni a privati speculatori, e finalmente è venuto il tempo che desiderandosi di rendere attiva al possibile l'industria de' privati si vuole nel tempo stesso che si concordi fra-

(1) Cours d'Economie Politique fait au College de France.
(2) V. Petitti delle Strade Ferrate Italiane. Discorso secondo, e Chevalier opera cit.

(1) Opera cit.

tellevolmente col Governo, anzi che lo stesso Governo apra nuove vie all'esercizio di questa privata industria. Ora i lavori pubblici sono appunto il mezzo più ovvio e più facile di incitare gli animi dei privati alle grandi imprese, e fra i lavori pubblici chi non vede occupare il primo posto i canali, i ponti, e le strade? Siano dunque dal Governo invitati anche i privati alla costruzione delle strade ferrate, ma in modo che servendo ai vantaggi propri non possano mai sacrificare quelli del pubblico, e di conseguenza almeno finché non acquistino maggior pratica di simili intraprese, non si affidino a loro le grandi linee principali, ma le piccole e le meno principali, ovvero a più Compagnie si concedano per appalto i tratti d'una medesima linea principale già tracciata dal Governo. In tal modo ci sembra conciliata l'opera tutelare del Governo coll'opera della privata industria, e amicata l'una coll'altro.

A tale intendimento l'Austria assumendo il carico della costruzione delle strade ferrate principali dell'impero saviamente ha decretato che l'esercizio delle vie ferrate costruite a spese dello stato sarà concesso col mezzo di contratti temporanei ad appaltatori privati. Ed ecco che per tal modo l'industria dei privati è chiamata a partecipare dei vantaggi che fruttati vengono da un'Opera tutta governativa.

VI.

Delle Strade Ferrate negli Stati della Chiesa.

Appena creato Pontefice PIO NONO anche gli Stati della Chiesa manifestarono il desiderio di avere strade ferrate, come già ne aveva il Regno delle due Sicilie, ne aveva la Toscana, e il Regno Lombardo Veneto. La Santità di Nostro Signore ha subito secondato un così ragionevole voto del pubblico, e nominato una Commissione particolarmente incaricata di esaminare qual sistema di strade ferrate sarebbe il più conveniente allo Stato, e quale il progetto da preferirsi fra quelli che venissero offerti.

Fratanto non sono mancati molti e belli e generosi ingegni che hanno preso a trattare per le stampe un tale argomento, e si sono assai segnalati i Bolognesi che hanno subito posto mano a pubblicare un giornale delle Strade Ferrate. Molto fu lodata la linea indicata dal Monti da Ferrara a Bologna, e da Bologna a Livorno, e da Bologna ad Ancona. A Roma il Cav. Galle studiosissimo di cose Economiche ed Autore dell'unico Statistica che abbiamo dello Stato Pontificio ha preso a combattere vittoriosamente le frivole ragioni dei pochi ancora avversari alle strade ferrate, indi ha suggerito il seguente ordinamento di linee.

« Una linea che partendo da Roma tocchi Ancona, e traversando le Legazioni in linea retta fino a Bologna da dove volti per Ferrara, giunga al ponte Lagoscuro: altra che da Roma fin sotto Albano e Castelgandolfo volti per Marino, e percorsa tutta la linea dei Castelli cioè Grottaferrata, Frascati, Monte Porzio, Monte Compatri, Colonna, Zagarolo e sotto Palestrina passi per Valmontone, e tocchi il confine napoletano a Ceprano; altra infine che da Roma per la marina giunga a Civitavecchia. »

« Con questa rete si otterrebbe la coincidenza al Nord coll'alta Italia e con tutti gli Stati superiori, al Mezzo Giorno col Regno di Napoli ossia coll'Italia Meridionale; e si fruirebbe della importantissima comunicazione dei due mari mediante la linea che a Ponente dal porto di Civitavecchia giungerebbe a levante all'altro di Ancona; queste quattro principali coincidenze esterne s'interseccherebbero a Roma. »

« Potrebbe forse prender luogo fra le principali coincidenze una diramazione, che partendo dalla linea maestra verso Fuligno si dirigesse per Perugia al confine Toscano. »

Indicate così le linee secondo i principi delle Strade Ferrate convenienti allo Stato Pontificio sostiene contro l'opinione del Conte Petitti la importanza del Porto di Civitavecchia, e ne adduce in prova alcune delle ragionate parole del Commendator Cialdi stampate sull'Album.

