

# 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 1 alle 3 pom., giorni feriali.

## UN PO' DI STORIA

IV.

Colla scorta dei documenti ufficiali, abbiamo nei precedenti articoli seguita passo passo la via cui ebbe a percorrere il progetto della ferrovia Genova-Asti. Abbiamo esposto dei fatti, che non avendo una data troppo remota, possono facilmente essere riscontrati: è tempo ora, per chiudere questo po' di storia della ferrovia, dire che cosa questi fatti ci insegnino.

Essi c'insegnano prima di tutto quanta difficoltà incontrasse, appena in sul nascere, l'idea della ferrovia. Non contemplata in alcuna delle categorie segnate nella legge del 1879, neppure nella quarta, non menzionata in alcun documento ufficiale, era quasi impossibile, dopo che al progetto per valle Stura ed Orba (che, giova notarlo, faceva capo ad Alessandria) come succursale dei Giovi, fu preferito quello per val Scrivia, assegnare un posto qualsiasi alla Genova-Asti. Si riconosceva la di lei utilità in privati colloqui; si sapeva e si diceva che costituendo essa una linea pressochè retta fra Torino e Genova, avrebbe dovuta essere costruita, fin da quando si pensò a congiungere la capitale del piccolo Piemonte, col suo massimo porto commerciale, ma il concetto di questa ferrovia non era maturo, non era peranco penetrato nella coscienza e nell'opinione pubblica. Eppure non ostante questo, non ostante che, caduta la ferrovia per Valle-Stura, dovesse ritenersi caduta anche quella da noi vagheggiata che ne costituiva quasi una dipendenza, si trovò il modo di far sì che della Genova-Asti si tenesse parola in un documento ufficiale, e non più, come di una linea secondaria, ma come di una linea principale, avente uno scopo ben prefisso, destinata ad arrecare non lievi vantaggi a Genova ed al Piemonte. Di più ancora: non bastando le platoniche espressioni consegnate nella relazione del ministro dei lavori pubblici, si volle qualche cosa di più positivo, si volle un articolo di legge, e questo articolo fu proposto dalla Commissione, la quale, fatta persuasa dell'utilità della Genova-Asti, avrebbe voluto che essa avesse ad essere subito contemplata nella prima o nella seconda categoria, e solo si ristette dal tradurre in fatto codesto

suo intendimento, perchè il Governo si rifiutava a qualsiasi aggiunta di linea alle tabelle a e b della legge del 1879, ed a qualsiasi passaggio di categoria.

\*\*\*

A chi fosse dovuto tale risultato, è cosa ormai nota ed incontestabile. Il Senatore Saracco, convinto della bontà della causa, animato come sempre dal desiderio di fare del bene, compatibilmente cogli interessi della nazione, al suo paese, prese sotto il suo patrocinio la ferrovia, e mentre tutti, o quasi tutti, disperavano, egli, lavorando come gregario e come capo riuscì ad ottenere prima l'espressione dei voti ministeriali e poscia un formale articolo di legge. E se quest'articolo aggiuntivo, col quale si veniva ad ottenere che il Governo modificasse la legge del 1879, impegnandosi ad usare alla ferrovia Genova-Asti, il trattamento di favore di cui negli art. 3 e 4 di detta legge sebbene ivi non fosse contemplata, fu accettato dal Governo, lo si deve pure al Senatore Saracco. È caratteristico a questo riguardo un colloquio che troviamo riferito nella *Gazzetta Piemontese* delli 3 Luglio 1882. « Il consiglio dei ministri, scrive il citato giornale, doveva tenersi alla sera e sulle sue decisioni vi era ancora ogni incertezza; molto dipendeva dall'attitudine del Baccarini. Nel pomeriggio l'on. Depretis trovavasi ad una discussione al Senato, quando all'on. Saracco, giungeva notizia che la Commissione della Camera con 5 voti (Mameli, Nervo, Sanguinetti, Perazzi e Gagliardo) contro 3 (Cavalletto, Mordini, Di-Blasio) accettava l'articolo aggiuntivo in favore della Genova-Asti. L'on. Saracco trasmise immediatamente la notizia all'on. Depretis, che lasciandogli la sua vecchia barba patriarcale, dava segni di adesione. Poco dopo sopraggiunse l'on. Baccarini, che fu prontamente informato del fatto. L'on. Saracco, accostandosi all'on. Baccarini gli rivolse la parola in tono faceto, dicendogli: — Veda non c'è più che lei che faccia il cattivo! — Al che il ministro rispose con un sorriso che pareva dicesse: — Ma le pare signor Senatore! — In quel momento, dopo lo scambio di poche parole, gli on. Saracco e Baccarini si posero d'accordo, e le sorti della ferrovia della Stura, furono decise. Baccarini accettava l'articolo aggiuntivo.....»

\*\*\*

I fatti che abbiamo esposto nei precedenti articoli, un'altra cosa pure ci insegnano, ed è che tutte le difficoltà non erano vinte coll'approvazione data dal Parlamento all'articolo aggiuntivo della Commissione, perocchè bisognava radunare le somme richieste dalla legge 5 Luglio 1882, e non era certo facile ottenere che quattro provincie e moltissimi comuni, divisi fra loro da diversi interessi si disponessero a sborsare tra tutti 3 milioni e settecento mila lire. Un giorno forse si potrà scrivere la storia delle deliberazioni successivamente prese dagli enti interessati, ed allora si potrà sapere quanto attiva, vigilante, paziente, incessante, opportuna sia stata l'opera del Senatore Saracco. Sorgeva un ostacolo nuovo ed egli sapeva superarlo; vi erano uomini avversi ed egli trovava modo di paralizzarne l'opera, o di renderli neutrali, e procedendo adagio, in modo sicuro, riusciva raggiungere il proprio intento, adoperando per ciò tutta la sua influenza.

Raccolta la somma, bisognava attendere chi sa quanto tempo, la legge promessa con quella del 1882, e qui (anche questo ce lo apprendono i fatti esposti) si spiegò nuovamente tutto il lavoro del Senatore Saracco in pro della grand'opera: per esso, la ferrovia, entrò nel novero dei fatti, senz'altro fosse presentata alcuna legge speciale.

\*\*\*

Di fronte a tutte queste circostanze di fatto, di fronte all'opera diurna prestata per lo spazio di più di tre anni dal senatore Saracco in pro' della ferrovia, gli elogi che a lui si rivolgono non possono e non devono parere esagerati. Il dire che a lui Acqui deve questa ferrovia, non è dir cosa contraria al vero, è anzi un farvi omaggio. E noi lo rendiamo qui questo omaggio alla verità, nè ci smove il pensiero che altri possa tacciarci di piaggiatori o peggiori. Al vero merito, in qualunque si trovi, fu sempre nostro costume inchinarci, e noi come cittadini e pubblicisti Acquesi, non crediamo punto sconveniente, esprimere al senatore Saracco i sentimenti della nostra riconoscenza per quanto ha fatto per la ferrovia. Ed in ciò non siamo soli: il nostro egregio confratello di Asti, *Il Cittadino*, che, come noi,