

di convenzione, pari a quindici milioni di lire austriache, da dividersi in dieci mila azioni da mille e cinquecento lire ciascheduna, godenti l'interesse del quattro per cento all'anno. Questa società, sebbene abbia subito fino al presente varie vicende pure, si mantenne, e può promettere non poco agevolamento al veneto commercio. Essa fece entrare nel porto di Venezia varie navi provenienti dal Brasile, dagli Stati Uniti, dall'Avana, ed importò per somme considerevoli zuccheri, caffè, cotone, tentando d'iniziare quel commercio diretto che dovrebbe e potrebbe prendere più larghe proporzioni. La società veneta per la ricerca ed escavo dei prodotti minerali fu nel 1838 costituita per anni cinquanta. Il capitale venne stabilito a due milioni di lire austriache diviso in due mille azioni da mille lire ciascheduna. La società dei veneti assicuratori ebbe cominciamento nel 1839, e il suo fondo si fissò a lire 1,190,000, da dividersi in 340 azioni da 3500 lire. Essa è rappresentata da tre deputati direttori, e doveva durare per anni sei; ma nel 1845 fu prorogata per un altro sessennio. Il suo scopo è abbastanza accennato dalla denominazione (1). Altre società, che hanno sede altrove, tengono in Venezia agenzie per estendervi le loro operazioni, tra cui principalmente quelle di assicurazione di Trieste, di Milano, di Vienna. La compagnia detta delle assicurazioni austro-italiche, eretta nel 1830, ha in Venezia una delle sue direzioni per gli affari d'Italia, mentre l'altra risiede a Trieste per gli affari della Germania. La società per l'illuminazione a gaz, costituita e residente a Lione, ha eziandio un'agenzia a Venezia.

(1) Fra le società private merita una speciale menzione, per lo scopo che si prefigge importantissimo a pro' di Venezia, quella privilegiata per la navigazione a vapore sul Po e sui suoi confluenti. Prossimi alla stampa, ci vennero comunicati i seguenti cenni che riproduciamo. « Fu più volte tentata la navigazione del Po e dei principali suoi confluenti. Il conte Gonfalonieri, il duca Visconti, il barone Testa, si accinsero successivamente all'impresa, ma indarno, perchè i piroscafi avevano, mercè la loro costruzione, una eccedente immersione relativamente alle frequenti magre del fiume, e perchè collocandovisi sopra le persone e le merci l'immersione maggiormente s'accresceva. Gli sperimenti non tardarono a cessare. Nel 1843 il conte Mocenigo studiò il modo di vincere le difficoltà incontrate, adottando una special forma di costruzione detta *piattesca*, e valendosi del piroscifo soltanto qual rimorchiatore di barche costrutte secondo lo stesso sistema. Il fatto vi corrispose. Assicuratosi allora il conte Mocenigo un privilegio di esclusiva navigazione a vapore sul Po e su suoi confluenti per anni quindici allo scopo di dare all'impresa uno sviluppo che corrispondesse in parte almeno ai bisogni del veneto e del lombardo commercio, formò società colla ditta Perelli, Paradisi e compagni di Milano. La società possiede già due piroscafi, l'uno di 40 l'altro di 100 cavalli di forza, nonchè dieci barche (*allèges*) della portata di 100 tonnellate per cadauna. Tutto è in ferro, ed eseguito parte a Marsiglia, parte a Londra, parte ad Amsterdam. La spedizione ha luogo nel seguente modo: le barche (*allèges*) sono