

**Abbonamenti** — Anno L. 3 — Semestre L. 2 — Trimestre L. 1 — Estero U. P. L. 6.

**Inserzioni** — In quarta pagina Cent. 25 per linea o spazio corrispondente — In terza pagina, dopo la firma del Gerente, Cent. 50 — Nel corpo del giornale L. 1 — Ringraziamenti necrologici L. 5 — Necrologie L. 1 la linea. Gli abbonamenti si ricevono alla Tipografia del Giornale — Chi risiede fuori d'Acqui può associarsi col mezzo delle cartoline-vaglia che costano cent. 10 in più. — Le inserzioni si ricevono esclusivamente presso la Tipografia Dina.

**Pagamenti Anticipati.**

Si accettano corrispondenze purchè firmate — I manoscritti restano proprietà del giornale — Le lettere non affrancate si respingono.

Ogni numero cent. 5 — Arretrato 10

# La Gazzetta d'Acqui



GIORNALE SETTIMANALE

PAG. 1

Conto Corrente colla Postale

## ORARIO DELLA FERROVIA

**PARTENZE:** p. Alessandria 5,5 - 8,16 - 15,24 - 19,34 — Savona 4,50 - 8,12 - 12,18 - 17,26 — Asti 5,28 - 8,25 - 11,25 - 15,52 - 20,11 — Genova 5,53 - 8,12 - 15,26 - 20,29 — Ovada 22,2  
**ARRIVI:** da Alessandria 8,3 - 12,6 - 17,16 - 23,8 — Savona 7,56 - 15,12 - 19,24 — Asti 8,2 - 11,52 - 15,16 - 20,11 - 21,50 — Genova 8,4 - 11,15 - 15,40 - 20,3 — Ovada 5,18.

L'UFFICIO POSTALE sta aperto dalle 8 alle 19 per l'accettazione delle lettere raccomandate ed assicurate, distribuzione e vendita francobolli - dalle 8 alle 18 per l'accettazione pacchi postali - Per i Vaglia e risparmi (Cassa) dalle 8 alle 12 e dalle 13 alle 16 giorni feriali, nei giorni festivi dalle 8 alle 12.  
 L'UFFICIO TELEGRAFICO dalle 8 alle 21 — L'ESATTORIA dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 16 giorni feriali, e dalle 9 alle 19 giorni festivi.  
 La BANCA POPOLARE dalle ore 9 alle 11 1/2 e dalle 12 1/2 alle 15, giorni feriali.  
 L'ARCHIVIO NOTARILE DISTRETUALE nei giorni feriali dalle 9 alle 16 e dalle 9 alle 12 giorni festivi.  
 CONSERVATORIA DELLE IPOTECHE dalle 9 alle 16, giorni feriali e dalle 9 alle 12 giorni festivi.  
 L'UFFICIO DEL REGISTRO dalle 8 alle 12 e dalle 14 alle 17 giorni feriali. Nei giorni festivi dalle 9 alle 12.



## PER LA Valle Bormida Occidentale

Da lunghi anni si discute la questione delle comunicazioni dell'alta valle Bormida occidentale con i suoi sbocchi naturali Acqui e Bistagno. Purtroppo la questione, checchè se ne pensi e se ne dica, non ha ancora fatto un passo da quello che era nel 1881 quando l'ing. Basevi presentò un elaboratissimo progetto di tramvia a vapore da Cortemilia ad Acqui.

La questione è però di tanta grande importanza, come quella cui sono connessi la maggior parte degli interessi di una delle più fertili ed industrie parti del nostro circondario, che noi stimiamo di fare cosa non discara ai nostri lettori ritornandoci sopra.

Nel 1857, per opera di un consorzio, che ebbe la fortuna di avere a presidente quell'uomo che tanto bene ha fatto nella nostra provincia: S. E. l'on. Saracco, si aprì l'attuale strada carreggiabile Bistagno-Cortemilia. Con una spesa relativamente mite, pari quasi ad appena il decimo di quello che si spese poi per lo stradale Cortemilia-Millesimo, che pure non è senza difetti, si fece quella strada, che allora era tale da soddisfare anche ai più avanzati desideri.

A quei nostri compaesani di mezzo secolo or sono, abituati agli ardui trasporti a dorso di mulo o di asini per strade tortuose e neglette, quella strada parve ed era realmente per quei tempi, il massimo che si potesse desiderare. La valle Bormida occidentale si trovò così subito in una condizione vantaggiosissima, per la miglior condizione della viabilità rispetto alle regioni circonvicine. Ma l'industria dei mezzi di trasporto ha fatto in pochi anni tale progresso, che quello che cinquant'anni or sono parve il massimo desiderabile, ora si ritrova ed è pieno di gravi inconvenienti.