Dopo valutate le spese di costruzione a circa 24 milioni di scudi espone un suo progetto per trovar questa somma ricavandola metà dall'interno e metà dall'imprestito coll'estero dividendo l'impresa in dodici anni a due milioni l'anno. Infine chiarisce le condizioni sotto le quali il Governo deve concedere a quella società qualunque che potrà meritare la sua fiducia il privilegio di costruire le strade ferrate. Altri progetti usciti in Roma e fatti materia delle private conversazioni sono quelli della Società Nazionale, della Società Pichi, della Società di Civitavecchia che noi faremo conoscere appena pubblicati i rispettivi statuti.

Delle polemiche accanite che potranno insorgere il *Contemporaneo* non fa né farà mai parola che a solo fine di deplorarle. Le sue colonne sono interamente dedicate alla moderazione conciliativa, e quanto ama che vengano liberamente discusse le materie di utilità pubblica altrettanto rifugge da quegli assalti personali, o municipali che offendono la ragione, sono indegni del secolo, e fanno torto all'Italia.

Con ciò non vogliamo noi dire che alcuno debba mai sacrificare senza necessità gli interessi suoi propri, e non debba anzi proteggerli con calore e tutelarli da qualunque insidia; ma solo protestiamo contro le ristrette vedute economiche di certi piccoli intelletti che amano i privilegi, che cercano protezioni doganali e vorrebbero tra Stato e Stato alzare una muraglia cinese; protestiamo contro le villanie che sogliono per solito mescolarsi alla discussione, ragioniamo infine per

chiarire il vero e sempre deliberati di non perdere amicizia. Sopra tutto ci pare interessante che le questioni della scienza economica tanto complicate si prendano da taluni a trattare alla maniera delle controversie legali, quasi la scienza economica non dovesse essere sempre nelle sue mire di gran lunga superiore a tutte le piccole e accidentali questioni di municipio e di persona. Si studino e si abbraccino i grandi e altissimi principii della Economia Politica, si badi al benessere generale dei più, si comprenda l'utilità del libero commercio, si ammetta la libera concorrenza, si conviti al sociale banchetto della moltitudine, si procuri che cessi finalmente ogni lavoro bestiale, e non si faccia dall'uomo che il lavoro non potuto far dalle macchine o dalle bestie, si vada investigando come emancipare la più gran parte dei nostri simili da un genere di vita che loro togli di godere i benefici della civiltà; e da cotanta altezza si vedranno svanire tutti quei nientini, che talvolta accendono le più rabbiolate collere dell'amor proprio, che *egoismo* chiamano sapientemente i moderni.

C. G.

ISTRUZIONE POPOLARE

Il popolo non ha mai avuto più d'oggi volontà di elevarsi allo studio elementare delle teorie della scienza all'altezza delle conoscenze, che sono indispensabili al felice avviamento attuale del Commercio e della Industria.

L'Inghilterra la cui immensa ricchezza riposa su queste due basi ha preceduto ogni altra nazione nel divulgare opere e manuali e libri per istruire il popolo in ogni maniera di arti professioni e mestieri. All'Inghilterra tenendo dietro la Francia per diffondere al possibile la istruzione Popolare va pubblicando continuamente raccolte di manuali e trattati su tutte le materie utili a sapersi; e come in Inghilterra così anche in Francia gli Scrittori più celebri in qualunque parte dell'umano sapere di buon grado si occupano a comporre simili trattati per la istruzione del Popolo.

La prima impresa di questo genere tentata in Italia è quella del nostro illustre amico Ottavio Gigli, che ha qui tolto a pubblicare in vantaggio del popolo la sua così detta *Biblioteca delle Famiglie* in 100 volumetti al tenuissimo prezzo di bajocchi 10 il volume di 8 fogli in 18.

