

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 — Ringra-
 ziamenti necrologici L. 5 — Necrologie L. 1
 la linea.
 Gli abbonamenti e le inserzioni si ricevono
 esclusivamente alla Tipografia del Giornale.
Pagamenti Anticipati.
 Si accettano corrispondenze purchè firmate —
 I manoscritti restano proprietà del giornale
 — Le lettere non affrancate si respingono.
 Ogni numero cent. 5 — Arretrate 10.

La Gazzetta d'Acqui

GIORNALE SETTIMANALE

(Carlo Carraro alla Porta)

ORARIO DELLA FERROVIA

PARTENZE: p. Alessandria 5,5 - 7,18 - 8,16 - 15,12 - 19,19 — Savona 4,50 - 8,15 - 12,30 - 17,42 — Asti 5,38 - 8,21 - 11,25 - 15,47 - 20,11 — Genova 6 - 8,12 - 15,7 - 20,26 — Ovada 22,2.
ARRIVI: da Alessandria 8,3 - 11,25 - 12,20 - 17,36 - 22,53 — Savona 7,56 - 15 - 19,14 — Asti 8,2 - 11,52 - 14,56 - 20,11 - 21,50 — Genova 7,53 - 11,17 - 15,37 - 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 e consegna 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 7 alle 21 — L'ESATTORIA dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 16 giorni feriali, e dalle 9 alle 12 giorni festivi.
LA BANCA POPOLARE dalle ore 9 alle 11,30 e dalle 12,30 alle 15 giorni feriali — L'AGENZIA DELLE TASSE dalle ore 8 alle 12 e dalle 14 alle 19, giorni feriali e dalle 8 alle 12, giorni festivi
L'ARCHIVIO NOTARIALE DISTRETTUALE 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 15 alle 18 giorni feriali. Nei giorni festivi dalle 9 alle 12.
CONSORZIO AGRARIO COOPERATIVO dalle 8 alle 12 e dalle 14 alle 18 giorni feriali. Nei giorni festivi dalle 8 alle 12.
GLI UFFICI COMUNALI dalle 9 alle 12 e dalle 14,30 alle 17,30 giorni feriali e dalle 9 alle 12 giorni festivi.

Il ponte verso Visone

La dolorosa catastrofe tellurica di sabato scorso rende di attualità una vecchia ed importantissima questione: la costruzione del nuovo ponte sulla Bormida, verso Visone, a fianco di quello della ferrovia per Genova.

Nessuno ignora che questo venne, con largo senso di previdenza, eretto in modo da poter essere adibito anche al transito dei pedoni e dei carri, ma che da ben quindici anni inutilmente e melanconicamente quelle poderose colonne attendono il raccordo delle arcate, che le abiliti alla loro funzione. Funzione che si può chiamare missione — imperocchè le strade sono come le vene della circolazione sociale, sono le grandi braccia che si stendono fraternamente i luoghi ai luoghi, correnti di benessere e di vita.

Il ponte per Visone rappresenta una necessità morale ed una convenienza economica. Sotto il primo aspetto, il quesito vien dimostrato materialmente dalla recente frana del monte Stregone, la quale, data l'accidentalità del terreno, potrebbe — chi lo sa? — costituire solo un primo episodio, e giungere come un monito per l'avvenire.

E sotto quel concetto morale dell'opera rientra pure la considerazione di liberare i pressi degli stabilimenti termali da servitù pubbliche di passaggio — come questa — troppo gravose, che impedendo la più ampia e tranquilla circolazione dei balneanti, malati o non, toglierebbero al luogo le caratteristiche di raccoglimento e di poesia che pare non costituiscono l'ultima ragione della trascurata bellezza delle Terme nostre. Tant'è vero che la Commissione municipale che ne sta studiando i bisogni avrebbe appunto progettato, allo scopo di ottenere l'isolamento assoluto del parco termale, la continuazione dello stradale direttamente al ponte Carlo Alberto, con leggerissima curva in prossimità di questo, in linea parallela al corso della Bormida, abolendo lo svolto attuale che, per il ponte sul Ravanaasco, lo immette sullo stradale dei Bagni.

