

E' quindi naturale che, fin dalla prossima vendemmia, gli Svizzeri si riveriranno nei nostri paesi per acquisto delle uve e dei vini ed andranno più facilmente nei Comuni nominati nella Guida tanto più che, come si dice, questa sarà diffusa a gratis anche agli albergatori e negozianti da vino, residenti in Svizzera.

Ci si annuncia come abbiano già dato il buon esempio, dimostrando di comprendere il loro interesse, i comuni di Montemagno, Castagnole Monferrato, Viarigi e Vignale Monferrato, che hanno fatto inscrivere il nome del Comune e procurato l'iscrizione dei principali mediatori e produttori; e come abbiano pur fatto adesione la Camera di Commercio di Cuneo e quella di Alessandria ed il Comizio Agrario di Asti.

Ogni iscrizione costa lire 6, può occupare tre linee e dà diritto ad una copia della Guida. Le adesioni si possono mandare, prima del 30 maggio, alla Ditta Editrice L. Brachetto e C. via Donizetti, n. 1, o al Comitato presso il Circolo Centrale, Piazza Castello, n. 25, Torino. — Ecco il modulo di iscrizione nella Guida:

« Comune di... Circondario di... Produzione specialità e quantità media... Stazione ferroviaria di... Tramvia di... Ottime strade... »
Sotto questo indirizzo saranno accennati i rispettivi mediatori e produttori che vorranno farsi inscrivere pagando la loro tangente. — La Guida sarà pubblicata metà in lingua francese e metà in lingua tedesca.

Siamo convinti che a nessuno sfuggerà l'opportunità e l'utilità pratica dell'opera a cui il Comitato del Circolo Centrale di Torino si è accinto con l'unico intendimento di giovare al commercio ed all'industria della Regione Subalpina, e quindi del Paese, per cui tutto dà a sperare che ne verranno assecondati gli sforzi disinteressati con l'adesione di tutti coloro che hanno convenienza di dare incremento ai loro commerci ed allo scambio dei loro prodotti.

IL SELCIATO DELLA CITTA'

Il nostro Direttore ha ricevuto su quest'argomento, di non ultima importanza per la Città, la lettera che assai di buon grado pubblichiamo:

« Caro Amico,

« Ben soventi la stampa cittadina richiama l'attenzione del Municipio sul deplorabile stato in cui si trova il nostro selciato e chiede provvedimenti. Fatica sprecata. — Li signori del Palazzo Olmi se ne schermiscono col dire che sonvi opere a farsi di maggiore necessità, epperò si lasciano le cose allo stato di prima, indifferenti, pare, se qualche cittadino si sloga un piede o si rompa un braccio.

Un tale stato di cose dovrebbe alfine cessare, e, senza indugio, provvedersi al rinnovamento generale della selciatura; così facendo, la rappresentanza municipale otterrà il plauso dei suoi amministrati.

La stampa cittadina, facendosi eco delle giuste universali lagnanze, farà opera meritoria continuando la campagna e insistendo perchè si provveda; e giova sperare che, in tempo non lontano, si darà principio alla rinnovazione

del selciato. — In questo caso è utile discutere il sistema; e riflettere innanzi tutto che i ciottoli della Bormida sono assolutamente inadatti per ottenere una pavimentazione buona e di lunga durata. Il perchè lo dirò in seguito. Che se oggi mi permetto fornire schiarimenti sulla selciatura, si è perchè feci qualche studio intorno al modo in cui si opera nelle città d'Italia, e specialmente in Roma che è la maestra della materia. Colà non si adoperano ciottoli, ma sibbene selci, ossia quadrucci — materia che si trae dalle campagne romane in grossi pezzi che vengono ridotti in pezzi minori mediante apposite martelline in guisa che il quadruccio deve essere quadro alla sua sommità di centimetri 9 ed in lunghezza di centimetri 19.

Li ciottoli della Bormida sono inadatti alla selciatura sia per la loro fragilità che per la loro forma.

Aggiungasi la poca diligenza che si adopera nella lavorazione dei ciottolati; il selciatore colloca il grosso accanto al piccolo, l'ovale al rotondo, il lungo al corto, e via di questo passo.

All'operaio selciatore poco importa che il selciato sia o non di durata, purchè raggiunga la maggiore quantità di lavoro per estensione di spazio nel minor tempo possibile.

Volendosi un buon selciato a ciottoli devesi innanzi tutto procedere ad una diligente selezione, poi, rimosso il selciato vecchio, togliere la terra mobile, uguagliare il terreno, indi comprimerlo con robusti cilindri di pietra, infine disporre dei ciottoli in guisa che combaciano fra di loro senza lasciare intermezzi; osservare che il selciatore non copra il nuovo selciato con sabbia, ma debba prima attendere il collaudo della sua opera mediante passaggio di grossi carichi per una buona settimana.