In questi 100 volumi saranno colla massima chiarezza e precisione trattate secondo la capacità della classe specialmente operata tutte le materie che si possono sapere da una persona ben istruita cominciando dai primi rudimenti fino alle più alte scienze fisiche, morali, e sociali. E perché il Pubblico sia ben servito, ed ogni insegnamento gli venga dato nelle forme e nei modi che si convengono precisamente in Italia e ai bisogni della nostra società e patria egli non darà opere tradotte, ma tutte originali italiane, e compilate da nostri più valenti autori, che hanno già cortesemente promesso di cooperare a così bella impresa componendo chi uno chi altro dei diversi trattati, ognuno in quell'arte o scienza, dove si abbia già acquistato riputazione. Così in Pedagogia a cagion d'esempio si avrà un trattato scritto a bella posta dal venerabile fondatore delle sale d'asilo il Cav. Aporti di Cremona.

Se tutti i popoli (concluderemo colle gravi parole dell'egregio Editore) grandi o piccoli hanno un onore nazionale, noi dobbiamo sentire l'utile e l'onore che ci viene da questa impresa la quale non promette cose impossibili e ci dà in mano i mezzi di istruirci e moralizzarci; su questa base verrà su un'antemurale alla immoralità, agli abusi, e fra noi ancora si perpetuerà l'amore del sapere, del bene, del retto.

RIFLESSIONI

SUL PREGIUDIZIO POPOLARE CONTRARIO AL CONCORSO DEI CAPITALI ESTERI NELLE INTRAPRESE DELLE COSTRUZIONI DELLE STRADE FERRATE

I.

Il pregiudizio del preteso danno dell'impiego dei capitali esteri è fomentato dai monopolisti nazionali.

I pregiudizi della scienza Pseudo-economica, sempre fomentati da coloro che non sanno concepire industria veruna se non è favorita dai privilegi e dal monopolio, hanno fatto prevalere nel popolo l'idea assurda che il concorso dei capitali esteri sia di nocimento all'industria nazionale, e che dee respingersi in occasione che si procederà alla costruzione delle strade di ferro nel nostro Stato. I promotori di questo pregiudizio divisano trarne grandissimo frutto e sono giunti fino all'impudenza di declamare che le strade ferrate non potranno mai farsi nel nostro paese se non si crea una compagnia nazionale privilegiata a cui si accordi l'universale monopolio della costruzione di esse. Questa compagnia, a giudizio di costoro, senza altro operare che vendere a proprio profitto al più offerente le parziali concessioni promuoverebbe in un modo ammirabile la costruzione delle strade ferrate!

II.

L'impiego dei capitali esteri nelle costruzioni delle strade ferrate è necessario, utile, e più utile di quello dei capitali nazionali.

Lasciamo queste basse idee che non hanno bisogno di essere confutate, e che ormai sarebbe tempo che si desistesse dal proporre con speranza di successo, e passiamo a parlare del pregiudizio riguardante il concorso dei capitali esteri, sotto il velame del quale si pretende favorire le mire dell'aggiottaggio e del monopolio. È facil cosa dimostrare.

Primo. Che l'impiego dei capitali esteri non solo è utilissimo di per se stesso ed assai più proficuo dell'impiego dei capitali nazionali, ma che inoltre è indispensabile per costruire nello Stato le strade ferrate.

Secondo. Che il pregiudizio contro l'impiego dei capitali esteri mirabilmente favorisce le mire di quelle piante parassite nazionali, che hanno per iscopo di profitte della isti-

ruzione dello strade ferrate per scroccarsi un lucro a puro carico del Paese.

Terzo. Quali sieno i mezzi per attirare a noi i capitali esteri.

CAPITOLO I.

L'impiego dei capitali esteri non solo è utilissimo per se stesso ed assai più proficuo dell'impiego dei capitali nazionali, ma inoltre è indispensabile per costruire nello Stato le Strade ferrate.

I.

