

IL CARROCCIO

L'Associazione in Casale per l'anno lire 45, per sei mesi lire 8. — Stati Sardi per l'anno franco lire 18, per sei mesi lire 10 — Altri Stati Italiani ed Esteri per l'anno franco ai confini lire 20, per sei mesi lire 11 — Il Foglio esce il MARTEDI e il VENERDI d'ogni settimana o dà Supplementi ogni qual volta lo richiedono le circostanze. — Le Associazioni si ricevono dalla Direzione e da tutti gli Uffici Postali. — Le inserzioni si pagano 25 centesimi ogni riga.

CASALE 8 FEBBRAIO

I RUOLI DEL TRIBUTO PREDIALE

Allorchè nella passata legislatura si discusse per la prima volta l'autorizzazione dell'esercizio provvisorio del bilancio, da chi favoriva il ministero si mise innanzi assennatamente l'urgenza di provvedere alla regolare compilazione de' ruoli del tributo prediale già di soverchio ritardata, onde si deduceva la necessità di votare almeno le contribuzioni dirette per l'intera annata. Anzi un onorevole deputato, esperto per lunga pratica nell'amministrazione, in vista di tale esigenza del pubblico servizio, si limitava a chiedere che si restringesse pure a breve termine anche la facoltà di riscuotere le imposte dirette, ma che il quantitativo di queste fosse sino da allora determinato, essendo appunto due distinti attributi costituzionali lo stabilire e l'accordare la riscossione de' tributi.

« Cette perception sur les rôles de l'année précédente (diceva il Conte Brunet) donne lieu à de graves inconvenients lorsqu'elle se prolonge jusqu'à une époque aussi avancée. Je n'en citerai que quelques uns des plus notables, pour ne pas abuser de vos moments ». E qui, descritti alcuni dei molti inconvenienti derivanti dalla ritardata confezione dei ruoli, conchiudeva: « Je crois donc qu'il y aurgence à faire les rôles des contributions directes pour 1849. Vous pourrez faire cette concession, messieurs, sans gêner l'exécution de vos projets, quels qu'ils soient, par rapport à la durée de l'autorisation à accorder au ministère pour la perception de l'impôt; car cette perception, ne pouvant se faire que par douzièmes, d'après les lois en vigueur, en limitant votre autorisation, vous limitez par là même le nombre des douzièmes exigibles. La confection des rôles fait donc disparaître de graves embarras administratifs, sans nuire à la prérogative dont vous êtes justement jaloux de conserver l'exercice (Gazzet. Piemontese num. 436) ».

La Camera avrebbe facilmente accolto cotesta savia proposta, se non avesse conosciuto che per la recente trasmissione de' bilanci divisionali mancava ancora un altro degli elementi indispensabili alla formazione de' ruoli del tributo prediale, i quali perciò a quell'epoca non erano egualmente eseguibili. Ma nel successivo mese, allorchè venne di nuovo all'ordine del giorno l'esercizio provvisorio del bilancio, a differenza delle contribuzioni indirette, la cui percezione rimaneva limitata ad un mese, si accordò la riscossione delle imposte dirette per quanto rimaneva dell'anno 1849, al fine appunto di provvedere alla regolarità del pubblico servizio.

Posto così il governo già dal mese di settembre nella posizione di formare i ruoli, come va la faccenda che molti comuni, ed oseremmo dire la maggior parte di essi, alla fine del gennaio 1850 mancano ancora del ruolo del tributo prediale pel 1849? di chi n'è la colpa? Non certo di quella camera impossibile congedata in novembre, la quale, checchè siasi predicato per vituperarla, non fu mai resta nel provvedere ai bisogni del pubblico, e che è caduta vittima del sub sincero attaccamento all'onore ed all'interesse della Nazione.

Egli è noto, come si disse, che giusta, le leggi in vigore, il ruolo del tributo prediale consta di tre elementi, cioè dell'imposta regia, della provin-

ciale e della locale. Il ritardo nello stabilire una sola di esse, quando tutte e tre sono richieste, impedisce che abbiano effetto le altre due, e sospende il corso della regolare riscossione. Dei succennati tre generi di imposta diretta, il primo soltanto entra nelle attribuzioni del potere legislativo; gli altri due rimangono in balia del potere esecutivo. Preteriamo l'imposta comunale che fu più o meno sollecitamente fissata secondo la relativa diligenza de' vari municipii e dei rispettivi intendenti, la cui sollecitudine rimaneva poi egualmente frustrata per mancanza dell'approvazione de' bilanci provinciali, e troviamo essere appunto la tardanza del ministero nello stabilire l'imposta provinciale la causa di così prolungato disordine amministrativo.

I consigli divisionali erano stati riuniti quasi tutti nel luglio. Non è a dubitarsi che nel successivo agosto le loro deliberazioni saranno state rassegnate al ministero. Si lasciarono dormire per più mesi e chi sa fin quando avrebbero dormito, se il decreto che convocava i collegi elettorali pel 9 di dicembre non fosse uscito a disseppellirle dalla polvere. Fra gli onnivoti palliativi gettati alla credulità delle provincie, si trovò conducente al desiderato fine il far loro credere che i loro voti venivano presi in qualche considerazione. Ed ecco uscire colla data del 30 novembre una elegante lettera indirizzata apparentemente al Capo Supremo dello Stato, ma diretta intimamente a solleticare l'amor proprio, a buscarsi la confidenza di quelle care provincie che l'opportunità del momento voleva si lasciassero, salvo a porne in non cale i più vitali interessi il giorno dopo. A pretesto del ritardo si allegava la mancanza di un consiglio della Sardegna. Come le divisioni sono per legge altrettanti corpi morali, individui, e distinti l'uno dall'altro, così restano reciprocamente indipendenti le rispettive loro deliberazioni, senza vincolo di continuità, fuori del caso eccezionale di qualche interesse comune a più divisioni limitrofe. Ma qual rapporto poteva esistere necessariamente fra le risoluzioni di Cagliari e quelle di Ivrea o d'Annecy? Si opporrà forse che era prezzo dell'opera il presentare uno specchio complessivo dei lavori dei consigli in quel primo esperimento della nuova legge municipale, il porgere un prospetto comparativo de' bisogni e dei desiderii delle diverse provincie. Ma ciò non doveva ritardare la pronta regolarizzazione della contabilità provinciale in tutte quelle provincie che avevano già trasmesse le loro deliberazioni, ciò non era un necessario impedimento a quella sollecitudine che l'interesse generale del servizio richiedeva, che i bisogni delle provincie reclamavano. Cotesto lavoro di comparazione cui, per essere giusti, bisogna attribuire il suo merito, si poteva pure eseguire anche dopo compartite le singole approvazioni, forse anche più utilmente e più in conformità del testo della legge, perchè nel descrivere le singole istanze si avrebbe soggiunta ad ognuna l'analoga deliberazione del governo.

