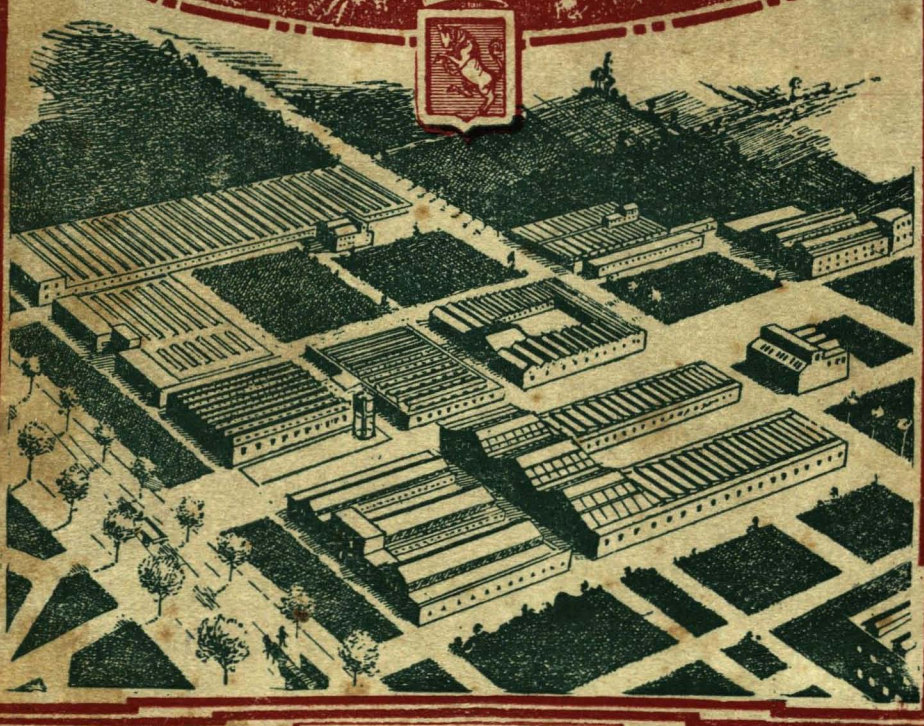
P. ABATE DAGA

ALLE PORTE DI TORINO



A-XIV-159/1

CITTA' DI TORINO
ARCHIVIO
COLLEZIONE
A
XIV^A
N. 159/1

CITTA' DI TORINO
ARCHIVIO STORICO
SEGRETERIA GENERALE

Rilegato il 21.10.1983

PIETRO ABATE-DAGA

ALLE PORTE DI TORINO

Studio storico-critico dello sviluppo, della vita
e dei bisogni delle regioni periferiche della città

CON 148 ILLUSTRAZIONI

TORINO
ITALIA INDUSTRIALE ARTISTICA EDITRICE
1926

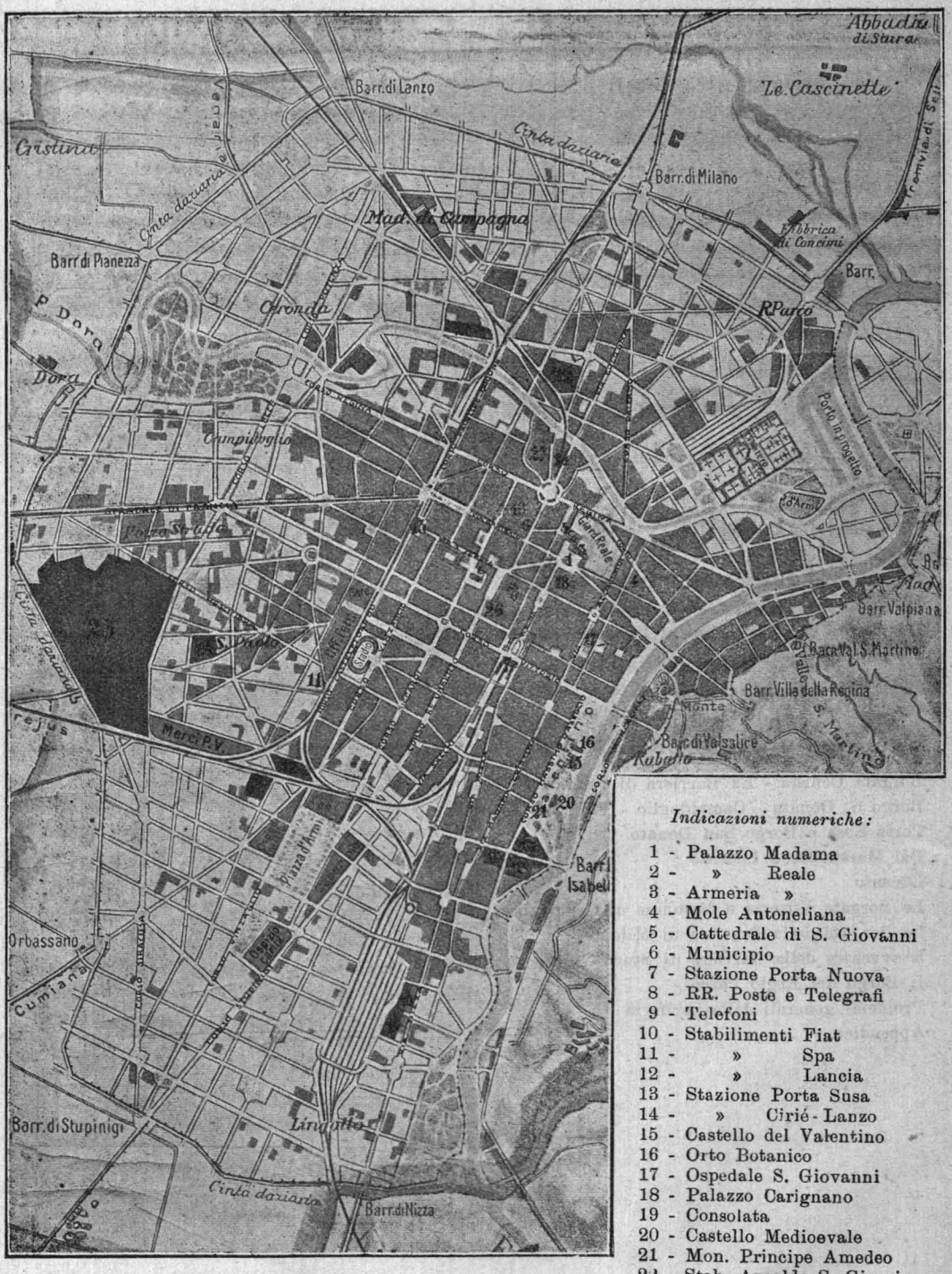
INV. N. 268

PROPRIETÀ LETTERARIA

Castrocaro — Tipografia Moderna

INDICE

Prefazione	*Pag.*	VII
Gli amministratori della città di Torino nell'ultimo ventennio	»	IX
I lavandai di Bertolla	»	1
Borgo San Paolo	»	9
Da Vanchiglia a Sassi	»	33
Sassi	»	45
Madonna del Pilone ed ex Barriera di Casale	»	55
Il Borgo Po	»	73
Dal Monte dei Cappuccini al Pilonetto	»	85
Pilonetto e Cavoretto	»	97
Lingotto	»	109
Alla Barriera di Nizza	»	129
I dintorni della Barriera di Stupinigi	»	147
Alla Barriera di Orbassano	»	173
Borgata Cenisia - Ex Barriera di Francia - Pozzo Strada	»	187
Borgo S. Donato - Campidoglio - Parella - Lionetto	»	209
Porta Susa e Borgo San Donato	»	223
Dal Martinetto a Lucento	»	239
Lucento	»	245
Le Borgate Vittoria e Madonna di Campagna	»	257
Le Borgate della Barriera di Milano	»	273
L'avvenire della Barriera di Stura	»	307
Il Borgo del Regio Parco	»	313
Problemi generali della periferia	»	321
Appendice	»	327



Pianta della Città di Torino

e della sua periferia

Indicazioni numeriche:

1 - Palazzo Madama
2 - » Reale
3 - Armeria »
4 - Mole Antoneliana
5 - Cattedrale di S. Giovanni
6 - Municipio
7 - Stazione Porta Nuova
8 - RR. Poste e Telegrafi
9 - Telefoni
10 - Stabilimenti Fiat
11 - » Spa
12 - » Lancia
13 - Stazione Porta Susa
14 - » Cirié - Lanzo
15 - Castello del Valentino
16 - Orto Botanico
17 - Ospedale S. Giovanni
18 - Palazzo Carignano
19 - Consolata
20 - Castello Medioevale
21 - Mon. Principe Amedeo
22 - Stab. Ansaldo S. Giorgio
23 - » Ansaldo
24 - » Lancia
25 - Officine di Savigliano

PREFAZIONE

La ragione di questo libro? Semplicissima: è nato da se.

Quando, per mandato della Gazzetta del Popolo, giornale a cui è legata l'intera mia vita di idealità e di lavoro, ho iniziato lo studio sulle condizioni e sui bisogni della periferia torinese, era molto lontano da me il pensiero che la modesta opera mia, guidata non so se più da fervido amore per la mia città che da intensa passione di pubblicista, avrebbe potuto destare, non per virtù mia, ma per l'eloquente essenza delle cose, tanto interesse nella cittadinanza.

L'idea prima di raccogliere in un volume la serie dei miei articoli, che dall'ottobre 1924 al luglio 1925 comparvero nelle colonne della Gazzetta del Popolo, non è stata quindi mia: venne fuori, così, dall'invito, che ripetutamente giungeva a me da Associazioni e da autorevoli privati convinti dell'opportunità di esporre in un quadro sintetico ed organico lo sviluppo di vita e di bellezza dell'ampia regione che si stende alle porte di Torino.

E veramente l'antico centro della metropoli piemontese, onusto di tradizioni e di glorie, ha subito la più meravigliosa delle ampliazioni. Se il Cibrario ed il Baruffi, gli storici della nostra Torino e dei suoi dintorni, alzassero il capo dalla tomba che da circa un secolo si è chiusa sulle loro venerande spoglie, difficilmente riconoscerebbero i luoghi ameni e solitari, che hanno deliziato le loro passeggiate. Se è rimasta l'aureola di poesia, il paesaggio non è più quello, la solitudine è scomparsa, l'ha sostituita il più grande fervore di attività industriale. E' una nuova, popolosa città, che ha circondato la prima infondendole nelle vene l'effluvio della sua forza feconda, ma reclamando ad un tempo da essa la sua parte di benefici.

In quest'ultimo ventennio specialmente, periodo di grande attività amministrativa suscitata dai sindaci senatori Secondo Frola, Teofilo Rossi e Riccardo Cattaneo, e continuata dai commissari straordinari, barone La Via e generale

Etna, attuale vessillifero del progresso cittadino ispirato alle alte direttive di Benito Mussolini per la ricostruzione economica della nostra Italia, Torino si è avviata gradualmente verso lo sviluppo edilizio ed estetico delle grandi metropoli attuando la sua trasformazione secondo le linee del piano regolatore, ma senza aver potuto raggiungere finora completamente la metà, perchè troppo vasta e perchè non sufficiente l'ossigeno dei suoi bilanci.

Ed ecco sorgere allora le iniziative locali dei vari punti della periferia, i comitati tutori degli interessi regionali, promotori di opere pubbliche, eccitatori dell'amministrazione con memoriali, ordini del giorno, contenenti un'infinità di proposte, che costituiscono tutto un grande programma.

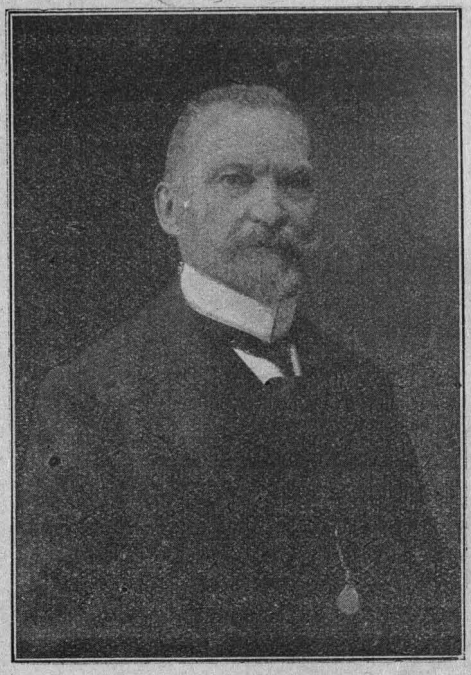
Tutta questa opera di collaborazione all'indirizzo amministrativo e di aspirazioni delle varie zone della periferia torinese trova il suo riflesso nel libro, che ora viene alla luce: libro che non ha pretesa di perfezione, perchè nello stesso intervallo di tempo fra lo studio e la pubblicazione, qualche parte del programma delle opere pubbliche è già stata effettuata.

La pubblicazione avrà ad ogni modo la sua importanza storica: servirà cioè di termine di confronto per la valutazione del progresso della città in questo periodo, e rimarrà ad attestare le benemerenze e di chi ha eseguito le opere e di chi le ha proposte.

L'autore si lusinga così di non aver fatto opera vana per la sua città.

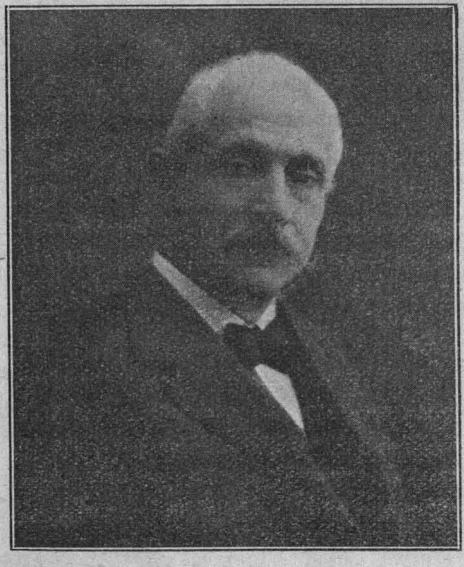
P. ABATE-DAGA

Gli amministratori della città di Torino nell'ultimo ventennio



Conte avv. Secondo Frola, senatore del Regno
sindaco dal 6 luglio 1903 al 21 aprile 1909
e dal 17 ottobre 1917 al 24 novembre 1919

Conte avv. Teofilo Rossi, senatore del Regno
ministro di Stato
sindaco dal 28 giugno 1909 all'11 giugno 1917



Cav. di Gr. Croce avv. Riccardo Cattaneo
senatore del Regno
sindaco dal 19 novem. 1920 al 23 giugno 1923

Barone La Via, commissario prefettizio
dal giugno 1923 al 26 giugno 1925

Generale D. Etna, commissario prefettizio
dal 26 giugno 1925 ad oggi

I lavandai di Bertolla

Va 'n Bertôla! si dice spesso dal volgo torinese con un senso misto di dileggio, di derisione, di compatimento, di tedio, di liberazione. *Va 'n Bertôla!* Ebbene, in Bertolla, io ci sono andato, non precisamente mandato a quel modo, ma spinto dal desiderio di cercarvi la ragione, se non l'origine, del motto poco lusinghiero, attraverso alle abitudini di vita di quella popolazione, alla quale è affidata la tradizione del mestiere di lavandaio.

La gente del luogo.

Se l'aspetto dell'abitato tradisce ancora la miseria di un tempo, la gente di Bertolla non giustifica più affatto l'antica nomea, anzi la smentisce. E la smentita viene da una laboriosità costante e fattiva, che ha portato alle famiglie cresciute in quei rustici casolari il sorriso ed il benessere, viene dalle istituzioni, poche, ma feconde, che curano l'educazione e l'istruzione delle giovani generazioni, viene dal contatto più frequente colla popolazione della città. E' la civiltà moderna che va innestandosi sui ruderi ancora refrattari dell'antica Bertolla. Questa estrema propaggine del territorio di Torino, presenta certamente caratteristiche speciali, che la separano, come un profondo abisso, dalla città, che pure le è così vicina. Non è un solo agglomerato di abitazioni; è composta di altrettante piccole frazioni sparse in mezzo ai campi, quasi isolate dal consorzio umano — la Verna, la Falconera, Cascinotto, Ronchi, Biasoni, Biasonetti, ecc. — frazioni che solo amministrativamente fanno capo al centro, non molto diverso nella sua apparenza dai gruppi minori.

Ai lati dell'unica strada tortuosa sorgono in doppia fila vecchie case costruite evidentemente in piena anarchia di regolamenti edilizi ed igienici: sono veri cascinali affiancati l'uno all'altro, più o meno grandi, più o meno appariscenti, a seconda delle condizioni finanziarie delle famiglie, che, di generazione in generazione, vi hanno fissata e mantenuta, senza mai cambiarla, la loro dimora. Corre fra la strada e le mura delle case un canale

d'acqua, sul quale si protendono numerosi lavatoi di una semplicità primordiale, rustici, protetti da piccole tettoie. L'acqua è il primo elemento necessario al loro mestiere, è la fonte dell'agiatezza di quelle famiglie. Si comprende quanto gli abitanti di Bertolla la tengono preziosa e quanta riconoscenza nutrano per il comm. Grassi che circa dodici anni or sono tanto si adoperò per una nuova derivazione dalla Stura, che ora dà acqua continua ed abbondante.

Qualche miglioramento edilizio si nota qua e là, ma non basta a mutare la faccia del paese. Nè è il caso qui di ricordare che di Bertolla fa anche parte un piccolo gruppo di abitazioni, vere tane scavate nella sponda della Stura, coperte di latte da petrolio, in cui conducono una vita da troglotidi poche famiglie. Non può questa eccezione, questa anormalità, informare un giudizio sulle condizioni generali della regione. Gli stessi abitanti di Bertolla hanno dimostrato di ripudiare questi ribelli alla civiltà. Al piccolo nucleo di quei tuguri è stato dato dal popolo il nome di « Borgo Napoli », come ad indicare che quella è gente forestiera, non gente propria.

Il lavoro del lavandaio.

Complessivamente Bertolla conta circa 5000 abitanti, non tutti lavandai, perchè circa quattro quinti della popolazione sono composti di agricoltori e più ancora di operai, in parte venuti da Torino o da altri paesi a cercarvi un modesto asilo, quale è consentito dai loro non lauti guadagni.

La categoria dei lavandai è costituita da due centinaia di famiglie con circa un migliaio di persone. A queste spetta veramente il merito della tradizione che caratterizza il paese. Esse ne sono quasi gelose. Difficilmente i giovani contraggono matrimoni fuori del loro ambiente. Parecchi sono i capi di famiglia ultrasettantenni, quali Martinengo Vincenzo, Bertinetti Antonio, Bongiovanni Domenico, vegeti e robusti malgrado il logorio fisico del lungo lavoro, non certo regolato dalla prescrizione delle otto ore.

Queste ed altre interessanti informazioni mi dànno il commissario aggiunto comm. Luigi Grassi, presidente dell'Asilo infantile, che mi è guida cortese ed esperta nella mia visita; il benemerito signor Richetto, deputato di vigilanza delle Scuole elementari, vice-presidente dell'Asilo, già ispettore degli orfani di guerra; il presidente ed il segretario della Società lavandai, contadini ed operai di Bertolla, signori Pozzi Giovanni e Necco Francesco, nei quali si impernia la vita pubblica della regione. Essi sorridono quando chiedo quante ore al giorno lavorano i lavandai.

— Veda! Anzitutto il lavandaio non limita la sua attività al mestiere principale. Esso è anche agricoltore e coltiva la sua terra chiedendole cereali, ortaglie e foraggi, mentre la copre e stringe in grandi reticolati di pali e funicelle per sfruttare l'aria ed il sole, ai quali affida la biancheria lavata per asciugarla e renderla candida come la neve.

Ma certo la maggior fatica è quella della lavanderia, che richiede un lavoro quasi continuo per buona parte della settimana.

La colonna dei carri.

Se il lavandaio ha goduto il riposo domenicale, lo sconta però subito nella notte che precede il lunedì. È necessario preparare la biancheria pulita per la restituzione alla clientela. Sono cento, duecento ed anche più famiglie della città, a seconda della potenzialità del lavandaio, che attendono il bucato. Alle 3, alle 4 del mattino, mentre a Torino si dorme placidamente, a Bertolla già si inizia il lavoro febbrile. E poco dopo partono i carri carichi, che sfilano come tanti fantasmi nelle ultime tenebre notturne.

La strada è unica: quindi i singoli lavandai, che sanno apprezzare l'economia del tempo, non sono lenti nella partenza e nell'assicurarsi uno dei primi posti in mezzo alla lunga colonna di veicoli. Poichè vi è una difficoltà da superare: la barriera daziaria. Qui ogni carro è visitato dagli agenti: in mezzo alla biancheria potrebbero esservi generi soggetti a dazio! I mezzi di frodare l'erario municipale sono tanti! Ed allora l'agente, scrupoloso del suo dovere, può, in esecuzione dei regolamenti e senza alcuna intenzione di nuocere, costringere i lavandai ad un non lieve ritardo.

La colouna dei carri in attesa, certe volte, occupava tutto lo stradale dalla cinta daziaria alla borgata Barca. Vi fu un tempo che ciò avveniva ogni lunedì, ma l'assessore di quel tempo, grand'uff. Bona, compreso delle gravi conseguenze, provvide che al lunedì il numero degli agenti di quella barriera fosse aumentato. Fu bene. Le cose andarono più spiccie. Ed anche ora non vi può essere lagnanza al riguardo.

Oltrepassata la barriera, la lunga teoria di carri si rompe. I lavandai sciamano verso i diversi punti della città, consegnano a ciascuna famiglia la biancheria pulita e ricevono quella sporca. È un lavoro che richiede quasi tutta la giornata. Verso sera ritornano a Bertolla. Singolare stranezza! La biancheria monda e candida, che può dare un senso di giocondità, viaggia quasi sempre nelle ore notturne. Quella sudicia, che certo non allieta la vista, ostenta il suo stato inverocondo quasi sempre di giorno.

— Almeno, dopo una così lunga giornata di lavaro, i lavandai riposeranno...

Il bucato e i segni della vita.

— Ma che! non lo si creda. Appena giunti a casa, i lavandai scaricano il loro carro e tutti i membri della famiglia iniziano il primo, indispensabile lavoro, per il riconoscimento degli oggetti di ciascun cliente. Donne e uomini marcano la biancheria, e questa operazione dura magari tutta la notte.

Al mattino del martedì si prepara il bucato, si mette la biancheria a bagno, si insapona, si diluisce la liscivia nella caldaia, si dispongono gli oggetti nelle apposite tinozze in muratura. Giunge così la tarda sera. Mentre una parte della famiglia va dormire, l'altra veglia e continua a versare la liscivia nelle tinozze, lavoro questo che dura dalle otto alle nove ore.

All'una dopo mezzanotte del mercoledì già si inizia la lavatura degli

oggetti nel lavatoio esterno: operazione faticosa, ma non breve. Si va così da una mezzanotte all'altra, con brevi intervalli di riposo.

Giunge il giovedì e si deve provvedere a sciorinare al sole la biancheria lavata. È questo il momento più pittoresco della nostra regione. Migliaia di lenzuoli, di camicie, di fazzoletti, di oggetti di biancheria intima, dai più ricchi merletti, trine, ricami, lini finissimi, alla più rozza tela, ai più miseri stracci, sparsi in una libera promiscuità, sfoggiano il loro candore all'aria, al sole, mandando un grido non contradetto di uguaglianza sociale.

Quanti segreti di alcova, quante lacrime, quanti segni di gioia e di dolore, quanti attentati all'igiene, quanti pericoli per la vita umana, il lavandaio ha cancellato e distrutto col suo lavoro! L'effetto durerà solo una settimana, ma non sarà il lavoro di Sisifo, perchè, rinnovandosi ogni settimana, non avrà discontinuità. Sudiciume, lacrime, segni di malattie e di dolore ritorneranno forse, ma nell'alterna vicenda della vita non sempre provenienti dalla stessa persona.

Il lavandaio non è filosofo e forse a queste cose non pensa. Ma quante riflessioni si potrebbero fare intorno a questo umile, e pur così necessario lavoro!

— Così stando le cose, dal giovedì alla domenica, il lavandaio riposa.

— Neanche per idea! La sorveglianza e la cura della biancheria sciorinata basterebbero già a dargli occupazione, se non faticosa, continua. Ma non basta. Appena asciutti, gli oggetti devono essere raccolti, piegati, divisi, controllati, in modo da acquistare la certezza che ogni cliente abbia il fatto suo.

Poi bisogna pur pensare alle altre esigenze della azienda e della famiglia. Giunge così la domenica. Solo allora il lavandaio può permettersi qualche svago e qualche bicchiere di vino in più.

— Infatti ho notato che nell'abitato vi sono molte cantine!

— Che vuole! È questa l'unica distrazione in questa borgata. Se ve ne fossero altre, forse si berrebbe meno e si starebbe meglio. Ma, noti, non molti sono gli intemperanti.

— In conclusione, quante sono le ore giornaliere di lavoro del lavandaio?

— Altro che le otto ore! Spesso non bastano le 18. In media può ritenere che il lavandaio, tutto compreso, non lavora meno di 16 ore al giorno.

La vita sociale.

Pur pensando che questa non può essere una cifra assoluta e che questo orario deve permettere intervalli di riposo fisico e mentale, tuttavia mi parve che ciò rappresentasse un eccesso a tutto danno della salute ed anche dei rapporti sociali, che devono intercorrere fra cittadini di ogni classe.

Ne mossi osservazione ai miei cortesi informatori.

— È vero: ogni abitante, ogni famiglia ha poco tempo da dedicare ai rapporti sociali. Cio non ha impedito che persone, meno assillate dai privati interessi, prendessero anche iniziative per il bene generale della popolazione.

Sorse così la Società lavandai, contadini ed operai di Bertolla, che divenne in non molto tempo prospera e fiorente, esercitò il mutuo soccorso

ed offrì ai numerosi soci e loro famiglie quelle agevolazioni e quei vantaggi, di cui è solo capace la collettività. Pur troppo la raffica del bolscevismo più tardi ne minò le basi: anche qui imperarono le illusioni comuniste e pur troppo, dopo aver attraversato un periodo burrascoso, la Società dovè mettersi in liquidazione. Non vi sono grandi passività, è vero; ma il funzionamento sulle base attuali non può più giovare ai soci.

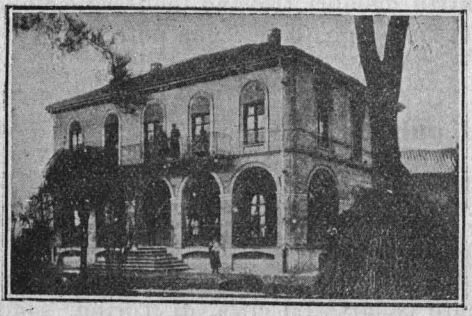
— Converrà crearne un'altra, perchè le Società di mutuo soccorso nei piccoli borghi sono una provvidenza.

— Certamente. Vedremo. Intanto a migliorare le mentalità degli abitanti gioverà l'istruzione, che va man mano progredendo.

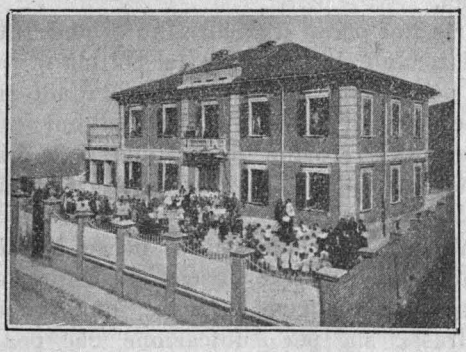
— Con quali mezzi provvede la borgata all'istruzione?

L'istruzione.

— Ecco. Forse noi possiamo avere l'orgoglio di possedere il più bel l'Asilo infantile di tutta la città di Torino e ciò in merito al presidente



Scuola elementare di Bertolla



Asilo infantile di Bertolla

Comm. Luigi Grassi
presidente dell'Asilo infantile

comm. Grassi ed agli altri benefattori, che hanno aiutato l'iniziativa dell'antica Società lavandai.