Il nuovo ponte renderebbe inutile quel progetto, e di conseguenza quella spesa non indifferente, perchè si capisce che il maggior traffico per Acqui ed oltre, proveniente da Visone e paesi limitrofi, resterebbe, per così dire, incanalato in quel nuovo sbocco, e attraverso all'attuale stradale non rimarrebbe più che il trascurabile commercio per Melazzo e Ponzone.

All'altro aspetto, l'economico, militano molte ragioni di logica elementare. Non si tratta già di procedere ad un'opera assolutamente nuova, ma solo di completare un lavoro già compiuto forse nella parte più gravosa, quale rappresentano, per un ponte, le colonne. Il non valersi delle circostanze propizie, che sono come un invito, ci pare addirittura incredibile: per lo meno l'omissione del tentativo. Anche qui ciò che manca è la spinta; che se la frana valesse ora a incitare l'energia dei Comuni interessati potremmo, nel desolante squallore della disgrazia, confortarci almeno di questo beneficio.

Il concorso proporzionale dei comuni di Acqui, Visone, Grognaudo e di quegli altri che vi abbiano interesse solleciterebbe anche la doverosa partecipazione della provincia che, in tema di strade, (vedi rocche di Terzo) ci trascura un po' troppo.

Il considerevole risparmio di tempo ad arrivare tra noi; l'abolizione della pedanca, antipatico ed umiliante avanzo di civiltà primitive, che ad ogni ondata vigorosa se ne va... in Bormida, che interdice, sempre di notte, e molte volte anche nel giorno, il passaggio, vincolato tuttavia a medioevali diritti di pedaggio; le incalzanti esigenze dei traffici moderni, che in tanto aumentano, producendo ricchezza, in quanto ad essi si aprano nuove, larghe arterie di espansione; e infine un senso naturale di giustizia distributiva che vuole parità di trattamento a riguardo di tutte le regioni, sono altrettante considerazioni da troppo tempo radicate nella opinione del pubblico, e prospettate all'esame dell'autorità locale e provinciale.

La nostra debole voce parlò già molte volte chiaro e forte sull'argomento: oggi lo ridice, in un momento di commozione pubblica, con l'accento che viene dalla convinzione della bontà della causa.

IL DISSERVIZIO FERROVIARIO nella STAZIONE di ACQUI

Esso è venuto man mano da qualche tempo aumentando fino a giungere ad un punto in cui non è più sopportabile.

Non parliamo della tettoia, degli orari dei treni e di altre piccole cose; non parliamo del ritardo notevolissimo col quale normalmente si carica la merce spedita a piccole partite.

Ogni speditore che volesse fare una passeggiata sulle banchine della nostra stazione rivedrebbe con tutta facilità le merci spedite una settimana prima.

Non parliamo della confusione notevolissima che regna nel deposito delle merci arrivate: occorre cercare dei quarti d'ora prima di ritrovarle ed una squadra di facchini per poterle rimuovere dal guazzabuglio di merci le une sulle altre accatastate.

Oggi accenneremo al disservizio solo per quanto riguarda le spedizioni a vagoni completo.

Si ha bisogno di un carro e lo si richiede con tre giorni di preavviso: vi presentate e vi sentite dire che il vagone non c'è: e questo quando non è sospeso il carico, come così frequente avviene.

E se si vuole il carro lo si deve cercare sulle linee, ed ungerne abbondantemente le ruote... senza poter esser tuttavia sicuri che esso cammini.

Giunge un vagone, ed è una vera fortuna che sia messo allo scarico: viene bensì messo a disposizione, si riceve l'avviso ed occorre presentarsi per il ritiro della merce, ma il vagone non è accessibile.