La scarsenza, e l'alto saggio dei capitali nazionali è un fatto palpabile, e notorio.

Non è necessario di avere profonda cognizione dell'industria e del commercio dello Stato per sapere che fra le tante cause che producono il languore della nostra industria agricola manifatturiera e commerciale. una delle principali è la scarsenza per non dire la deficienza dei capitali. La grande penuria di questi è sentita in tutte le provincie, ed anche nella Capitale. È un errore popolare comune unicamente a coloro che osservano la semplice superficie delle cose, il dedurre l'abbondanza dei capitali nazionali da quelli pochi che sogliono essere stagnanti presso i Notari di Roma per essere rinvestiti sopra ipoteche. La maggior parte dei beni stabili è presso di noi affetta di fidejussioni e posseduta da mani morte: quei pochi stabili che non si trovano in questa condizione sono quasi tutti gravati d'ipoteche stante l'infelice situazione dei proprietari. Riescono in conseguenza difficilissimi i rinvestimenti sopra ipoteche, particolarmente sopra beni stabili siti nel distretto di Roma, che per lo più esclusivamente si richiedono, quindi il ristagno delle somme giacenti presso i Notari (queste d'altronde si riducono al più a qualche centinaio di migliaia di scudi) deve attribuirsi a deficienza d'ipoteche, e non ad abbondanza di danaro, come gli inesperti s'immaginano. Contro l'errore di questi parla il fatto, imperocché a tutti è noto che quando le nostre industrie agricole manifatturiere e commerciali si trovano nella posizione (e questa posizione può dirsi presso che costante) di cercare danaro per sostenersi, o per ingrandirsi, difficilmente possono altrimenti ottenerlo se non che ricorrendo agli usurai che lo forniscono a stento ed a caro prezzo, di modo che assorbendo essi i profitti dell'industria la distruggono o per lo meno la lasciano languente e depressa.

II.

Il danno oltre l'impossibilità di trarre dal Paese i capitali per la costruzione delle strade di ferro è evidente.

La mancanza dei capitali, che è così funesta al nostro Paese, si farà sentire anche con più forza quando le strade ferrate ecciteranno un maggiore sviluppo nell'industria nazionale. Ciò premesso è facile vedere che se le strade di ferro dovessero essere eseguite coi capitali nazionali bisognerebbe distruarli dalle industrie già esistenti, che ne dovrebbero essere private nel momento stesso in cui si troverebbero nella posizione di aver bisogno di capitali maggiori per trarre dalle strade di ferro alimento e profitto. I capitali esteri che sono introdotti nello Stato, e che con ogni sforzo dobbiamo attirare a noi non distruggono i capitali nazionali, né i profitti che da questi ne ritrae il Paese, ma invece concorrono a vivificare la nostra industria, e a darle quello slancio e quella maggiore estensione che coi mezzi nostri propri non sarebbe possibile ottenere. Quindi è cosa di luminosa evidenza che il concorso dei capitali esteri lungi dal nuocere è proficuo, anzi necessario per la costruzione delle strade ferrate: deve inoltre riflettersi che l'industria nazionale col mezzo delle strade di ferro otterrà tanta maggiore estensione quanto più tenue sarà la tassa dei trasporti. E siccome l'interesse del danaro impiegato nella costruzione di dette vie ferrate è il primo elemento che concorre nel calcolo della fissazione delle tariffe, così l'impiego dei capitali esteri che si ottengono ad interesse più mite, dee preferirsi a quello dei capitali nazionali per raggiungere lo scopo della moderazione dei prezzi dei trasporti, e per favorire così lo sviluppo della nazionale industria.

III.

Il concorso dei capitali esteri produce ricchezza, che senza di essi sarebbe impossibile conseguire.