Ci troviamo infatti nell'edificio dell'Asilo, ove il comm. Grassi, giungendo, è stato fatto segno alla più affettuosa manifestazione delle suore e dei piccoli allievi.

La sede dell'Asilo è veramente ammirevole. Chi vi giunge dopo aver attraversato la doppia fila di rustiche case, ne rimane gradevolmente sorpreso.

Un'alta cancellata in ferro chiude il giardino ed il piazzale in cemento che circondano l'edificio. Ampi e pieni d'aria e di luce i locali: eleganti nella loro semplicità le suppelletili, i minuscoli banchi di scuola, le piccole *brande* sulle quali nelle ore del pomeriggio riposano i più teneri bambini. La direttrice suor Maria Tittoni e le insegnanti prodigano ogni loro cura ed assistenza, sapendo di compiere, più che un dovere, una santa missione umana. Ed è veramente da quel primissimo grado di educazione che l'Italia deve sperare il germe dei buoni cittadini.

Bertolla possiede inoltre una sede delle scuole municipali con cinque classi. Nè dopo queste le giovinette vengono abbandonate a sè. Nella stessa sede dell'Asilo è stata istituita la scuola della buona massaia ed una scuola di musica e di canto corale, che dànno ogni anno ottimi risultati.

La regione pare infatti feconda di sentimenti artistici. La popolazione ama la musica. Esiste, in Bertolla una banda musicale numerosa, intitolata Elena di Montenegro, i cui trentaquattro membri trovano nell'esercizio di questa nobile arte quelle soddisfazioni dello spirito, che non potrebbero procurarsi se non in città.

I servizi pubblici.

— Come funzionano i servizi pubblici?

— Ora incominciamo a star meglio, ma una volta!... Non eravamo collegati che con una sola strada alla provinciale di Settimo e per questa a Torino. A levante ogni nostra comunicazione era intercettata dal Po. Eravamo quindi, si può dire, assolutamente isolati. La città di Torino, soddisfacendo le nostre aspirazioni, ci ha accolti nel suo seno ed allora incominciarono ad avere un'eco le nostre voci.

Non è il caso di ricordare la storia del ponte di San Mauro che tutti conoscono. Questo ponte, che ci ha dato uno sbocco verso la collina attraverso al Po, doveva avere per noi e per la città di Torino una grande importanza, non tanto per sè, quanto perchè è il punto obbligato, a cui convergono tutti i prodotti dei colli torinesi di Torino per avviarsi al gran mercato di porta Palazzo, cioè lo sbocco di San Mauro, Castiglione, Gassino, Bardassano, Sciolze, Rivalba, San Raffaele, ecc.

Il progetto adottato è forse stato un errore, perchè il ponte è risultato troppo stretto e con eccessivo numero di arcate, il che è sempre un pericolo in caso di piene: forse sarebbe stato più conveniente, quantunque più costoso, il progetto del comm. Grassi, sia per l'ubicazione che per i meriti tecnici. Ma cosa fatta, capo ha.

Ora la strada che ci congiunge alla Barca ed a San Mauro, è in parte di proprietà del Municipio di Torino ed in questo tratto ha un'ottima manutenzione; per l'altra parte appartiene al Comune di San Mauro, che provvede ora alla sua illuminazione.

Il problema della viabilità della nostra regione sarà in parte risolto

quando l'impresa Fratelli Ghigo, che ha ottenuto la concessione dell'elettrificazione della tranvia Torino-Settimo, eseguirà l'impianto di un ramo della tranvia fino al nostro centro ed anche fino al ponte di San Mauro, come ha preso impegno sollecitando il sussidio del Municipio di Torino, che lo ha concesso nella somma di ben lire 200.000.

I provvedimenti necessari.

Ma sopra tutto occorre che l'Amministrazione comunale provveda alla deliberata esecuzione del prolungamento della via Bologna, la quale parte direttamente da Porta Palazzo e, presa una direzione parallela al primo tratto della strada attuale, corre in linea retta sul Regio Parco lasciandolo a destra in direzione di S. Mauro: questa strada nuova che ora giunge collo sbocco in prossimità della barriera daziaria oltre la borgata R. Parco non presenta nel suo percorso cose notevoli, chè per buona parte attraversa terreni di mediocre valore, darà alla frazione Barca, che lascia a sinistra, la disponibilità di molti terreni che diventeranno fabbricabili, collegherà questa frazione alla Verna, alle cosidette Tre Case, a diverse case sparse, a Bertolla, che costeggerà dal lato est fino ad infilare il ponte per giungere a San Mauro percorrendo così quasi una retta fra Porta Palazzo e San Mauro. Se non vi fosse che il vantaggio di collegare al capoluogo due centri importanti, quali il Parco e Bertolla, e ciò con una strada più breve, più sicura ed anche più gaia di quella del camposanto o delle Maddalene (uno strettoio questo tortuoso ed incomodo e non in troppa buona fama), ciò basterebbe a dimostrarne l'opportunità e la necessità. I lavori del prolungamento sono stati ripresi ed intanto l'Amministrazione straordinaria ha stanziato lire 190.000 per i lavori stradali urgenti per l'impianto della tranvia.

— E quanto ad acqua potabile come state?

— Fu proposto infatti da taluno l'impianto, ma, a dire il vero, la popolazione non ne sente il bisogno. Abbiamo sorgenti della Stura e pozzi che ci dànno acqua soddisfacente... e per altra parte si preferisce bere il vino!

Di un altro servizio pubblico invece si sente la necessità: del telefono. Solo, dopo mie vive insistenze, mi dice il signor Richetto, ho potuto ottenere una comunicazione telefonica per la borgata, la quale, in caso di incendio o di qualsiasi altra calamità, non avrebbe avuto alcun mezzo di rapida comunicazione colla città. Perchè questo servizio potesse regolarmente funzionare, occorrerebbe, però, un telefono pubblico.

Siamo ancora senza fognatura, ma anche di questa mancanza nessuno si lagna.

Lasciando Bertolla e ripassando davanti alle schiere di bionde e brune lavandaie affannate nel loro lavoro, che non impediva, però, certi sorrisi di cuor contento e certe intelligenti occhiate, riflettei ancora al motto sopra ricordato: *va 'n Bertôla!* Sì, andate, ma non crediate di trovarvi la gente che vi fanno supporre. Andate in Bertolla e se potrete fare l'augurio di un maggior progresso edilizio della regione, certamente dovrete imparare come e quanto colà si lavora.

Borgo San Paolo

Dal romito e tranquillo borgo di Bertolla al centro pieno di vita vertiginosa del borgo San Paolo, dal piccolo modesto satellite al satellite maggiore del grande astro torinese, ecco dove, per amore dei contrasti, ho diretto i miei passi, seguitando l'osservazione e lo studio sulla vita e sui bisogni della periferia.

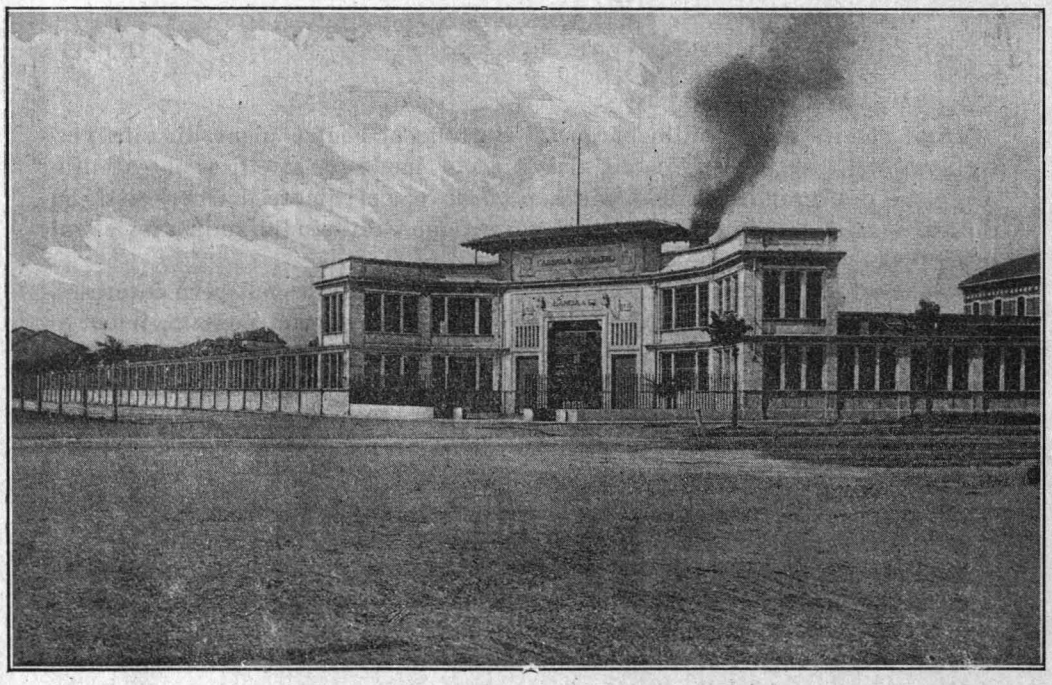
Se Bertolla, il paese dei lavandai, che ho visitato con vivo interesse, rappresenta per Torino, quasi come un'oasi, il ricordo del passato, il borgo San Paolo è invece lo specchio della vita intensa e dei costumi della classe lavoratrice moderna. È come una città operaia sorta e rapidamente cresciuta a fianco dell'antica capitale d'Italia, non per secessione o per avulsione, ma per circostanze speciali di lavoro e di economia.

La configurazione del Borgo.

Basta uno sguardo alla carta topografica della regione per spiegare le cause e le origini del borgo San Paolo. La linea di Milano delle ferrovie dello Stato, che, partendo dalla stazione di Porta Nuova, compie una larga curva e piega lungo l'antica piazza d'Armi, dal lato del corso Castelfidardo, o più precisamente dallo Stadium, proseguendo verso la stazione di Porta Susa, ha materialmente diviso in due parti la città. Ciò perchè pochissimi erano i passaggi che attraverso a quella linea permettevano lo scambio di comunicazioni. Oltre questa linea esistono le grandi officine ferroviarie, che danno lavoro a molte centinaia di operai. Era naturale che l'operaio tendesse a stabilire la sua dimora in prossimità del luogo ove esercitava la sua attività. Sorsero, non lontani dalle officine ferroviarie, altri stabilimenti industriali ed una nuova massa operaia si aggiunse alla prima. Le case di abitazione vennero fuori, non dirò come funghi, ma con una progressività tale di cui oggi si può avere il desiderio, ma non l'idea. Oltre le officine ferroviarie non vi erano che campi e prati. Si delinearono ben presto la via Monginevro, la via San Paolo e la via Pollenzo, che corrisponde all'antica strada di Grugliasco.

Il vero sviluppo edilizio si è poi manifestato con maggiore intensità dopo il 1910.

Bisogna considerare che prima di quest'anno quei terreni, che pure erano vicini alla città, si pagavano quattro lire al metro quadrato, mentre ora, per terreni della stessa regione, ma molto più lontani, si richiedono da 50 a 60 lire. Ma più del tenue prezzo dei terreni ha influito sul rapido aumento delle case il moltiplicarsi della popolazione operaia, richiamata dalla campana dei nuovi stabilimenti industriali, che hanno scelto a loro sede quella regione. Oltre alle ferrovie dello Stato esistono oggi in borgo San Paolo le fabbriche di automobili Lancia e Spa, la Chiribiri (vetturette), la



Fabbrica di automobili Lancia.

Capamianto, le fonderie Debenedetti, la S. I. L. M. (antica Italo-Ginevrina, apparecchi per automobili), la F. I. P. (fabbrica italiana di pianoforti), il Ruotificio Italiano, le Fonderie Italiane (succursale della Fiat), le officine Dubosc, i Freni Westinghouse ed altre.

Tutto questo movimento industriale ha attirato verso il borgo San Paolo una numerosa massa di operai colle loro famiglie. Sono attualmente circa 40.000 gli abitanti del borgo e sue appendici ed in grandissima maggioranza sono operai. L'altra parte è costituita da famiglie di impiegati. Si contano sulle dita gli abitanti ricchi, che vivono di reddito. Si comprende quindi che un centro così popolato abbia assunto una caratteristica speciale. Sono

tutti lavoratori, ma uomini intelligenti e moderni, e come tali ossequenti alle norme dell'igiene della casa e della persona, amanti delle più raffinate comodità consentite dalle loro condizioni economiche.

Se le case più vicine all'antica Barriera sono state costruite a quattro, a cinque piani, quelle che man mano sono venute a fianco delle prime, estendendo la zona abitata, non hanno in gran parte che il pian terreno ed uno o due piani superiori e possiedono un giardino. Si è nuovamente ricorso alle costruzioni a più piani quando l'elevato prezzo consigliava la maggiore utilizzazione dell'area fabbricata.

Il "Polo Nord„ e la Colonia napoletana.

Forse pochi torinesi sanno che non occorre fare molto viaggio ed affrontare molti pericoli per andare al « Polo Nord ». Il Polo Nord non è lontano. Esiste in borgo San Paolo una piccola borgata che ha assunto questo nome, non si sa perchè, ed è abitata da famiglie di condizione non troppe agiata. Anche il borgo San Paolo ha quindi la sua nota demografica di eccezione. Là si vive come vivono le popolazioni operaie dei piccoli paesi. là vi sono modestissime abitazioni, là ogni famiglia provvede direttamente a tutte le faccende domestiche, compreso il bucato ed il pittoresco sciorinamento della biancheria al sole: ciò che più non si osserva, che in modo molto ridotto, nel centro principale del borgo.

Altra nota particolare offre la colonia napoletana. Si è infatti formata in quella estrema parte della città di Torino una numerosa accolta di famiglie napoletane o dell'Italia meridionale, le quali si sono rassegnate alla locazione di una o due camere al piano terreno, dove hanno aperto negozio, dove vivono, mangiano e dormono con una promiscuità di sessi, di adulti e di bambini, che preoccupa gli osservanti dell'igiene e della morale.

— Ma perchè siete venuti a Torino? Perchè vi rassegnate ad una vita così disagiata? — si domanda loro.

— *Che vulite, signurì?* Al nostro paese stentavamo la vita per il lavoro poco rimunerativo. Per altra parte non potevamo mandare a scuola i nostri bambini, i quali crescevano così ignoranti ed infingardi. Qui siamo allo stretto, è vero, ma sbarchiamo il lunario e i nostri bambini vanno a scuola senza costarci un soldo. Anzi, il Patronato scolastico fornisce loro libri e quaderni ed anche scarpe e zoccoli ed altri oggetti necessari.

È successo infatti così. Qualche famiglia delle regioni meridionali d'Italia, per circostanze speciali, si è stabilita in borgo San Paolo. Vi si è trovata così bene che, scrivendo a congiunti ed amici del proprio paese, si è espressa in modo tale da fare la propaganda più efficace all'immigrazione. Come le ciliegie, una dopo l'altra, nuove famiglie hanno preso la via di Torino e di quella regione, ed ecco in breve creata la colonia.

Acqua ! Acqua !

L' Amministrazione comunale ha già provveduto, nel limite delle possibilità del bilancio, ai bisogni della regione, ma molto ancora si deve fare. Mi riservo di parlarne più tardi.

Come nota di ambiente è opportuno ritornare indietro verso l' estate, quando l' arsura fa desiderare maggiormente l' acqua fresca. In borgo San Paolo vi è, come nelle altre parti della città, l' acqua potabile. Forse non è troppo abbondante. Certo nelle ore di maggior consumo gli inquilini degli ultimi piani, che non hanno la forza di dominare i loro nervi, diventano furiosi. Il rubinetto c' è, ma l' acqua no. E allora si sente or qua or là la voce non perfettamente calma di uomini, di donne, di bambini: « Acqua! Acqua ! ».

La deficenza dipende dall' eccessivo consumo di acqua degli inquilini dei piani inferiori: bagni, innaffiamento più abbondante del solito e sopratutto il bucato fatto in casa determinano un maggior consumo e conseguentemente una diminuzione della pressione e l' acqua stenta a salire nei tubi oltre una certa altezza.

Comm. Gastone Guerrini
ex consigliere comunale

Ad evitare questa causa della scarsità dell'acqua potabile il consigliere comunale Guerrini, interprete dei voti del Circolo liberale Peschiera, aveva proposto alla Amministrazione municipale la costruzione di un lavatoio pubblico: le massaie vi avrebbero potuto lavare il bucato senza ricorrere all' acqua potabile della casa. Fino ad ora il lavatoio è rimasto come un pio desiderio. Forse nel prossimo futuro non sarà così. L' aumentata dotazione dell' acquedotto municipale coll' estrazione dell' acqua dalla falda sotterranea della Stura, vicino a Borgaro Torinese, coi nuovi pozzi, che diventano ogni giorno più promettenti, permetterà una più larga distribuzione di questo elemento così necessario alla vita e l' esaudimento dei desideri non solo del centro, ma, per giustizia distributiva, anche della periferia.

Il Servizio tranviario.

Per un centro eminentemente operaio la « carrozza di tutti », come l' ha definita Edmondo De Amicis, è il mezzo di comunicazione più indispensabile, quando non si possiede e non si può adoperare la bicicletta. Escono a nuvole, a mezzogiorno ed alla sera, le biciclette dagli stabilimenti: ma mentre i compagni più giovani e più fortunati si slanciano sulla strada, restano a piedi uomini di età matura, donne, ragazzi, a centinaia, che formano la clientela quotidiana delle tranvie, oltre ai soliti passeggeri che, dato il crescente numero delle famiglie, affluiscono al borgo San Paolo. Questo era servito da tre linee tranviarie: la linea n. 9, che partiva da piazza Castello e percorrendo via Pietro Micca, via Bertola, piazza e cavalcavia della stazione di Porta Susa, corso Inghilterra, corso Vittorio Emanuele, giunta alla birreria Boringhieri, le girava intorno e, dopo un tratto di via Fréjus, imboccava la via Villafranca, svoltava in via Monginevro e si spingeva fino all' estremità occidentale del borgo; la linea n. 12 che prima aveva il suo capo linea alla stazione di Porta Nuova ed ora invece l' ha al cimitero, dal quale parte e compie il seguente percorso: cimitero, via Rossini, via Giuseppe Verdi, piazza Castello, via Pietro Micca, via Venti Settembre, corso Vittorio Emanuele, via Fréjus, corso Peschiera; la linea n. 5 che partendo dalla antica barriera di Casale attraversa la città e per il corso Vittorio Emanuele raggiunge la via Monginevro e la percorre interamente.

Colla nuova sistemazione della rete tranviaria la linea n. 9 venne soppressa, perchè, dato il nuovo percorso del n. 12, essa ne costituiva per lunghi tratti un duplicato.

In compenso venne inoltrata fino al borgo San Paolo la linea n. 3, che giunta all' antica barriera di Francia, abbandona l' ultimo tratto del suo tracciato e percorre il corso Ferruccio, svolta sui binari del n. 12 in via Fréjus e per via Villafranca e Monginevro arriva fino alla sede delle scuole municipali. Fu adottato questo tracciato anche in seguito ad istanze di una parte dei padri di famiglia, per facilitare l' accesso dei bambini alle scuole.

Vi è una questione di orario mattutino. Si domanda cioè il ripristino dell' orario normale, in modo che le prime corse siano in corrispondenza coi primi treni delle stazioni ferroviarie di Porta Nuova e Porta Susa e l' orario serale si prolunghi fino al termine degli spettacoli teatrali ed all' arrivo delle ultime corse ferroviarie. In parte questi desideri sono già stati soddisfatti, ma sono ancora necessari provvedimenti più completi.

La viabilità.

Le origini del borgo San Paolo, si è detto, sono intimamente connesse alla attività delle officine delle ferrovie dello Stato. Un solo passaggio esisteva attraverso alla antica strada di Circonvallazione per l' accesso alle

officine, e da queste alle abitazioni degli operai: il passaggio che sta di fronte all' imbocco della via Monginevro. Si spiega così come tutte le vie centrali del borgo convergano verso questo punto quasi come le stecche di un ventaglio aperto, dalla strada di San Paolo alla via Vigone ed oltre.

Alla denominazione delle vie ha presieduto un criterio ispirato al ricordo delle regioni e dei paesi della falda alpina e delle nostre valli: Monginevro, Villafranca, che è come la via Roma del borgo, Vigone, Germanasca, Villarbasse, Paesana, Cesana, Boves, ecc. Ciò molto opportunamente, perchè è questa la zona della nostra città più prossima alla chiostra delle Alpi.

Via Villafranca

Colla progressiva estensione delle costruzioni e delle vie che le dividono, il centro di attrazione del borgo si è allontanato dal centro d' origine per qualche centinaio di metri e si è formata così la piazza Sabotino, che è per il borgo San Paolo quello che è per il centro principale della città la piazza Castello. Si chiamava prima piazza Peschiera. Le fu dato il nuovo nome ad illustrazione del monte che domina la piazza di Gorizia, teatro di accaniti combattimenti tra italiani ed austriaci, gloriosamente conquistato dai nostri.

Attraversano questa piazza le vie Monginevro, Villafranca, Cesana, Pollenzo ed il grande corso Peschiera, che ospita ogni giorno il mercato della verdura. Apro a questo proposito una parentesi. Poco o nulla si è fatto per questo mercato, all' infuori della diligente sorveglianza degli agenti mdnicipali. Tutelare gli interessi dell' igiene e della borsa dei cittadini è una buona cosa, ma non basta. La popolazione vorrebbe che il mercato si svolgesse in condizioni non inferiori a quelle di Porta Palazzo. Si domanda, in una parola, un mercato coperto, che metta al riparo dai capricci atmosferici venditori e compratori.

In merito alla viabilità del borgo San Paolo due sono le grandi questioni, che hanno sempre agitato la popolazione: l' interruzione del corso Peschiera e la manutenzione delle vie private.

L' apertura del corso Peschiera.

Da tempo gli abitanti della regione Crocetta e borgo San Paolo reclamavano l' apertura del corso Peschiera attraverso alla ferrovia di Milano, che lo strozzava in due tronchi, costringendo i passeggeri ad un largo giro vizioso per recarsi da un borgo all' altro. Attiva e costante fu la lotta delle Associazioni, alle quali faceva capo la popolazione di San Paolo, per ottenere nn provvedimento che assicurasse la continuità del magnifico corso

Peschiera e la possibilità di comunicazioni dirette del borgo sia colla Crocetta che col centro della città. Venne finalmente deliberato l'abbassamento del piano del ferro, che comprende la costruzione di un passaggio a livello in quel punto. Alla deliberazione però seguirono molte remore e solo l'istanza continua dei rappresentanti della regione potè decidere l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a mettere in esecuzione il progetto. Presto, si spera, l'opera sarà compiuta.

Scomparirà allora la barriera che divideva il borgo San Paolo dall'interno della città e dalle più comode comunicazioni potrà venire una maggior fusione della popolazione dei due centri. Sopratutto il grandioso corso Peschiera, principale arteria del borgo, potrà slanciarsi, attraverso il passaggio a livello, senza intoppi, senza ostacoli che intercettino la visuale, fino al corso Re Umberto da una parte e dall'altra, come già ora, allo stradale di Francia.

Le vie private.

Esistono in borgo San Paolo molte vie private. La questione delle vie private di Torino attende una soluzione che elimini i noti gravissimi inconvenienti per la viabilità, l'igiene, la sicurezza, i quali dànno luogo a reclami cittadini sempre più insistenti e purtroppo giustificati, perchè tali vie (buon numero delle quali ha ormai assunto carattere di preminente interesse pubblico) sono tuttora in condizioni pessime nei riguardi della nettezza, manutenzione del suolo, illuminazione, ecc.

Le cause del presente stato di cose dipendono, com'è noto, dalla speciale origine e natura di dette vie. Occorre riferirsi all'epoca dello studio del piano regolatore, nella quale le attuali popolose borgate non avevano che un trascurabile sviluppo e molte vie private di limitatissima larghezza erano il prodotto di un libero arbitrio di piccoli proprietari.

Tali vie del resto non erano che incompletamente fabbricate ed eccentriche rispetto ai grossi nuclei di popolazione. Inoltre nell'incertezza naturale di quelle che sarebbero state le necessità future di varie zone, allora del tutto isolate, il piano regolatore venne studiato in più località con larghe maglie, aventi talvolta persino 300 e più metri di lato, sopratutto in rapporto allo sviluppo industriale cittadino.

Ora lo stato indecoroso, in cui buona parte delle vie private si presentano, è reso ancor più manifesto dal fatto che, mentre non si percepisce per moltissime di esse alcuna differenza con le vie pubbliche comunali, a cui le prime mettono capo, perchè equipollenti sia per larghezza e lunghezza, sia per l'intensità del traffico o l'importanza per la viabilità, impressiona l'aspetto di abbandono e di trascuranza del suolo, tanto per ciò che ha tratto alla nettezza del medesimo, quanto per ciò che riguarda il mantenimento della massicciata, l'apposizione dei marciapiedi, ecc.

È naturale che il cittadino, il quale non sa, non può, nè è tenuto a distinguere tra le diverse vie, quale sia pubblica e quale privata, perchè tutte gli si presentano con uguali caratteristiche e tutte egualmente gli

servono, protesti sovente contro l'Amministrazione comunale accusandola, sia pure a torto, di trascuratezza e di incuria nel mantenimento del suolo pubblico.

Tutte le passate Amministrazioni, preoccupate seriamente del problema, studiarono ampiamente la questione e tentarono risolverla sia rendendo comunali parecchie strade private divenute essenziali per il traffico, sia escogitando provvedimenti atti a disciplinare l'apertura di vie private in modo da conferire loro caratteri e andamento in armonia con quelle pubbliche; sia infine promuovendo speciali provvidenze atte a mantenere le dette strade in condizioni possibili di nettezza, di transito e di illuminazione.

Si addivenne così, in vari casi, alla formazione di Consorzi fra i proprietari frontisti, con adeguato concorso nella spesa da parte del Municipio. Ma l'esperienza ha dimostrato, purtroppo, quanto deficiente sia l'opera di questi Consorzi, specialmente se amministrati dagli stessi utenti, a mezzo di Commissioni; tant'è che le proteste ed i reclami da parte del pubblico e degli stessi interessati non cessarono affatto.

Per una parte di queste vie, che rivestono carattere di importanza e sono rispondenti agli scopi della viabilità generale, già vennero presi provvedimenti. Ma molto si deve ancora fare, perchè tutto il borgo assuma quell'aspetto di ordinata sistemazione che, mentre dà la sensazione di una comoda vita cittadina, conferisce grandemente al miglioramento morale continuo della popolazione ed è complemento efficace del beneficio dell'educazione sociale e dell'istruzione.

Istituti scolastici e di educazione.

Se non fosse ineccepibilmente notorio che Torino detiene il primato fra tutte le città italiane per l'istruzione elementare, basterebbe una visita agli edifici scolastici del Borgo San Paolo per darne la più chiara ed evidente conferma. Il compartimento scolastico Santorre Santarosa è veramente tale per grandiosità di locali, per abbondanza di aria e di luce, per signorilità degli ambienti da meritare quelle lodi, accompagnate dal più spontaneo e sincero entusiasmo, che autorità e visitatori italiani ed esteri gli hanno tributato.

Nè il Borgo San Paolo possiede le sole scuole elementari municipali. Esso provvede a tutti i primi gradi dell'educazione e dell'istruzione, dall'asilo infantile alle scuole medie, con una larghezza tale che, se pure può presentare qualche lacuna e permettere aspirazioni ad una migliore sistemazione, è certamente un conforto a chi vede, molto a ragione, nella educazione e nella istruzione delle giovani generazioni la garanzia per il prospero avvenire della nostra popolazione e per la grandezza intellettuale e morale dell'Italia.

A questo primissimo grado di assistenza e di istruzione dell'infanzia contribuiscono l'Asilo per i lattanti, la « Casa dei Bambini », l'Asilo infantile Borgo San Paolo.

L'Asilo per i lattanti è una nuovissima istituzione, di iniziativa privata,

sorto l'anno scorso in prossimità del magnifico edificio della Scuola complementare Regina Elena, quasi a dimostrare praticamente che gli estremi si toccano: dal primo all'ultimo grado colturale del Borgo.