Finalmente anche i bilanci divisionali conseguivano l'opportuna sanzione verso la metà di dicembre. Sembrava che senz'altro indugio i contribuenti avrebbero in breve conosciuto le rispettive quote mediante la regolare pubblicazione de' ruoli del 1849, prima che questo sciagurato anno cadesse nel dominio della storia. Ma ministri ed intendenti erano distratti da occupazioni ben più importanti, alla salute della patria, che non queste

volgari faccende di ruoli e di bilanci. Avevano ben diritto di riposarsi un poco dalle erculee fatiche sostenute per la ricomposizione della nuova Camera; avevano tutta la ragione di godersi in pace le gioie del trionfo. Rassicurato il portafoglio, la patria era salva; bisognava salire al Campidoglio. Gli intendenti si affrettavano per le vie della capitale chi a cogliere il premio della propria abilità, chi ad iscolparsi della infruttuosa lotta contro certi cuori di provinciali più duri di Faraone. A che prendersi cura di bilanci? Le provincie esse pure dovevano rallegrarsi di avere contribuito, mercè l'accomodate docilità del maggior numero, alla comune felicità. La Mecca gongolava della contentezza; quale malavvisato provinciale avrebbe ancora osato di rattristarsi o di albergare pel momento nella propria testa dei pensieri melanconici come sono il bilancio e l'esattore?

Se il tesoro manca di denaro per il ritardo nella riscossione, sono sempre pronti gli eroi dell'usura a sacrificarsi alla patria mediante il dieci per cento di provvigione, e qualche decorazioncella di sopraggiunta. Se i contribuenti non hanno sempre il comodo di pagare, ci sono pur sempre esattori e commissari capaci di renderli insolubili per farli pagare, come gli Spagnuoli ammazzavano gli indigeni d'America per mandarli in paradiso per forza. Se i comuni e le provincie debbono ritardare l'esecuzione delle spese a loro necessarie, tanto meglio; i loro fondi resteranno a disposizione del ministero. I ministri ed i loro addetti hanno incassati i proprii stipendi; che più importa se lo Stato non ha percepito ancora le contribuzioni dell'anno caduto?

E poi non vogliono che si dica essere gli impieghi fatti per gli impiegati, come le provincie sono state create per la capitale, come i contribuenti per i godenti.

STRADA FERRATA

DA
GENOVA AL LAGO MAGGIORE

CONSIDERAZIONI

SULLA LINEA PIÙ CONVENIENTE DA SEGUIRSI

Fra Alessandria e Novara

DI G. D. PROTASI

Ne' primi anni in cui si costrussero strade ferrate nelle varie parti d'Europa e d'America, l'oggetto principale che si ebbe di mira non fu soltanto quello di abbreviare le distanze coll'acceleramento del trasporto che nella meravigliosa potenza del vapore aveva trovato il genio dell'uomo, ma, quasi che un tanto acceleramento non bastasse, si volle correre la linea brevissima fra i due punti estremi che mediante tali strade si volevano congiungere, senza badare se con qualche allungamento di linea si sarebbero incontrati minori ostacoli, o procurati maggiori vantaggi: era l'infanzia del nuovo sistema stradale. Ma dopo non molti anni, avendo l'esperienza dimostrato che potevasi talvolta con qualche allungamento di linea diminuire notevolmente le occorrenti spese, e che i principali vantaggi derivanti dalle strade ferrate non consistevano già tutti nella celere congiunzione dei due punti estremi, ma bensì nella celere congiunzione fra loro, e coi punti estremi, di tutti que' punti principali dello Stato che ne sopportava la spesa, i quali senza ritardare notevolmente il trasporto fra gli estremi, presentavano maggiore densità di popolazione, di agi, di commercio e d'industria, si considerò che al risparmio di spesa, od al conseguimento di maggiori vantaggi, potevasi fare sacrificio di qualche risparmio di tempo: si pensò nell'età più adulta a conseguire il maggior tornaconto. Si osservò che le strade ferrate più produttive sono quelle in cui è maggiore il numero delle stazioni quando però questo numero si determinava dalla mag-

gore densità di popolazione, di commerci e di industrie, e si osservò che il maggior introito di dette strade consiste nel trasporto di viaggiatori anziché in quello delle merci. Quindi a raccogliere il maggior numero di viaggiatori e di merci si deviarono in più luoghi le strade ferrate dalla linea brevissima fra i due punti estremi per toccare le città e borgate più popolate che sui banchi di quella linea si incontravano. Un luminoso esempio di tale deviamiento lo troviamo nella strada ferrata da Parigi a Lione, la quale, devian-do dalla postale che è la più breve, con un allungamento di circa 30 chilometri serve a mettere in comunicazione fra loro e coi punti estremi le due città di Châlons e Dijon, centro la prima di un estesissimo commercio ed avente una popolazione di 12 mila abitanti, ed importantissima la seconda pel gran traffico di vini e farine, con una popolazione di oltre 26 mila abitanti.

Venendo ora al caso nostro speciale cioè all'andamento più conveniente della strada ferrata dal porto di Genova al Lago Maggiore fra Alessandria e Novara, tre linee distinte noi troviamo cioè quella che da Alessandria in linea retta mettesse a Novara, quella che accennasse a Mortara ed infine quella che congiungesse fra loro e con Alessandria e Novara le due città di Casale e Vercelli. La prima sarebbe stata la più conveniente alla celerità del trasporto dei viaggiatori e delle merci fra Genova ed il Lago Maggiore, non che fra i paesi che sopra una tale linea si incontrano la seconda, mentre scemerebbe da un lato la celerità del trasporto porterebbe dall'altro un aumento di viaggiatori e di merci per l'aggiunta di quelle merci e di que' viaggiatori che avessero destinazioni da o per Mortara e paesi limitrofi, la terza poi, mentre scemerebbe ancor più la celerità del trasporto fra i due punti estremi somministrerebbe però un numero molto maggiore di viaggiatori e di merci per l'aumento di quelle merci e di que' viaggiatori che avessero destinazione da o per Casale Vercelli e Province limitrofe.