Finalmente non può sfuggire a chiunque non è dominato dai pregiudizi, che se l'impiego dei nostri capitali è proficuo perchè ci procura il frutto dei capitali, che possiamo avere; molto più dee riputarsi utile ottenere vantaggio dai capitali che non ci appartengono. L'estensione e la prosperità dell'industria nazionale sono sempre in proporzione dei capitali di cui essa può disporre; quindi è cosa evidente che i capitali esteri moltiplicando i mezzi che le procurano un più largo sviluppo, servono mirabilmente ai progressi ed al benessere della medesima. Gli utili che i capitalisti esteri ritraggono dall'impiego dei loro fondi nella costruzione delle strade di ferro sono limitati al prezzo dei trasporti depurato dalle spese: all'incontro i vantaggi che ne ritrae il paese sono incalcolabili, imperocché le comunicazioni ferrate, facilitando il movimento delle merci e dei viaggiatori, aumentano o danno valore, come sopra abbiamo osservato, ai prodotti del nostro suolo, e della nostra industria; per conseguenza accrescono il nostro censo, promuovono la nazionale attività, e favoriscono l'attitudine alle utili speculazioni. I lucri dunque, che i capitali impiegati nelle strade di ferro procurano a coloro che lo forniscono, sono insignificanti in proporzione dei valori che l'impiego di essi crea a vantaggio del

paese, e delle ricchezze che questo si appropria, lo quali, stante l'insufficienza dei nostri mezzi, sarebbe impossibile conseguire senza il concorso dei capitali esteri. L'utilità dunque e la necessità dei capitali esteri per la costruzione delle nostre strade ferrate sono di una luminosa evidenza. Egualmente incontrastabile e chiarissima è l'utilità del concorso dei capitali stranieri e delle intelligenze estere nelle nostre nazionali industrie: imperocché quanti più mezzi pecuniari, e quanti più lumi concorrono a secondarle oltre quelli che possediamo, tanto maggiore è lo sviluppo della prosperità che producono al paese. I lucri passeggeri che gli esteri ricavano non sono che una minima parte del bene stabile che ci procurano, dico passeggeri perchè l'industria nazionale prosperando, mediante il concorso di mezzi non suoi, acquista rapidamente ricchezze ed in conseguenza ridondanza di capitali, la quale producendo l'abbassamento degli interessi a saggio eguale o meno elevato di quello che corrisponde sopra i capitali esteri finisce per escluderli. L'esclusione di essi viene naturalmente quando il fatto dimostra che non trovano più utile impiego e quando i capitali nazionali li rimpiazzano, ma fino a tanto che in fatto questa condizione non si verifica il concorso dei capitali esteri è sempre utilissimo, anzi necessario. Questa verità è dimostrata dall'esempio dei capitali italiani che nel medio evo sovrabbondavano in Italia e che andarono a vivificare l'industria delle altre nazioni d'Europa. Presso di queste il concorso dei lumi e dei danari italiani talmente germogliò, che ora caduti noi in deprezza fortunata, dobbiamo per risorgere invocare l'esperienza e i capitali di quelle stesse nazioni, che i nostri padri contribuirono a rendere ricche e felici.

CAPITOLO II.

Il pregiudizio contro l'impiego dei capitali esteri mirabilmente favorisce le mire di quelle piante parassite nazionali che hanno per iscopo di profitte della istituzione delle strade di ferro per scroccarsi un lucro a carico del Paese.

I.

I monopolisti tendono ad allontanare la concorrenza dei capitali stranieri per ottenere le concessioni a patti favorevoli colla mira di venderle a caro prezzo agli esteri, oppure di tirare dall'estero i capitali per mandarle ad effetto.