Ne è presidente la signora Luisa Beria Caranti, la quale con altri generosi oblatori ed undici patronesse, ha raccolto i fondi — oltre trecentomila lire — per l'erezione e l'arredamento della sede.

L'Asilo accoglie attualmente una trentina di bambini dai sedici mesi ai tre anni, ai quali somministra, secondo l'età, il latte o la minestrina al latte, sostituendosi per tutte le cure della giornata, dalle ore 6,30 alle 18,30, alle madri, che devono recarsi al lavoro.

Oltre ai lattanti, l'Asilo ospita pure i bambini dai tre ai sei anni, ed è sotto questo aspetto un vero Asilo infantile, nel quale i bambini del Borgo San Paolo possono apprendere i primi elementi di coltura, impartiti secondo il metodo froebeliano. Sono uniti a questa istituzione un Ambulatorio gratuito, diretto dal medico municipale dottor Busca, un Laboratorio di ricamo ed una Scuola festiva di ricamo.

I mezzi del privato Istituto permettono pure di far funzionare un Dispensario gratuito pei poveri, unendo così la beneficenza dello spirito a quella del corpo.

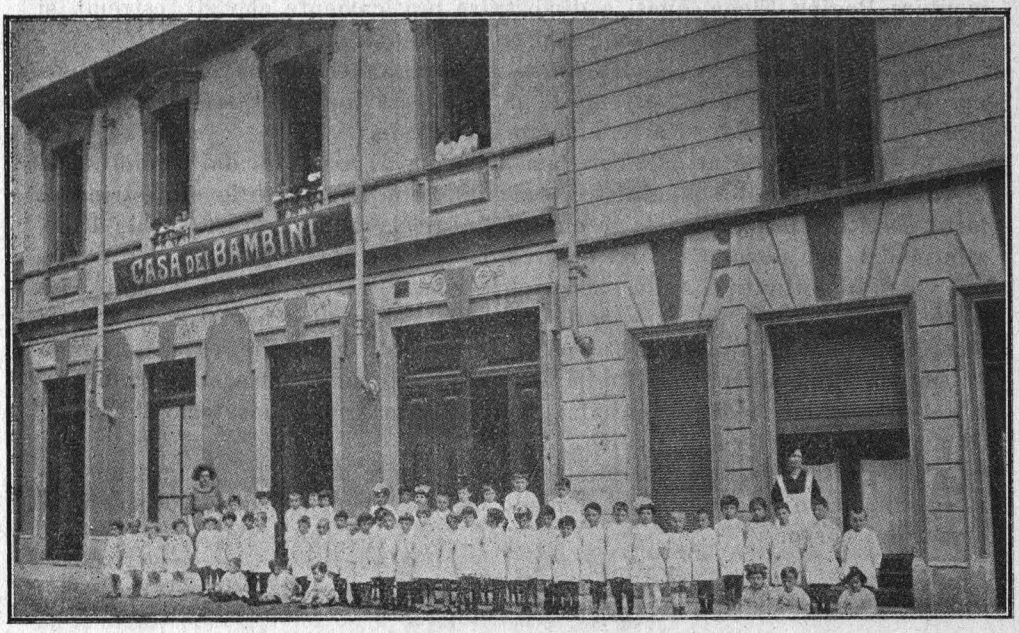
La "Casa dei bambini„ e l'Asilo infantile.

Questa « Casa dei Bambini », situata ora nell'antica sede delle scuole elementari municipali di via Luserna, merita un cenno speciale per i criteri che presiedono al suo funzionamento.

Ai bambini dai tre ai sei anni si offre un ambiente adatto, ampio e sotto ogni rapporto sano, cure affettuosissime, una minestra igienicamente e razionalmente confezionata, la più varia e compiuta educazione fisica, intellettuale e morale ed i primi elementi d'istruzione, secondo i principi della moderna pedagogia infantile. Nella « Casa dei Bambini » si segue il sistema didattico Montessori, che dà *largo sviluppo all'educazione sensoriale ed è fondato sulla libertà ordinata.* Metodo italiano per eccellenza, perchè nato ed esperimentato in Italia e più precisamente a Roma dalla dottoressa Maria Montessori: metodo che applicato nella « Casa dei Bambini » di Torino da sempre ottimi risultati, così da ottenere parole di compiacimento da parte del Ministero della pubblica istruzione ed espressioni lusinghiere di lode delle regie signore ispettrici e da tutte le autorità scolastiche.

Ogni anno le iscrizioni superano il centinaio, ma, data la tenera età dei piccoli alunni, la media giornaliera della frequenza è assai oscillante. L'anno scolastico va regolarmente dal 1.° ottobre al mese di luglio. I poveri sono ammessi gratuitamente; gli altri versano una tenuissima retta mensile. È un Ente morale, un'istituzione torinese sommamente benefica, moderna, geniale, una vera scuola preparatoria per l'infanzia.

I mezzi scelti dalla dottoressa Montessori per trarre l'uomo dal caos, per la formazione e la stabilità della coscienza dell'individuo, per l'educazione dell'uomo, sono svariatissimi, ma tutti basati sulla scienza e control-



La Casa dei Bambini

lati dalla scienza. Esercizi di vita pratica, tra i quali l'apparecchiatura delle tavole per il pranzo; audizioni musicali, canto, giuochi, marcie ritmiche, esercizi di grazia, sempre accompagnati dal pianoforte; lezione del silenzio per l'educazione dell'udito, dell'attenzione, abitudine alla concentrazione. Ricco materiale sensoriale o materiale di sviluppo per l'educazione dei sensi e per l'avviamento alla lettura e scrittura; educazione dei sensi, dai sensi più semplici ai più complessi, ai più alti: senso cromatico, termico, barico, stereognostico, ecc. L'individuo più sensibile sente e gode di tutte le bellezze della vita e sdegna il vizio.

Il programma d'insegnamento comprende: disegno, lettura, scrittura, numerazione, calcolo secondo la maturità intellettuale del bambino.

Propugnatore di questa benefica istituzione, unica in Torino, è stato il comm. Guerrini, attorno al quale si sono promurosamente raccolti parecchi altri benefattori, convinti dei grandi benefizi che il sistema Montessori, quantunque rappresenti un'ardita innovazione, può arrecare all'educazione dell'infanzia.

Questa nostra « Casa », — scrive lo stesso Guerrini — e con orgoglio la chiamiamo « nostra », sorta nell'anno 1913, con mille difficoltà, osò per la prima qui in Torino iniziare l'insegnamento libero e l'esperimento Montessori. Metodo questo diffusissimo in America ed in Inghilterra, assai più che in Italia, forse perchè escogitato da mente italiana. Ma poco importano

le traversie passate: oggi la nostra « Casa » è eretta in Ente morale sin dal marzo 1920; oggi la nostra opera tenacemente voluta vive.

« L'ardire e la fede sono stati coronati dalla più completa vittoria ed il piccolo gruzzolo, frutto di sacrifici di pochi volenterosi, si è trasformato in un solido e valido capitale, atto ad assicurare la vita di questa nuova Scuola; Asilo di assistenza, di educazione e di preparazione alle scuole come non ne esistono altri a Torino.

« Non preghiere, non coercizioni, non sistemi di tempi ormai sorpassati, ma la bellezza della scuola libera, se pur contenuta; la ridente ricreazione del Giardino d'infanzia!

« Se voi entrate, visitate la « Casa » e assistete ai saggi di quei piccoli esseri, quando ne uscirete vi sentirete più buoni, amici dell'umanità, più desiderosi di cooperare al bene immenso che la « Casa » elargisce ».

Regge il consiglio di amministrazione della « Casa » il comm. ing. Premoli. Sono vice-presidenti il comm. Gastone Guerrini ed il cav. ing. Spongilli Uberto; consiglieri il prof. Luigi Maccone, il comm. cav. uff. Armando Ascoli, il dott. Daniele Castelli. il comm. prof. Enrico Martini.

Il comitato delle patronesse è presieduto dalla signora Ines Premoli, che ha per collaboratrice la vice-presidente signora Isabella Giacchero.

A questo stesso scopo mira, ma seguendo altri criteri, l'Asilo infantile Borgo San Paolo, di cui è presidente il cav. avv. Marcellino Racca, vice-presidente il comm. Maschio e segretario il signor G. B. Decarli.

Esso ha attualmente 182 iscritti e circa 150 bambini presenti. L'insegnamento è fatto col sistema froebeliano. Vi attendono cinque suore. L'Asilo ha sede propria, composta di quattro aule, un refettorio, una grande sala di ricreazione ed un cortile. E' pure dotato di un piccolo gabinetto per il pronto soccorso.

Ai mezzi per il funzionamento provvedono le private oblazioni ed un sussidio municipale, nonchè le modeste quote mensili delle famiglie. L'Asilo non naviga tuttavia nell'abbondanza. Ha ancora qualche migliaio di lire di debito per l'ampliamento della sua sede, eseguito qualche anno fa. Ma la generosità degli abitanti della regione è grande! — mi dice la direttrice. Auguriamo che la speranza abbia presto la sua realizzazione.

Le Scuole elementari.

Due sono gli edifici nei quali si riversa la popolazione scolastica delle classi elementari del Borgo San Paolo: il compartimento Santorre Santarosa ed il compartimento Gabrio Casati, il quale più propriamente appartiene alla borgata Cenisia.

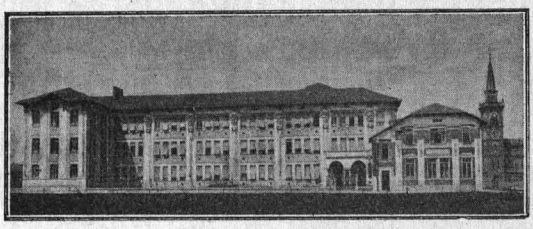
La sede delle nuove scuole Santorre Santarosa, inaugurata nel 1921, fa veramente onore alla città di Torino per la sua imponente mole, per l'ampiezza, la ventilazione e l'illuminazione dei locali, rispondenti a tutte le esigenze della pedagogia e dell'igiene.

La costruzione di questo edificio fu deliberata dal Consiglio comunale nel 1914 ed affidata, per le opere relative, all'impresa Giovanni Occhetti.

L'importo complessivo era allora preventivato in lire 770.000, ma ad opera finita risultò, per gli aumentati prezzi del dopoguerra, di lire 2.335.000 circa.

L'area totale della nuova scuola, compresi i cortili e le aiuole davanti alle facciate principali, misura 5920 metri quadrati e la superficie coperta da fabbricati metri quadrati 2700. L'edificio contiene 48 aule per scuole, oltre a locali diversi per Direzione, insegnanti, bidelli. Inoltre nelle due ampie palestre di ginnastica, misuranti ognuna 250 metri quadrati, vennero costruiti due saloni, che potranno essere destinati a conferenze, musei, proiezioni, ecc., ed eventualmente a scuole serali professionali.

Tutti i locali hanno riscaldamento a vapore. Il fabbricato ha pure un ampio sotterraneo con intercapedini esterne e locali per cucina e dispensa. Quando le condizioni del mercato saranno tornate pressochè normali, si potrà pure proporre l'impianto dei bagni a doccia, per i quali vennero costruiti locali appositi.



Scuole Elementari Santorre Santarosa

La parte architettonica è stata affidata all'ingegnere Dolza, architetto municipale, che ebbe a suoi collaboratori il cav. uff. ing. Baravalle, l'ing. Mastrogiacomo, per le decorazioni a graffiti il prof. Giulio Casanova e il pittore Paracchini, per i modelli in cemento lo scultore Riva ed il comm. Guerrini.

L'inaugurazione del nuovo edificio venne fatta in forma solenne il 17 aprile 1921. Così quella numerosa scolaresca abbandonò l'antica sede di via Luserna, di proprietà privata, locata al Municipio con grave spesa del bilancio e con disagio dell'insegnamento.

Attualmente due sono le sezioni: la maschile e la femminile, con un migliaio di allievi ciascuna. Ha la direzione della prima il cavaliere prof. Goytre, della seconda la professoressa Carolina Vercelli.

Tanto l'una che l'altra sezione comprendono dalla prima alla ottava classe elementare.

Vi sono inoltre le scuole di canto, di ginnastica, di giardinaggio, un corso di economia domestica. Si è anche istituita la scuola della buona massaia. Esiste una fanfara degli allievi, che porta il nome di Giulio Battipaglia, morto combattendo eroicamente in guerra. Funziona egregiamente il Patronato scolastico che ha a presidente il comm. Guerrini ed a vicepresidenti il cav. uff. Giacomo Vincio ed il cav. Alfredo Battipaglia. Circa 800 sono gli allievi beneficati, ai quali vengono distribuiti libri, zoccoli, indumenti. Il Patronato provvede ancora alle proiezioni fisse e cinematografiche educative.

Per i bambini delle famiglie di operai è aperto il dopo-scuola, che ha circa duecento iscritti. L'ubicazione del nuovo compartimento, alquanto eccentrico, ha indotto le famiglie abitanti nella zona opposta del borgo a

domandare la riapertura dell'antica sede almeno per le prime classi ed il Municipio, sempre largo nel provvedere all'istruzione, ha concesso l'istituzione di altre classi prima e seconda nell'edificio di via Luserna.

Gli ottimi risultati educativi dell'insegnamento ebbero la più lusinghiera conferma sia nelle esecuzioni patriottiche in tutti i punti della città, nell'esposizione di lavori domestici di Vercelli, nelle diverse gare di ginnastica, che fruttarono alla scuola medaglie d'oro, donate poi, con nobile pensiero, per la raccolta dell'oro durante la guerra.

Recentemente vennero pure istituiti premi annuali di lire 100 caduno col ricavo della somma versata per le onoranze al comm. Gastone Guerrini presidente del Patronato. Tale somma, ammontante a lire 10000, venne rimessa al Municipio di Torino per l'amministrazione del fondo, destinato anche ad altre scuole.

La scuola possiede un prezioso autografo di Santorre Santarosa, di cui porta il nome. Eccone, per la curiosità dei lettori, il testo:

« Il decreto di S. M. S. e R. delli.... mi nomina alle funzioni di Maire di questa città. Erede dell'amore di mio padre verso il popolo di Savigliano, vorrei esserlo pure dei suoi talenti e della sua fermezza per poter efficacemente promuovere la felicità dei miei concittadini. Io mi prometto instancabile sollecitudine, inalterabile giustizia, vi domando la vostra confidenza e vi ricordo che la pronta obbedienza alle leggi è il più sicuro mezzo che possiate adoprare per sentirne maggiori i benefici e raddolcirne i pesi. — Savigliano, dal palazzo del Municipio, 11-5-1808.

« *Il Sindaco:* Derossi Santarosa ».

Completa, come abbiamo detto, l'insegnamento elementare del borgo San Paolo la scuola Gabrio Casati, costruita nel 1914 con la spesa di lire 274.000 ed ampliata nel 1921 con una spesa di lire 400.000. Essa comprende ventuna aule ed ha 850 alunni, di cui 450 maschi e 400 femmine.

In questa scuola hanno sede il corso serale elementare, il corso serale popolare e la scuola festiva elementare. Per cura del Patronato scolastico, fondato e presieduto dal comm. Antonio Paniè, sono state istituite scuole professionali di disegno per i maschi e di lavori domestici per le fanciulle, oltre a parecchie forme di assistenza educativa.

Istruzione complementare.

Un altro superbo fabbricato scolastico ha costruito il Municipio di Torino per la sede della scuola complementare Regina Elena sul corso Racconigi. Esso fa degno riscontro a quello della scuola Santorre Santarosa per i criteri di grandiosità, di signorilità e di igiene scolastica, che hanno presieduto alla costruzione. E' composto di tre piani con ventiquattro aule, grandi saloni per disegno, e per tutti gli altri insegnamenti, che richiedono eccezionale ampiezza di locali. E' direttrice della scuola la professoressa Ida Zini-Terracini.

Alla scuola sono ammessi gli alunni che hanno compiuto il decimo anno di età.

I vantaggi che la scuola complementare offre si riassumono nei seguenti articoli di legge: 1° presso un notevolissimo numero di scuole complementari esistono i corsi di integrazione, istituiti in virtù del R. D. 15 ottobre 1925, n. 2370, per la preparazione degli alunni e dei licenziati dalle scuole complentari all' ammissione al corso superiore dell' istituto tecnico ed al liceo scientifico; 2° a norma dell' art. 65 del R. D. 31 dicembre 1923, n. 3123, concernente l' ordinamento dell' istruzione artistica, i licenziati dell' istituto d' arte e per i licenziati medesimi l' esame di ammissione al liceo artistico è limitato alle prove artistiche; 3° a norma degli articoli 3 e 6 del R. D. 31 ottobre 1923, n. 2523, concernente l' ordinamento dell' istruzione industriale, i licenziati dalla scuola complementare possono accedere alla scuola di tirocinio, nella quale si impartisce l' istruzione teorica e pratica necessaria a preparare l' operaio a professioni qualificate, e all' istituto industriale, che ha il fine di preparare il personale destinato ad assumere le funzioni direttive negli opifici industriali e nei laboratori; 4° a norma degli articoli 46 e 47 del R. D. 15 maggio 1924, n. 749, concernente l' ordinamento dell' istruzione media commerciale, i licenziati dalla scuola complementare possono accedere al primo anno delle scuole commerciali, che hanno il fine di preparare i giovani ad esercitare per proprio conto il commercio e a diventare agenti o impiegati di case commerciali, ed all'anno preparatorio degli istituti commerciali, che hanno il fine di fornire la cultura teorica e pratica necessaria per coprire uffici di concetto e direttivi nelle aziende commerciali e per esercitare la professione di ragioniere commerciale, industriale o attuariale.

Malgrado tutti questi vantaggi si lamenta che scarsa è l' affluenza degli allievi alla scuola Regina Elena: gli iscritti nello scorso anno scolastico erano appena 220, mentre l' istituto è capace di mille allievi. Le cause di questa apatia, secondo le nostre informazioni, sono essenzialmente due: l' istituzione delle classi sesta, settima ed ottava nelle scuole elementari con tasse non inferiori a quelle della scuola complementare e col naturale stimolo agli insegnanti delle scuole stesse a sollecitare le iscrizioni degli allievi avendone essi un compenso, e l' apertura della scuola di avviamento al lavoro.

Certo ci colpisce un senso di rincrescimento nell' osservare tante aule così belle, ma così vuote!

All' insegnamento complementare, ma con indirizzo e programma diversi, contribuisce pure la scuola ai avviamento al lavoro G. Plana, di cui sopra si è parlato. Essa venne aperta nell'antico fabbricato di via Luserna, già convenientemente arredato e comprende un ampio laboratorio da falegname, un ampio laboratorio di aggiustaggio, un salone di plastica, un salone per il disegno, oltre le aule per gli insegnamenti culturali. Il suo ordinamento è in tutto inentico a quello della R. Scuola di corso San Maurizio.

Un'altra scuola professionale esiste già da due anni nei locali sotterranei

della R. Scuola complementare Regina Elena: la succursale delle Scuole officine serali di via Ormea. In questa succursale, che è fornita dell'occorrente macchinario, si svolgono gli stessi corsi tenuti nella sede centrale. Vi affluiscono numerosi gli allievi, corrispondendo essa ad una vera esigenza della regione.

Si chiede inoltre dalla popolazione l'apertura di una succursale della scuola serale S. Carlo.

Complessivamente dunque, se pure qualche maggiore aspirazione vi può essere, si può dire che nel borgo San Paolo si provvede con sufficiente larghezza all'istruzione.

Interessi della regione.

Oltre a quelli già sommariamente esaminati nelle precedenti puntate, parecchi ancora sono i problemi che interessano la vita pubblica del borgo San Paolo, in parte già risolti, in parte soltanto prospettati e discussi od allo stato di promesse o, meno ancora, di semplice desiderio della popolazione. Tali sono: l'illuminazione pubblica, il servizio di polizia e di sicurezza, la questione ospitaliera, i giardini pubblici, il servizio postale e telefonico, i pubblici esercizi, il cimitero ecc. Per ognuno di essi è opportuno un esame particolareggiato di quanto si è fatto e di quanto si deve fare.

Illuminazione pubblica.

Nel programma di sistemazione di questo servizio, che contribuisce a dare a Torino l'aspetto di una grande città, ha pure avuto la sua parte il Borgo San Paolo. Le sue arterie principali, via Monginevro, via Villafranca, corso Peschiera, furono dotate, con giusto criterio, di un impianto a grandi lampade, che le illumina in modo sufficiente. Di questo impianto venne fatta l'inaugurazione in forma solenne nel gennaio del 1922 coll'intervento del senatore Cattaneo, allora sindaco di Torino, e di tutte le autorità cittadine. La cerimonia si svolse nei locali del Circolo liberale Peschiera, che fu il propulsore dell'avvenimento.

Se, però, l'illuminazione delle arterie principali merita lode, scarsa è quella delle vie secondarie. Ne deriva un grave disagio per gli abitanti, un pericolo continuo per la sicurezza e l'incolumità delle persone, una grande difficoltà per il servizio di polizia. Chi può avventurarsi al buio in quei luoghi più solitari del borgo con animo tranquillo? Occorre forse avvertire che appunto dal favore delle tenebre i malfattori traggono incoraggiamento alle loro imprese?

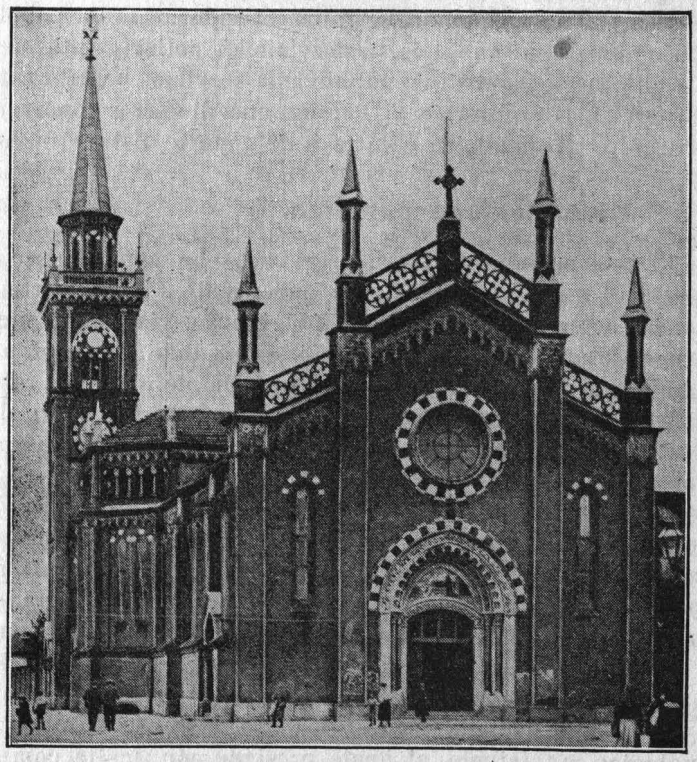
Il Servizio tecnologico municipale, al quale presiede con molta competenza l'ing. Guido Peri, dovrebbe ordinare una serie di ispezioni da eseguirsi, non durante la giornata, ma nelle ore serali, quando veramente si può valutare l'effetto pratico dell'attuale sistema di illuminazione. Il risultato di queste ispezioni non potrà certamente essere una conferma della sufficienza di questo servizio, quale ha diritto di avere ogni parte della popolazione, anche la più periferica.

Il servizio di polizia e di sicurezza.

Provvedono a questo servizio la Sezione delle guardie di pubblica sicurezza, la Stazione dei reali carabinieri e la Sezione delle guardie municipali.

Comanda la Stazione dei carabinieri il maresciallo Farinet; ma, purtroppo, egli non comanda neanche a se stesso, poichè non ha quasi mai uomini a sua disposizione. Ha circa 10 agenti, tutti dislocati quotidianamente per servizi del centro.

Il 1917 dovrebbe insegnare: due soli carabinieri esistevano in Sezione, mentre veniva incendiata la chiesa di San Bernardino ed alle telefonate alla Centrale si rispondeva che si sarebbe provveduto. Intanto la chiesa bruciava! Finalmente, alle ore 11, una pattuglia di cavalleggeri bastò per sgombrare la chiesa dai facinorosi.



Chiesa di S. Bernardino.

La popolazione reclama un congruo aumento di carabinieri. La zona si spinge oltre Grugliasco e comprende 45.000 abitanti. Per la sua vastità e per la difficoltà di sorveglianza e di tutela, essendovi numerosi casolari sparsi per la campagna, occorrerebbe una piccola caserma.

Il locale, destinato oggi alla stazione dei carabinieri è un'antica ed indecorosa catapecchia; si domanda perciò una nuova sede, per la quale potrebbe essere usato il fabbricato che un tempo era adibito a polveriera e che oggi trovasi abbandonato all'angolo del corso Peschiera, via San Paolo e via Paesana.

La Sezione di pubblica sicurezza è comandata dal funzionario cav. avv. De Flora, che ha provveduto alla sua dignitosa riorganizzazione, dopo il

precedente periodo di baraonda, che aveva attraversato. Gli sono collaboratori il maresciallo Catalano, comandante i carabinieri specializzati, il vice-ispettore Proietti. Sono circa 25 gli uomini in servizio, ma effettivamente in Sezione non ne rimangono che tre o quattro, perchè gli altri vengono giornalmente comandati a servizi straordinari di rinforzo alla Centrale, a Racconigi, ecc. Data l' estensione della zona, il numero degli agenti è quindi insufficiente.

La zona è sparsa di cascine, pericoloso ricovero di pregiudicati; come fare, in tali condizioni di numero, le opportune e tempestive battute per la cattura?

Vi sono poi Associazioni da vigilare e 135 stabilimenti industriali, grandi e piccoli compresi, con oltre 10.000 operai giornalmente importati da altre zone. Se da tempo non accadono fattacci, ciò si deve al tatto ed alla sagacia del commissario De Flora, che ha ricostituito l'ordine, molto caduto in ribasso negli ultimi anni.

Alla Sezione delle guardie municipali sono assegnati 17 agenti, sotto il comando del maresciallo Pietro Sinchetto.

La zona, nella quale esercitano le loro funzioni le guardie municipali, si estende dalla ferrovia di Milano alla ferrovia di Modane, sono fuori la cinta nuova, dal corso Vittorio Emanuele alla via Fréjus.

La caserma risponde al bisogno della regione. Vi è in essa una barella ed un servizio di pronto soccorso; si lamenta, però, che non sia fornito del necessario.

Ma le maggioriori lagnanze della popolazione riguardano il numero delle guardie, che si ritiene inferiore al bisogno del servizio, data la vastità della zona ed i servizi, ai quali le guardie sono chiamate. Esse debbono, infatti, provvedere al recapito avvisi, lettere, bollette esattoriali, informazioni, ecc. Il servizio di sorveglianza viene quindi ridotto ai termini per la scarsità degli agenti, che rimangono a disposizione: due o tre in tutto, senza tener conto del riposo dovuto alle guardie per turno e del servizio che ogni mattina una guardia deve prestare sul mercato.

Ufficio postale e telefono.

Fra i servizi pubblici della regione, che non incontrano la soddisfazione della popolazione, primeggia l' Ufficio postale.

E' lamentata la deficienza dei locali e la insufficienza della Direzione. L' Ufficio postale è collocato in due camere, che servono ad un tempo al disbrigo delle pratiche e per l'alloggio della gerente. Il personale fa quello che può, ma è appena rispondente al bisogno del tempo in cui fu istituito l' Ufficio e quando nella regione esistevano poche centinaia di persone e gli stabilimenti non avevano l' importanza e lo sviluppo attuale.

Già cinque anni or sono, mi si riferisce, venne inviato al Ministero un memoriale di protesta, firmato dal consigliere comunale comm. Guerrini, il quale si era fatto interprete delle lagnanze dei commercianti e degli abitanti del borgo.

Il Ministero rispose con apposita circolare, riconoscendo fondate le osservazioni mosse e, dopo avere ordinato una ispezione, istituì un secondo Ufficio postale nella limitrofa borgata Cenisia, Ufficio che è situato in corso Racconigi, e porta un lieve rimedio alle deficienze del primo, ma non rappresenta una soddisfacente soluzione del problema.