Non ci occuperemo della prima di queste linee poiché non venne forse nemmeno proposta (e questo è un primo omaggio alla verità sovra accennata) restano a considerarsi la seconda e la terza di dette linee. Quanto alla celerità del trasporto fra i due punti estremi che noi potremo per ora chiamare Alessandria e Novara è indubitato che maggiormente vi si presta quella per Mortara sia per la minore lunghezza da percorrersi che per il minor numero delle fermate che vi possono occorrere. Ma quale maggior movimento di passeggeri ossia quale maggior movimento di popolazione o quale maggior trasporto di merci vi troveremo noi? La Lomellina è paese eminentemente agricola e le proprietà vi sono in generale di grande estensione la popolazione vi è attaccata al suolo ha gli interessi principali suoi nel terreno che coltiva per ciò vi è il numero de' proprietari ed essendo non pochi di que' proprietari domiciliati fuori della Lomellina non vi restano che pochi individui i quali possano o vogliano o debbano approfittare della celerità dei trasporti. Nella Lomellina si trovano poche industrie poche manifatture la grande industria la gran manifattura Lomellina è la coltivazione della terra la quale vi è pretesissima. La grande impresa che lo Stato non può attuare dice per la Lomellina è la derivazione di un canale dal Po questo vero Nilo del Piemonte a maggior fecondazione di quell'esteso territorio e che sia per il suo uso a quella Provincia particolare ed allo Stato di gran lunga più vantaggiosa del trasporto della strada ferrata.

Il commercio della Lomellina verso Alessandria e verso Novara è di poca entità il mercato della Lomellina è piuttosto Pavia anziché altri paesi dello Stato. La Lomellina poi per la speciale condizione de' suoi abitanti e anche un de' paesi che consuma un'alta quantità di generi coloniali e di altri oggetti di importazione perchè la massima parte di quella popolazione è legata alla materiale coltivazione del proprio suolo, vive de' suoi prodotti del medesimo nè trovasi in agiatezza da poter influire sopra una tale consumazione. Da tutto ciò ne viene di necessaria conseguenza che sia per Alessandria che per Novara come pure per le altre limitime Province vi ha poco interesse di avere comunicazione più accelerata colla Lomellina.

Ma se noi prendiamo a considerare la linea da Alessandria a Novara per Casale e Vercelli noi troviamo evidentemente immensi interessi prevalenti. Noi troviamo popolazione assai più densa due città cospicue e centri di estesi territori noi troviamo manifatture ed industrie e depositi di industrie e manifatture delle Province di Ivrea d'Aosta di Biella e di Val Sesia noi troviamo le proprietà di minor estensione, e quindi un'agiatezza più diffusa ed un molto maggior numero di proprietari, ed infine un molto maggior numero di persone le quali vogliono, o devono, e possono approfittare della strada ferrata. E se facciamo il confronto de' vari generi di consumazione e di contrattazione fra gli abitanti delle Province di Casale e Vercelli con quelli della Provincia Lomellina noi troviamo che sebbene il numero degli abitanti delle prime sia alquanto minore del doppio di quelli della Lomellina, tuttavia nelle prime è più che doppio il consumo del sale e del tabacco, più che doppio il prodotto delle Gabelle accensate, triplo l'introito della Posta delle Lettere, più che triplo il prodotto dei dritti d'Insua-

zione e Demanio (1). Noi troviamo che i velociferi, le vetture ed i carretti trovano molto maggior alimento sopra questa linea che sulla Lomellina ed a questo riguardo basti l'accennare, che mentre un velocifero per Mortara fra Alessandria e Novara non trovava alimento per tre corse alla settimana, lo trovano abbondante quotidianamente due velociferi per Casale e Vercelli (2). E quale ne è la causa se non il maggior tornaconto del passaggio per questa linea?

Finalmente tanto la Provincia di Novara quanto quella di Alessandria e con esse quelle di Genova, Novi, Acqui, Savona ed Asti, Biella Ivrea, Vallesesia Pallanza ed Ossola hanno continui e molto maggiori rapporti civili e commerciali e molto maggior bisogno di corrispondenza colle Province di Casale e Vercelli e specialmente coi capi-luoghi delle medesime che non con quella di Lomellina e con Mortara. Ciò è tanto notorio, che non abbisogna di dimostrazione.

Ma, dicono taluni, a fronte di tutto questo vi hanno serie considerazioni, le quali consigliano pur sempre la linea per Valenza e Mortara. Queste considerazioni si riassumono nelle seguenti:

1° Minore distanza da percorrersi, e quindi minor spesa e maggior celerità di trasporto per le persone e per le merci,

2° La gravità delle spese già fatte verso Valenza,

3° Maggior vicinanza alla Lombardia pel porto di Genova, onde poter quindi più agevolmente corrispondere colle strade ferrate che presto o tardi si metteranno in comunicazione colle nostre,

4° L'importanza della strada ferrata da Genova al Lago Maggiore pel commercio di Genova col Lago di Costanza e col Reno e quindi la somma importanza che una tale comunicazione sia la più breve possibile.

Da quanto si è premesso molta parte di queste considerazioni sarebbe già dichiarata errata ma pure sarà utile di parlarne analizzarle e dimostrarle la piena insussistenza. Quanto alla prima è verissimo che per la via di Casale e Vercelli sarà maggiore la spesa de' trasporti fra i due punti estremi questa maggiore spesa diventerebbe per ogni chilometro di due centesimi di lira a carico di ogni quintale di merci, e di circa otto centesimi per passeggero. Ora se i due punti estremi di importanza commerciale, che la strada ferrata tende ad unire, i quali sarebbero propriamente parlando Genova ed il Lago di Costanza si trovassero ambedue compresi nello Stato nostro, ossia nello Stato che deve sopportarne la spesa, come avviene per esempio fra Londra e Manchester, allora potrebbe forse convenire di evitare un tale aumento benchè minimo di spesa, perchè tutto il vantaggio sarebbe sempre pel nostro commercio ma nel caso nostro noi non dobbiamo trovare il solo commercio di Genova col Lago di Costanza, ma dobbiamo favorire di preferenza il commercio interno dello Stato. Per la linea di Casale e Vercelli noi aumenteremo la spesa per i punti estremi, ma noi la diminuiremo di maggior somma per l'interno del nostro paese noi la diminuiremo di maggior somma per le industrie e per i prodotti e per i passeggeri delle Province più industri e popolate dello Stato (come sono quelle di Ivrea Biella, Casale e Vercelli e quelle altre tutte le quali hanno colle medesime diette e continue comunicazioni. Noi renderemo minor la spesa pel trasporto di tanti generi coloniali che da Genova si derivano per la consumazione interna di quelle popolazioni. Il commercio dell'interno in una parola deve prevalere al commercio coll'estero, perchè siamo noi che ne dobbiamo sopportare la spesa e quindi siamo noi anche in diritto di ricavarne i primi ed i maggiori vani. E quindi anche per non ammessa ipotesi la strada ferrata dovesse per causa della maggiore lunghezza servire al trasporto di un minor numero di persone e di merci fra Genova ed il Lago Maggiore, avremmo però sempre un molto maggior trasporto nell'interno un molto maggior movimento fra le stazioni intermedie e per necessaria conseguenza le pubbliche finanze otterrebbero dalla strada un maggiore prodotto e maggior parte dello Stato ne approfitterebbe. Ma in fine dei conti qual è questa maggiore lunghezza, ossia quale l'allungamento che si darebbe alla strada per la linea di Casale e Vercelli? Quest'allungamento qualunque sia per risultare, compresa una o due fermate di più che sopra una tale linea bisognerebbe stabilire per la maggiore densità di popolazione, di prodotti e di industria, non potrà importare che un ritardo di un quarto d'ora al più, (3) e sarà per risparmiare così poco spazio di tempo che noi sacrificheremo interessi colturali vitali di parecchie provincie? E sarà un tale ritardo e per la relativa maggiore spesa, una tenuissima spesa che il commercio di Genova col Lago di Costanza potrà subire alterazione alcuna?

