

# LA GAZZETTA D'ACQUI

(E GIOVANE ACQUI)

MONITORE DELLA CITTÀ E DEL CIRCONDARIO

ABBONAMENTI — Il Trimestre L. 2; Semestre L. 3,50; Anno L. 6 compreso i Supplementi.

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. — Pagamenti Anticipati.

ESCE

la Domenica ed il Mercoledì

Gli Abbonamenti si ricevono alla Tipografia del Giornale ed alla Libreria Levi.

Si accettano corrispondenze purchè firmate.

I manoscritti restano proprietà del Giornale.

Le lettere non affrancate si respingono.

Ogni Numero Cent. 5 - Arretrato Cent. 10.

**ORARIO DELLA FERROVIA** — PARTENZE per Alessandria 5 - 8,10 ant. - 2,27 - 7,18 pom. — per Savona 8 ant. - 12,26 - 5,12 pom.  
— ARRIVI da Alessandria 7,49 ant. - 12,18 m. - 5,4 - 10,42 pom. — da Savona 8 ant. - 2,17 - 7,10 pom.

L'UFFICIO POSTALE è aperto dalle 8 ant. alle 1,45 p. e dalle 5 alle 7 p. — TELEGRAFICO dalle 9 ant. alle 2 p. e dalle 4 alle 7 p. Giorni festivi dalle 9 ant. alle 12. La BANCA POPOLARE è aperta dalle ore 9 alle 11 ant. e dalle 12 m. alle 3 pom., giorni feriali.

## Comitato per Valcervino

(Continuazione e fine vedi numeri 35 e 37.)

La Giunta di Nizza passa poi al confronto tra i paesi serviti dai due tracciati non senza insinuare, che con ciò si rimpicciolisce la questione, quasicchè le ferrovie non fossero fatte per le popolazioni; ma anche in questi suoi calcoli prende quella Giunta gravissimi abbagli.

I dati riflettenti il numero degli abitanti dei paesi attraversati dai due tracciati furono già esposti nei precedenti memoriali e più non occorre ripeterli. Ma a confermare gli errati calcoli al riguardo della Giunta di Nizza basterà osservare, come sia affatto capriccioso il diffalcare un terzo della popolazione di Mombaruzzo, Maranzana e Ricaldone, perchè, dicesi, più comodamente servito dalla stazione di Bruno sulla linea Cavallermaggiore-Alessandria, e di Cassine sulla linea Alessandria-Acqui, quasicchè uno sguardo sulla carta dello stato maggiore non basti a convincere dell'erroneità di tale asserto, e quasicchè queste stazioni possano più comodamente delle nuove servire a questo terzo di abitanti verso Acqui e verso Genova, che proprio non si riesce a capire come lo si possa affermare; come è anche procedimento strano, che nell'intento di dimostrare assunti impossibili, si dividano corpi di popolazioni racchiusi ognuno in un proprio abitato per assegnarne parte ad una ferrovia e parte ad un'altra.

Viceversa poi la Giunta di Nizza non più seguendo il principio adottato pel tracciato Cervino, computa a favore del Bogliona tutta la popolazione di Terzo, errore da cui era facile tenersi lontano solo osservando, che questa stazione fu progettata, come il Giambastiani scrive nella sua relazione, per rispondere alle esigenze del servizio e non per l'uso della popolazione essendone per la sua ubicazione malagevole l'accesso.

Ha anche compreso quella Giunta nel tracciato Bogliona tutta la popolazione di Calamandranà, ciò che non avrebbe fatto quando avesse posto mente, che Calamandranà dista quattro chilometri dalla nuova stazione Castalboglia-Valcolonia mentre dista meno di 900 metri dalla stazione, che porta il suo nome sulla linea Alessandria-Cavallermaggiore.

E' anche strano che la Giunta di Nizza per far numero abbia voluto computare altresì la popolazione di Rocchetta Palafea, che nessuno mai prima d'ora s'era accorto fosse un comune, a cui servisse la nuova linea, tant'è che a nessuno venne mai in mente di comprenderlo fra gli enti interessati nè nella adunanza del 15 settembre 1884, in Nizza, nè mai.

E quanto a Terzo, Montabone e Calamandranà a quella famosa adunanza non comparvero, giacchè questi comuni conoscono quale sia il vero loro interesse alla nuova linea, del quale nissuno è di essi miglior giudice.

Nè solo non si fecero rappresentare a quella adunanza, quantunque sia stato loro egualmente assegnato un concorso alle spese di costruzione, ma non diedero mai neanche alcun segno di volere il tracciato, che secondo la Giunta di Nizza (che non ha voce per essi) loro servirebbe.