Gli abitanti di borgo San Paolo chiedono quindi che l'Ufficio di piazza Sabotino abbia più vasta sede, proporzionata alle esigenze della regione, con personale di primo ordine. Si dovrebbe in una parola istituire un Ufficio di categoria.

Nè meno dell'Ufficio postale eccita i reclami degli abitanti del borgo San Paolo il servizio telefonico.

Anzitutto manca assolutamente un telefono pubblico. Chi ha un bisogno urgente, deve rivolgersi alla cortesia di un utente privato, il quale non lo farà, ma potrebbe anche opporre un rifiuto.

Ma anche i telefoni privati dànno spesso luogo ad inconvenienti. Sin dal settembre 1923 fu inviato un memoriale raccomandato al comm. Demaldè. reggente allora la Direzione dei telefoni. Il memoriale, compilato dal Circolo Peschiera, elencava numerosi reclami. Si faceva cioè presente che nel borgo San Paolo sono numerosi gli esercizi e gli stabilimenti industriali, che era quindi necessario provvedere sollecitamente all'impianto di apparecci automatici ed alla revisione degli apparecchi esistenti, il cui funzionamento era mediocre.

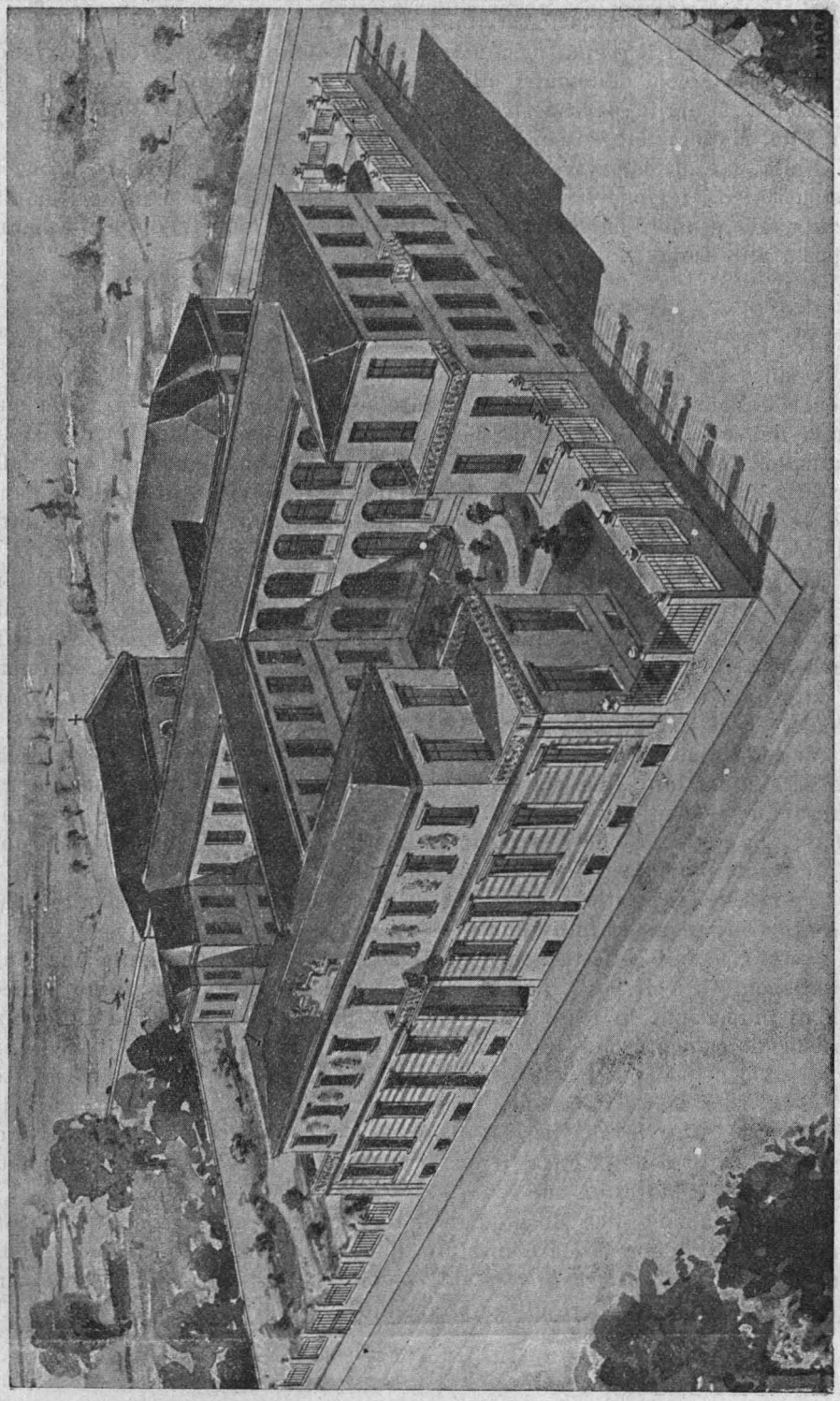
Oggi gli utenti, che sono circa una cinquantina, chiedono, in base agli affidamenti dati dal Governo, all'on. Bevione, che se ne era interessato, l'impianto della Sottostazione, già deliberata, la quale sola può permettere la installazione degli apparecchi automatici.

La questione ospitaliera.

La regione ha la fortuna di possedere l'ospedale Martini ed una moderna clinica privata, situata in corso Peschiera. Mentre questa clinica privata permette alle persone più agiate di provvedere alle cure dei famigliari senza dover essere lontane dalle proprie case, l'ospedale Martini risponde per proprio conto a tutti i bisogni di una grande città. I malati poveri vi si trovano come in casa, circondati da una ridente zona piena di vita e insieme da una maggiore libertà di trattamento rispetto alle proprie famiglie. Ed è questo per essi un gran conforto. A loro volta le famiglie di lavoratori che debbono visitare i sofferenti non sono costretti a perdere ore di lavoro per adempiere a questo pietoso dovere.

Il buon trattamento che direttore, sanitari e suore fanno agli ammalati è riconosciuto con plauso dalla popolazione: non è raro il caso che gli ospedali centrali rifiutino ammalati per alcune formalità e che in questa occasione l'ospedale Martini li raccolga a sue spese, offrendo degenza e cura gratuita.

Per queste ragioni la popolazione del Borgo chiede che i malati poveri acuti siano ricoverati al vicino ospedale Martini e non trasportati in collina,



Ospedale Martini

all'ospedale di San Vito. Di questo desiderio si è fatto eco il consigliere comunale Guerrini presso l'Amministrazione comunale, facendo presente il grave disagio ed il danno pecuniario che le famiglie risentono, dovendo percorrere parecchi chilometri per recarsi a quel nosocomio. Tanto è vero che alcune famiglie sono costrette a rifiutarsi di mandare i loro malati a San Vito, rinunciando così alle cure necessarie.

Nulla vi è da osservare in merito al servizio farmaceutico. Le farmacie esistenti nella regione si sono sempre dimostrate pari all'umano compito per il quale vennero istituite ed anche nei momenti di gravi epidemie hanno risposto allo scopo.

Il Cimitero suburbano.

Quanto più aumentano la popolazione e la fabbricazione, quanto più si estende la zona abitata della città, tanto più si intensifica ed urge la questione dei cimiteri suburbani, che più volte venne trattata in Consiglio comunale. Non è logico, nè giusto, né umano che dai punti opposti della periferia si debbano portare attraversando l'intera città, al cimitero generale, le salme dei poveri morti, allontanandole eccessivamente dall'affetto, dal ricordo, dalle tristi, ma necessarie visite delle famiglie.

Per quanto riguarda il Borgo San Paolo, provvede in parte il cimitero di Pozzo Strada: o meglio dovrebbe provvedere. Ne era stato deliberato l'ampliamento, ma non venne eseguito. Il consigliere comunale Guerrini aveva insistito perchè, non facendosi l'ampliamento, si costituissero almeno un dato numero di loculi per ossari, come avvenne per i cimiteri suburbani di Sassi e del Lingotto.

Vi sono casi dolorosi di persone, le quali non riescono ad ottenere che alle salme dei loro cari sia dato riposo presso altri loro defunti, e ciò quantunque — si dice — fossero stati dati precisi affidamenti e si fosse nominata una Commissione coll'incarico di studiare una migliore sistemazione.

Il municipio infatti informa in proposito:

« 1) Che al Cimitero suburbano di Pozzo Strada furono costruite quattrocento cellette ossari individuali.

« 2) Che tali cellette-ossari però, non permettono per nulla una maggior disponibilità di posti, poichè non abbreviano di un sol giorno i dieci anni di inumazione in fosse individuali stabiliti dalla legge; la differenza consiste unicamente nel fatto che i resti di una salma dopo il decennio invece di venire deposti nell'ossario comune possono collocarsi in cellette:

« 3) Che la Commissione, propose la soppressione, a suo tempo, del Cimitero di Pozzo Strada perchè di grave ostacolo allo sviluppo del piano regolatore edilizio della città, il quale contempla pure la costruzione di un nuovo grande Cimitero a sud ».

La popolazione del Borgo San Paolo ritiene che l'Amministrazione comunale non debba lasciare insoluto questo dilemma: o proporre l'abolizione dei cimiteri suburbani esistenti — ciò che non sarebbe nè giusto, nè opportuno — o provvedere all'ampliamento.

Questo ultimo provvedimento sarebbe tanto più gradito ora alla popolazione operaia della regione, in quanto che, al pari di tutti i buoni italiani, ha eretto in quel cimitero un ricordo ai propri caduti, la cui opera artistica venne donata dallo scultore comm. Guerrini, inaugurato fin dal maggio 1920 con una solenne e commovente cerimonia, e potrà ivi sempre convenire a piangere i proprî morti, mossa dalla santa religione delle memorie.

Il parco della Porporata.

Ma lasciamo questo triste argomento e passiamo in più respirabil aria... almeno col desiderio, poichè a questo riguardo la popolazione del Borgo San Paolo finora ha soltanto dei desiderî insoddisfatti. Essa da tempo sollecitava un provvedimento per l'apertura di giardini pubblici in quella zona. Invano. Molte difficoltà, specialmente di bilancio, venivano opposte. Sorse una proposta che pareva risolvere questa difficoltà: cioè la destinazione del Parco della Porporata a tale scopo.

Il parco della Porporata è uno spazio alberato accessibile a tutta la popolazione del Borgo San Paolo. Borgata Cenisia, Barriera di Francia. Esso colmerebbe una lacuna, perchè gli ultimi giardini che si trovano verso quella parte della città sono quelli di piazza Statuto e di Porta Susa. Trovasi fra le vie Fréjus, Aurelio Saffi, Montebracco e corso Vittorio Emanuele II. Ne venne fatta donazione dalla signorina Marchino all'ospedale San Giovanni, col vincolo della istituzione a parco. Per questo vincolo l'ospedale San Giovanni non può destinare il terreno ad una istituzione sanitaria. Non dovrebbe quindi incontrare grande difficoltà un accordo col Municipio per la proposta trasformazione tanto desiderata.

Un altro desiderio la popolazione ha ancora in tema di giardini pubblici. Esistono intorno al grande edificio scolastico Santorre Santarosa alcuni reliquati di terreno non necessari alla viabilità e da sistemare. Perchè, si domanda, non potrebbero essere destinati a piccoli giardini? Ne avrebbe degno ornamento la scuola e beneficio la salute pubblica.

Gli esercizi pubblici.

Anche il Borgo San Paolo si diverte, ed è giusto. Gli abitanti sono lavoratori, è vero, ma perchè il lavoro sia fecondo, perchè le forze possano conservarsi a lungo, il ritmo della vita concede anche le distrazioni: l'arco sempre teso si rompe! dicevano i nostri padri. Ed ecco assicurata la clientela ai cinematografi, ai caffè, alle bettole. Dove non è penetrato il cinematografo? Il Borgo San Paolo ne possiede due, allestiti con una certa eleganza, molto frequentati. Un terzo funziona alla sera presso la Birreria Boringhieri. Non esiste ancora un teatro, ma il cinematografo non ne fa sentire il bisogno.

Caffè, trattorie e bettole non mancano. Ve ne sono per tutti i gusti. Ma se i clienti non si lagnano, non così soddisfatti sono gli esercenti. Uno degli elementi di malcontento fra gli esercenti della regione è la sperequazione del trattamento in rapporto all'orario di chiusura degli esercizi della stessa

categoria. Di qui la presentazione di memoriali alle autorità governative e municipali, reclamanti parità di trattamento e l'orario di chiusura alle ore 24 per tutti indistintamente i locali di prima categoria ed alle ore 23 per quelli di seconda. È questa una questione che non riguarda solo gli esercenti, ma che ha rapporto anche colla pubblica sicurezza: è degna quindi di essere presa in considerazione.

Bisogni varî.

E poichè si parla di moralità non è inopportuno rilevare ancora altri piccoli bisogni della popolazione. La regione, che ha nel corso Peschiera un mercato fiorente ed un importante movimento giornaliero, chiede l'installazione di un monumento vespasiano in piazza Sabotino e di orinatoi specialmente in vicinanza degli edifici scolastici.

Si richiama inoltre l'attenzione delle guardie municipali sull'abusato sistema dei pozzi perdenti, che inquinano il sottosuolo e le cantine dei fabbricati, mentre la regione è servita da una discreta rete di canali neri, ai quali non è difficile allacciarsi.

Si chiede infine: l'installazione di alcune fontanelle di acqua potabile nei punti più eccentrici della regione; la posa dei marciapiedi con guide in pietra onde evitare nella stagione invernale di navigare in pozzanghere, specialmente perchè, nelle regioni periferiche, non vi è sollecito servizio per lo spazzamento della neve.

Vita sportiva.

Dulcis in fundo! Vi è a Borgo San Paolo, come in altri punti periferici, una categoria di abitanti, che non si preoccupa di tutti questi bisogni, e vede la vita con colori di rosa: è la gioventù che ama la vita all'aria libera, e oltre l'officina, o l'aula scolastica, o gli archivi dell'ufficio, ama il bel tappeto di un prato, un piazzale ombreggiato, un campo sportivo qualsiasi, ove mettere a prova le sue forze fisiche, la sua elasticità, la sua perizia. Non siamo in pieno villaggio sportivo, ma tutti i nomi dello sport hanno cospicue schiere di proseliti.

Innanzi tutto il giuoco delle bocce. I bocciofili di Borgo San Paolo, astrazione fatta dei liberi, dei non associati, si possono dividere in due gruppi: quello che fa capo all'Unione Bocciofila Italiana e quello che è associato alla Federazione Bocciofila Italiana. A numerose Società aderiscono i giocatori. La « Montagnola », che annovera forti campioni vincitori di vari tornei; la « Costanza », l'U. B. Borgo San Paolo e Cenisia, il G. S. Lancia ed altre fanno capo all'U. B. Italiana. Fanno capo invece alla F. B. I. la Sportiva San Paolo, che è la più anziana Società del Borgo, la Fréjus, il G. S. Spa, la Società degli Amici, l'Avvenire, ecc.

Altro sport in auge, il ciclismo. Molte società locali e molti bravi campioni.

Chiusano, Bertolino e i fratelli Petiva, campioni conosciuti dalle nostre

folle, sono del Borgo San Paolo. Nel « Velo C. Lancia » troviamo Caligaris, Polano, Bertolazzi ed altri nomi di corridori ciclisti, della tamiglia operaia, della nuovissima famiglia operaia sportiva.

La più anziana Società della zona, i cui associati sono tutti elementi del Borgo San Paolo, è lo Sport Club San Paolo, nato dalla fusione della vecchia Società « Spera » e dalla « Sempre Avanti ». Ne è animatore costante il buon Regge che tutti gli sportivi torinesi conoscono. Nello Sport Club San Paolo si fa molto ciclismo ed i campioni che emergono si chiamano Agostino Rosso, Capriolo, Goitre, Destefanis.

Anche il giuoco del biliardo ha i suoi proseliti e così pure il motociclismo, in piccola scala. Moro, uno dei più audaci campioni della motocicletta, è appunto del Borgo San Paolo.

Lo sport che appassiona è quello del foot-ball. E' l'esercizio fisico che in genere esercita una attrattiva maggiore sui giovanissimi e sui giovani. Un campo di foot-ball federato regolarmente esiste in Borgo San Paolo: quello del Pastore F. C., una Società che ha trascorso momenti burrascosi, che ha disputato il campionato massimo italiano, con alterna vicenda e che poi è scesa, forse immeritatamente, nelle divisioni inferiori.

Cura molto la propaganda del foot-ball in Borgo San Paolo l'Oratorio dei Salesiani in via Luserna. Possiede un campo di gioco e numerosissimi giocatori. Don Bonvicini ne fu l'iniziatore ed oggi la sezione è fiorente e ricca di proseliti.

In corso Peschiera, all'angolo del corso Racconigi, esiste anche un campo di pattinaggio, che d'estate diventa campo di tennis, ed alla scuola Santorre Santarosa una palestra che è anche frequentata dai giovani esploratori.

Un tempo Borgo San Paolo era teatro degli « arrivi » delle grandi corse ciclistiche che si effettuavano sul corso Peschiera; ma poi le esigenze nuove dello sport, che sono anche commerciali, hanno spostato questi arrivi in recinti chiusi, a pagamento...

Borgo San Paolo vanta uno dei campi sportivi operai più moderni: quello dello stabilimento Lancia. Un campo ampio, con tribune, spogliatoi, docce, pista per le corse ciclistiche di trecento metri in terra battuta, campo di boot-ball, giochi di bocce, di tamburello, ecc. Il comm. Lancia ha voluto dare alle sue maestranze ed ai suoi impiegati una palestra modernissima per tutti gli sports ed i signori Gracco, Zeppegno, Zaccagnini, Bocca, Papino e Sargiotto curano con costante interesse lo sviluppo di questo reparto modernissimo delle officine.

Anche la Spa, che conta un gruppo sportivo, ha in progetto la costruzione di un campo ed intanto profitta dello Stadium.

Così, in mezzo ad un'operosità feconda, ad un fervore di vita, che trova la sua più bella e gioconda estrinsecazione nei ludi nuovi ed antichi, il Borgo San Paolo afferma la sua esistenza ed il suo primato fra i centri periferici di Torino.

Da Vanchiglia a Sassi

Vanchiglia. Vi è stato in passato qualche discrepanza fra gli studiosi della storia di Torino circa l'etimologia del nome di questo borgo, che, in origine si stendeva dalla piazza Vittorio verso la Dora, lungo la sponda sinistra del Po. Vi fu chi ritenne che Vanchiglia fosse una corruzione del vocabolo *fanghiglia,* quasi a ricordo della natura paludosa del terreno. La versione più attendibile è, però, quella del Flecchia e del Massia: Vanchiglia deriva dalla successiva trasformazione di *Gunchilla* in *Vuinchilla, Vinchilia* o *Vincaja,* luogo pieno di vinchi (si dice ancora ai giorni nostri in piemontese *vench*), come dovevano essere tali paraggi acquitrinosi. Ad ogni modo qualunque sia l'etimologia della parola, di tali condizioni del terreno, ora interamente ricoperto dalle abitazioni, non rimane più traccia. Non solo, ma quello che era una volta il Borgo Vanchiglia, è divenuto in gran parte zona centrale per l'espandersi della città. Se dalla piazza Vittorio Veneto non partisse ancora la via Vanchiglia, certamente nel concetto della cittadinanza i confini del borgo sarebbero molto più lontani, cioè oltre il corso Regina Margherita, o quanto meno oltre il corso San Maurizio. Intanto nella denominazione della zona una distinzione già esiste: *Vanchiglia,* che è la parte più interna, e *Vanchiglietta,* che costituisce il vero borgo periferico, confinante col borgo Rossini, col quale ha comunione di origini, di vita, di interessi.

Il Borgo Rossini.

Il popolino torinese, che era alle porte della grande città ed in cospetto dell'ancor più grande campagna, che si stendeva, quasi inabitata, fino oltre la Dora, ricordando le vicende e le gesta del *cit 'd Vanchija* ingigantite dalla sua fantasia, aveva chiamato « Fortezze di Vanchiglia » le prime due grosse case, che erano state costruite ai lati dell'ingresso del ponte Rossini.

Infatti esse sorsero come sentinelle avanzate fra terreni abbandonati, prati incolti, nell'isolamento dell'attività, lungi dal rumore delle vie e dei corsi abitati e percorsi da ogni più diversa forma di vita.

Ma dal 1890 in poi queste « Fortezze di Vanchiglia » sono rimaste a dare esempio ed eccitamento all' attività edilizia.

Certo in quei tempi il terreno che è oltre il corso San Maurizio e che va alla Dora ed al Po, doveva aver poco pregio e minori lusinghe per i costruttori.

Pare che il Municipio fosse di ciò ben consapevole, poichè deliberando che il corso Regina Margherita dovesse mantenere la sua linea retta, accordava il terreno, che conduce al ponte Rossini, gratuitamente ad un' impresa, con accordo che sul terreno fossero costruite case ad uso abitazione.

E sono bastati pochi anni per far popolare di costruzioni, di case, di fabbriche, gli spiazzi delle « Fortezze » e far scomparire queste al confronto delle nuove abitazioni costruite ai loro lati, per prolungare la teoria di case che si stendono sul corso Regina Margherita, per far sorgere un borgo ricco di officine, di fabbriche, di opifici, numeroso di popolazione, specialmente operaia. Multiforme è stata ed è tuttora l' attività industriale, dalla lavorazione della più fragile delle materie, il vetro, a quella malleabile del piombo, si arriva alla più forte, quella del ferro, all' industria della lana e del cotone. Nel borgo hanno altresì sede fabbriche di dolciumi, e fra di esse quella delle Gallettine e Bisquits, che sono la ghiottoneria dei torinesi, dopo quella degli squisiti « gianduiotti ».

Il borgo Rossini accrescerà prossimamente la sua importanza quando sarà ultimata la stazione merci delle ferrovie dello Stato, che sorge a monte del Cimitero generale con grande beneficio del servizio dei trasporti delle regioni lontane dalla stazione di Porta Nuova.

Nè meno rapido ed intenso è stato lo sviluppo del vicino Borgo Vanghiglietta, che conta ormai 20.000 abitanti.

Ecco quanto il comm. ing. Scanagatta, capo dell' Ufficio dei lavori pubblici, appositamente interpellato, ha riferito in proposito.

Vanchiglietta.

La regione Vanchiglietta ha iniziato il suo sviluppo in questi ultimi anni. Circa un ventennio fa era costituita da pochi stabilimenti industriali, quali le Officine della Società Consumatori gas, la rimessa delle tranvie municipali, gli stabilimenti Venchi e Laclaire, ecc., attorno ai quali si raggruppavano poche e modeste costruzioni prospettanti su vie in gran parte tortuose.

La cinta daziaria divideva la regione in due parti, le quali potevano a stento comunicare a mezzo della barriera Vanchiglia e dei due passaggi presso la Dora ed il Po.

La costruzione del ponte del Colombaro sulla Dora ed il contemporaneo inalveamento del torrente e poi l' abbattimento della cinta daziaria hanno dato vita a questa regione, che fino agli ultimi anni era rimasta isolata dalla restante parte della città, chiusa fra la cinta daziaria, il Po e la Dora tortuosa e soggetta solo, per antica consuetudine, a ricevere ed a smaltire nei suoi prati le acque immonde provenienti dalla città.

Con l' abolizione della cinta daziaria la regione Vanchiglietta ha avuto un più ampio respiro ed all' improvviso e quasi tumultuariamente la fabbricazione è andata sviluppandosi col sorgere di piccoli fabbricati a lato di maestosi gruppi di case popolari, di enti privati, pubblici ed anche del Comune.

Viabilità: la sistemazione del corso Belgio e le vie private.

Con la fabbricazione si sono sviluppate le vie e gli altri servizi.

Ecco aprirsi il corso Belgio (fino al corso Brianza), il corso Farini e sistemarsi l' antica strada di circonvallazione con la formazione del magnifico corso alberato (corso Tortona) e con la copertura dello sconcio fosso della cinta daziaria. Segue la sistemazione delle vie Oropa, Ricasoli e tratti delle vie Manin e Pallavicini, che, aggiunte alle esistenti, costituiscono una rete di vie aperte lunga circa 10.000 metri lineari.

Malgrado il progressivo svolgimento di questo programma, parecchi ancora sono i desiderii della popolazione.

Istituto Case Popolari - Gruppo VII (1909)
Corso Farini 32 - Via Faà di Bruno

Era opportuno sentire in proposito la voce di un' autorevole persona del borgo, che fosse l' interprete sincero, spassionato della maggioranza degli interessati. Mi rivolsi al geometra Florio, presidente del Circolo Vanchiglietta.

Anzitutto, ha detto il geometra Florio, in merito al corso Belgio, questa bellissima diagonale, che attraversa il borgo, e permette alla visuale di spingersi direttamente fino a Sassi e su su per la collina fino a Superga, che le è sfondo panoramico pittoresco, si lamenta che siano stati sospesi i lavori per il suo compimento. Attualmente il corso non è aperto che dal corso Tortona fin verso il Po, di cui non raggiuge la sponda, e termina in un prato. Occorre notare, che per la sistemazione di questo corso si impiegava la terra degli scavi per il rettilineo della Dora: sospesi da circa due anni questi scavi, furono, per naturale conseguenza, sospesi i lavori del corso Belgio.

Si domanda quindi la sollecita ripresa degli scavi per l' apertura del rettilineo della Dora, di cui rimangono ad eseguire circa 150 metri. Il beneficio sarà dupplice. La Dora potrà abbandonare la sua tortuosità, causa di continue corrosioni, e il materiale degli scavi potrà permettere di ultimare il suolo stradale del corso Belgio fino al punto della sponda del Po, dove verrà impostato il nuovo ponte fra Vanchiglietta e Sassi.

Un altro tratto di circa 100 metri di questo corso attende tuttora la sua apertura.

Ostacola ancora la sistemazione tra il corso Farini ed il corso Regina Margherita l'esistenza di una palazzina, nella quale aveva i proprii uffici uno stabilimento industriale. Anche questa deve scomparire.

Il Municipio ha già provveduto all'esproprio di una striscia di terreno attraverso allo stabilimento Venchi, il quale, in tale previsione già ha tenuto le sue nuove costruzioni sul filo risultante.

La popolazione vedrebbe con piacere il sollecito compimento di queste opere: ne avrebbe vantaggio il borgo per la migliorata circolazione, ne acquisterebbe pregio per la sua estetica.

Una seconda questione, che si vorrebbe risolta, è quella delle strade private. Senza ripetere quanto in proposito già si è detto per il borgo San Paolo, ci troviamo quì di fronte alle stesse richieste. Le strade private del borgo Vanchiglietta sono una decina. Non tutti i proprietari frontisti ottemperano ai loro obblighi. Si sente quindi qui, come altrove, la necessità che il Municipio, come ha già deliberato per qualche strada, assuma in manutenzione tutte queste vie private, che certo non contribuiscono sempre al decoro ed alla comoda viabilità di Torino.

Nè qui si fermano i desiderata di Vanchiglietta. Il corso Antonelli, il quale corre lungo la sponda sinistra del Po, ha una sede non eccessivamente ampia, ma sufficiente per il transito che ivi non è molto attivo e diminuirà ancora, appena aperto il corso Belgio e costruito il ponte cui fa capo, si potrà seguire, con abbreviato percorso, quella diagonale per raggiungere a Sassi la sponda destra del Po. Il piano regolatore assegna invece al corso Antonelli una sede quasi doppia, vincolando così parte delle case e delle aree che lo costeggiano. Poichè l'allargamento non è necessario ed il vincolo nuoce all'eventuale miglioramento od alienazione di quei fabbricati o di quei terreni, si domanda la riforma del piano regolatore e l'abbandono del vincolo stesso, che si ritiene logico specialmente quando si provvedesse alla sistemazione della sponda del Po in corrispondenza di quel corso, che è pure nel desiderio della popolazione.

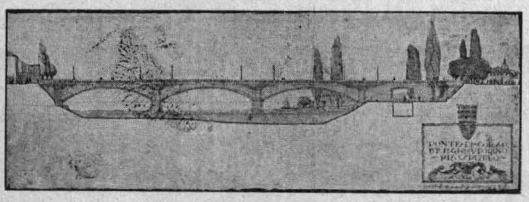
Il nuovo ponte fra Vanchiglietta e Sassi.