La seconda considerazione, che si fa, è quella della gravità della spesa già fatta pel ponte di Valenza e fra questo ed Alessandria. Premetto che mi spaventa più una spesa inutile o dannosa da farsi, che una

(1) Questi trasporti si possono agevolmente rilevare dai conti generali delle Aziende dello Stato.

(2) Il solo velocifero Mortara nell'anno 1849 sullo stradale di Vercelli e Casale trasportò n. 5412 passeggeri di cui n. 3787 nell'andata, e n. 4625 nel ritorno.

(3) Il supposto di un ritardo di un quarto d'ora di più è abbandonatissimo supposta una stagione di più per questa linea, essa non esigerebbe che ben pochi minuti di ritardo, e quello voluto dalli maggior lunghezza dell' strada e qui è impercettibile.

inutilmente fatta. Soggiungo quindi che l'aver gettato via un ingente somma per una linea, la quale si trova non a meno convenientemente, non può giustificare l'ulteriore spesa su quella, massime quando si tratta di opere le quali aver devono un effetto perpetuo che interessano direttamente due fra le città più popolate dello Stato, e che un giorno o l'altro devono coll'arsi coi più grandi interessi del medesimo (1). Suppongo ora, che la strada ferrata da Alessandria a Novara per Mortara non abbia più a costare che 20 milioni e quindi, col ponte sul Po ed altre opere già eseguite una somma di 27 milioni suppongo ancora, che la linea per Casale e Vercelli abbia a costare 6 milioni di più, e che abbandonando la prima, questa seconda linea si intraprendesse ne verrebbe di conseguenza che le nostre finanze spenderebbero per la strada ferrata fra Alessandria e Novara la somma di 40 milioni, comprendendovi i sette già spesi (2). Ciò posto e fatta astrazione dalla massima che i denari dello Stato si devono spendere per promuovere e sviluppare i maggiori interessi della maggior parte de' cittadini del medesimo, come avviene colle strade ordinarie e non già per speculazione pecuniaria, è evidente che dal lato del tornaconto bisognerebbe vedere se l'introito della strada ferrata sarà maggiore sopra una linea o sopra l'altra, e quando sopra la seconda per Casale e Vercelli l'introito fosse, per esempio, di tre milioni e su quella di Lomellina non fosse che di uno, certamente dovrebbe prevalere la linea per Casale e Vercelli. Ora ciò è di tutta certezza per la molto maggiore circolazione di persone e di merci che sopra questa seconda linea si avrà evidentissimamente. Dunque sarà maggiore il tornaconto nell'abbandonare le opere già fatte e spendere 33 milioni sulla linea di Casale e Vercelli, che nello spenderne ancora 20 sulla linea di Mortara. Ma la detta somma di 33 milioni non è giusto che tutta la si computi a carico della linea per Casale e Vercelli, perchè il tronco fra Vercelli e Novara, della lunghezza di 21 chilometri e dell'imposto di circa 7 milioni, si utilizzerebbe colla rete delle strade ferrate che un giorno o l'altro dovriasi stabilire sulla sinistra del Po a vantaggio specialmente delle Province di Torino, Ivrea, Aosta e Biella. Nè sarebbe da computarsi in tutta perdita la spesa del ponte sul Po presso Valenza, perchè quel ponte avrà sempre un'importanza grande per l'assicurato passaggio sul Po fra la Lomellina e la Provincia di Alessandria.

Vi ha ancora un'altra considerazione ed è che sarà anche una vera speculazione pecuniaria il saper rinunciare a tempo alle spese già fatte, quando si rifletta che nelle grandi e pur troppo frequenti piene del Po non si potrebbe due sicuri il ponte, nè si potrebbero due sicuri i tronchi d'accesso senza l'aggiunta di nuove e gravissime spese. Nelle grandi piene del Po, come quella del 1791, la quale fu maggiore ancora di quella del 1839 l'inondazione delle acque si estende a grandissime distanze e di gran lunga maggiori che nelle vicinanze di Casale e ciò è naturale sia perchè il Po a Casale scorre in letto mezzo stabilito, sia perchè non vi sono ancora comprese le acque della Sesia. Quali saranno quindi, e quanto gravi le spese occorrenti per le arginature da costruirsi, e per la successiva loro manutenzione onde conservare costante l'andamento del Po presso il ponte, ed impedire lo spandimento delle acque in tempo di piena? E dopo i tanti disastri che vedemmo cagionati dalla piena del 1839, e i continui pericoli di grandi corrosioni ed anche di dislivellamento del Po superiori al ponte, chi può assicurare che tali spese non sieno per essere frequenti e considerabilissime? E quando avremmo rotture ne tronchi d'accesso al ponte le quali non sieno vortici certo giudicare non probabilissimo, chi può calcolare gli immensi danni e pericoli che ne verrebbero pel trasporto delle merci e de' passeggeri? Una volta sola che si verificasse un'interruzione di tale natura, la strada ferrata da Genova al Lago Maggiore sarebbe colpita da tale discredito che ne sarebbe pregiudicata immensamente rapporto al commercio col Lago di Costanza e col Reno.

Il passaggio del Po a Casale si presenta anche dal lato dell'economia più conveniente e più stabile e quindi per Casale meglio assicurata la continuità della strada. Il passaggio della Sesia inferiormente all'attuale ponte di Vercelli si presenta pur esso sicuro e stabile, perchè le acque vi trovano già corso regolare per le superiori arginature già esistenti a conserva-

(1) La popolazione delle due città di Vercelli e Casale è più che sestupla di quella di Mortara (unica città che si incontra sulla linea della Lomellina), mentre la prima è di 38,000 abitanti, e la seconda è minore di 6000.