Esso non viene messo sui binari di scarico che con 4 o 5 giorni di ritardo in linea normale; qualche volta ci viene subito: quando tutti i binari sono pieni: allora gli ultimi vagoni arrivati sono i primi.

La stazione di Acqui è anche a linee di scarico come in tutto infelicitissima. Da 50 anni non s'è fatto nulla mentre il traffico è aumentato in un modo tangibilissimo, insperato, del 500 per cento; e nessuna miglioria, nessun nuovo impianto, nulla, proprio nulla si è fatto nel mentre la stazione di Acqui avrebbe potuto esser ben

altra, ed altri vantaggi Acqui avrebbe potuto cogliere dal suo quadrivio ferroviario.

Non si sono dunque accorte le amministrazioni ferroviarie passate e presenti dei bisogni della nostra stazione?

E' una vergognosa laderria del tempo, del denaro, dell'onesto commercio.

Quando si è svincolato un carro, quando si è pagata la merce, quando se ne è pagato il trasporto, urge averla questa merce.

Ma c'è di più: per una metà dell'anno può dirsi sono abbreviati i termini di resa e ridotti a sole 16 ore, il tempo appena necessario per disporre per il ritiro della merce quando, ed è raro che avvenga, si è ricevuto regolarmente l'avviso della messa a disposizione del vagone, sicché spessissimo si va incontro al pagamento di soste; e non è giusto, non è onesto fare attendere il destinatario del carro tutto il giorno per farlo poi tornare a mani vuote con gravissimo danno.

E diciamo « non è onesto » perchè anche l'onestà c'entra pure in qualche cosa: i funzionari, a cominciare dai più elevati, dovrebbero preoccuparsi di tutto ciò, e non soltanto di risparmiare sul servizio, per intascare un più lauto compenso a fin di mese.

Occorre por mano ai rimedi e noi che non siamo di quelli, che del lamentarsi fanno un fine, noi indichiamo anche i rimedi.

Il primo e da apportarsi subito, a cominciare da domani, è il turno di manovra notturno, ininterrotto, costante, che assicuri i destinatari dei vagoni che questi nel mattino del giorno dopo giunti saranno allo scarico.

Il secondo, visto che l'attuale cuneo ristretto ed incomodo di scarico è assolutamente insufficiente, è quello di costruire un altro accesso di scarico, dal lato dell'officina del gas.

Sappiamo che sono avviate trattative e sono in corso degli studi in proposito: corrano gli uni e gli altri ed un altro accesso di scarico sul prato ora di proprietà dell'amico avv. R. Ottolenghi sia presto un fatto compiuto.

Abbiamo fiducia che questo sentito nostro richiamo scuota chi deve e che non ci si procuri il fastidio di dover tutelare gli interessi nostri, del commercio, dell'agricoltura, di tutti, con un'agitazione vera e propria.

Il rincaro delle pigioni

Lo STATO e le CASE per gli IMPIEGATI

Mentre ci stiamo pigiando nelle vie anguste della eterna città e facciamo l'aggiotaggio delle aree — come un giorno i pacifici olandesi facevano l'aggiotaggio dei papaveri — si distende tutto d'intorno a noi l'immensa e solitaria campagna romana, con poco valore agricolo e nessun valore edilizio. Si comprende, fino ad un certo punto, il monopolio e l'usura delle aree a Genova ed a Venezia, dove effettivamente manca il suolo fabbricabile: ma a Roma, in mezzo alla vastità della campagna, dove il terreno non costa che pochi soldi al metro quadrato, tutto ciò è un vero anacronismo! Lasciar continuare una siffatta condizione di cose non costituirebbe che un esempio insuperabile di fiacchezza e di incapacità amministrativa da parte del Governo e del Comune.