Circa le opere e le condizioni della viabilità del borgo Vanchiglietta occorre ancora rilevare che la Dora è attraversata con un nuovo ponte in corrispondenza della via Fontanesi e questa via viene migliorata con la sistemazione a ciottolato e guide di pietra.

Le condotte forzate dei corsi Regina Margherita e Novara e quella della via Oropa permettono l'impiego di autoinnaffiatrici ed il miglioramento dei servizi di nettamento ed innaffiamento.

Sono intanto in corso i lavori per la sistemazione della via Benevento e per il prolungamento della via Oropa, e di prossimo inizio il piantamento di alberate in corso Belgio e la formazione di piazzale davanti alle scuole municipali.

Ma l'opera più grandiosa che porterà il maggior sviluppo ed incremento nella regione Vanchiglietta è senza dubbio la costruzione del ponte sul Po in corrispondenza del corso Belgio ed il conseguente completamento di questo corso e la sistemazione definitiva della Dora. Queste opere richiederanno una spesa di circa lire 7.000.000, ma di esse beneficierà pure grandemente la regione Sassi che trovasi affacciata sull'altra sponda del Po. La costruzione di questo ponte era già stata portata in precedenti bilanci del comune di Torino, ma sopravvenuta la guerra, per necessità di cose, lo stanziamento venne sospeso. Gli abitanti delle regioni interessate possono però essere lieti: l'Amministrazione straordinaria ha portato nel bilancio del 1925, per la costruzione del ponte, un primo stanziamento di due milioni; altro stanziamento contiene il bilancio 1926.



Ponte Vanchiglietta - Sassi sul Po.

I lavori sono già stati appaltati.

Opere edilizie.

Nell'ultimo ventennio vennero pure eseguite le seguenti opere edilizie.

1) Costruzione dell'edificio per le scuole elementari L. A. Muratori, in via Manin angolo via Ricasoli, del costo di lire 800.000, e comprendente 35 aule. Le opere eseguite in due periodi vennero iniziate nel 1911 ed ultimate nel 1915.

2) Gruppo di case economiche in via Ricasoli e corso Belgio, comprendente 62 alloggi con 277 camere complessivamente. I lavori vennero eseguiti negli anni 1922-23 ed hanno importato la spesa di lire 1.200.000.

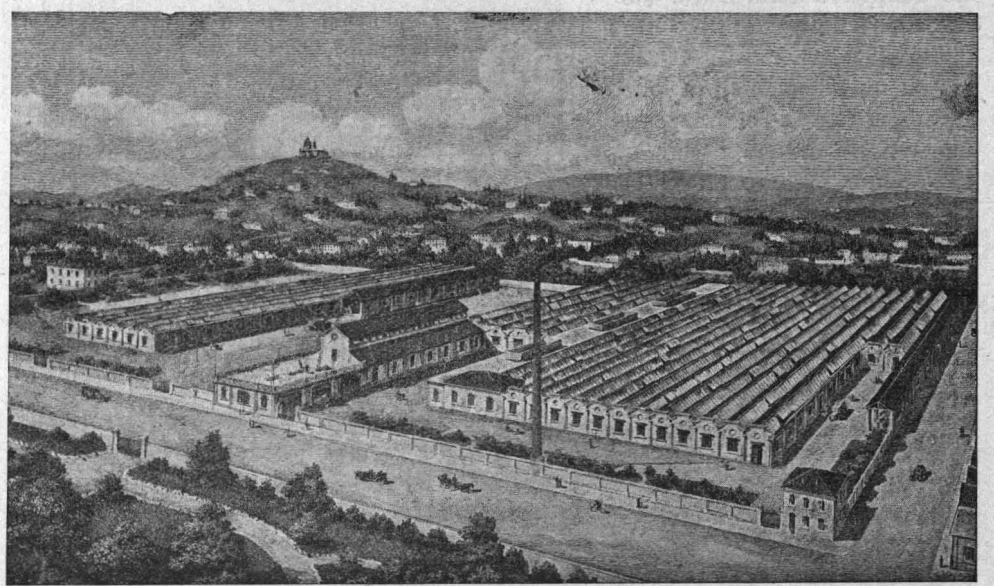
3) Nuove officine ad uso dell'Azienda tranvie municipali verso le vie Manin, Ricasoli e Pallavicini. Vennero eseguite negli anni 1922-24, hanno importato la spesa di lire 2.500.000 ed occupano una superficie complessiva di 8000 mq. Adattamento ad uso rimesse ed uffici per l'Azienda delle vecchie tettoie preesistenti, con una spesa di lire 250.000.

4) Venne costruito un lavatoio sul corso Regina Margherita all'angolo di via Vanchiglia, importante una spesa di lire 270.000, il quale, pur risultando al limite della regione Vanchiglietta, sarà tuttavia usufruito dagli abitanti di questa ultima.

Le industrie.

Contemporaneamente all'edilizia pubblica si è sviluppata quella privata, anzi bisogna dire che è lo sviluppo prodigioso di questa che ha reso necessaria la prima. Sorsero quindi nuovi stabilimenti industriali, si migliorarono

e si ampliarono quelli già esistenti, per modo che oggi, fra le più importanti sue industrie, la regione ospita lo stabilimento Venchi, il Lanificio Laclaire e Salietti, la Filatura di Torino, la Pettinatura Piemonte, il Lani-



Lanificio Laclaire e Salietti.

ficio Tedeschi, il Lanificio Giudici, la fabbrica di carrozzerie Farina, l'Officina Moncenisio succursale delle officine di Condove già Bauchiero, lo stabilimento meccanico Mantovani, l'Opificio arredi militari ed altri, che dànno lavoro ad oltre 15.000 operai.

Il Lanificio Laclaire e Salietti, si impiantò nel 1901, con 40 telai meccanici. Aveva allora 60 operai.

Esso andò successivamente ampliandosi ed ora occupa una superfice di mq. 17 mila, e dà lavoro a 250 operai. Ha 110 telai con annessa tintoria, apparecchiatura e finisaggio.

Dispone di una forza motrice di 60 H. P. a vapore e 250 H. P. elettrici.

Nel 1915 impiantò pure una filatura di lana cardata con 2 assortimenti e 1260 fusi.

Nello Stabilimento si lavoravano stoffe di pura lana cardata e pettinata, uniti e di fantasia, che ottenero il Gran Premio alle Esposizioni di Bruxelles nel 1910 e di Torino nel 1911.

Da tre anni si fabbricano pure panni di lusso pura lana per carrozzerie automobili che vengono forniti alle principali fabbriche di auto e carrozzerie d'Italia, Francia, Belgio, Austria, Ungheria, Germania ed Inghilterra.

Questi panni furono assai apprezzati ai Salons dell'auto di Torino 1924, Bruxelles 1924 e 1925 ed ora al Salon di Berlino.

Altro stabilimento industriale tipico della regione è la « Carrozzeria Farina », la quale rappresenta tutte le fasi del progresso di questa industria giunta ora alla sua massima espressione tecnica ed estetica.

Gli inizi della Carrozzeria Farina, risalgono ai primordi dell'industria automobilistica italiana, a circa vent'anni addietro, quando il fondatore della Casa, e quegli che poi ne è sempre stato l'anima e l'impulso, il cav. Giovanni Farina, allora poco più che ventenne, con pochi operai da lui ammirabilmente guidati, istituì la prima officina per la fabbricazione di carrozzerie di lusso per i clienti privati. Germe modesto ma fecondo perchè sorretto da una fede sicura da un pensiero lucido, da un'inflessibile costanza di lavoro.

Non era infatti trascorso qualche anno che il cav. Giovanni Farina, attuando quel geniale proposito che maturava nel suo spirito preveggente, con sorprendente anticipazione sull'avvenire, abbandonava i metodi empirici di costruzione singola allora generalmente adottati, e prima di tutti organizzava la lavorazione in serie per la produzione su grandi quantità. Iniziativa audace che sembrava quasi temeraria in quel da avviare una produzione rimarchevole per quantità e qualità. Simultaneamente si ampliavano i laboratori si impiantavano nuovi reparti e macchinari, si aumentava la produzione. L'antica officina veniva via via trasformandosi nei grandi Stabilimenti Farina, che giungevano a dare un prodotto di circa 60 camions al giorno e costruivano altresì hangars e aeroplani, costruzioni tutte condotte con quella diligenza e passione che venivano dianzi dedicate alle vetture, e a cui attendevano senza tregua in persona il cav. Giovanni Farina e i suoi fratelli Carlo e Pinin Farina. Si costruivano, fra l'altro, gli aeroplani del tipo *Aviatik-Farina* ad uso scuola, alle cui prove di volo partecipava lo stesso signor Pinin Farina, e che diedero i migliori risultati.

Ma lo spirito innovatore del cav. Farina non si limitava ai procedimenti tecnici, con altrettanto intuito di modernità e con lodevole interessamento per le classi operaie, si estendeva ai suoi operai, non solo migliorandone le condizioni interne di lavoro, ma promuovendo fino da prima della guerra la formazione di una Società di Mutuo Soccorso, e poi durante la guerra quella di una Cooperativa di Consumo fra gli operai stessi.

All'avvento dell'età di pace riprese nuovo slancio l'impulso avvivatore degli Stabilimenti di Corso Tortona per mantenerli sempre nella posizione di avanguardia.

Un pioniere dell'industria dolciera.

Un cenno speciale merita il grandioso stabilimento della Società Anonima S. Venchi e C. che è uno dei maggiori esponenti dell'industria dolciera, del cui primato la città di Torino può menar vanto.

Questa ormai importantissima Società, trae le sue lontane origini da

una modestissima fabbrica iniziata in Torino nel 1878 da Silviano Venchi in un angusto locale di Via Artisti.

Il Venchi venuto a Torino dalla nativa Robbio Lomellina, in giovanissima età, dopo di aver lavorato per ben 15 anni come operaio dolciere, fondava così quell'azienda che, minuscola prima, doveva poi assurgere ad una delle più mirabili manifestazioni della industria italiana.

Privo di mezzi finanziari, ma dotato di forte ingegno naturale, di operosità e di tenace volontà di riuscire, il Venchi seppe infatti dare ben presto alla sua azienda un incremento sempre maggiore dovuto specialmente alla superiorità dei suoi prodotti che non tardarono ad affermarsi sul mercato. Nel 1898 il primo locale di Via Artisti, non era più sufficente alle esigenze dell'azienda ed il Venchi la potè trasferire in uno stabile di sua proprietà nella stessa Via Artisti, dove gli onesti guadagni dovuti alla sua vita di sacrificio e di lavoro continuo gli permisero di apportarvi notevoli miglioramenti ed ampliazioni.

E le sorti dell'azienda ampliata volsero così meravigliosamente che nel 1905 il Venchi, sempre allo scopo di darvi tutto il maggior sviluppo al quale giustamente tendeva la sua eletta mente di industriale e di organizzatore, ne decise la trasformazione in Società Anonima.

E la visione del Venchi ebbe la sua relizzazione.

La Società Anonima Venchi prima costituita con un capitale sociale di lire 1.300.000, elevato gradatamente fino a lire 6.000.000, sotto la guida esperta e valorosa del suo fondatore corrispose alle di lui aspirazioni e divenne il potente organismo industriale che attualmente onora Torino e l'Italia.

Pochi anni dopo la costituzione dell'Anonima, la Sede di Via Artisti già si dimostrava non più adeguata alle accresciute necessità dell'industria.

Su proposta del Venchi il Consiglio di Amministrazione decise l'erezione dello stabilimento attuale di Corso Regina Margherita che racchiude in se tutto ciò che di maggiormente perfezionato e moderno può esistere nella industria dei confetti caramelle e cioccolato.

Occupa ben 15.000 mq. di terreno; è dotato di potente e perfetto macchinario azionato da motrici elettriche e dà lavoro ad oltre 500 operai.

Lo stabilimento è diviso in diversi riparti in modo razionale e conforme alle esigenze dell'industria ed alle innumerevoli varietà dei suoi prodotti.

L'opera grande di Silviano Venchi ebbe il maggior riconoscimento.

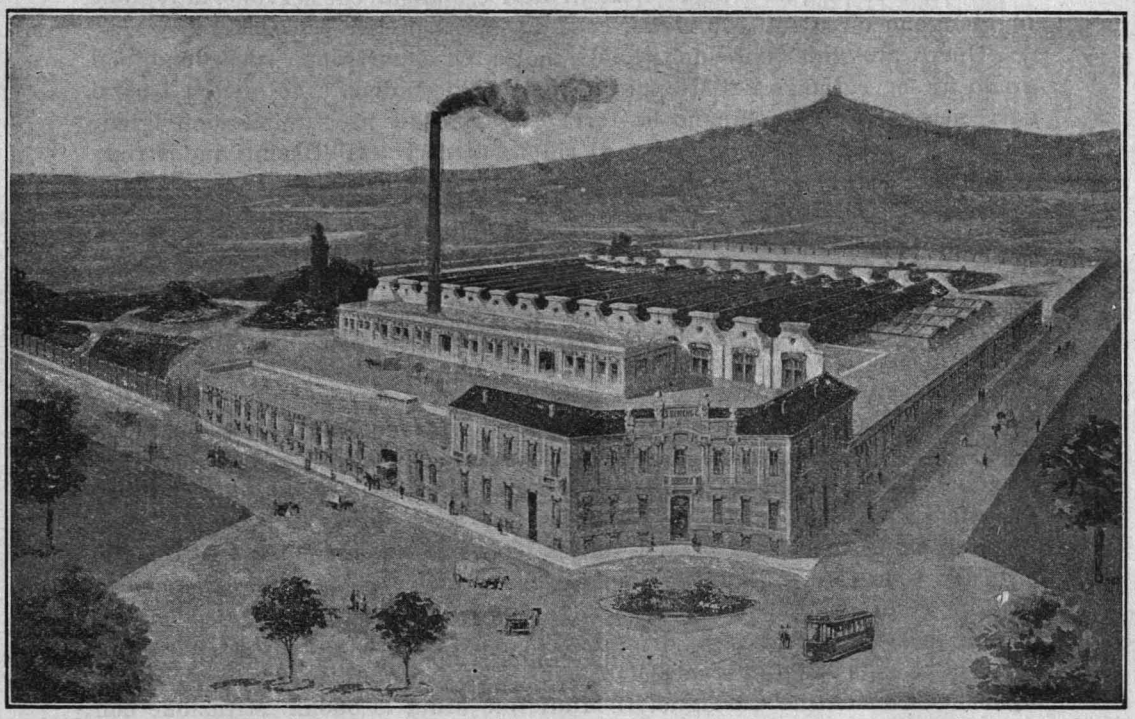
Egli fu insignito di alte onorificenze dalla benevolenza del nostro amato Sovrano fra le quali la Commenda dell'Ordine della Corona d'Italia e la Croce di Cavaliere al merito del Lavoro.

Ed al Venchi personalmente ed alla Società furono concessi innumerevoli diplomi d'onore in tutte le esposizioni sia in Italia che all'Estero.

Nel 1922, quando i suoi ideali erano raggiunti, fra il generale compianto veniva a mancare il Comm. Silviano Venchi, lasciando ad altri la continuazione della sua grande opera, e per eccitamento il suo meraviglioso esempio.

Per volontà degli azionisti, dei collaboratori e delle maestranze operaie

venne eretto nel grande cortile centrale dello stabilimento un pregevole monumento dello scultore Cellini onde ricordare le virtù e le opere del fondatore.



Stabilimento Società Venchi e C. - Fabbrica di confetti, caramelle e cioccolato.

Il piedestallo del monumento porta il motto *Labor Omnia Vincit* che riassume tutta la vita del grande lavoratore.

Al posto di Silviano Venchi per tanti anni da lui così degnamente occupato venne eletto ad Amministratore delegato il Ragioniere Grande Uff. Gerardo Gobbi, amico affezionato del Venchi, da molti anni già membro del Consiglio di Amministrazione dell' Anonima.

La Società continua le nobilissime tradizioni del suo fondatore e va sempre maggiormente affermandosi in Italia, in Europa e nei Paesi di Oltre Mare.

La fognatura.

La fognatura bianca e nera si sviluppa nei corsi Tortona, Farini e Regina Margherita e penetra nelle vie Ricasoli, Manin, Pallavicini ed Oropa.

Intanto l' Amministrazione decide ed attua il grandioso lavoro per allontanare lo scarico delle acque immonde della città e sopprimere quello

esistente a valle del ponte Regina Margherita. Viene così eseguita la costruzione di un nuovo grande collettore che raggiunge il Po alla confluenza della Stura e si snoda attraverso alla regione Vanchiglietta favorendo nuovi allacciamenti. In questo modo i canali neri e bianchi che servono la regione raggiungono circa i 10.000 metri, con una spesa di lire 5.800.000.

Opere provvidenziali queste. Ma molte cose purtroppo succedono mal grado la sorveglianza del Municipio. Non pochi, si dice, sono ancora i pozzi neri perdenti, che inquinano la terra e l'aria con pregiudizio dell'igiene pubblica. Così dicasi delle acque di rifiuto di certi stabilimenti industriali, che hanno ognuno un canale di scarico non allacciato ai canali della fognatura.

Coltura intellettuale.

Dato uno sguardo alle condizioni dell'edilizia, della viabilità e dell'igiene, in merito alle quali purtroppo esistono e nascono ogni giorno desideri non sempre soddisfatti od accettabili, è confortevole cosa sollevare lo spirito penetrando negli ambienti più sereni ed anche più giocondi dell'infanzia e della adolescenza chiamata a raccolta per l'educazione e per l'istruzione. E sotto questo aspetto il borgo Vanchiglietta non sta indietro alle altre zone della città.

Nell'ex-casotto del dazio dell'antica barriera, opportunamente sistemato, ha preso sede l'asilo infantile fondato dal grand'uff. Laclaire, ex amministratore della nostra città. Esso accoglie ogni giorno da 70 ad 80 bambini, in grande maggioranza figli di operai, ai quali è prodigata ogni cura più amorosa. E' presidente attuale dell'asilo il geometra Florio e direttrice la signorina Clementina Castagno. Il Municipio aiuta la buona istituzione con un sussidio di 750 lire, oltre il pagamento dello stipendio a due maestre.

L'asilo funziona bene, come si è detto, ma il continuo aumento della popolazione e le esigenze della educazione moderna fanno sentire la necessità di trasportarlo in località più centrale della regione e di costruire una apposita sede con aule piene d'aria e di luce e con un giardino ove i bambini degli operai possano averne giovamento per lo spirito e per l'organismo. Se il Municipio, mi assicura il presidente, offrisse il terreno, necessario ed un contributo anche modesto, si potrebbe aprire una sottoscrizione fra gli abitanti del borgo ed i fondi occorrenti sarebbero presto raccolti. Non esisterebbe più in tal caso uno sconfortevole confronto tra la sede dell'asilo e quella delle scuole elementari, alle quali provvede direttamente per obbligo di legge il Municipio. Qui veramente ci troviamo di fronte ad un superbo edificio, costruito secondo tutte le più moderne norme dell'edilizia scolastica: la scuola L. A. Muratori, di cui si è più sopra parlato.

Sono circa 1200 gli allievi ripartiti nelle varie classi, nelle quali si divide l'insegnamento elementare. Il borgo non possiede altre scuole, perchè le famiglie che intendono far proseguire gli studi ai loro figliuoli possono, senza difficoltà, mandarli alle scuole del centro.

Servizi pubblici diversi.

I rilievi della popolazione in merito ai vari altri servizi pubblici sono ancora parecchi. L'illuminazione elettrica vi è, dicono i malcontenti, ma è fatta con lampadine microscopiche.

Non vi era in tutto il borgo una fontanella pubblica. Vi è, è vero, l'acqua potabile in tutte le case, ma non basta; ora però è in corso l'impianto di una prima fontanella.

Si è provveduto dal Municipio alla costruzione di un lavatoio sul corso Regina Margherita all'angolo di via Vanchiglia, che è troppo eccentrico alla regione. Più di Vanchiglia ha bisogno Vanchiglietta di un lavatoio. Ed anche dei bagni.

Il servizio tranviario è fatto dalla linea numero 5 che percorre il corso Belgio e dal numero 3 che passa sul corso Regina Margherita.

Troppo lontana, si dice ancora, è la sezione delle guardie municipali del cimitero, che fa servizio anche per Vanchiglietta. Perchè non potrebbe istituirsi una apposita sezione più vicina?

Mancano ancora un ufficio postale e telegrafico ed un telefono pubblico, uffici dei quali il popoloso borgo sente il bisogno.

Organizzazioni sociali.

Non fa meraviglia che in un centro così operoso siano sorte molteplici organizzazioni. I cittadini appartenenti alle diverse classi sociali sono istintivamente indotti a riunirsi per la difesa dei proprii interessi, per lo scambio di idee, per procurarsi quelle distrazioni che sono pure, se non eccessive, tanto necessarie ed utili alla vita.

Fiorente è il Circolo Vanchiglietta fra proprietari, industriali e commercianti. Esso si è costituito in Cooperativa ed ha costruito in via Cigliano, 34, la propria sede, non sfarzosa, ma di una elegante e decorosa semplicità. Trecento circa sono i soci. Ne è presidente il giovane cav. geom. Florio, che agli interessi del borgo dedica molta parte della sua intelligente attività. Gli operai hanno costituita la loro Associazione di mutuo soccorso ex-barriera di Vanchiglia. Attualmente contano un centinaio di soci. L'Associazione ha sede in via Mongrado.

Più recente, come è naturale, è il Circolo fascista, che ha scelto a proprio centro la via Cossila.

Della vita sociale del borgo sono ancora esponenti la Società di M. S. « L'Idea », in corso Belgio, la Società dei cacciatori, le due Società sportive « Biagio Nazzaro » e « Gist », nonchè il Corpo musicale « La Margherita », che più volte si è affermato in manifestazioni e concorsi e dimostra come anche in tutta la grande famiglia operaia di Vanchiglietta sia pari all'amore del lavoro il sentimento dell'arte che eleva gli spiriti e rende migliori le anime ed i cuori.

Recentemente poi si è costituito un nuovo Comitato che ha assunto il

titolo di Comitato regionale per lo studio e la tutela degli interessi di Vanchiglietta, ed è così composto: presidente geom. Eugenio Florio, presidente del Circolo Vanchiglietta; vice-presidente Giovanni Roncarolo, fiduciario del Circolo rionale fascista; segretari: Francesco Siletti e Piero Filippi, rispettivamente segretari del Circolo Vanchiglietta e della Società operaia di mutuo soccorso.

Così si svolge, tra le quotidiane vicende, la vita energica e feconda di questo borgo, che mentre da una parte guarda fiducioso verso la Torino centrale, dalla quale attende le materne attenzioni cui gli dànno diritto le sue virtù di lavoro e di civile progresso, volge dall'altra lo sguardo verso Sassi, auspicando il giorno in cui, sfondato il sacco che lo chiude fra la Dora ed il Po, potrà con fraterna solidarietà di intenti e di affetti stendergli la mano attraverso al nuovo ponte.

Sassi

Se Vanchiglietta aspira a stendere la mano fraterna, attraverso il Po, alla borgata Sassi, questa è pronta a stendere non solo tutte e due le mani, ma entrambe le braccia. E con ragione. Vanchiglietta, è vero, è chiusa come in un sacco fra il Po e la Dora e non può avere comunicazioni dirette colle regioni collinari sulla sponda destra del fiume, se non compiendo un lungo percorso vizioso, mentre da Sassi non è distante che di pochi centinaia di metri: è però vicina al centro della città, che può comodamente raggiungere.

Sassi rappresenta invece la regione, se non negletta, isolata; Torino non è, ma le pare matrigna. La barriera che il Po oppone alle comunicazioni è di grave pregiudizio alla vita della borgata. Si vede Vanchiglietta, si vede il Regio Parco a poca distanza, pare di toccare la punta della Mole Antonelliana col dito; ma non è facile giungervi. Al Regio Parco si arriva soltanto dopo circa due ore di cammino a piedi..... quando non si appartiene al novero dei fortunati che vi si possono recare in automobile.

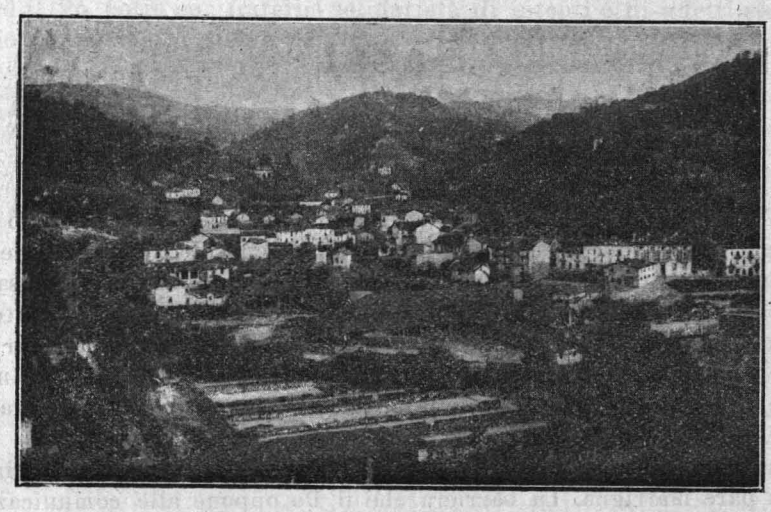
Nelle mie peregrinazioni periferiche ho voluto provare anche questo. Il viaggio non è breve, è vero, ma permette molte osservazioni ed offre il compenso di qualche distrazione, che la rapidità dell'automobile sorvola. Da Vanchiglietta si ritorna al ponte Regina Margherita, dal quale soltanto si può arrivare all'altra sponda del Po, per ripetere, in senso inverso, lo stesso percorso compiuto sulla sponda sinistra. Quì il cammino è più dilettevole, si converta anzi in una deliziosa passeggiata sotto le frondose e superbe alberate, che allietono lo sguardo colla più smagliante tavolozza.

Quante migliaia di cittadini hanno calpestato e calpestano ancora ogni giorno l'arena di quei viali immersi in un'atmosfera di calma e di serenità!

Si giunge così alla Madonna del Pilone, ma oltre ancora è la mèta: Sassi, verso la quale non si può andare che per la strada provinciale, e a piedi, esponendosi al fastidio del sole, del polverone e di tutte le eventuali intemperie, o in tranvia.... quando c'è.

La borgata.

Non è un borgo eccessivamente popoloso. Se ai lati della strada che lo divide in due parti, sorgono, addossati l'uno all'altro, caseggiati di abitazioni operaie, il declivio della collina è però tempestato di ville civettuole circondate di giardini e di parchi, che conferiscono alla regione un aspetto signorile e pittoresco.



Sassi - valle del Cartman e di Mongreno.

Tre sono i centri della regione: Sassi, Mongreno e Superga. Essi contano complessivamente circa 6000 abitanti, in grande maggioranza operai e contadini.

Oltre all'industria dei mattoni delle Fornaci Riunite, che nei tempi addietro assorbiva quasi tutta l'attività di quelle famiglie operaie ed ora va declinando per il non lontano esaurimento dei giacimenti argillosi, esistono quì la tessitura Pieto Alquati, la fabbrica di scatole Calcia, la Società Vinicola Toscana, le segherie Giovanni Birolo e Viano Domenico ed altri piccoli opifici, Sassi ripete inoltre parte del suo movimento dalla affluenza degli abitanti degli altri due paesi e dalle bellissime valli, che discendono al suo centro, prima fra queste quella del Cartman, vero angolo delizioso di paradiso, ignorato da molti torinesi.

Inoltrandoci nel borgo, l'aspetto tranquillo e lieto della popolazione fa pensare che nulla ad essa manchi, nulla essa desideri. L'illusione è di breve durata. Vi è un Circolo Pro Sassi. E' vero segno che se Sassi ha tutori che ne difendono gli interessi, qualche bisogno deve esistere.