La valle Bormida occidentale che allora, per opera specialmente di S. E. l'on. Saracco, si trovò nella migliore posizione rispetto ai paesi circonvicini, si vide mano a mano scemare d'importanza, quando nuovi e più potenti mezzi di trasporto furono applicati nelle vicine terre, e contemporaneamente, si facevano sempre più palesi gli inconvenienti della sua vecchia strada.

E fin dal 1861 troviamo col progetto dell'ing. Aliberti, che meritò il voto favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, i primi conati per dotare la valle Bormida della vaporiera, e degli innumerevoli benefici che questa accompagnano.

Quando nel 1879 si discusse quella che fu poi la legge dei Lavori Pubblici (29 luglio 1879) fra le proposte della commissione era compresa fra le linee di IV categoria quella Acqui-Cortemilia

che doveva costruirsi a scartamento ridotto. Ma allora prevalse il concetto dello scartamento ordinario; e delle linee di IV categoria non si fece nulla. Vennero poi le proposte dell'ing. Basevi; quella dell'egregio ing. Giuliani che sul terreno studiò un elaborato progetto, che anch'esso ebbe il voto favorevole del Consiglio Superiore; il progetto dell'ing. Ballarelli, e siamo arrivati alle ultime proposte, che, come tutti sanno, io ho definito, e mantengo ora più che mai la mia definizione, come inattuabili così come furono proposte.

Innumerevoli furono le riunioni dei corpi interessati; commissioni e commissioni si sono succedute, si sono fuse; se ne sono costituite di nuove. Si son fatti molti banchetti, infiniti brindisi, ma che cosa si è fatto di concreto? disgraziatamente nulla. Ed è perciò naturale, che poichè dopo tanto agitarsi nulla si è conseguito, sorga spontanea una domanda, che molti si saran fatta, che io credo non priva d'interesse esaminare, essa è questa: perchè nulla si è ottenuto?

A questa, altre domande sono collegate: Non si è forse ottenuto nulla perchè nulla si poteva ottenere? o forse perchè si è sbagliata la strada? o forse perchè la minima opposizione è bastata per far sfumare ogni cosa? Quale è quella che a noi pare la via migliore per conseguire qualche cosa di pratico?

Io non pretendo che le risposte, che ora darò a queste domande, e che corrispondono ad una mia profonda convinzione, siano prese per vangelo. Ma io credo di far cosa utile agli interessi di una vallata cui mi legano e tradizioni di famiglia, e legami di nascita, di affetto immenso; interessi che in fondo, in fondo, sono anche un po' miei, richiamando l'attenzione dei lettori su queste questioni, la cui importanza son certo non sfuggirà ad alcuno.

Io ritengo che non si sia ottenuto nulla perchè non si poteva ottenere nulla di quanto si domandava, di quanto si voleva; e io credo ancora, che si sia sbagliata la via per migliorare le comunicazioni della valle Bormida occidentale con Acqui. E non paia strano che io nato quasi ieri venga a dire che si è sbagliato. Il fatto che disgraziatamente nulla si è ottenuto parla, per nostra sfortuna, troppo in sostegno della mia affermazione.

È ben vero che ci fu recentemente chi sulle colonne di questo giornale disse che non si era ottenuto nulla, perchè c'era stato una persona, i cui scritti furono di tale potenza da far sfumare combinazioni finanziarie già assicurate, della esistenza reale delle quali, però, non mi consta, sia stata data la prova provata.

Io non credo, e anzi credo di poter negare che nella nostra vallata vi sia

chi si sia adoperato per far sfumare una cosa già concretata, di possibile attuazione, ma se vi è uno che abbia affermato che poco era il traffico delle nostre vallate, questi è stato colui che ha sostenuto che con 220 cavalli effettivi all'asse delle turbine, dato che si trovino, si può fare tutto il servizio di una linea di 60 km., ed averè energia esuberante, e ciò mentre è a tutti noto che nelle ferrovie della Svezia ad esempio sono necessari 60 cavalli per ogni km. di linea (1) e mentre per le ferrovie Varesine lunghe 60 km. si è fatto un impianto di 4500 cavalli. (2)

È vero però che costui ha anche affermato che tra dinamo, linea, motori, ecc. si aveva complessivamente un rendimento dal 90 al 94%; ma disgraziatamente un sistema di trasmissione con così elevato coefficiente di rendimento è ancora da inventare.