Il problema edilizio di Roma — specialmente in relazione degli impiegati — non si risolve che adottando i sistemi a cui ricorrono ogni giorno Londra, Berlino e tutte le città che sono circondate da zone libere, cioè mediante la ferrovia e soprattutto mediante la ferrovia elettrica!

Appena usciti dalla stazione di Termini, lungo le linee della ferrovia, a pochi chilometri di distanza dalla città, si stendono vaste e bellissime zone di terreno, a coltivazione povera ed alle quali nessuno può oggi attribuire alcun valore edilizio, cosicchè l'espropriazione loro rappresenta un prezzo minimo in confronto di ciò che si paga nell'interno di Roma. Là deve sorgere la città-giardino per gli impiegati ed all'uopo anche per le nostre classi popolari. Colle attuali ferrovie elettriche, a 60 chilometri e più l'ora, l'abitare a 4 o 5 chilometri dalla stazione ferroviaria, rappresenta praticamente stare alla stazione stessa, perchè a nessuno — in Italia specialmente — il tempo è così prezioso da non poter disporre di 4 minuti!

Del resto, è questo il solo sistema che fu giudicato pratico ed efficace in tutte le grandi capitali d'Europa: a Vienna ed a Berlino colla ferrovia urbana: a Parigi ed a Budapest con la ferrovia sotterranea: a Londra con un'intera rete che abbraccia la città ed il suburbio. Nel Belgio si è fatto di più: si è creato quel mirabile sistema di abbonamenti operai, che rappresenta il più efficace fattore della soluzione del problema delle abitazioni a buon mercato e che fu testè illustrato dall'eminente capo del socialismo belga. La stessa espansione di Londra è, in gran parte, opera delle Società ferroviarie: gettano nuove linee in aperta campagna dopo aver comperate le aree circostanti: vi costruiscono centinaia di casette, e danno agli inquilini abbonamenti a prezzi mitissimi sulla ferrovia e talora anche — per i primi anni — il biglietto gratuito.

Questa è la via pratica che le capitali d'Europa hanno seguita: il semplice fatto che l'esempio dell'una fu dall'altre adottato, dimostra che non v'ha altra soluzione positiva del problema.

Per buona fortuna, la stazione di Termini a Roma — al pari delle stazioni ferroviarie delle nostre maggiori città — è situata in posizione abbastanza centrale: il che facilita di molto la soluzione del problema. Si è perciò, che nel nuovo assetto del servizio ferroviario non si devono abbandonare le vecchie stazioni, quando la loro situazione in prossimità del centro può riuscire così utile all'espansione edilizia ed alla costruzione delle nuove case popolari.

Tutte le maggiori città d'Europa si vanno circondando di queste splendide borgate giardino, che rispondono ad un tempo ad alti fini di abbellimento e di igiene. Bisogna cominciare anche a Roma, coordinando ad un'unica soluzione il problema edilizio ed il servizio ferroviario.

Qualora siano insufficienti le aree utilizzabili nell'interno, non dobbiamo esitare un momento a cercare nella campagna la soluzione del problema, con un progetto organico, studiando a fondo sotto tutti gli aspetti, della comodità, dell'igiene, del buon prezzo e della bellezza. Oramai, una lunga esperienza ha dimostrato che la malaria non è punto a temersi là dove si estende la fabbricazione. Il nuovo quartiere-giardino per gli impiegati dovrebbe essere un modello del genere: vie ampie, viali, aiuole verdi e fiori: casette piccole, ora isolate, ora contigue: servizi pubblici, ferrovia elettrica, acqua, luce, posta, bagni, scuole, ecc., al completo: esso dovrebbe riunire, in una parola, tutto ciò che serve al conforto ed alla serenità della vita.

(Continua) MAGGIORINO FERRARIS.

Al Signori Abbonati a cui scade l'Abbonamento e a quelli che di già scaduto rivolgeremo preghiera di volersi tosto mettere in regola e di avvertirci che non si invierà più il giornale a quanti non mandarono l'importo del nuovo abbonamento.