(2) La supposizione fatta intorno all'imposto della strada ferrata sopra una linea e l'altra, la credo molto vicina al vero ma comunque sia, il rapporto fra loro lo credo giusto. L'ipotesi sta almeno fino a prova contraria.

zione dello stesso ponte ed a difesa della sponda destra del fiume (1)

Venendo ora alla terza considerazione fatta, e relativa alla comunicazione colla Lombardia, è certo che verso Novara sarà conveniente una tale comunicazione a preferenza di un'altra linea qualunque. Anzitutto la valle del Ticino è sopra tale direzione appunto ove presenta minori difficoltà per essere attraversata con una strada ferrata, minor gravità di spesa per la sua costruzione, per la natura del terreno e per la non eccessiva ampiezza della sezione. Costruendo il nuovo ponte a fianco ed inferiormente all'attuale si rievrebbe nella spesa una grandissima economia per le arginature già fatte, per la difesa della nuova strada che presenterebbe la strada attuale attraverso di tutta la valle, e la esistenza de' fabbricati per le Dogane di frontiera de' rispettivi Stati (2). Sia poi da Novara alla valle del Ticino, che da questa a Milano, il terreno è quasi costantemente di poco valore di fondo eccellente, ed attraversato da pochi a quodochi. Una tale linea toccherebbe da una parte e dall'altra del Ticino grosse e ricche borgate, centri di densa popolazione, ma quel che più monta sarebbe il naturale proseguimento occidentale della strada ferrata che si va costruendo da Venezia a Milano. Se questa grandiosa strada verrà a congiungersi a Novara con quella di Genova al Lago Maggiore, e se (come non è da dubitarsi) fra Vercelli e Torino si attiverà un'altra strada ferrata, la Lombardia, vi troverà duella comunicazione a mezzo con Genova, a ponente colle principali Provincie del Piemonte, con Torino e colla Francia, al nord col Lago Maggiore, e quindi da un lato pel Sempione col Lago di Ginevra, dall'altro pel san Gotardo o pel san Bernardino col Lago di Costanza. E quindi una tale linea la più economica e conveniente, sia per la Lombardia come per la rete delle strade ferrate del nostro Stato. Il vero, che qualora da Alessandria per Voghera e Piacenza si volesse costruire una strada ferrata la quale accenna se a Bologna per congiungersi poi colla rete delle strade ferrate dell'Italia centrale, la Lombardia preferirà pel commercio con Genova di congiungersi verso Pavia, ma questa non toglierà l'importanza della congiunzione della Lombardia direttamente verso Novara colla rete delle nostre strade ferrate, perchè, mediante la medesima, si renderà più accelerato e conveniente il trasporto dal Lago Maggiore all'Adriatico ed all'Italia centrale a favore del commercio dell'occidente e del nord d'Europa con tutto il levante, poichè solo per una tale linea potrà conseguirsi il maggiore risparmio di via di mare. Aggiungerò anzi a questo riguardo, che sino dal 1844 il Governo Austriaco dimostrò maggior tenerezza a congiungersi mediante una via ferrata colla rete del Piemonte nella direzione di Novara o superiormente, anzichè sopra qualunque altro punto inferiore.

Dalle cose sin qui dette è facile il dedurre l'insistenza della quarta considerazione fatta, e concludere in senso totalmente favorevole alla linea di Casale, epperò un limite a ripetere, che se da un lato si allunga di circa un quarto d'ora il viaggio, e di tenue somma si accresce il prezzo di trasporto tra Genova ed il Lago Maggiore, si diminuisce questo prezzo e si abbrevia di più d'un quarto d'ora il viaggio tra que' due punti estremi e le principali Provincie nostre che più pronta e diretta riesce la comunicazione della Lombardia col Lago Maggiore e colle dette Provincie che mentro da un lato non si porterà alcun ruffentamento di commercio fra Genova ed il Lago Maggiore si avrà dall'altro lato un maggior prodotto per il molto maggiore movimento di persone e di merci dovuto alla maggiore densità di popolazione di agi di commerci e d'industrie che infine sulla linea di Casale e Vercelli troveranno le nostre finanze maggiore il tornaconto, il nostro paese maggiori vantaggi.

Non voglio por fine a queste mie considerazioni senza dire alcuna cosa intorno al timore che potrebbe

(1) Si esagita molto di taluni la spesa occorrente pel ponte sulla Sesia, e ha chi la fa ascendere a 2 milioni di lire, ma se si considera che l'attuale ponte di Vercelli costa in totale meno di un milione e mezzo, e che è mezzo milione circa meno l'importo delle opere di taglio per le ruote, muretti, parapetti e cornici delle strade d'accesso e delle arginature, si comprenderà di leggieri che il ponte per la strada ferrata di minor lunghezza e di minor lusso potrà essere costruito con una spesa di un solo milione.

(2) Persone dell'arte, e competenti in tal materia opinano che superiormente all'attuale ponte potrebbe farsi possibile la strada ferrata, ciò che porterebbe naturalmente un sensibile risparmio di spesa.

nascere in taluno di vedere abbandonato Novara dalla strada ferrata, qualora da Vercelli si volesse andare direttamente da una parte a Mortara per ivi congiungersi colla Lombardia, e dall'altra al Lago Maggiore per Romagnano Borgomanero e Lago d'Orta. Ma dal sin qui detto pare abbastanza allontanato un tale timore, e dico francamente, che da Vercelli non si andrà a Mortara senza toccar Novara, da Vercelli non si andrà al Lago Maggiore senza toccare Novara. Sarebbe per questa seconda parte sensibile il timore quando da Vercelli al Lago d'Orta non vi fossero grandissime difficoltà d'arte da superare e quando la linea passata potesse pel Lago d'Orta e sboccare al Lago Maggiore verso Intra, ma egli è oramai fuori di contestazione che quella località non ammette una strada ferrata per le eccessive pendenze che vi si riscontrano, per l'immensità delle spese che vi occorrerebbero, e quanto alla prima già si è dimostrato che per unirsi alla Lombardia la linea più conveniente e naturale è quella di Vercelli per Novara al Ticino. E oramai fuori di contestazione che lo sbocco più conveniente per la strada ferrata al Lago Maggiore è il porto d'Arona, perchè ivi si trovano i più favorevoli elementi per determinarlo, e quando assolutamente si debba sboccare ad Arona, come concepito che si voglia o si possa non toccare Novara? Novara, centro di un territorio ferace e di una densa popolazione agiata ed industrie, cui già mettono capo otto strade principali fra Re e Provinciali, Novara è punto culminante cui accennano naturalmente ed accenneranno sempre le provenienze da Genova al Lago Maggiore, dal Piemonte e dalla Francia al Regno Lombardo-Veneto, e viceversa. Solo si potrà abbandonare Novara quando si potrà dimostrare che nel determinare l'andamento di una strada ferrata non si debba far caso della popolazione, degli agi, de' commerci e delle industrie di una cospicua città allornata da grosse e ricche borgate.