Andiamo adunque al Circolo. Ecco il presidente signor Costa Giovanni, il vice presidente signor Tarditi Luigi, i signori Giuseppe Oddone, Antonio

Visca, Vittorio Boffa, Maurizio Massaro, il capitano Alfredo Giannetto, che si offrono subito quali cortesi informatori.

Occorre un edificio scolastico.

Dalla sede del Circolo escono in questo momento alcuni frugoli colla cartella a tracolla.

— Sono quì le scuole? — domando.

— Purtroppo si, una parte. Veda, esiste un piccolo edificio scolastico, ma non è sufficiente. Per le classi che non vi possono trovare posto, il Municipio ha affittato alcuni locali sopra il nostro Circolo. E dire che quì a Sassi non vi sono che le prime classi alementari fino alla quarta. E' un po' poco. Vi sono circa 250 allievi, che aumenteranno ancora, se verrà accolta la petizione presentata dai padri di famiglia per l'istituzione della quinta classe. Occorre assolutamente un nuovo edificio rispondente, come quelli bellissimi degli altri borghi, alle esigenze dell'educazione civile e morale, dell'insegnamento e dell'igiene: Una specie di quinta classe si è aperta l'anno scorso presso l'Istituto degli orfani di guerra, che è allogiato in una bella palazzina sulla strada di Casale. Questo istituto è dotato di cortili e giardino dove i poveri orfani di Sassi e di Grugliasco, che sono circa 120, trovano nell'amorevolezza della direttrice suor Borghini Giuseppina e nei loro giuochi infantili l'oblio della loro sventura.

Al funzionamento di questo istituto provvede un Comitato presieduto dalla signora Carle. Ottima istituzione questa, ma per quanto riguarda le scuole elementari non spetta all'iniziativa privata, bensì al Municipio, il provvedere alle esigenze del luogo e della popolazione.

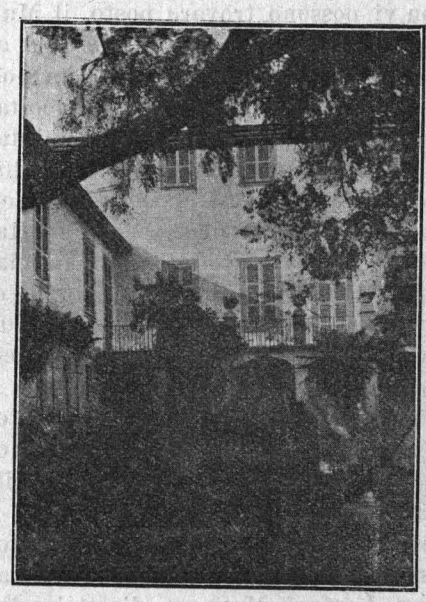
In migliori condizioni delle scuole elementari è l'asilo infantile, istituito per iniziativa del grand'uff. Depanis. Esso ha una sede propria di nuova costruzione. Ne è presidente il teologo cav. Lorenzo Meano e direttrice la maestra Turco. E' eretto in ente morale. I bambini, che quì stanno bene, passando dall'asilo alle scuole elementari, sentono maggiormente le deficienze di queste. Anche per questa ragione la popolazione reclama la nuova sede.

Alla coltura intellettuale della popolazione della borgata contribuisce inoltre in modo efficace la biblioteca municipale popolare circolante, esercita dal Consorzio Nazionale biblioteche popolari. Essa è succursale di quella delle scuole Gaspare Gozzi, una delle quattordici rionali che il Municipio di Torino ha elargito agli abitanti della vasta citta. Tutte queste biblioteche, che vivono per ordine ed a spese del Municipio, provvedono largamente ai bisogni del popolo lontano dal centro ed impossibilitato per questo a servirsi della biblioteca civica o di quella nazionale.

I libri, scelti con cura, adatti per la parte tecnica alle industrie ed ai mestieri che si svolgono nei rioni in cui le biblioteche hanno sede, possono essere dietro determinate garanzie, trasportati nelle famiglie dove sono argomento di lettura, di discorsi e di discussioni, diffondendosi così quel desiderio di leggere, di studiare, di sapere sul quale si fonda in massima parte la elevazione morale ed intellettuale del popolo nostro.

Il servizio sanitario.

Secondo argomento di discussione e di lagnanza è il servizio sanitario. — Una volta, dice il signor Tarditi, avevamo un ambulatorio municipale. Fu soppresso. L'attuale condotta medica comprende la Madonna del Pilone, Sassi, Mongreno e Superga, che costituiscono una zona molto estesa. Sarebbe opportuno, anzi necessario, che il medico condotto avesse la sua residenza al centro della zona, cioè a Sassi. Invece egli abita alla Madonna del Pilone, dove non è sempre facile recarsi, nei casi urgenti, per il deficiente servizio di comunicazioni.



Colonia profilattica Davide Ottolenghi in Mongreno.

Attualmente il Circolo Fascista ha messo a disposizione un locale per suo ambulatorio.

In merito a questo servizio si deve ancora segnalare l'esistenza a Mongreno della Colonia Davide Ottolenghi, che ha sede nella villa Gentile, e fu già ospedale per i tubercolotici diretto dal dottor Borgogno. A questa casa per la cura dei tubercolotici prodiga le sue assidue cure il comm. prof. Abba, capo dell'ufficio d'igiene municipale.

La villa venne, per cura della Crociata, contro la tubercolosi adattata allo scopo e fu all'uopo costrutto un dormitorio per modo da poter accogliere circa 70 fanciulli.

La Colonia venne arredata con materiale di proprietà della Crociata e con altro generosamente offerto: la ditta Porino donò 12 letti e la ditta fratelli Buscaglione una grande cucina; il Municipio consegnò il numero di banchi scolastici necessari e arredò due classi nuove nella vicina scuola di Mongreno.

Anche la nuova Colonia gode dell'alto patronato della principessa Laetitia e ne è direttore il cav. uff, Pietro Pascoli, ex colonnello del genio.

Si domanda una tranvia municipale.

Le comunicazioni tranviarie di Sassi col centro di Torino non incontrano la piena soddisfazione degli abitanti. Abbiamo tre tranvie, si dice, quella di Gassino, quella di Superga e quella tra il ponte di Regina Margherita e Sassi; tre linee che non valgono la metà di una linea normale urbana. Le linee di Gassino e Superga destinate per quella località transitano a Sassi ogni tre o quattro ore. La terza, cioè quella dal ponte Regina Margherita

a Sassi, fa una corsa ogni tre quarti d'ora. O capitare all'ora precisa della partenza, o altrimenti attendere mezz'ora in media, tempo necessario per fare il percorso a piedi.

In attesa della soluzione principale, cioè della costruzione del ponte sul Po, colla conseguente prosecuzione della linea municipale n. 5 a Sassi, soluzione che non deve essere più oltre procrastinata, si potrebbe migliorare il servizio del tram urbano a Sassi col trasportarvi il capo linea del n. 21 che ora è fissato alla Madonna del Pilone. Sassi lamenta che all'epoca del riscatto delle tranvie della Belga, il Municipio non abbia riservato il diritto di transito colle sue linee su quelle della Belga anche per questo tratto di strada. Ma questa non deve essere una difficoltà insormontabile. Intanto è deplorevole, si dice, che la Società Belga cada nell'assurdo, pretendendo per il tratto di tranvia dalla Madonna del Pilone a Sassi lo stesso prezzo di lire 0,85, che è fissato per il percorso piazza Castello-Sassi. Ciò quando gli abitanti di Sassi vogliono approfittare dei treni della linea di Gassino. Perchè non fissare almeno per questo tratto il prezzo di lire 0,30 stabilito per la vettura che fa servizio tra la Madonna del Pilone e Sassi?

Un progetto di strada tramontato?

Ma anche le comunicazioni con Superga non sono soddisfacenti, dicono i miei informatori.

Vi è una strada che da Sassi va a Superga, ma non fu costruita dal comune di Torino, bensì dalla Casa Reale per salire alla Basilica ed alle tombe dei Principi. Or sono 50 anni, la strada fu ceduta al Municipio coll'obbligo di una razionale sistemazione. Il Comune accettò, ma la sistemazione fu limitata ad una manutenzione che qualche volta lascia anche a desiderare. Intanto in certi punti la strada ha una pendenza del 16 per cento!

Gli abitanti di Sassi ricordano che quando si era trattata la proposta di trasformazione della ferrovia Sassi-Superga in tranvia elettrica, era stato presentato un progetto del prof. Cravera per una soluzione radicale. Capisaldi del progetto erano i seguenti: 1° tracciare una comoda ed ampia strada da Sassi a Superga a dolce pendio, non oltrepassante mai in nessun tratto il sei per cento d'inclinazione; 2° svolgere su questa strada una tranvia elettrica ordinaria collegata alla tranvia urbana, stabilendo una comunicazione ininterrotta e celere tra Superga e Torino, siccome si pratica dalle altre città, ad esempio Firenze e Roma, allacciate ai loro incantevoli dintorni con facili mezzi di comunicazione.

Secondo tale progetto la strada si distaccava dal piazzale cosidetto del Cartman, alla borgata Sassi, indicato nel piano regolatore della collina. La lunghezza della strada, a partire dal ponte sul rio di Sassi, presso la villa Vernea, sino al piazzale della Basilica di Superga, è di metri 8385,40. Le quote altimetriche dei punti estremi, ponte alla Vernea, piazzale di Superga, sono rispettivamente di metri 249,46 e metri 672,31, con dislivello di metri 422,85. Si ha così una pendenza media di 5,04 per cento.

Dal ponte alla Vernea la strada si adagiava su quella del Cartman

passando attraverso le borgate dei Tetti Tarditi, Tetti Lencia e Tetti Brusa, arrivando al ponte sul rio Sassi alla villa Levi, con un percorso di metri 1400, il quale tratto, con lievi ritocchi per l'allargamento della strada (volendosi raggiungere almeno la larghezza di metri 8 in media) e con rifacimento dei ponti sul rio Sassi, si poteva rendere senz'altro facilmente comodo ed utilizzabile per l'impianto di una tranvia elettrica.

Dalla villa Levi alla villa Maletti si seguiva la via privata già costruita sulla sponda destra del rio Serralunga. Di quì si iniziava la strada su sede propria, la quale costeggiando la borgata Bertoglio, con un ampio raccordo raccordo raggiungeva la strada comunale di Superga all'altezza della villa del conte Gallina; indi proseguiva per la strada comunale di Superga, che in quel tratto corre a lieve pendenza.

Questo progetto fu però, per ragioni diverse e specialmente per la spesa occorrente, respinto dall'Amministrazione comunale.

Ciò malgrado nella regione interessata si continua ancora ad avere la speranza per una futura ripresa del progetto, dal quale tutta la valle del Cartman avrebbe notevoli vantaggi.

Dal Cartman a Mongreno.

Una questione che ha invece il carattere di assoluta urgenza e di giustizia amministrativa è quella delle comunicazioni del Cartman con Mongreno. Il territorio di Mongreno spinge i suoi confini fino alla strada del Cartman senza che da questa salga alcuna strada verso il capoluogo. Succede perciò che gli abitanti di Mongreno, residenti nella valle del Cartman devono discendere fino a Sassi per salire poi a Mongreno, con grave disagio, specialmente nei tristi casi di sepolture. Esisteva un tempo un sentiero per i pedoni, ma fu chiuso dal proprietario del terreno. Si impone quindi la necessità di una via di accesso diretto, che superi il dislivello, senza perdere quota e col percorso più comodo, ma ad un tempo più breve.

La necessità di più rapide e dirette comunicazioni di Sassi, Superga e Mongreno con Torino rende più urgente la costruzione del ponte fra Sassi e Vanchiglietta in corrispondenza del corso Belgio. Di esso già sono stati esposti i grandi vantaggi nelle pagine precedenti, vantaggi che certamente risultano maggiori per i Comuni della sponda destra del Po, che potranno avviare il loro movimento commerciale direttamente verso Torino per la diagonale del corso Belgio.

L'impianto per l'illuminazione pubblica è soddisfacente. Si deplora però che sia stata ridotta l'intensità della luce. Troppo poche candele!

È ritenuta eccessiva in tariffa della luce elettrica privata distribuita dalla Società piemontese, la quale, si lamenta, ha imposto prezzi proibitivi. Vi è deficienza di gas e di acqua potabile. Quest'ultima arriva soltanto fino alle scuole: sarebbe desiderabile che la diramazione dell'acquedotto municipale fosse estesa alle borgate superiori, almeno per impiantarvi una fontanella pubblica.

La fognatura è limitata al corso Casale: perchè non estenderla alla via Mongreno?

Mentre, infine, non si fanno sentire lagnanze per il servizio postale, viva è l'agitazione per il limitato orario del telefono. Dopo le ore 19 non è più possibile comunicare con Torino se non ricorrendo ad uno dei pochi abbonati privati che siano direttamente collegati con Torino. Gli altri utenti fanno capo al centralino e dopo le 19 difficilmente possono ottenere, e ciò sempre in via di cortesia, la comunicazione. In casi d'urgenza ciò può essere causa di gravi conseguenze. Si reclama quindi la sostituzione del centralino con un cavo diretto per gli abbonati.

Organizzazioni sociali.

Il borgo, oltre al Circolo Pro Sassi, ha dato vita ad una fiorente Società operaia di M. S. che ha sede propria e 300 soci. Ne è presidente il signor Giovanni Ardissone e vice-presidente il signor Andrea Bosco.

Altre organizzazioni sono il Circolo fascista e l'Associazione mutilati, che ha una sessantina di soci appartenenti ai centri di Sassi, San Mauro, Mongreno e Superga. Ne è presidente il cieco di guerra Antonio Aprà, vice-presidente il signor Vittorio Ajassa, cassiere il signor Pietro Bosco.

Basta questo numero di organizzazioni per dimostrare quanto sia il fervore di vita che anima questo piccolo borgo lontano, aspirante ad un più diretto contatto con Torino, contatto che auguriamo sollecito per il bene comune del centro e della periferia.

Per la regione di Superga.

Dalla cima del sacro colle di Superga l'occhio dei cittadini torinesi e dei numerosi visitatori d'ogni parte d'Italia e del mondo intero, abbraccia in uno sguardo pieno di fascino e di meraviglia la città che si stende ai suoi piedi, la grande e fertile pianura padana, la magnifica corona delle Alpi dal Mon Viso al Monte Rosa; e tutti salgono a visitare quel colle, a tutto il mondo conosciuto, e a tutti gli italiani sacro, perchè la grande basilica, uno fra i più superbi monumenti del Juvara, raccoglie nelle sue cripte le spoglie dei Principi della antica dinastia di Casa Savoia, sotto il cui scettro, fra lotte d'armati e amore di popolo, si è fatta l'Italia.

Nessuna delle cure che la città di Torino avrà per Superga sarà pertanto perduta per lei, pel suo decoro, pel suo movimento commerciale turistico, pel suo avvenire di vera e grande metropoli.

Ed ecco scrive l'avv. Ulrico Mijno, presidente dell'Associazione « Pro Superga », quali sono i bisogni cui devesi soddisfare per fare di Superga — a vantaggio di Torino — quello che, ad esempio, è Brunate per Como e Milano:

1) Risolvere definitivamente il problema delle comunicazioni fra la città e il colle. L'attuale funicolare, vecchia e forzatamente mal servita ed anche poco attiva, continua a funzionare in virtù di numerosi compromessi

fra lo Stato, Comune e Società esercente, e non è atta nè a soddisfare i bisogni delle popolazioni, nè tanto meno ad attirare e sfruttare il movimento dei forestieri.

Occorre che il problema sia risolto o colla statizzazione o municipalizzazione del servizio o colla concessione a Società privata, a lunga scadenza, a condizione sempre che la linea venga servita con raccorciamento del tragitto mediante la costruzione del ponte sul Po e Sassi, con raddoppiamento del binario, con vetture motrici leggere, che si susseguano a brevi intervalli di tempo, senza trasbordo a Sassi, con una o due fermate facoltative intermedie e con diminuzione del prezzo delle corse.

2) Costruzione di una strada carrozzabile a minori pendenze, più comoda pel carreggio ed adatta al grande e prevedibile aumento del movimento automobilistico.

3) Costruzione di una strada di circonvallazione attorno alla vetta del colle, perchè le bellezze della regione siano offerte al pubblico ed in specie la visione del magnifico panorama sia completa.

4) Aumento della illuminazione pubblica, sia per quantità che per intensità di lampade elettriche, della ragione, dal piazzale della basilica alla stazione, dalle strade ora esistenti a quelle costruende.

Le opere suddette, congiuntamente alla sollecita esecuzione dell' impianto dell' acqua potabile, stato deliberato con saggezza di vedute e di amministrazione dall' attuale autorità comunale, ed in corso di attuazione, per opera zelante e competente della Direzione nell'Acquedotto municipale, varranno a mettere in valore il meraviglioso colle, che altri da tempo avrebbe sfruttato, a farvi eventualmente sorgere un grande albergo ed altre comodità ed attrattive pei forestieri ed a fare della superba e ridente regione, data la sua vicinanza e la salubrità del luogo, una vera città-giardino della metropoli di Torino.

Reaglie.

Dalla strada, che da Sassi mette a Torino, poco prima dell' abitato della Madonna del Pilone, si distacca una bella via che sale dolcemente alla collina percorrendo a mezza costa il fianco sinistro della piccola valle. Grande è quì il movimento di veicoli di ogni sorta, perchè siamo sulla linea di comunicazione diretta con Pino e Chieri. Dopo breve cammino incontriamo, sopra un delizioso declivio tempestato di ville civettuole sparse attorno al centro della borgata, Reaglie.

Reaglie, è alquanto distante dalla barriera di Chieri e dalla Madonna del Pilone, ma fa parte integrale del territorio torinese. Giustificabili quindi sono le aspirazioni dei suoi abitanti per un più diretto e sensibile contatto col centro della città e coi vantaggi che essa offre alla sua popolazione. I desiderata dei reagliesi si riassumono nei seguenti punti:

Acqua potabile. — La regione soffre per la siccità. Le acque dei pozzi, oltre ad essere scarsissime, sono tutt' altro che salubri. La stessa Scuola elementare comunale di Reaglie, malgrado la costruzione di un nuovo pozzo,

è in condizioni così deplorevoli dal lato igienico dell'acqua da rappresentare un permanente pericolo e una grave responsabilità del Comune di fronte alle famiglie che sono costrette a mandarvi i loro ragazzi.

Il Municipio ha già costruito un serbatoio presso Mongreno e le relative tubazioni e non appena sarà pronto il macchinario sarà possibile dotare anche la Borgata Reaglie dall'acqua potabile.

Comunicazioni. — Secondo problema importante per la vita e lo sviluppo della regione è quello delle comunicazioni. Si domanda cioè la costruzione di un breve tronco di linea tranviaria sulla strada di Chieri fino a Reaglie centro, o l'istituzione di un servizio, a corse più frequenti ed a prezzi più moderati, di *autobus* municipali. In via subordinata si vorrebbe almeno la sistemazione del tratto di strada Val Piana-barriera daziaria di Chieri, con una linea tranviaria fino alla cinta daziaria di Chieri.

E' poi vivamente desiderata una migliore manutenzione della strada con un'intesa, tra Municipio e Provincia, per l'innaffiamento estivo. Di queste ed altre richieste si è già reso interprete in un memoriale dimostrativo di vari vantaggi il Comitato della Pro Reaglie, che è così composto: presidente: cav. ing. Benazzo G. B.; vice-presidenti: comm. Fiorina Salvatore, comm. prof. Sacco Federico; segretario: rev. don Osella Alessandro, curato; membri: cav. Brunetti Vincenzo, cav. uff. Cerutti Gian Paolo, cav. uff. Farina Giovanni, Gilardo Angelo, costruttore, Goffi Cesare, Goffi Giuseppe, dott. Lombardi Cesare, Quaranta Maria. cav. Savio Luigi, Vigna Emilio.

Madonna del Pilone ed ex Barriera di Casale

Le nostre indagini ed i nostri studi ci hanno condotti da Vanchiglietta a Sassi, una delle gemme della collina torinese. Per logica conseguenza, prima di portare la nostra attenzione sugli altri grandi borghi di Torino, dove maggiormente pulsa la vita industriale ed operaia, dobbiamo seguire la linea della periferia, che ci riconduce verso il centro di Torino. Ed incontriamo allora la Madonna del Pilone, la regione dell'ex Barriera di Casale, il Borgo Po, tre zone eccentriche della città, che, pur avendo vita e bisogni propri, hanno fra loro e colle due borgate di Vanchiglietta e di Sassi, interessi comuni, i quali fanno anzitutto capo alla riforma del servizio merci delle ferrovie dello Stato colla costruzione della nuova stazione di Vanchiglia.

Erano corse voci tendenziose e non disinteressate, secondo le quali malgrado le categoriche affermazioni del Ministero e dell'Amministrazione generale delle ferrovie dello Stato, l'opera sarebbe stata rinviata.

Le voci, che erano destituite di fondamento, hanno agitato subito la popolazione della sponda destra del Po, la quale, fidente nelle promesse quasi ufficiali del Governo, già vedeva prossimo il momento in cui, costruito il ponte fra Sassi e Vanchiglietta, avrebbe potuto avviare il suo movimento commerciale al nuovo scalo merci, mentre ora deve raggiungere con grande disagio la stazione di Porta Nuova, e, più lontano ancora, lo scalo merci di via Nizza.

Non sarebbe infatti stata una lodevole resipiscenza quella della rinuncia ad un'opera così urgente e necessaria, che risponde ai bisogni immediati di tutta la collina da Superga a Mongreno, a Sassi, alla Madonna del Pilone, non soltanto, ma richiamerà a sè tutto il commercio dei Comuni allacciati alla grande arteria della strada di Casale.

Nè tale rinuncia avrebbe corrisposto alle dichiarazione in proposito di un'autorevole persona dell'Amministrazione ferroviaria; anzi ne sarebbe stata una deplorevole smentita.

I fatti, come vedremo in seguito, hanno dimostrato che, se difficoltà di diversa natura hanno causato un ritardo nei lavori, questi sono proseguiti e la nuova stazione merci di Vanchiglia potrà fra non molto iniziare il suo funzionamento.

La Madonna del Pilone.

Forse pochi fra i tanti gitanti che o in automobile o nella tranvia o facendo un'igienica passeggiata lungo il bellissimo viale che, costeggiando il Po, li conduce alla Madonna del Pilone, sanno, o si domandano, perchè questo ridente sobborgo abbia assunto tal nome. Eppure non è difficile saperlo. Basta leggere l'iscrizione latina posta sulla porta interna della chiesa, che si apre sulla piccola piazza:

« *Quod Margarita - Molar - puella - undennis - inter - proximi - molendini - rotas - et - vortices - per - horam - submersa - deipara - Virgine - apparente - incolumis - evaserit in - primi - monumentum - miraculi - grata - fidelium - pietas ecclesiam - hanc - excitavit - Anno domini* - 1664 ».

Il pilone di cui si parla e sul quale era dipinta l'Annunziata, era stato eretto in questo luogo nell'anno 1587, a poca distanza da un molino chiamato « delle catene », e vi accorrevano i devoti di quei tempi in pio pellegrinaggio. Il Cibrario narra che il 29 aprile 1644 si recava verso quel molino con un sacco di grano da macinare, certa Margherita Molar con una sua figliastra undicenne portante lo stesso nome. Giunta la madre innanzi al pilone, vi sostò a pregare. Entrata poi nel molino, e posto il grano nella macina, rimase ad assistere alla macinazione, mentre la figlia, spinta per curiosità infantile una porticella, che si apriva accanto alla ruota del molino, si inoltrò sopra una stretta tavola di legno, che serviva da ponticello, e sdrucciolata, cadde nel sottoposto vortice. Accorsero la madre ed il mugnaio, che, vedendosi impotenti a trarre in salvo la bambina, gridarono al soccorso. L'infelice ragazza erasi impegnata nella ruota, che tre volte l'alzò e tre volte la rituffò nelle onde, in guisa che tutti gli accorsi la giudicarono stritolata e perduta. Non disperò la madre, e gettatasi a terra, implorò con tutto il fervore della fede la Vergine perchè le salvasse la figlia. Parve ad un tratto alla povera donna che la Vergine del Pilone, distaccatasi da questo, e camminando sulle acque fino a mezzo del fiume, si chinasse in atto di stender la mano a persona che là naufragasse. E parve in quell'istante alzarsi dal mezzo del fiume, in vista di tutti, la fortunata fanciulla e star ferma come statua in mezzo all'impeto delle onde, che le fremevano attorno. Tutti gli astanti gridarono: Miracolo! Miracolo! Intanto una barchetta giunta vicino alla giovinetta, la raccolse e la ricondusse alla riva.

Questo fatto, ritenuto prodigioso, divulgatosi nei dintorni, aumentò la devozione dei fedeli verso la Vergine ed in breve, colle offerte raccolte, si costrusse una cappella, che poi si cambiò in chiesa. Al santuario affluirono doni cospicui di Madama Reale, Maria Giovanna, e di parecchi Principi di Casa Savoia.

Si comprende come attorno al santuario, che richiamava a sè tanta

gente, siano sorte le prime case e siasi così iniziata la formazione del borgo il quale più tardi prese poi maggiore sviluppo per l'affluenza continua di gitanti, che si recavano a Superga per visitarvi la Basilica, le tombe dei Reali e per godere del magnifico panorama che offre quell'altura. Non è ancora spento il ricordo dell'impresa che forniva per cavalcature i famosi ed esilaranti asini, quando non esisteva l'attuale strada carrozzabile e la funicolare.

La Madonna del Pilone ha conservato il suo carattere, ed è anche oggi mèta di comitive, che vi cercano una distrazione ai fastidi della vita. Alberghi e trattorie di ogni grado coi relativi negozi di esercenti costituiscono la parte principale del borgo. Attorno ad essi si è sviluppata, poco per volta, l'edilizia delle villeggiature e delle case di abitazione per le modeste famiglie che vi cercano alloggio a prezzi non eccessivi. Quali nuove costruzioni sono segnalabili le sedici palazzine costruite dal cav. Grappio.

La popolazione è composta attualmente di circa 8000 abitanti. Non esistono grandi industrie. Le famiglie di operai della regione appartengono a maestranze di lontani stabilimenti. Le condizioni della viabilità della Madonna del Pilone, fino a poco tempo fa, non erano troppo soddisfacenti; ora però si è provvisto colla cilindratura dell'arteria principale, la strada di Casale, e si è eliminato così quasi ogni ragione di protesta.

Anche la Madonna del Pilone ha nel piano regolatore il suo nuovo Ponte attraverso al Po, in corrispondenza del corso Brianza in regione Vanchiglietta.

Vi fu taluno che, nella grettezza del suo spirito incapace di comprendere l'importanza ed il beneficio delle facili comunicazioni fra le diverse zone della città, osservò:

— Ma Torino non è Parigi! E il Po non è la Senna!

— E perchè no? Vi è una questione di bilancio: ecco tutto. Ma è logico ritenere che la spesa può essere compensata a non lunga scadenza, dall'aumento delle entrate municipali per il conseguente sviluppo della città oltre il fiume.

All'educazione ed all'istruzione dei bambini si provvede pure secondo i bisogni. Esiste un Asilo, di cui è presidente il comm. Buscaglione. Esso è diretto da insegnanti laiche e fa parte della Federazione degli Asili suburbani, che dà un indirizzo uniforme a tutti gli asili della periferia.

Ricordiamo ancora l'asilo infantile Regina Margherita, fondato dal compianto conte Natale Aghemo di Perno ed eretto in Ente morale. Da circa quarant'anni esso prosegue nella sua missione educatrice coi migliori sistemi didattici. Ha sede propria con vasto giardino per scuola all'aperto e ricreazione ed è quotidianamente frequentato da 70 ad 80 bambini d'ambo i sessi fra i tre ed i sei anni. Considerato dalle autorità scolastiche fra i migliori Asili ebbe dalle stesse lusinghiere attestazioni. E' retto da un Consiglio d'amministrazione presieduto da molti anni dal commendator Clemente Nelva. Ne è direttrice la signora Germonio Giuseppina.

Le scuole elementari sono allogate in sede propria. Esse funzionano re-

golarmente e provvedono pure, a mezzo del Patronato scolastico, presieduto dal dott. Herr, ai bisogni degli allievi poveri.