Resta però fermo il fatto che non si è nulla ottenuto, perchè, e questo dimostrerò nel prossimo numero, nulla si poteva ottenere. Ma certo non mi affannerei a dare una tale dimostrazione se non credessi di potere indicare una via, che invero è già stata indicata da egregi uomini della valle Bormida per conseguire qualche cosa. Io credo di dover ritornare a richiamare l'attenzione dei lettori sull'opinione di costoro, che credo indicassero l'unica via da seguire: l'unica buona.

E ciò faccio perchè son convinto di un fatto, che forse nessuno vorrà negare. Per ottenere qualche cosa non basta agitarsi, senza sapere se l'agitazione può produrre il desiderato effetto. La mosca caduta nella rete che le ha teso l'insidia del ragno, agitandosi, senza scorgere il nesso, che unisce i sottili fili onde è intessuto il suo laccio, non fa che rendersi sempre più prigioniera, stringere maggiormente quei legami da cui tenta svincolarsi.

Quell'anima geniale di poeta, che tanti bei versi ha scritto nel nostro amato vernacolo, il sig. Gallo Angelo, ha affermato nell'ultima riunione di Cortemilia, che noi siamo come quel naufrago, che non vede altra via di salvezza fuori che nella tavola che gli galleggia vicino, a questa si avvinghia con tutte le forze, senza preoccuparsi, se la possa o meno condurre in porto. L'egregio, quanto valoroso poeta mi consenta un altro paragone, che io credo più giusto.

Il naufrago rappresenti pure la popolazione della valle Bormida, ma esso sia in mezzo a un grande fiume tanto grande che non si vedon le sponde e nel cui centro scorra vorticosamente e velocissimo il filone mentre vicino l'acqua è più cheta. Passa una tavola; il nau-

frago l'ha senza pensare che esso può trascinare al filone, condurlo inesorabilmente a perdere con le roccie vicine, o a precipitare in cascata, mentre poco sarebbe passato il battello che tardi forse, ma più sicuramente avrebbe condotto al sospirato porto.

Questo paragone rappresenta anche bene quella che io voglio indicare come mezzo efficace per migliorare i mezzi di trasporto nella valle Bormida. Quello che io consiglio di fare non condurrà subito a raggiungere quello che è meta generale, ma faciliterà la via, e segnerà intanto un avvicinarsi a questa meta.

Essa sarà raggiungibile solo quando il Parlamento Italiano vorrà risolvere il problema delle ferrovie economiche e il problema tramviario, in quel modo che fra i primi in Italia consigliò l'illustre deputato di Acqui, in quel modo che ancor oggi egli strenuamente sostiene in Parlamento; cioè aumentando il sussidio chilometrico alle ferrovie economiche, o accordando in minor misura un sussidio alle tramvie. Se la cortese attenzione dei lettori non mi verrà meno io intendo di dimostrare come questo e questo solo sia il mezzo di ottenere sicuramente qualche cosa.

Se nel frattempo altri si presenterà con proposte concrete, noi lo appoggeremo, ma non tralascieremo di combattere, mirando a quella meta da cui solo speriamo salute.

Roma, 26 dicembre 1901.

Ing. GIUSEPPE CANONICA.

(Continua).

## Comizio per la crisi vinicola

Domenica 29 ebbe luogo l'annunziato comizio per la crisi vinicola indetto per iniziativa del nostro Consorzio Agrario Cooperativo, che riuscì imponente pel gran numero di convenuti.

Intervennero, oltre ad una quantità di proprietari e produttori di vino dell'Alto Monferrato, l'on. nostro deputato Maggiorino Ferraris, l'avv. Cereseto, l'avv. Galliani, presidente del Comizio agrario di Genova, l'ing. Belimbau, il marchese Pinelli di Tagliolo, il signor Gaspare Bonzi, l'avv. Ubertis, presidente del Comizio agrario di Tortona, il marchese Spinola, i consiglieri provinciali Braggio e Grillo, le ditte Beccaro e De-Benedetti, l'ing. Gavazza pel Comizio agrario di Asti, il prof. Puschi, molti sindaci e rappresentanti di Società operaie agricole e cooperative dell'Alto Monferrato.

Venne nominato per acclamazione presidente dell'assemblea, il cav. dottor Ezechia Ottolenghi, presidente del locale Consorzio agrario, il quale dà lettura delle molte adesioni pervenute, tra c'

(1) Da un articolo di Wilhelm Bedrow in Die Zeit 7 Settembre 1901; 120,000 cavalli per 2000 km.

(2) Dal Corriere della Sera 1° Agosto 1901.