Sarebbe desiderabile, e ne convengo, che la comunicazione della nostra strada ferrata colla Svizzera per il Luckmanier potesse effettuarsi senza alcuna interruzione, ciò che in via d'arte non sarebbe forse impossibile, ma se si riflette, che oltre l'incertezza in cui siamo, se la Svizzera vorrà intraprendere la costruzione della strada scorrente nel suo territorio la spesa sul territorio nostro riuscirebbe ingentissima per le grandi e continue difficoltà d'arte da superarsi dal Lago d'Orta ad Intra e da Intra al cantone Ticino e tale da non permettere al nostro Stato di ingolfarsi.

Il trattato del 1834 relativo alla navigazione sul Lago Maggiore testè richiamato in vigore non avrà certo una lunga durata, e la neutralità di quel Lago massime quando sarà avviato il commercio di Genova col Lago di Costanza e col Reno sarà meglio sostenuta dall'Inghilterra e dalle altre Potenze del Nord specialmente interessate alla libera e pronta comunicazione col Mediterraneo. L'interruzione che si vorrebbe temere per la via del Lago quando insorgessero nuove guerre o nuovi dissapori coll'Austria sarebbe pure a temersi anche sulla via ferrata che tutta lungo il Lago stesso scorrerebbe.

In fine dei conti poi sta sempre la convenienza di costruire la già progettata strada da Novara ad Arona per Momo e Gallio mentre la detta strada sarebbe pressochè tutta utilizzabile senza inconveniente di sorta quando si volesse un giorno per Borgomanero e Lago d'Orta protrarre la strada ferrata ad Intra ed al cantone Ticino. Il tronco volgente ad Arona sarebbe sempre una diramazione utilissima ed importantissima mentre ora procurerebbe il più pronto sbocco al nostro commercio verso la Svizzera.

Se non temessi di riuscire soverchiamente proisso vorrei far cenno delle convenienze strategiche le quali di gran lunga maggiori si presentano a favore della linea di Casale, Vercelli e Novara. Ma per buona sorte è tal fatto che basta accennarlo per essere convinto, e chi non lo fosse consideri solo quanto nell'ultima nostra guerra la strada ferrata da Novara ad Alessandria per Vercelli e Casale sarebbe stata vantaggiosa e salutare pel Piemonte e per l'Italia mentre nessun vantaggio anzi molti guai maggiori avremmo avuto quando già fosse stata vera o Mortara avrebbe potuto la nostra armata nel primo caso concentrarsi in breve tempo su Casale ed Alessandria e riprendere di nuovo l'offensiva e certo con migliore successo, invece di lasciarsi addossare verso le montagne della Sesia e del Biellese, ove si trovò paralizzata computamente.

Non aggiungo altro su tale materia, e solo raccomando a quanti amano il bene e la salvezza della patria di ponderare seriamente un oggetto d'importanza cotanto vitale, già luminosamente trattato dall'illustre Generale Franzini fin dal 1845, e di cui vedemmo pubblicata una relativa memoria lo scorso Settembre nel *Corriere* di Casale.

Queste ed altre analoghe considerazioni furono quelle che determinarono il Consiglio Comunale di Novara nella sua tornata d'autunno ad associarsi alle istanze che dalla Divisione Amministrativa di Vercelli si fecero e si fanno perchè fra Alessandria e Novara, abbandonata la linea di Valenza e Mortara, venghi preferita quella di Casale e Vercelli. Queste stesse considerazioni furono quelle che diressero i Rappresentanti del Municipio di Novara nel Congresso tenuto in Vercelli coi Sindaci de' capi-luoghi di Provincia di quella Divisione. Vorrei, e vivamente lo desidero, che potessero riuscire tali ed efficaci tanto da persuadere non solo il Governo ed il pubblico della prevalenza che aver deve la linea proposta per Casale e Vercelli, ma ben anche da indurre il Governo ed il Parlamento, non che le Provincie di Novara, Vercelli, Casale Biella ed Ivrea a fare i maggiori sacrifici perchè venghi mandata ad esecuzione. E mentre per questa nuova linea si faranno gli studi necessari mentre si darà mano alla costruzione de' due ponti principali potranno i lavori spingersi con maggior ardore sul tronco fra Novi e Genova, e su quello fra Novara ed Arona, amendue già in corso di costruzione, e sui quali non verte contestazione di sorta. In tal modo non si avrà un vero ritardo di esecuzione sul complesso della linea, anzi si accelererà il conseguimento di una pronta realizzazione dei prodotti che dee dare all'Esercito pubblico la strada fra Genova e Torino, e larghi prodotti si avranno pure sul tronco fra Novara ed Arona mentre fra questi due punti vi ha continuo e grandissimo movimento di merci e passeggeri, forse maggiore che sopra qualunque altra strada dello Stato (1). E questo un tronco di strada che da se somministrerebbe tale movimento di persone e di merci da compensare abbondantemente le spese di costruzione di una strada ferrata.

(1) Il movimento de' passeggeri fra questi due Città col mezzo del solo Vercelli-Mortara nel 1849 fu di n. 8388 nell'andata, e di n. 8177 nel ritorno e così in totale di n. 16,565.

Pubblichiamo una lettera pervenuta da Novara riguardante le elezioni del 9 dicembre prossimo passato e il procedere del ministero intorno ad essa. I lettori ne possono trarre ottime conseguenze a giudicare gli uomini che ci governano, o per di meglio ci malmenano dopo la vittoria degli Austro-Gesuiti, o come vogliono chiamare Onesti e Moderati.

Novara 5 febbraio 1850

Chiarissimo sig. Direttore

Rispondendo all'invito da voi fatto ai vostri lettori di comunicarvi ciò che fosse a nostra notizia intorno alle mene ministeriali nelle ultime elezioni politiche, porto a vostra conoscenza un'avvenuta di quel tempo. Certo Antonio Malusardi di Vespolate, impiegato subalterno nell'Intendenza Generale di questa Città, già amico e partigiano dei liberali, poi convertitosi ad un tratto al sistema Pmelh-Azeglio, mostrò in quell'occasione uno de' più zelanti e fociosi promotori della candidatura Solardi e Cagnone. Se dovessi qui nararvi le male arti adoperate da esso e da suoi pari per riuscire nell'intento, non farei che una ripetizione di quanto è ormai noto a tutti, perchè in ogni luogo si ripete la stessa infame commedia per ingannare la coscienza degli elettori, e strappare loro o colla minaccia, o colla seduzione un suffragio negato dal cuore. Bensì vi dirò, che pochi giorni dopo le elezioni sorte a loro talento, il premio non manco a questo strumento degli intrighi ministeriali, essendo stato di botto nominato ad Applicato presso il Ministero dell'Interno, collo stipendio, a quanto dicesti di lire 1800 all'anno —

A nessuno sfuggì la cagione di questa straordinaria promozione, tanto più sospettata in quantoche non s'ignora lo strabocchevole numero de' nativi Piemontesi che aspirano a quel posto per non allontanarsi dalle proprie famiglie, e si sa pure che buona parte d'impiegati dello stesso ministero, ora in aspettativa stanno di più mesi attendendo che si faccia luogo per rientrare nella carriera, in cui si vedono avanzati

da un intruso che non ha alcuna ragione di preferenza, non essendo poi laureato. Ma a tutto supplisce abbondantemente la volontà di Galvagno, tanto più quando si tratta di guiderdonare un cagnotto elettorale.