La Madonna del Pilone possiede pure le sue opere pie e fra queste: l'istituto *Charitas,* diretto dalla signorina Giraud Angiolina, creato per ricovero gratuito provvisorio dei fanciulli abbandonati; l'Opera sociale di prevenzione e di riabilitazione delle minorenni traviate, diretta dal teol. Carlo Della Porta e dalla signorina Flaminia Marchisio, sotto l'egida di un comitato, di cui è presidente la contessa Carolina Scotti Cappa. L'istituto ha sede in via Valpiana.

Alla ex-barriera di Casale.

Ai confini della regione della Madonna del Pilone e di quella della ex-barriera di Casale, esiste un piccolo ruscello, ignobil figlio di non chiara fonte, il rio Moirano, il quale da anni è sempre stato oggetto di reclami della popolazione. Esso è coperto solo per breve tratto dal corso Casale al corso Quintino Sella, ora G. Gabetti: la parte rimanente corre libera e profonda lungo questo corso, senza comunicazioni fra le zone delle due sponde fino al ponte Trombetta, sobborgo che va ogni giorno popolandosi, e si estende verso la Val S. Martino, una delle strette, ma pittoresche convalli della collina torinese, sparsa di ville, di trattorie, di luoghi di ritrovo. E qui si verifica uno sconcio intollerabile. Il rio Moirano riceve ogni sorta di rifiuti e di immondizie, che non giovano certo all'igiene pubblica: diventa quasi un canale aperto di fognatura.

Scuola elementare Gaspare Gozzi.

L'esistenza del rio Moirano in tali condizioni ostacola la sistemazione del corso G. Gabetti. La linea tranviaria è stata conseguentemente addossata alle case, mentre avrebbe potuto correre lungo l'altro lato del corso. Alcuni proprietari poi lamentano che, causa la pendenza laterale del suolo stradale, sono stati costretti a chiudere le inferriate delle cantine per evitare eventuali inondazioni.

Per queste ragioni la popolazione domanda la completa copertura del rio e il prolungamento dei canali della fognatura, che attualmente giungono solo fino al ponte Trombetta.

Come vedremo più avanti il Municipio ha già iniziato l'esecuzione della graduata copertura.

In mezzo al piazzale a notte dell'incrocio del corso Casale col corso

G. Gabetti esiste tuttora l'antico casotto daziario della ex-barriera di Casale. Esso era destinato alla demolizione e, in tale previsione, le nuove costruzioni sorsero a pochi metri di distanza. La crisi delle abitazioni ha finora sconsigliata la rinuncia a questo piccolo fabbricato, ma esso è una manifesta offesa all'estetica di quel punto della città.

Scuola Gaspare Gozzi - Il giardino scolastico.

Il suo abbattimento sarebbe desiderato anche per un'altra ragione. Il borgo non ha mercato. La popolazione deve recarsi, per i proprii acquisti, fino al mercato di Porta Palazzo. Si desidererebbe che il Municipio istituisse un mercato su questa piazza.

Servizi pubblici.

Istruzione. — La regione dell'ex barriera di Casale non difetta di scuole. Dovremmo ripetere qui l'affermazione già altra volta fatta in onore del del Municipio di Torino e del suo primato nei provvedimenti per l'istruzione. Le scuole Gaspare Gozzi, che accolgono i giovanetti della regione, hanno una propria sede di moderna costruzione, rispondente a tutte le esigenze dell'educazione e dell'igiene. Ne è direttore il cav. uff. Terrestre. Circa un migliaio sono gli allievi.

Scuola Gaspare Gozzi - La fanfara scolastica.

Ai bambini poveri provvede il Patronato scolastico Gaspare Gozzi, di cui è ispettore regionale il grand'uff. ing. Luigi Pomba, presidente il cav. Galli, vice-presidente il cav. Chiossi.

Per iniziativa del direttore del compartimento scolastico, il Patronato ha istituito una colonia marina.

Nelle stesse scuole sono istituite: la biblioteca circolante « Giulio Bon-

zanino », il « Dopo-scuola », campi sperimentali di agricoltura, la scuola della buona massaia, una fanfara maschile.

Nel campo dell' istruzione occorre ancora ricordare l' esistenza nella regione dell' Istituto professionale delle Figlie dei militari, di cui è direttrice la professoressa Merlo.

Servizio postale e telegrafico. — Non si può dire che vi sia un eccessivo entusiasmo per il modo col quale funziona il servizio postale. La prima distribuzione è fatta troppo tardi, si dice, alle ore 9, quando già si è iniziata da due ore la vita quotidiana, si sono aperti gli uffici e si sono avviati gli affari!

Servizio tranviario e viabilità. — Il trasferimento del capo-linea della tranvia municipale n. 5 dalla ex-barriera di Casale al corso Belgio non ha incontrato la piena approvazione degli abitanti, perchè la nuova linea n. 21 limita le comunicazioni colla città alla via Lagrange ed alla via Nizza, mentre la linea n. 5 attraversa l' intera città.

Lagnanze di diverso genere si fanno sentire in merito al funzionamento delle diverse linee, alla frequente necessità di trasbordi, all' ingombro di un eccessivo numero di vetture in attesa di raggiungere il capo-linea, che potrebbe essere trasportato in luogo più adatto, sul piazzale di fronte alla fabbrica Ghidini; alla necessità di aggiungere rimorchi alle vetture troppo affollate della linea n. 21 e sopratutto di istituire corse mattutine in tempo per i primi treni delle ferrovie dello Stato.

Allo scopo di rimediare ai primi inconvenienti il Comune sta ora allargando il piazzale della Madonna del Pilone, che si stenderà sopra il canale Michelotti appositamente coperto con una costruzione in cemento armato: sul nuovo piazzale potrà così avere il suo sviluppo il binario ad anello che renderà possibile l' impiego dei rimorchi ed eliminerà la difficoltà della manovra.

Una questione tranviaria più importante è invece sempre allo stato latente, perchè dipende dal compimento della strada di circonvallazione, che interessa pure il borgo Po: ultimata la sistemazione di questa via dal viale della Villa della Regina al Monte dei Cappuccini, si dovrà provvedere all' impianto della già progettata linea tranviaria che deve percorrerla con grande beneficio delle comunicazioni cittadine.

In correlazione a questa grande arteria del nuovo piano regolatore si reclama dalla popolazione il miglioramento della viabilità della collina e l' apertura delle vie ancora chiuse, come la via Gassino e la via Montemagno, le quali dànno accesso alla scuola Gaspare Gozzi, mentre finora i ragazzi sono costretti a fare un giro vizioso per arrivarvi.

Organizzazioni sociali. — Oltre all' Associazione « La Piemonte », di cui già si è detto, parecchi altri Sodalizi dimostrano quanto sia attiva la cura degli interessi sociali della regione. Primo fra questi il « Circolo Barriera di Casale » con sede in corso Giuseppe Gabetti, la cui nuova Amministrazione è così composta: Presidente: Cordoni ing. cav. uff. Carlo Mario, Vicepresidente: Bima prof. dott. comm. Gidseppe - Id: Sartore colonnello cav. Federico - Segretario: Facciano capitano Michele - Cassiere: Maresca Carlo -

Economo: Chiossi cav. Angelo - Consiglieri: Battipaglia cav. Alfredo, Capponi conte avv. Giuliano, Ferrazzi Antonio, Merletti cav. Paolo, Perlo Alessandro, Ranotto Carlo, Ricci Francesco, Rossi Geometra Domenico, Verdun conte Franco - Revisori dei conti: Corradino Lorenzo, Capello cav. Enrico, Tos Emilio.

Ha pure sede alla ex-barriera di Casale il Gruppo di organizzazione elettorale del VI mandamento cosi composto: presidente cav. uff. ing. Carlo Mario Cordoni, vice-presidente cav. uff. Bonzanino e comm. prof. Bima, cav. uff. Rinaldo Ragazzi per il borgo Po, cav. Segre per la borgata Sassi, cav. dott. Heer per la Madonna del Pilone e cav. Rossi per Cavoretto. Anche gli operai hanno la loro organizzazione, che fa capo alla Società di mutuo soccorso.

La regione non ha ancora un teatro, ma possiede un cinematografo, l'« Eridano », che ha sede vicino alla rimessa delle tranvie e dà, in linea d'arte e di divertimento, quelle soddisfazioni che la maggior parte della popolazione non può procurarsi, recandosi in città.

La vita sportiva della regione.

L'esistenza di un nuovo « Velodromo » nel territorio della Madonna del Pilone offre l'occasione ad accennare brevemente al movimento della vita sportiva della ampia regione che si stende da Vanchiglia alla Barriera di Casale; movimento che Nereo Squarzini ha analizzato, osservando che se Borgo San Paolo sportivo è sopratutto « bocciofilo »; Borgo Vanchiglia e Vanchiglietta — Barriera di Casale compresa — è invece sopratutto « ciclistico ». Ciò non vuol dire però che gli altri sports siano trascurati, perchè la regione di Vanchiglia, pur non possedendo grandi campi di gioco, è — sportivamente parlando — fra le più attive e le più ricche di campioni. Ma è il ciclismo che tiene il primato, forse perchè alla Barriera di Casale si volgono le partenze e gli arrivi di parecchie grandi corse ciclistiche e perchè esiste il più grande recinto piemontese per le corse: il Velodromo.

Velodromo Madonna del Pilone.

Dopo il ciclismo, l'attività sportiva di Borgo Vanchiglia si esplica sopratutto nel foot-ball; il foot-ball non « tesserato »; il foot-bal scapigliato dei « liberi », che sono un po' come i *bohèmiens* nella larga famiglia dei calciatori italiani: irrequieti, simpatici e ricchi..... di entusiasmi. Poi vengono il podismo e le bocce. Tutto il resto è sport non organizzato, lasciato alle iniziative individuali.

Ma anche in Borgo Vanchiglia, e su su fino a Sassi, lo sport ha carattere essenzialmente democratico. Non esistono i gruppi sportivi d'azienda,

perchè mancano i grandi stabilimenti industriali capaci di costituire potenti sezioni sportive operaie con campi di gioco adatti, ma tutte le Società sportive della regione radunano in quantità non indifferente la giovane massa operaia, che dà un contingente numeroso e disciplinato alle gare.

Le principali Società ciclistiche della regione sono l' U. S. La Piemonte, l' U. S. Po e lo S. C. Biagio Nazzaro. Di quest' ultima, sorta da pochissimi anni, è anima il cav. uff. Farina.

L' U. S. La Piemonte è però la Società più anziana, contando 17 anni di vita. Fra le sue manifestazioni annuali ve n' è qualcuna che gode di particolare rinomanza nel campo ciclistico: ad esempio, la Coppa Piemonte, che la Società ha organizzato l' anno scorso per la decima volta. Questa Coppa elenca nel libro d' oro dei vincitori i nomi di campioni notissimi: Brunero, Bosco, Shierano, Gay....

Pure fiorente nel campo ciclistico è l' U. S. Po, nota anche fra i dilettanti per i suoi campioni Toso e Giacobino, che organizza il Giro della Sestrières — una fra le più belle corse piemontesi — e la Coppa Crescini.

Lo S. C. Biagio Nazario, che è più giovane, non ha ancora manifestazioni importanti nel suo calendario, ma anche nel campo organizzativo ha già saputo simpaticamente affermarsi.

Nel campo del foot-ball non esistono Società affiliate alla Federazione. Borgo Vanchiglia ha però una vecchia Scuola di giocatori « liberi »: ricordiamo che nel « Torneo dei primi calci », organizzato or son piu di dieci anni dalla *Gazzetta del Popolo* — la più grande manifestazione regolarmente inquadrata dei « liberi » — i giocatori di Borgo Vanchiglia si fecero notare per il loro carattere battagliero e.... vivace, nonchè perchè per una certa tecnica di gioco, classificandosi nelle prime posizioni. Parecchi di questi giocatori militano ora nelle file delle Società federate. D' altra parte i Clubs dei « liberi » sono ridotti ai minimi termini, perchè la regione di Vanchiglia e Vanchiglietta non offre terreni di gioco adatti. Tuttavia sono ancora fiorenti l' U. S. Vanchiglia e l' U. S. Intrepida, mentre il F. C. Voluntas e la Pro Sassi hanno quasi cessata ogni attività, e lo S. C. Biagio Nazzaro non ha perserverato nei suoi primi tentativi.

Alle bocce si gioca un po' dappertutto nella regione di Vanchiglia e della Barriera di Casale. Ma campi di gioco adatti allo svolgimento delle grandi gare non ne esistono che in numero esiguo: il campo più conosciuto è il bocciodromo del Parco Michelotti sul quale si sono già disputati importanti tornei e ultimamente i campionati individuali dell' U. B. I.

Anche nello sport bocciofilo è l' U. S. La Piemonte che è fra le più attive — o meglio era, perchè oggidì questa attività è un po' scemata — nel prender parte alle gare e nell' organizzarle. Il torneo a terne per la coppa Leone Levi — presidente della Società — è considerato fra i più importanti del Piemonte. Hanno appartenuto all' U. S. La Piemonte i più forti campioni torinesi dello sport bocciofilo: Rossi, Arondelli, Biei, Ferrero, Barone, Raviola, Sargiotto, Camoletto, Negro, Chiappino, Bergia, e moltissime sono sono state le vittorie da essi riportate con i colori della popolare Società di corso Casale. Oggidì le file si sono assai diradate, ma sono rimasti

fedeli ai vecchi colori Tiboldo e Bertone: quest' ultimo è uno dei più forti giocatori d' Italia, ed ha sempre riportato lusinghiere graduatorie nel campionato.

Pure federata all' U. B. I., come lo è l' U. S. La Piemonte, è il gruppo bocciofilo Madonna del Pilone di recente fondazione di cui sono anima il cav. Ajmone e il sig. Mantelli, che possiede in Brunetti, Faldella, Carello, Davico, Randone, Colombo, un gruppo di buoni campioni. Alla F. I. B. appartengono invece l' U. S. Po, la Società corale Po e Borgo Po, la Società incremento sportivo barriera di Casale e la Società bocciofila Dora. L' U. S. Po ha conquistato nel passato importanti trofei per merito di conosciuti e valorosi giocatori, quali Pellegrini, Barone, Caretto, Bruetto, Siletti, Alloatti, Peyrano, Sarda.

Ricorderemo infine fra le Società che si occupano di sport bocciofilo due clubs di indipendenti: il Gruppo indipendenti sportivi torinesi e l' U. S. Vanchiglietta.

Gli sport atletici sono invece trascurati in Borgo Vanchiglia e nelle regioni limitrofe. L' atletica leggera è ricordata soltanto dalle corse podistiche che non sono, nemmeno esse, assurte ad un notevole grado di importanza. Il motivo principale della scarsa fortuna di uno sport che pure ha carattere schiettamente democratico, va ricercato sopratutto nella mancanza di campi per l' allenamento.

Ma tutti i rami dello sport entro i quali trovano le energie giovanili di questa regione fertile di campioni e ricca di sportivi sinceri ed entusiasti, conchiude N. Squarzini, avrebbero bisogno di un terreno più adatto per svolgersi in modo proficuo. E' appunto l' assenza di un grande campo sportivo che limita ed ostacola il più ampio sviluppo dell' attività sportiva della regione. Esiste, nella zona, una bella palestra nella scuola municipale Gaspare Gozzi, ma a parte la sua destinazione speciale, essa non basta per sopperire ai bisogni. D' altra parte non è un locale chiuso che occorre, ma un campo sportivo aperto, moderno, dotato di spogliatoi e di doccie, dove tutte le forme dell' attività sportiva — dal foot-ball al podismo — possano svolgersi razionalmente.

C' è, è vero, il Velodromo: la più bella pista d' Italia. Ma il Velodromo, meraviglioso per la sua ubicazione, per il suo sfondo panoramico, per la solidità e la snellezza della costruzione e sul quale nei tre anni di vita sono sfilati i più celebri campioni della bicicletta e della motocicletta, il Velodromo è stato costrutto essenzialmente per i campioni e non per i principianti. Più che un campo di preparazione è un campo di corse. Tuttavia questo meraviglioso recinto potrebbe, senza ostacolare gli scopi per cui fu costrutto, diventare una vera palestra di educazione fisica alla portata di tutte le energie.... e di tutte le borse. Sul prato, nell' interno della pista, il terreno si presta infatti ottimamente allo svolgimento dei matches di foot-ball: basta ricordare che su questo campo si è svolto un grande incontro internazionale fra le squadre rappresentative d'Italia e della Czeco-Slovacchia. Ora, a nostro avviso, questo campo dovrebbe essere concesso, d' inverno ed in primavera quando è sospesa l' attività ciclistica su pista, in caso alle

Società calcistiche della regione per gli allenamenti e per le gare. Non solo: ma si dovrebbe anche migliorare la pista podistica attuale e sistemare un appezzamento di terreno in modo da permettere lo svolgimento di tutte le forme dell' atletica leggera.

Il R.° Ricovero di Mendicità.

Ma il borgo dell' ex Barriera di Casale non ama solo il divertimento. Merito molto maggiore è il suo nel campo delle opere di beneficenza, poichè esso ospita uno dei più importanti istituti pii cittadini: il R.° Ricovero di Mendicità.

La piaga sociale dell' accattonaggio ha impensierito in ogni tempo Sovrani e governanti, pubblici amministratori e privati cittadini, i quali ne conoscevano i pericoli per l' igiene, per la moralità, per il decoro cittadino, per la sicurezza della proprietà, per la incolumità delle persone. Ed è piena la legislazione dei secoli scorsi ed anche di questo di editti, di leggi, di provvedimenti per la lotta contro questa piaga. La repressione fu però sempre difficile, perchè ad essa non corrispondevano i rimedi necessari in confronto dei veri poveri, inabilitati, o per vecchiaia o per infermità, al lavoro.

Parallelamente ai provvedimenti legislativi sorsero pubbliche e private iniziative, dirette a togliere dalla circolazione e da una vita randagia, disordinata, viziosa, gli accattoni ed a dar loro gratuita assistenza materiale e morale.

Fra queste iniziative ha trovato la sua origine il regio Ricovero di mendicità nel 1838.

Già prima di allora il torinese avv. Carlo Antonio Giovanni Roasio con suo testamento 18 settembre 1790 aveva legato per un erigendo Ricovero per i mendicanti, un capitale vistosissimo di lire 1.074.258, col quale si sarebbe potuto subito dar opera a stabilire ed erigere l' Opera pia tanto necessaria; ma purtroppo, per questioni sorte intorno alla destinazione del legato, il Ricovero non potè mai essere iniziato ed i fondi nell' agosto del 1817 venivano assegnati all' Opera della mendicità istruita.

L' idea, però, era lanciata e non si spense. Se ne facevano sostenitori alcuni ragguardevoli pubblicisti, stimolando in favore di essa l' opinione pubblica, e molto vi contribuiva il conte Ilarione Petiti, consigliere di Stato ed accademico torinese, il cui nome la città riconoscente ricorda in una delle sue vie.

Intanto alcuni distinti personaggi cominciarono a radunarsi nel palazzo del marchese Michele di Cavour, vicario di Torino, allo scopo di fondare un Ricovero di mendicità, che potesse contenere tutti gli oziosi e vagabondi della città di Torino.

Ma, siccome il ministro degli interni rifiutava il suo intervento, se non si ammettessero tutti i poveri della provincia, il cav. Ignazio Pansoya, decurione torinese, e Francesco Melano, l' uno con mille, l' altro con tremila lire, auspice Carlo Alberto, che elargiva dodicimila lire, posero fondamento

a questa Opera, che nel termine di cinque anni raggiungeva un capitale di 130.000 lire per sottoscrizioni. E con testamento 23 febbraio 1840 il banchiere Alessandro Colla assegnava al Ricovero un legato di 100.000 lire.

Allora il cav. Pansoya ottenne dalla città di Torino il castello di Vinovo per alloggiarvi i primi mendicanti e colle varie oblazioni e mercè una Società anonima per azioni, espressamente costituitasi tra varie generose persone, si potè acquistare altra casa in Torino, nel borgo Po, verso la Madonna del Pilone; per modo che il 13 giugno 1840 il direttore di Segreteria, dott. Giuseppe De Rolandis, nella sua relazione ai benefattori dell'Opera, adunati in una sala del palazzo Carignano, poteva loro esporre come il provinciale Ricovero di mendicità veniva aperto nelle due case di Torino e di Vinovo il giorno 10 di gennaio, appunto nel rigore dei ghiacci ed in un'annata di generali miserie... ed il numero dei ricoverati alla stessa data era di 219 a Torino e 221 a Vinovo.

L'istituto aveva assunto il titolo di Ricovero provinciale, in base a *lettere patenti* di Carlo Alberto, che aveva subordinato la sua approvazione alla condizione che in esso potessero essere raccolti gli accattoni dell'intera provincia.

Nominato commissario del Re il marchese Vittorio Colli di Felizzano, questi adunava i benefattori per la compilazione dello statuto fondamentale, che veniva approvato con regio Biglietto 21 aprile 1838 ed il giorno dopo eleggevano 31 soci ed amministratori e, fra questi, sette erano destinati a costituire la Direzione permanente, che risultò così composta: conte Alessandro Saluzzo, di Monesiglio, marchese Cesare Alfieri, di Sostegno, Francesco Melano, Giovanni Domenico Vicino, conte Paolo Costa, di Carrù e della Trinità, Pietro Maria Giovannini, Michelangelo Bertini.

Aperte le due case di Vinovo e di Torino, il 14 ottobre 1840 veniva sollennemente celebrata la posa della pietra fondamentale della chiesa, il cui disegno era stato gratuitamente eseguito dall'architetto Federico Blachier.

Il tener aperte due case cagionava vari inconvenienti, che furono tolti acquistando altro terreno attiguo a quello già dell'Opera in Torino, nel borgo Po: e chiusa la casa di Vinovo sul finire del 1841, e raccolti in Torino tutti i ricoverati, il Municipio di Torino alienava il castello di Vinovo, e la somma ricavata dalla vendita dava a mutuo, senza interessi al Ricovero, perchè potesse far fronte alle sue spese.

Da allora in poi il Ricovero ebbe sempre maggiore sviluppo. Il Re volle decorarlo del regio titolo. Non già che egli volesse significare che fosse tutta opera sua, ma riconoscendo l'opera dei fondatori nel sostenere la benefica istituzione, intendeva approvarne la retta amministrazione ed il buon andamento.

Sviluppi e riforme. — L'esperienza di circa due lustri portò ad una prima riforma del regolamento interno. A questa ne seguì, venti anni dopo, una seconda, resa necessaria dal fatto che il Ricovero era diventato, si legge in una relazione al Consiglio provinciale, « ben altro e ben più che un rifugio per gli accattoni »; esso era un asilo per l'infanzia, uno stabilimento di lavoro, un ospizio agli infermi ed ai cronici, un orfanotrofio ed

un manicomio, una casa insomma, non soltanto per l'indigenza, ma per ogni infermità ».

La riforma si compendiò essenzialmente nell'articolo relativo alle condizioni di ammissione per le quali il Ricovero, richiamato alle sue prime finalità, accolse unicamente gli accattoni dell'uno e dell'altro sesso. Eccone il testo:

« Nessun accattone può essere accettato nel Ricovero, *se non venne arrestato per questua*, e se non riunisce i seguenti requisiti: *a)* che abbia raggiunto l'età di sedici anni, e sia constatata la sua miserabilità ed impotenza ad un lavoro bastevole alla sua sussistenza; *b)* che appartenga per nascita o per ultimo non interrotto decennale domicilio, a Torino o circondario; *c)* che non abbia parenti, i quali per legge siano tenuti a provvedere al suo mantenimento; *d)* che non sia qualificato per altro Istituto di beneficenza; *e)* che non si presenti affetto da malattia contagiosa, da alterazione di mente o da epidemia ».

Una ultima riforma venne attuata, quando l'Amministrazione del Ricovero dovette uniformare il suo statuto alle disposizioni della legge 17 luglio 1890 sulle Opere pie. Fu costretta allora ad abolire, fra le condizioni per l'ammissione, quella dell'*arresto per questua.*

« Per tale modo, osserva il rettore don Stefano Goio nei suoi *Cenni storici sul Ricovero*, non compreso forse lo spirito del Ricovero, fu radicalmente cambiato l'indirizzo dell'Opera: da una casa che doveva esclusivamente compiere la redenzione materiale e morale del povero, certo più abbietto ed avvilito, il mendicante, essa divenne un Istituto a pro degli inabili al lavoro ».

La popolazione del Ricovero si compone di elementi eterogenei: dall'umile e semplice femminetta alla donna arrogante e sguaiata; dal vecchio e pio contadino al vagabondo ed ozioso di mestiere, nè vi mancano persone di capacità, che la avversa fortuna privò dei mezzi e gettò in braccio alla miseria. Anche attualmente infatti vi sono due o tre laureati. Vi giacqe fino a poco tempo fa in gravissime condizioni di salute, il rinomato baritono torinese cav. Giovanni Albinolo, che calcò, a fianco di Tamagno, le scene dei più grandi teatri europei.

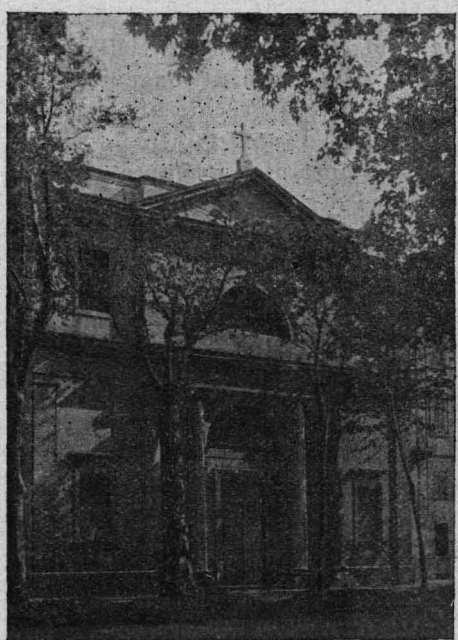
E' sempre stata cura dell'Amministrazione, anche di fronte alle difficoltà che presenta tale accolta di persone, di migliorarne l'educazione morale; e qualche frutto si è ottenuto, sia ridestando e coltivando in essi il sentimento religioso, sia inducendoli al lavoro, sia introducendo gradatamente le possibili migliorie materiali nel Ricovero.

Tutto ciò ha prodotto un notevole cambiamento nella vita dell'Istituto: disciplina, rispetto, ordine e tranquillità vi regnano in modo soddisfacente.

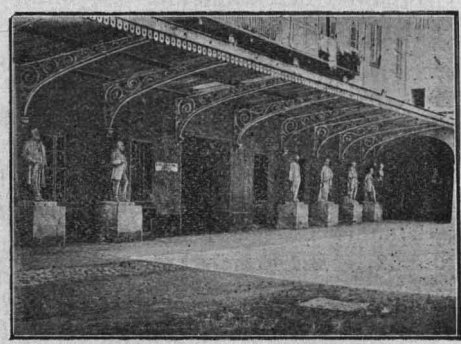
L'ordinamento attuale. — L'edificio del Ricovero, semplice e grandioso, costrutto su disegno del comm. Borella può ospitare un migliaio di ricoverati. I fabbricati occupano un'area di 5900 mq., ma complessivamente il Ricovero possiede intorno ad essi un terreno della superficie di mq. 28.700, il che, permetterà, appena ve ne saranno i mezzi di costruire altri locali e di par così maggior sviluppo a questa opera altamente umanitaria.

Tutta la costruzione attuale è ispirata a concetti di opportunità: disposizione dei cameroni di ogni piano con comunicazioni interne per l'economia dei servizi; ampi cortili, circondati da portici per l'opportuno riparo dei ricoverati durante il maltempo; separazione assoluta degli uomini dalle donne, anche nell'ampia chiesa dove ai primi è destinato il piano terreno, mentre alle donne è assegnata una galleria al primo piano.