Ma per quanto diligentemente praticato il lavoro del ciottolato, riesce di gran lunga preferibile la selciatura fatta colle quadrelle, che offre ai viandanti una strada liscia, comoda, sgombra di asprezze, non suscettibile della noiosa permanenza della mota, e di aspetto decoroso ed elegante.

E qui, mio caro, pel momento faccio punto per non abusare dell'ospitalità della Bolla. Nella prossima settimana continuerò la storia dei selciati, dei marciapiedi e dei graniti di piazza del Duomo.

Intanto abiti una cordiale stretta di mano dal

Tuo affezionatissimo
A. M. »

CORRISPONDENZE

DA CARPENETO

14 Maggio 1893.

Premetto che in questioni d'interesse pubblico le polemiche debbono essere obiettive. L'argomento a trattarsi è la ferrovia dello Stanavasso o meglio quale interesse abbia il Comune di Trisobbio colla stazione progettata dall'Ing. Oneto pel servizio dei Comuni di Carpeneto, Montaldo Bormida e Trisobbio. Ogni digressione è inutile, nè importa che le ragioni pro e contro siano svolte da me o da Lei, signor Bianco Luigi Filippo, con stile semplice o boccaccesco: importa piuttosto che queste ragioni siano attendibili, che il pubblico possa farsi un'idea giusta della convenienza o meno di siffatta linea ferroviaria, e se un Comune interessato possa negarvi il suo concorso. Il Consiglio Comunale di Trisobbio non ha poi bisogno che Lei se ne faccia paladino, e lo salvaguardi perchè ha nel suo seno membri che meglio di Lei, occorrendo, potrebbero difenderlo.

D'altra parte tutti sanno chi sia il corrispondente Carpenetese in siffatta

questione, che senza jattanza può affermare d'aver studiato e lavorato disinteressatamente per la ferrovia dello Stanavasso. La di lei corrispondenza del 30 aprile mi rammentò quel verso:

I' venni in luogo d'ogni luce muto,

ed i miei amici mi consigliarono di non dare risposta; ma essa è indispensabile dopo che Lei, Signor Bianco, mi sfidò a citare le frasi ingiuste e non veritiere dalla mia penna lasciate cadere. Con la coscienza pura, che è sempre ottima compagnia e l'uomo francheggia, sostengo quanto ho detto, e lo ripeterò per chi non ha letto o avesse fraintesa la prima corrispondenza.

Nel primo di Lei articolo si legge che il Comune di Trisobbio accettò ben 31 centesime parti delle spese per gli studi, e ciò venne ripetuto due volte nel secondo articolo. Ebbene legga il verbale del Consiglio Comunale di Trisobbio d'approvazione del suo contributo, legga il decreto dell'Onorevole Deputazione Provinciale che approvava la costituzione del relativo Consorzio e legga ancora il verbale di cotesto Consiglio Comunale col quale si mandava a saldare la spesa degli studi eseguiti dalla Società Veneta, e si persuaderà che la di Lei narrazione non fu veritiera.

In altra parte di quell'articolo si disse pure. « Divero; è voce generale « che i Comuni di Carpeneto e Montaldo, « visto il diniego di questo di Trisobbio « ad entrar nella lega pel tronco ar- « restato a Carpeneto siansi concer- « tati, mediante variante all'ubicazione « di quella stazione, ad assumersi da « soli le volute 150 mila lire di spesa. »

Lei sa invece che l'Ing. Oneto domanda lire 180000 di concorso; nè sta vero che i Comuni di Carpeneto e Montaldo si siano addossati la spesa di lire 150000; perchè dunque riferire diversamente?

Le pare di riferire genuinamente il giusto ed il vero?

Ma poi, è ragionevole, conforme a verità e giustizia, asserire che un progetto naufragò, andò a monte, pel quale si spesero lire tremila gettate al vento, cioè in studii nulli, e che Trisobbio ebbe il danno delle spese buttate, negli studii, quando contemporaneamente si ammette che la proposta ferrovia arreca il vantaggio di abbreviare di alcuni chilometri il cammino che oggi si fa per accedere alla stazione di Strevi?

Ma la coerenza dove sta?

E come può parlarsi di naufragio del primo progetto, se fu approvato il 26 gennaio 1887 dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, e servì agli egregi Ing. Oneto e Geom. Prigione, con qualche variazione, per la proposta concreta contenuta nell'opuscolo 26 luglio 1892 del prefato Ingegnere, di cui copia esiste nell'archivio Comunale di Trisobbio?