Ma v'è altro. Sempre per far numero quella Giunta computa a favore del tracciato Bogliona anche il comune di Castelrocchero. Ma questo comune fa parte del Comitato del Cervino per mezzo dei suoi legittimi rappresentanti, desidera il tracciato Cervino che è quello che gli serve. Ma se la Giunta di Nizza s'assume senza titolo, di giudicare essa degli interessi di comuni, che non le appartengono e contro l'operato dei loro legittimi rappresentanti, non potrebbe lagnarsi se altri s'occupasse delle cose sue raccogliendo la voce, che la popolazione di Nizza sia di tutt'altro parere che di quello della sua Giunta rispetto al desiderio dell'uno piuttosto che dell'altro tracciato.

Adunque anche in quanto alle popolazioni servite dai due tracciati non stanno menomamente i calcoli della Giunta di Nizza.

Di altre considerazioni accampate dalla Giunta stessa contro il tracciato Cervino non è il caso preoccuparsi di proposito o perchè d'interesse affatto particolare a Nizza e di danno speciale al capoluogo del circondario d'Acqui, che verrebbe tagliato fuori del movimento commerciale di Savona col Monferrato, considerazioni quindi che nessuno crederà degne d'una qualsiasi deferenza, e perchè d'altronde la questione riflette la ferrovia Genova-Asti, e non una ferrovia Torino-Savona, la quale per altro anche adottato il tracciato Bogliona avrebbe sempre un percorso più lungo della linea attualmente in esercizio Torino-Bra-Savona.

Anzi stando nella questione e non divagando in considerazioni tanto remote e tanto ampie da non potersi comprendere quale ne sia la portata pratica, come sarebbe il volere mezza Italia interessata al tracciato Bogliona, come fa la Giunta di Nizza, si dirà, che ove fosse abbandonata la tratta Acqui-Terzo colla soppressione della stazione Ronchetto, il tracciato Bogliona verrebbe a perdere una parte del suo vantaggio chilometrico, come è di evidenza intuitiva, sempre diminuendo quella differenza di percorso fra i due tracciati, cui gli avversari del Cervino sono costretti a dare tanta importanza.

Se poi l'interesse generale, anzichè la ragione vera per combattere il tracciato Cervino, gli è piuttosto il velo sotto cui pro-

teggere interessi particolari, non sta nemmeno il diritto d'invocare contro questo tracciato i sacrifici dei corpi amministrativi interessati, i quali deliberarono il loro concorso alla spesa dell'intera linea senza far voti per l'uno o per l'altro tracciato; e del resto dopo la legge che ridusse ad un quarto tale concorso, i sacrifici dei corpi amministrativi, non vengono più invocati a proposito, perchè sono ridotti a ben poca cosa. Chi potrà poi assicurare, che anche questo concorso del quarto prima della costruzione della linea non abbia ad essere eliminato per far luogo all'esonero totale?

Conchiudendo, il tracciato Cervino non urta contro il carattere e lo scopo della linea Genova-Asti, anzi meglio vi serve, come ne avvantaggia il traffico ed il movimento. E il comitato e la città d'Acqui, che vi si è unita per deliberazione della sua legittima rappresentanza, a cui sta a capo quell'illustre e benemerito cittadino, che è il padre della linea Genova-Asti, possono con sicura coscienza rispondere agli oppugnatori ad ogni costo del tracciato Cervino, che essi nel patrocinare la preferenza, si posero sempre dal punto di vista del soddisfacimento dell'interesse generale, come chiaro lo proclamarono i loro atti, del quale soddisfacimento la scelta del tracciato Cervino è appunto una condizione.

Comitato e Città d'Acqui possono quindi confidare, che la giustizia del loro assunto sarà riconosciuta.

Acqui, 3 Maggio 1885.

Pel Comitato

AVV. RABACHINO ANGELO Cons. Prov.

## Un Discorso dell'On. Raggio

(Continuazione e fine vedi num. antec.)

« Ma potranno esse continuare ad esistere ed a sostenere la lotta che loro fanno le linee straniere, le quali sono largamente sussidiate e premiate dai loro Governi appositamente per deviare questa nostra grande corrente di traffico, di comunicazioni, di scambi, ed attiarla ai loro porti? Io temo di no; e mi auguro che ciò non avvenga; ma dove si guardi a quello che avvenne alla nostra Società, che in questa linea ha perduto in un anno la bagatella di lire 1,080,000, mi pare che questa probabilità non sia poi troppo lontana dal potersi avverare.

« E se ciò avvenisse, e ripeto spero che ciò non avvenga, voi, o signori, non avete idea del danno che ne arriverebbe al nostro commercio e all'esportazione dei prodotti italiani. Ma si potrebbe rispondere: ebbene se ciò avverrà invece di spedire le nostre derrate con vapori italiani, le spediremo con vapori esteri.

« Posso affermarvi con tutta sicurezza che questo concetto non può essere esatto; e vi assicuro che se non vi saranno linee italiane periodiche in partenza dall'Italia, la esportazione sarà se non com-