Fa d'uopo non conoscere il paese né gli uomini dell'aggiottaggio, ed essere affatto ignari de' loro artifizii per farsi dare ad intendere che coloro che reclamano contro il concorso de' capitali esteri e che fomentano nel pubblico il pregiudizio dell'esclusione dei medesimi, abbiano effettivamente in mente il progetto di condurre a fine le intraprese delle strade ferrate col mezzo de' capitali nazionali, e che di buona fede credano che ciò sia possibile: privi essi di capitali proporzionati allo scopo sapendo di non poterli trarre dal paese stante l'impotenza in cui giace, ad altro non tendono se non che ad escludere la concorrenza degli esteri capitalisti coll'unico oggetto di facilitare a se stessi con patti larghi il conseguimento delle concessioni, per rivenderle poi con gran profitto agli intraprendenti stranieri, oppure per trarre dagli esteri i capitali necessari per metterle in esecuzione riserbando a se stessi grossi profitti nell'uno e nell'altro caso. È chiaro dunque che quanto ad essi senza alcun rischio e senza alcuna fatica riuscirà lucrare, servirà ad aumentare gli esiti delle intraprese, e perciò ne risulterà a carico del pubblico un aggravio nelle tariffe dei prezzi dei trasporti essendo queste sempre proporzionate ai dispendii ai quali sono sottoposti gli intraprendenti delle strade ferrate, quindi non a carico di questi ultimi, ma a carico del paese sarà il guadagno che dalla esclusione degli esteri ritarranno coloro che astutamente la richiamano per loro privato vantaggio, sotto pretesto del pubblico bene.

II.

La concorrenza dei capitali esteri deve favorire per impedire il mercimonio delle concessioni.

L'interesse adunque ben calcolato del paese richiede che nelle intraprese delle strade di ferro sieno ammessi indistintamente i capitali nazionali ed esteri, anzi fa duopo favorire per quanto è possibile il concorso di questi ultimi per eccitare e promuovere una propizia emulazione fra coloro che diviseranno dedicarsi nello Stato Pontificio alle intraprese delle strade ferrate, così queste saranno concesse con condizioni più favorevoli pel Paese, e gli intraprendenti ottenendole di prima mano e non essendo costretti di fare sacrificio alcuno in favore dell'aggiottaggio offriranno naturalmente condizioni al pubblico più favorevoli. Nulla più deve richiamare l'accorgimento del Governo quanto il gravissimo disordine del mercimonio delle concessioni. Queste passando colle rivendite di mano in mano giungono nelle mani di coloro che realizzano l'intrapresa coll'aggravio dei lucri che l'aggiottaggio si scrocca e perciò, come sopra abbiamo veduto, rendono l'opera più dispendiosa, ed al pubblico meno utile. A questo inconveniente si correrebbe inevitabilmente incontro coll'ammettere soltanto le offerte dei nazionali, né può evitarsi col vietare le rivendite imperocché da una parte per la deficienza del paese gli Aggiudicatari nazionali non potrebbero fare a meno di rivolgersi ai capitalisti stranieri, e dall'altra le simulazioni rendono vano ogni divieto.

III.

Coll'ammettere e favorire la concorrenza dei capitali esteri si ottengono le vie ferrate a condizioni più vantaggiose, e si evita almeno nella massima parte il disordine del mercimonio delle concessioni.

È chiaro dunque che gli intraprendenti

esteri non devono essere esclusi, anzi con ogni favore devono essere incoraggiati a fare le loro offerte, particolarmente poi quelli che presentano una positiva consistenza di mezzi, di abilità, di credito, e di favorevoli precedenti, perchè questi soltanto possono ispirare fiducia di avere per iscopo l'effettiva esecuzione delle intraprese, e non già il commercio aggiottatore e funesto di cederle ad altri riservandosi un non sudato bottino. Le costruzioni delle strade di ferro stante i grandi capitali che esigono non possono realizzarsi che col mezzo vigoroso dello spaccio delle azioni, il quale per natura della cosa non è del tutto esente dal vizio di un qualche aggiottaggio, ma a questo inevitabile disordine non dee aggiungersi, anzi con ogni accuratezza deve evitarsi, quello assai più grave e pernicioso del mercimonio che hanno in mira per principio e per iscopo coloro che, mediante l'esclusione della concorrenza degli esteri, mirano ad ottenere le concessioni con favorevoli patti per poi farne cogli esteri stessi mercato. Ognuno vede che riuscendo una siffatta manovra il paese rimane sacrificato, e che gli aggiottatori con pubblico danno raccoglierebbero il frutto del pregiudizio contrario al concorso dei capitali esteri.

CAPITOLO III.

Mezzi per attirare a noi i capitali esteri.