Qui non sappiamo quale ufficio siagli commesso nel dicastero, in cui è prombato per miracolo dell'onnipotenza ministeriale. È certo però che il Ponza di S. Martino (dopo l'affare del Visetti di Ginevra riconosciuto anche dai fogli esteri come uno dei più onesti e moderati uomini del Regno) non mancherà di trarre tutto il vantaggio che potrà da questo ausiliario pel compimento de' suoi onestissimi e moderatissimi divisamenti. Perciò ho creduto opportuna cosa di portare il fatto a vostra cognizione affinché pubblicandolo nel vostro Giornale ne siano avvertiti i liberali democratici in Torino (e i colleghi di questo nuovo funzionario, e sappiano cautelarsi dagli incomodi che il suo consorzio loro potrebbe arrecare.

Accogliete, signor Direttore, la schiettezza, colla quale ho cercato di corrispondere al vostro invito, e fate di queste mie linee quel miglior uso che credete.

IL VOSTRO ABBUONATO

CAMERA DEI DEPUTATI

Tornata del 6

Il ministro delle finanze ha risposto alle interpellanze mosse in altra tornata dal deputato Paolo Farina intorno alla fusione della banca di Genova con quella di Torino. Il ministro ha osservato che trattandosi di variazioni di forma egli poteva, senza eccedere le attribuzioni del potere esecutivo, operare quella fusione senza l'autorizzazione legislativa.

Il deputato interpellante ha opinato che il parere del ministro avesse conto di sé ragioni desunte ad un tempo dalla scienza economica, dalla legalità e dall'interesse politico. Dopo una replica del ministro Nigra, il quale ha riflettuto che l'aumento dell'emissione dei biglietti è indipendente dalla fusione di cui si parla, il prof. Pescatore ha sostenuto che questa fusione equivale ad una nuova creazione, la quale richiede il concorso dell'autorità legislativa, ed ha concluso invitando la Camera a rimandare per più maturo esame la questione agli uffici.

Il ministro Galvagno ha contraddetto le obiezioni del prof. Pescatore intorno alla legalità costituzionale dell'operata fusione. Dopo un discorso in senso opposto del Deputato Carquet, la discussione, essendo l'ora già tarda, è stata rimandata a domani.

Prima che l'adunanza si sciogliesse, il Ministro della guerra e quello dell'interno sono successivamente saliti alla tribuna, il primo per presentare un progetto di legge intorno alle pensioni da darsi ai veterani dell'esercito francese, ed il secondo per presentare un progetto di legge riguardante l'ordinamento del consiglio di Stato.

Tornata del 7

Continuò la discussione sulla unione delle banche di Genova e Torino — Parlarono Galvagno, Cavoni, Mellani, Farina e Pescatore. La discussione non fu chiusa, e si rimandò nella seguente tornata.

Noi ci riserbiamo di trattare di questa materia in apposito articolo che daremo ai nostri lettori in un prossimo numero.

AGLI SPAGNUOLI APPRODATI NEL NOSTRO PORTO salute e vita eterna

Generosi! se dopo aver cimentata la vostra pelle sui campi della gloria, se dopo aver conquistato i popoli del Lazio, dopo aver espugnate le torri di Fiumicino, i baluardi di Velletri, le rocche di Grosinone, le macchinabili battenti di Ferracina, se dopo aver sottomessi al sacro giogo del Pontefice i rivoltosi, gli indomiti popoli di Zagarolo, vi attendevate una dimostrazione di affetto e di simpatia da questo colto popolo e Guarigione, non andavate certo lontani dal vero! Il popolo di Genova è abbastanza coscienzioso, e penetrato del gran bene che voi faceste all'umanità temporale e spirituale del Pontefice, per non negarvi un simile attestato di riconoscenza, il quale potrebbe erandio all'uso fruttargli la protezione della più liberale, della più generosa delle Regine... I figli di Fernando Cordero i valorosi rampolli di quegli Eroi che a tempo del Magno Carlo Quinto salvarono in Italia la pericolante civiltazione, e che altamente segnavano nelle Americhe l'epoca della loro venuta, Co-

nova, la Genova dei Commissari, vi saluta e vi dà un abbraccio fraterno... Se pochi faziosi indiscreti osarono salutarvi con un metro che forse non vi vien nuovo, ma che certo non tiene del Catalano... perdonate! L'ignoranza di questo popolo da tanto tempo beisagliato dalla demagogia è grande! e perciò merita certo il perdono dei generosi figli della vecchia Castiglia!!! All'ambiguità, alla poca chiarezza di questi saluti suppliscano gli Hosanna, i Te Deum, le congratulazioni di tutto il Clero Cattolico e di tutti i buoni Cittadini, che nelle vostre persone vedono effigiata l'immagine del Pontefice Massimo, del rigeneratore dell'Apostolico patrimonio! Soldati del piviale, stupe di Gusman, dei Fernandes, e di tutta la innumerevole schiera dei Beatissimi Inquisitori, siate i ben venuti in questa nostra Cattolica patria! Aprite francamente le vostre mucchie e i vostri bauli, mostrateci quelle preziose corone, quei cari abitini, quelle onorate medaglie, reliquie preziose del Pontefice! Aprite! aprite questi beati fardelli! non ci negate quest'insigne favore. Narrateci le privazioni, i digiuni che voi sopportaste nelle apostoliche osterie, parlateci dei panegirici, delle orazioni che voi udiste, delle Messe solenni che sentiste a sonare in S. Pietro descriveteci il giubilo, la gioia delle donne di Zagarolo che cortesi vi ospitano, e che senza volerlo ebbero da voi pegni manifesti e duraturi della vostra sacra libidine di far bene al prossimo!!! Narrateci i vostri trionfi, le vostre vittorie, le fatiche che voi duraste ad espugnare le chiaviche, a munire gli acquedotti, a fortificare i fiumi! Fate cuore, o generosi.. in Genova avete un sollievo ed un premio al vostro eroismo, il quale sarebbe certamente maggiore se la povera Strega alle parole potesse accompagnare l'energica dottrina dei fatti!!!

(La Strega).