Io son d'avviso che questi siano buoni frutti del primo progetto, senza del quale non saremmo oggi a discutere sull'ubicazione d'una stazione, mentre prima molti erano increduli e di poca fede. E sono pure d'avviso che siano precisamente suoni striduli ed ingrati quelli che parlano di aborti, di danni apportati e di malcontento.

Forsechè gli sforzi del Sig. Marchese Pallavicino tendevano solo al vantaggio di Carpeneto? Prove irrefragabili dimostrano il contrario. Ed è sua la colpa se le Società con cui trattò, che studiano prima di tutto le loro convenienze, apposerò difficoltà per spinnersi colla ferrovia fin sotto Trisobbio, o intendano imporre maggiori sacrifici?

E se è fermo desiderio dei Trisobbiesi di avere una Stazione più vicina, perchè con una controproposta non lo si esprime con regolare deliberato con cui si obbligano di soddisfare il concorso in ragione diretta della popolazione ed estensione territoriale, ed in

ragione inversa della distanza del concentrico?

Sonvi inoltre altri fatti che da Lei narrati non genuinamente possono indurre il lettore in errore. Nel primo di Lei articolo si parlò di più progetti, ed io v'aggiunsi che Trisobbio ne pagò un solo, appunto perchè il primo era uno studio raccolto in regolare progetto, e le altre furono proposte fatte da diverse Società, basate sui primitivi studii, e che tornavano di qualche nostro interesse. E come si poteva soddisfare il desiderio di Trisobbio di comunicargli i progetti di queste proposte quando non se ne aveva dato l'incarico?

Quanto al terzo progetto fatto dal Presidente del Consorzio non furono che trattative condotte a buon punto, per le quali si chiedeva ai Comuni facoltà generica di poter concertare, salva sempre l'approvazione dei rispettivi Consigli Comunali, coll'Ing. Oneto e colla Società Anonima del Tramvia Novi-Ovada, trattative che avrebbero probabilmente ottenuto l'intento di una maggiore riduzione sulla quota di concorso dei Comuni, ma mancata detta facoltà per parte di Trisobbio, intervenne direttamente l'Ing. Oneto colla sua seria proposta. Ecco spiegato il perchè del lasso di due mesi tra la facoltà di trattare e la proposta definitiva.

Ed ora cosa possono deplorare i contribuenti di Trisobbio?

Le lire 3000 spese in studii eseguiti dalla Società Veneta, e che ci condussero alla seria proposta di una ferrovia con stazione a due chilometri di distanza da Trisobbio? Il vantaggio di lire 4,36 per ogni tonnellata di vino da trasportarsi a Milano, o alla Lombardia, punto di transito colla Svizzera e Germania?

La facilità pei negozianti di uve e vini di poter recarsi più facilmente a Trisobbio? Possono deplorare il vantaggio del servizio postale due volte al giorno, ed ufficio telegrafico più vicino? — Il risparmio di L. 3,70 o lire 2,60 per ogni viaggio d'andata e ritorno per Milano od Alessandria, e con economia di tempo?

Possono deplorare il vantaggio di altre L. 2000 annue sul trasporto dei cereali, commestibili, coloniali, concimi, ecc., che necessitano per la popolazione e campagne di Trisobbio? O le lire 600 e più che il solo Municipio può economizzare sul trasporto della ghiaja e sabbia, senza contare l'utile dei privati?

Di fronte a questi vantaggi qual concorso si chiedeva? La somma di lire 40000. — Forsechè la Società non avrebbe accettato anche un concorso di L. 30000, costituente un onere annuo di L. 2085 per lo spazio di 25 anni, mentre il beneficio sarebbe stato continuo?

Trisobbiesi!

In questo agitarsi febbrile di idee e di passioni, quando potente si manifesta il bisogno di utilizzare ogni minuto di tempo per correre alla pari coi paesi più incivili, e vincere quella concorrenza continua che è lotta per la nostra esistenza, non è possibile che il vostro spirito non senta quello sprone che spinge altre popolazioni situate nella identica e disgraziata vostra posizione topografica ad unirci ai centri della moderna civiltà, non è possibile restare indifferenti allo schiudersi di una novella via che, se non rappresenta il nostro ideale, sarà vita pel nostro commercio, per le nostre industrie e per l'agricoltura.

Il momento è solenne e difficilmente si presenterà un'altra occasione sì favorevole per avere una linea ferrata a breve distanza. A raggiungere l'alto scopo occorre che quanti sono amministratori e privati cittadini, anzichè diffidare l'opera con obiezioni di