1. La leva del mondo è l'interesse personale. Si vanta da tutti l'amor di patria, ma in fatto il patriottismo anche quando è reale, e non serve di maschera all'interesse privato, viene dopo l'amore individuale. L'uomo positivo non pondera gli affari pubblici de fondare le sue idee nella pratica e non sopra le illusioni. L'entusiasta può figurarsi che il mondo sia composto di eroi che preferiscono il bene pubblico al proprio vantaggio, ma la ragione e il fatto dimostrano che gli uomini anche quando effettivamente amano moltissimo la patria, più di essa amano se stessi e la propria famiglia. Le eccezioni pur troppo sono pochissime e da non tenersene conto.

2. Chi però ha fior d'ingegno non s'illude quando calcola che il patriottismo e l'interesse individuale possono anzi devono trovarsi riuniti in coloro che hanno animo retto e mente saggia perchè il pubblico bene produce il bene privato che è il vero movente degli uomini. Si può dunque ragionevolmente presumere che le associazioni nazionali che si propongono l'esecuzione delle opere di pubblica utilità (quando non le compongono uomini corrotti e respinti dalla pubblica opinione) non sieno mosse soltanto da privato ma anche da pubblico interesse tanto più poi quando vi concorrono persone stimolate e di conosciuto patriottismo. In quanto agli esteri abbiamo sopra dimostrato che l'intervento dei loro lumi e del loro danaro è utilissimo, e necessario per i progressi dell'industria nazionale e particolarmente per la costruzione delle strade ferrate, ma ognuno intende che gli esteri non possono essere animati da altro sentimento che da quello del guadagno: a questo deve necessariamente darsi un giusto e lusinghiero alimento, ma però mentre da una parte dee richiamarsi il concorso degli azionisti stranieri e dei loro lumi nelle amministrazioni delle intraprese, dall'altra importa moltissimo che in dette amministrazioni i nazionali sieno in maggior numero affinché non vi domini esclusivamente lo spirito del guadagno ma vi concorra anche quello della patria carità. I capitalisti esteri non ne potranno essere allarmati, anzi il credito, la popolarità, ed il favore del Governo che ne risulterà alle Amministrazioni in siffatto modo composte, sarà per gli esteri una garanzia della felice riuscita delle intraprese.

3. Per richiamare poi vieppiù la fiducia ed il concorso dei Capitalisti stranieri devono tenersi ferme le seguenti regole.

Primo. Nello stabilire i patti sociali fa d'uopo adottare tutte quelle misure e regolamenti che presso le altre nazioni hanno incontrata l'approvazione generale per l'intrinseca loro saviezza e moralità, e che in fatto hanno raggiunto lo scopo di garantire la felice riuscita delle intraprese, la buona armonia fra gli azionisti, e l'interesse comune dei medesimi.

Secondo. Nella creazione delle società non devono figurare che uomini di coscienza probità ed abilità.

Terzo. Dalla amministrazione delle medesime devono essere esclusi tutti coloro che l'opinione pubblica rigetta e principalmente coloro che sono noti per le loro tendenze all'aggiottaggio.

Quarto. Nelle dette amministrazioni devono essere chiamati unitamente agli azionisti nazionali, gli azionisti esteri che pel loro credito, e per la loro esperienza possono contribuire al buon andamento al credito, ed alla riuscita delle medesime.

MARCHESE LUDOVICO POTENZIANI

GLI ASILI DELL' INFANZIA

Una delle più care ispirazioni del Cristianesimo che lo distingue da qualsiasi altro sociale sistema, che come opera dell'uomo cresce e poi muore, è la costante pratica di quel salutare precetto di carità vicendevole che lega nei sacri vincoli di fratellanza evangelica tutti quanti i fedeli. Nella storia del Paganesimo greco e romano fa veramente sorpresa quella fredda indifferenza verso le aspre necessità del povero e verso il duro penar dell'oppresso. Nella vecchia società pagana era un abisso immenso di separazione tra il ricco e il povero tra il patrizio e il plebeo; si sarebbe detto che il secondo era nato per divenir preda del primo, come nel regno animale sembra nato l'usignuolo pel serpe