NOTIZIE

ELEZIONI

Pinerolo	—	Biagnone
Buccherasio	—	Malan
Alassio	—	Carlo Riccardi
Caselle	—	Cav. Bottone
Montechiaro	—	Avv. Bernuth
Torriglia	—	non fu proclamato verun deputato
	—	L'avv. Guglianetti ebbe 21 voti.
	—	L'ing. Bosso candidato ne ebbe 16
Voghera	—	Avv. Pezzana
Valenza	—	Avv. Sinco
S. Damiano	—	Avv. Ricchetta
Savi	—	Avv. Banchiere
Staglieno	—	Avv. Rusca
Baijo	—	Bertini Medico
Sanfront	—	Non si proclamò alcun Deputato

CASALE — La commissione del Municipio sta raccogliendo dati statistici per la strada ferrata. Il Sindaco ha indirizzata una lettera ai Sindaci dei Comuni della Provincia ed altri finitimi accompagnata da uno stato, pregandoli di alcune notizie sui principali prodotti del paese sì vegetali che animali e minerali, come pure sulla loro esportazione e sulle importazioni.

— Ci si scrive nuovamente da Torino che i Commissari Svizzeri che cola si trovano per la linea ligure clyetica propendano per la direzione di Casale, Vercelli e Novara.

— Essendosi presentato in tempo utile l'aumento del decimo al prezzo di lire 125500, cui con Ordinato del 29 di gennaio ora scorso venne deliberato l'appalto per anni quattro continui a partire dal primo dell'andante anno del Dazio di Consumo di questa Città secondo la nuova tariffa ed il Regolamento stati approvati con Reale Decreto del 24 di dicembre ora scorso, e mandati a pubblicare con Manifesto Camerale del 2 detto mese di gennaio teste passato, si procederà nel Palazzo Municipale, e nella solita Sala Consulare il 15 del corrente mese ed alle ore 10 di franca antimeridiana all'incanto definitivo per tale appalto sul prezzo, cui venne portato con detto aumento in annue L. 138050.

TORINO — Ieri la gente si accalcava nel cortile della tesoreria provinciale per concorrere all'impiegato teste autorizzato dal Parlamento. Dicesi che il concorso sia tale che la somma dei 20 milioni richiesti sia già incassata.

GENOVA, 6 febbraio — Ieri mattina venne aperto in questa tesoreria provinciale un registro, per inserirvi le sottoscrizioni di coloro che intendono di concorrere al prezzo di 88 per cento all'impiegato ora approvato dalle Camere legislative. In questo solo giorno le sottoscrizioni sorpassarono i tre milioni, conciossiache vi fu sempre folla. Questo registro non istarà aperto che per tre giorni.

(Cattolico)

FRANCIA. L'assemblea Nazionale nella tornata del 2 febbraio si occupò della legge per la translazione

della Prefettura della Loma da Montbuisson a S. Etienne. Quest'ultima città conta 80,000 abitanti, la prima ne annovera soli 9,000. La legge venne appoggiata dagli signori Maleville, Giamont e Léon Faucher membri della maggioranza, l'assemblea fu pure ammonita, che il rigetto della legge sarebbe un grave scacco pel governo. Cionullameno la legge fu rigettata alla maggioranza di 335 voti contro 260.

— La Gazzette de France annunzia essere encalata quest'oggi all'assemblea una notizia che produsse una viva sensazione: si assicurava che le truppe prussiane ed austriache avevano fatto un movimento, dirigendosi verso le frontiere della Svizzera.

— L'Evenement dice che si erano sparsi ieri in Parigi rumori di natura inquietante. Un battaglione d'infanteria fu chiamato in tutta fretta all'assemblea Nazionale che si credeva minacciata. Noi crediamo che si trattasse solo dell'agitazione prodotta dall'attentamento degl'alberi della libertà.

— L'Estafette narra che mentre si abbatteva l'albero della libertà piantato sulla piazza della Sorbona, un giovane prete s'avvicinò e disse agl'agenti della Polizia Sapete voi ciò che fate colà? Rovesciate la Statua di Luigi XIV della piazza delle vittorie, quella di Luigi XV della piazza reale, e forse quella di Enrico IV che è sul ponte nuovo.

GRECIA Secondo lo Express e lo Standard, giornali inglesi, la popolazione del Pireo avrebbe dato il fuoco alla casa del Console Inglese, in seguito del che la squadra Inglese avrebbe bloccato il porto. Una nave Greca fu catturata. Questo non è che un preludio di più gravi avvenimenti. Si assicurava però alla partenza del corriere che il signor Wyse, ambasciatore Inglese, aveva accettato la mediazione del sig. Thouvenel, ambasciatore francese, e del signor Persiany, incaricato d'affari Russo.

— SVIZZERA. Un decreto federale ordina siano arrestati gli accattatori di carne umana per conto del Bombardatore di Napoli. Bisognava che quel despota giungesse a far eseguire da tutta Europa le sue minuziosità per far prendere una energica risoluzione alla confederazione Svizzera per impedire l'abominevole mercato dei suoi figli. Anche le umanitarie producono talora buoni effetti. Il Re Bomba ha provveduto all'onore della libera Elvezia.

— Le voci più contraddittorie circolano in merito alla Svizzera e dell'attitudine presa a di lei riguardo dalle Potenze estere. Volendo credere ad alcuni. Radetzky deve marciare sopra Lugano, i generali Austriaci e Prussiani sopra Berna e Neuchâtel, secondo altri non è tampoco presumibile un'invazione.

INGHILTERRA. Londra 1 gennaio. Nella Camera dei Lord nella discussione della risposta al discorso della Corona fu rigettato a grande maggioranza un emendamento proposto dal Conte di Straadbrock nell'interesse dei Protezionisti un eguale emendamento fu proposto nella Camera dei Comuni dal marchese di Giamby, non è ancora votato, ma certo sarà respinto a grande maggioranza.

— La condizione della Svizzera rispetto all'Austria ed alla Prussia produce a Londra una sensazione di profonda inquietudine.

ALLMAGNA Secondo una corrispondenza di Francofort, l'Austria avrebbe definitivamente ricusato di partecipare il controprogetto di costituzione Tedesca preparata dal Von-dei-Pforten, in nome di quattro re, per opposizione al progetto della Prussia.

TORINO — Federico G. Civellani e Compagnia editori
via dei conciatori n. 34
SUL LIBERO INSEGNAMENTO
discorso di V. Hugo
Pronunziato all'assemblea nazionale francese
nella seduta 45 gennaio 1850
Versione Italiana Cent 40
Vendibile da Evasio Rolando

LES MYSTÈRES DU PEUPLE

OU HISTOIRE

D'une famille de prolétaires
à travers les âges

par

EUGÈNE SUI

Environ 400 livraisons à 20 cent la livraison
4 Gravures sur acier (gratis)

Si trova presso il libraio Evasio Rolando in Cavallotti

Avv. FILIPPO MELLANA Direttore.
LUIGI BAGNA Gerente

Tipografia Fr. Martinengo e Giuseppe Nani