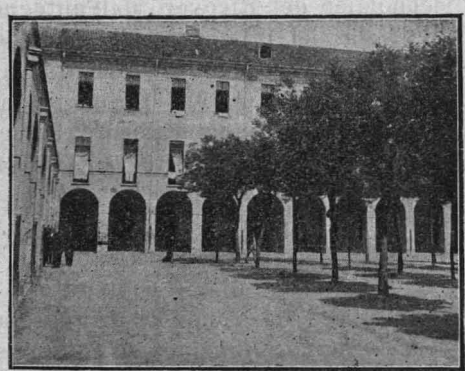
In appositi e grandi locali funzionano con ordine e comodità i due servizi generali più importanti: la cucina e la lavanderia. Una utile riforma potrebbe forse introdursi in questa ultima per l'economia del patrimonio



R. Ricovero di Mendicità
Facciata verso il Corso Casale.



Cortile d'ingresso.



Cortile per i ricoverati.

del Ricovero: la sostituzione delle lisciviatrici moderne all'opera manuale, la quale, se ha il vantaggio di utilizzare il lavoro dei ricoverati, è però causa di più rapido deterioramento della biancheria. Ecco una prima indicazione per qualche generoso oblatore, che si trovasse nell'imbarazzo circa la destinazione di una sua offerta all'Istituto.

Varia è la forma di lavoro dei ricoverati. L'Istituto li applica anzitutto al funzionamento dei laboratori interni per tutte le opere necessarie al suo funzionamento. Una altra parte invece di ricoverati, viene adibita da alcune

speciali piccole industrie, che si esercitano da privati negli stessi locali con qualche beneficio finanziario dell' Istituto stesso.

Il movimento della popolazione nell' anno 1914 è stato il seguente:

	Uomini	Donne	Totale
Presenti al 1° gennaio 1924	349	360	709
Entrati nell' anno	339	233	572
	688	593	1281
Usciti nell' anno	234	101	335
	454	492	946
Morti nell' anno	121	105	236
Presenti al 31 dicembre 1924	323	387	710

attualmente i presenti sono 688.

Il trattamento è modesto, quale permettono gli scarsi mezzi dell' Ente: è però sano e sufficiente, tanto che non pochi sono i casi di longevità e di lunga permanenza dei ricoverati. Fra gli uomini il più vecchio all' epoca in cui ho visitato l' Istituto era certo Sanna Antonio, di anni 90, fra le donne Gribaudo Carlotta, di anni 87. Il record dell' anzianità è tenuto da una donna, certa Fassio Lucia, entrata al Ricovero l' 8 giugno del 1866, cioè 59 anni or sono, e da Pensa Vittorio, che vi è entrato da 44 anni. Entrambi si dichiararono soddisfatti. Quale prova migliore della loro affezione all' Istituto?

Poche cifre possono bastare a dimostrare qnale è stato il movimento economico del Ricovero dall'anteguerra all'anno scorso. Le rendite patrimoniali che nel 1914 furono di lire 150.891,24, nel 1924 hanno raggiunto le lire 194.902,18. Maggiore incremento hanno avuto invece le rendite ed entrate effettive, che nel 1914 furono di lire 263.758,66 e nel 1924 salirono a lire 1,103.246,31. Ma analogamente aumentarono le spese effettive: nel 1914 lire 236.798,38 e nel 1924 lire 1.079.111,74.

Come in tutte le opere pie la spesa più elevata è stata quella del vitto e del combustibile che da lire 126.066,10 nel 1914 è salita nel 1924 a lire 704.906,97.

In stretti limiti è contenuto il personale per il funzionamento dell' Istituto. Esso si compone di segretario capo, vice-segretario, applicato di segreteria con funzioni di ragioniere, assistente interno, rettore, medico primario interno, tre assistenti, quattro infermieri, portinaio, diciasette suore.

Il numeroso Consiglio di amministrazione composto di delegati delle Provincie, del Municipio, dei soci benefattori, è rappresentato da una Direzione permanente, di cui è presidente il benemerito marchese comm. Ernesto Del Carretto, il quale da 45 anni dedica, sotto varia forma, la sua attività al Ricovero ed ha a zelanti ed oculati collaboratori: Fornaris avv. comm. Guido; vice-presidente, Marenco mons. can. nob. Bernardo; Fontana ing. Vincenzo; Cornagliotto ing. comm. Giuseppe; Ghiron grand' uff. Pacifico; Saroldi ing. cav. Carlo; Sola avv. Guido; Giordano cav. uff. Pietro; Porrone avv. comm. Giovanni; Ricca Barberis dott. cav. Enrico; Avogadro di Cerione conte Alessandro.

Dirige da oltre trent' anni la Segreteria il cav. avv. Francesco Bretagna.

Benefattori passati, presenti .... e desiderati — La fiducia che ha sempre circondato l'Amministrazione del Ricovero è stato ottimo stimolo alle elargizioni dei benefattori.

Questi infatti non sono mai mancati, poichè è nota la generosità della carità cittadina. Basta volgere, entrando nel Ricovero, uno sguardo intorno al primo cortile. Sembra una galleria di statue e di busti marmorei. Ebbene: ognuno di essi ricorda un benefattore, ognuno di essi rappresenta una cifra varia, ma sempre cospicua, che ha contribuito all' incremento del patrimonio, a sanare le crepe, a comare lacune, che anno per anno poteva presentare il bilancio.

Potrà questa nobile schiera di generosi non avere abbondanti seguaci? Si dovrebbe disperare dell' elevato sentimento umanitario dei torinesi: ciò che noi non crediamo, quantunque la relazione del direttore di segreteria comm. avv. Guido Fornaris per l' anno 1924 contenga questo malinconico accenno:

« Devesi infatti con rammarico constatare come la beneficenza pubblica e la privata, le quali con encomiabile generosità avevano sovvenuto i nostri poveri nel 1922, già accennarono a diminuire nel 1923 e minor aiuto ancora ci diedero in questo anno 1924. Nel 1922 fra sussidio governativo, sussidi di Enti pubblici, feste di beneficenza ed oblazioni di privati incassammo lire 319.321,90. Le stesse entrate nel 1923 scesero a lire 238.743,60 e al 22 dicembre 1924 avevano raggiunto appena lire 186.017.

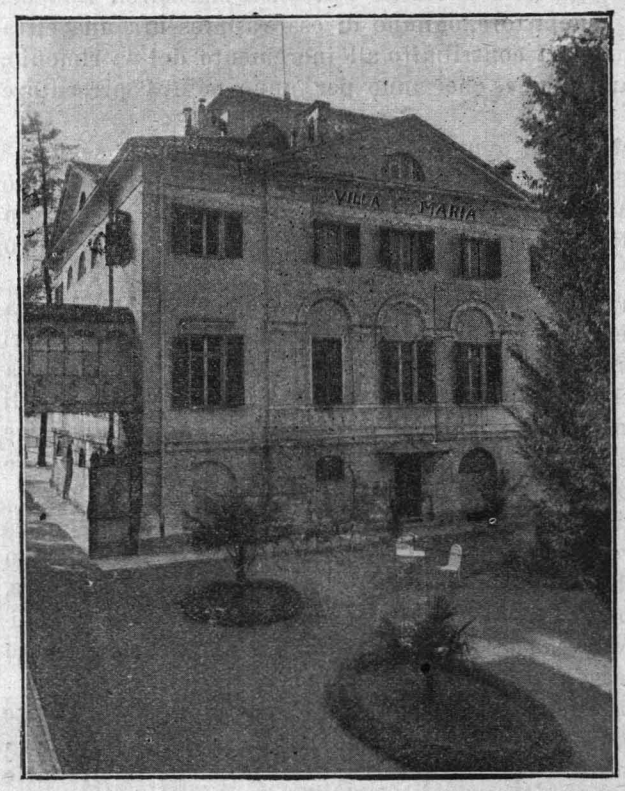
« Questa diminuzione di aiuti resa più sensibile dalla costante insufficienza delle entrate patrimoniali e del progressivo rincaro di tutte le derrate non può, afferma il relatore, che avere dannosi effetti nella vita del Ricovero, il quale si trova nell' impossibilità di fare spese necessarie ed oramai indilazionabili in ogni ramo della sua attività, e che in definitiva tornerebbero anche vantaggiose all' Ente.

« I mezzi spiegati dalla Direzione per ovviare in parte almeno a queste gravi difficoltà non ebbero, nè, per circostanze del tutto speciali, potrebbero avere risultati pratici sensibili. Sono fra questi mezzi: la richiesta di diarie di integrazione ai comuni, l' aumento da lire 150 a lire 170 mensili della diaria della sezione a retta istituita nel 1921.

« Un solo rimedio, conclude l'avv. Fornaris, è veramente efficace per ristorare le nostre finanze ed è la riduzione della popolazione ricoverata assolutamente gratuita e quindi a tutto carico dell' Ente. La Direzione, soggiunge però subito, non si è finora arbitrata di addivenire a dimissioni di poveri per considerazioni di umanità. Nè si può dubitare che in questo proposito la Direzione continui, tanto e così nobile è il sentimento che presiede alla sua benefica funzione; ma a questo deve efficacemente soccorrere la beneficenza privata. Scipione l'Africano pensando alla grandezza di Roma terminava ogni suo discorso al Senato gridando: *Delenda Carthago.* Torino, come tutte le altre città italiane, che vogliono la grandezza morale dell' Italia, deve volere la scomparsa dell' accattonaggio, il sollievo della miseria.

Un Istituto di cure naturali.

Anche alla regione della ex Barriera di Casale sorride, con magnifico sfondo, la collina torinese ricca di vegetazione ed immersa in un'atmosfera di aria saluberrima. Ne approfittano i cittadini di prospera salute, ma anche i sanitari vi hanno trovato l'ambiente favorevole ai loro istituti di cura. Così è sorto l'Istituto di cure naturali, dietetiche e fisiche, col titolo di « Villa Maria », impiantato secondo il notissimo metodo del dottor Carlo Arnaldi applicati ad Useio. Ne è ora direttore il grand'uff. dott. Agostino Borini.



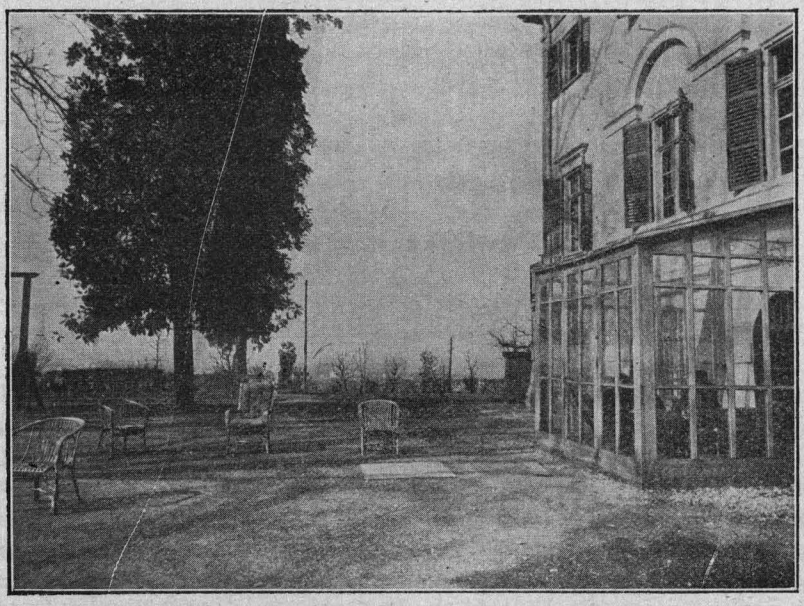
« Villa Maria » Istituto di cure naturali.

La « Villa Maria » che ha sede in strada del Brizio, oltre il Ponte Trombetta, ha avuto un momento di speciale notorietà l'anno scorso quando vi fu eseguito un esperimento della cura Voronoff, che ha appassionato tutto il mondo.

La strada del Brizio è la prima che si stacca a sinistra dalla strada della Val San Martino, una delle numerose e pittoresche regioni collinari, sparse di ville lussuose e ricche di parchi e di aiuole finite, di modeste case di campagna, di sedi estive ed invernali di associazioni cittadine, e sopratutto di esercizi pubblici, ai quali nei giorni festivi affluiscono a frotte i cittadini desiderosi di aria buona, di moto e di divertimento, quindi sale da ballo, giuochi delle boccie si incontrano ad ogni passo, e la bella e sinuosa convalle echeggia frequentemente delle allegre canzoni delle innumerevoli comitive che vi salgono a rinfrancare il corpo e lo spirito per le fatiche del domani.

Meno della strada della Val San Martino è frequentata e rumorosa la

strada del Brizio, quasi ad indicare che essa conduce verso un'oasi di pace e di riposo, quale si può ritenere la « Villa Maria ».



« Villa Maria » - Piazzale e veranda.

Se è vero che sulle condizioni di salute di un ammalato o di un convalescente influisce la bellezza della natura e l'azzurro del cielo, certo lassù, dove sorge l'Istituto questi elementi non mancano. Lo sguardo spazia dalla collina al tortuoso corso del Po, alla popolosa città, al fertile piano, alla catena delle Alpi che delinea l'orizzonte coll'infinità delle sue vette e coi suoi alti colossi dal Monte Viso al Monte Rosa.

Il Borgo Po

I confini della regione dell'ex-barriera di Casale si confondono con quelli del borgo Po, e come i confini, si confondono gli interessi.

Non è questo un borgo molto antico, almeno per la parte più elevata verso la collina. Non sono lontani i ricordi del famoso *Castellotto*, divenuto poi sede di osterie frequentate spesso da gente equivoca. Fortunatamente la piaga è scomparsa, dopo che l'aumentata attività edilizia ha allontanato dalla regione simili esercizi, sostituendovi costruzioni signorili. Non sono sorti qui grandi fabbricati a più piani ad uso abitazione, perchè esisteva un vincolo del regolamento municipale, che tendeva a creare una zona di villini con giardino. Due grandi edifici, a questo riguardo, sono degni di nota: la chiesa della Gran Madre di Dio e la Villa della Regina, molto discusso nel campo dell'arte architettonica il primo, ammirato il secondo per le sue preziosità.

Il tempio della Gran Madre di Dio, eretto dalla pietà religiosa dei torinesi per il ritorno felice dei Reali di Savoia, è una perfetta imitazione del Pantheon. Non ha forse di notevole che la grossezza straordinaria delle sue mura, la cupola schiacciata dalla circostante collina, il bellissimo pronao, e l'enorme spesa di alcuni milioni profusi nella sua costruzione. Questo tempio infelice, nota il Baruffi, venne criticato severamente in tutto, perfino nella sua bella iscrizione latina *Ordo populusche taurinus ob adventum Regis,* perchè la chiesa venne eretta per conservare la memoria del *ritorno,* e non già del semplice *arrivo* del Re.

Più tardi, e specialmente durante l'ultima guerra, questa chiesa ha servito alle funzioni religiose in occasione di solennità nazionali: memorabili quella del giuramento di fede alla Patria ed alla sua difesa e quella della celebrazione della vittoria di Vittorio Veneto. Dal pronao godesi la vista imponente della piazza Vittorio Veneto, che si prolunga per la via Po fino a Palazzo Madama.

E' opportuno a questo proposito un rilievo. Il tempio è stato in questi ultimi tempi ripulito, ma le case che circondano il grande piazzale e costituiscono colla collina un magnifico sfondo alla piazza Vittorio Veneto sono

in condizioni tali di manutenzione che recano offesa al decoro della città. Perchè non si provvede e dagli Enti, cui spetta, e dai singoli proprietari alle necessarie opere di pulizia e di abbellimento? Quanto beneficio ne avrebbe l'estetica di quella piazza!

Le stesse osservazioni e raccomandazioni si potrebbero fare per l'edificio della Villa della Regina, vera opera d'arte, la cui fondazione risale all'anno 1649 por iniziativa del principe Maurizio di Savoia, che vi accoglieva la dotta Accademia dei *Solinghi*. Ne parleremo in seguito.

Edilizia e viabilità.

Una nota particolare dell'edilizia del Borgo Po e della collina retrostante è ancora offerta da una costruzione non ultimata, che erge le sue mura sopra un coccuzzolo visibile dalla piazza Vittorio Veneto e rimane là a dimostrare o l'errore del progettista, poichè si dice che la costruzione non fu ultimata per il pericolo di franamenti, o l'impotenza finanziaria dei proprietari, o la rinunzia dei loro eredi a continuare l'opera, che doveva diventare una chiesa. Qualunque sia la ragione dell'interrotta costruzione, sarebbe opportuno un intervento per eliminare questo sconcio architettonico, che non può nemmeno essere scusato dalla finzione dell'esistenza di ruderi di un antico edificio.

Non poche case del Borgo risentono delle vicende del tempo. Per talune di esse sarebbero necessari l'abbattimento e la ricostruzione. Il Borgo Po assumerebbe allora nella sua pienezza quell'aspetto signorile e delizioso che gli conferisce la mirabile natura del luogo che lo circonda.

Conforta però la constatazione che in questo laborioso dopo guerra un notevole svituppo edilizio si è verificato tanto che si possono dire esaurite tutte le aree fabbricabili comprese entro l'attuale cinta daziaria passante per il Corso Quintino Sella, e non rimangono disponibili che le aree comprese tra la vecchia e la futura cinta daziaria costituite in gran parte dalla proprietà degli eredi Ansaldi cioè circa mq. 60.000.

In questi terreni sono già stati edificanti eleganti Villini fronteggianti il Corso Quintino Sella, mentre le altre aree sono ancora libere e destinate a costruzioni signorili.

Questa parte risente in modo speciale dell'urgenza di attuare in primo luogo il piano regolatore (da lungo tempo approvato) mediante l'apertura e la sistemazione di Via Luisa del Carretto ed il prolungamento della Via Cardinal Maurizio e Maria Bricca.

Sul tracciato di dette vie venne già eseguito il sottofondo secondo le livellette municipali.

E' superfluo poi accennare alla necessità di trasportare la cinta daziaria nella sua futura e definitiva sede ed eliminare per intanto l'inconveniente per la chiusura del cancello tra le vie Cardinal Maurizio e Felice Romani con grave incomodo degli abitanti dei villini e case fuori cinta. Chiusura che solo nel periodo della guerra è stata attuata per necessità oggi scomparse.

Un'altra opera importante e necessaria al benessere della località è il

completamento dei canali neri e bianchi; l'illuminazione è ancora molto deficiente, occorre aumentare il numero delle lampade portandone alcune anche oltre la cinta daziaria e nelle strade circostanti.

La popolazione si aggira attualmente intorno ai dodicimila abitanti. Non numerosi sono qui gli operai. Sono in maggioranza gli agiati. La tranquillità e la poesia della regione hanno sedotto in modo speciale gli artisti, che vi hanno fissato la loro dimora. Troviamo qui il senatore Bistolfi, Marco Calderini, Edoardo Rubino, Monti, Biscarra, Alloatti, Pennazio, la signorina Serra ed altri.

Parecchie sono le industrie impiantate nel Borgo: Industrie metallurgiche Bolla, Fabbrica di ombrelli Dedonatis, Industrie metallurgiche fratelli Cappello, Fabbrica di cioccolato Viola, Fabbrica del bianco di zinco, ecc.

La viabilità — lamentano i maggiorenti della regione — lascia molto a desiderare. Anzitutto per la manutenzione. Gli spazzini municipali compaiono una sola volta alla settimana. Nelle strade meno frequentate nasce e prospera l'erba. Fu sparsa, è vero, la polvere dei residui del gas per la distruzione, ma nelle strade inclinate l'acqua piovana porta via la polvere e l'erba rinasce.

Sul viale della Villa della Regina corrono ad ogni minuto le automobili in prova, che rovinano il suolo stradale. Questo fu rifatto nella scorsa primavera, ma sia che sia stato male eseguito, sia che le automobili l'abbiano di nuovo rovinato, ora è nelle condizioni di prima. Si reclama quindi il divieto di queste corse di prova.

Parecchie sono ancora le vie da sistemare. Qualche abitante ritiene che il piano regolatore segni troppe vie secondarie e sia inutile spendere nei necessari esproprii e nelle opere occorrenti i denari, che invece potrebbero servire per nuove vie di comunicazione colla via di Circonvallazione.

Si cita per esempio la via Palladio. Vie da sistemare e da aprire sono la via Biamonti, la via Francesco Lanfranchi, la via Superga, la via Rosa Govone, la via Segurana, ecc.

Necessario complemento della viabilità sono le comunicazioni tranviarie. Per ora la regione non è dotata che della linea n. 20, che sale fino alla barriera daziaria della Villa della Regina. Essa però ha un solo binario e frequenti e fastidiosi sono i ritardi delle vetture. All'inconveniente si deve ovviare coll'impianto di una linea ad anello per la via Asti e la via di Circonvallazione. La popolazione spera che quella riforma sia sollecitamente attuata.

Non meno vivo è il desiderio di una sistemazione definitiva del Monte dei Cappuccini, che in origine doveva essere trasformato in giardino pubblico.

Si domanda l'allargamento del ponte Vittorio.

Altre richieste della popolazione in merito ai servizi pubblici sarebbero le seguenti: ufficio medico gratuito per i poveri presso la locale Sezione delle guardie civiche; aumento di una levata della corrispondenza postale; maggiore sorveglianza sulla velocità delle automobili sulla via della Villa

della Regina; migliore servizio di pubblica sicurezza con un adeguato numero di agenti; costruzione di un lavatoio pubblico e di bagni popolari.

Il flusso e riflusso della cittadinanza attraverso al ponte Vittorio, tra la piazza Vittorio Veneto e la piazza della Gran Madre di Dio, il passaggio di due binari e di cinque linee di tranvie urbane e intercomunali, il transito continuo di veicoli di ogni specie sono causa frequente di congestione della circolazione in quel punto di Torino. E la congestione deriva anche dal fatto che il noto *ponte in pietra,* costruito in tempi di minore sviluppo cittadino, se allora poteva avere il carattere di un grande ponte e bastare ai bisogni della viabilità, ora manifesta con troppa evidenza la insufficienza della sua larghezza. E' un polmone che si sente penosamente compresso ed aspira ad una più ampia libertà di funzione.

Abbatterlo e costruire un altro ponte? No, la popolazione del Borgo Po non vuole tanto, anche perchè è gelosa custode delle tradizioni di questo storico ponte.

Il ponte — si dice — deve rimanere quale è, ma nulla impedisce di aumentarne la capacità, allargandolo.

Perchè non si può studiare un progetto di costruzione di due passerelle laterali per i pedoni? Il ponte sarebbe subito sfollato. Quanto all' estetica, spetta all'architetto di provvedervi.

Un primo provvedimento da adottare per sfollare il ponte, secondo taluno, sarebbe quello del trasporto della stazione delle tranvie intercomunali da piazza Castello alla piazza della Gran Madre di Dio.

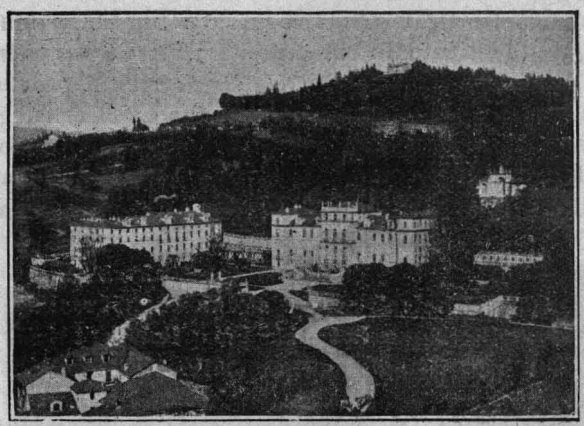
Vita educativa e sociale.

L' Istituto Nazionale per le Figlie dei Militari.

La Marchesa Maria Luisa del Carretto, fedele alla promessa fatta ai moribondi e feriti sui campi di battaglia, concepì l' idea di fondare un Istituto per le Figlie dei Militari Italiani simile a quello, istituito a S. Gyr dalla Maintanon. Esisteva in Torino sotto la protezione del Ministero della Guerra il R. Ritiro delle Figlie dei Militari fondato nel 1789 da Vittorio Amedeo III ma con rendite limitate e con indirizzo educativo assai ristretto che ne faceva unicamente un ospizio di poverelle.

La Marchesa del Carretto comprendendo le esigenze dei nuovi tempi cercò di porre in atto il suo pensiero tenendo oonto dei bisogni delle varie classi sociali; ed associatasi Giulia Molini Colombino e la Marchesa Bevilacqua La Masa, e coadiuvata dall'Avv. Villa, dal Cassinis dall'abate Bernardi, dal Barone Manno, da Pasquale Stanislao Mancini, dal Generale Marozzo della Rocca, chiese insieme a loro l'appoggio del Re Vittorio Emanuele II e l' appoggio fu dato, ampio, generosissimo. Infatti il Re offerse tosto per la novella Istituzione, la Villa Reale sui colli di Torino, denominata Villa della Regina; nè di ciò pago, comprendendo che il miglior monumento non è quello glaciale scolpito nel marmo; ma quello vivido ed affettuoso che un Principe sa formarsi nel cuore dei sudditi; quello che con movimento pe-

renne apporta salute e felicità alle generazioni, volle che all' erigendo Istituto fossero devolute le 157.000 lire date dalla Nazione per eternare i fasti di Lui nel 1859.



Villa della Regina - veduta generale.

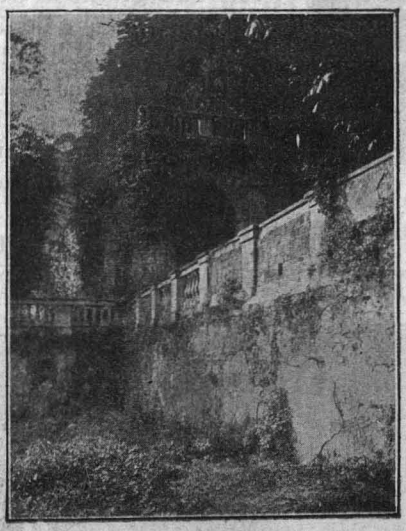
Fu di poi fatto appello all' Italia ed è bello vedere con quale slancio da tutte le classi sociali si rispose: i Militari con nobile esempio di fratellanza e solidarietà lasciarono un giorno di paga; furono emesse azioni di un franco pagabili all' atto della sottoscrizione ed i Consigli Comunali e Provinciali, la Guardia Nazionale, ogni ordine di Cittadini concorse.

Così il 27 maggio 1866 l' Istituto potè con Decreto Reale essere eletto in Ente morale il 27 aprile 1868 veniva inaugurato con l' apertura della Casa Professionale nell'ex Convento delle Cappuccine in via Roma 28, alla presenza dei Principi Umberto e Margherita, allora novelli sposi.

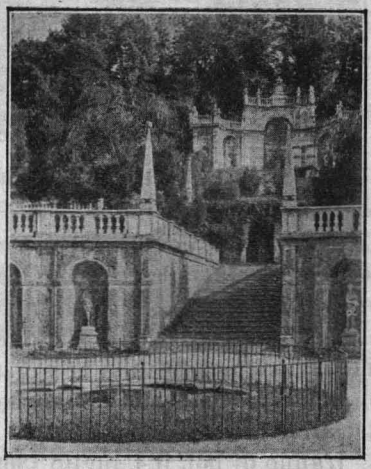
L'anno di poi, il 4 luglio 1869 si inaugurava solennemente la Villa della Regina o Scuola superiore degli studi. Il 14 settembre 1876 era aperta la Casa Magistrale in via S. Domenico N. 30, sede dell' antico R. Ritiro. Questa e la Casa Professionale furono poi riunite in un solo grande caseggiato appositamente costruito nella via che alle Figlie dei Militari è intitolata. Tale edificio costruito secondo tutte le moderne esigenze dell'igiene e dalla didattica, opera del compianto Ing. Angelo Reycend già Direttore della nostra scuola d' applicazione degli Ingegneri e Consigliere per lunghi anni dell' Istituto stesso, è una pregevole composizione architettonica nel carattere

Scala nel giardino della Villa della Regina.

del Risorgimento fiorentino. Nel centro di questo palazzo hanno sede gli uffici amministrativi, organi del Consiglio Direttivo, formato da rappresentanti del Ministero della Guerra e dell'Interno e della Città di Torino. Parlamentari, Generali, Ammiragli, Professori, glorie cittadine e nazionali hanno guidato le sorti di questo Istituto, la cui organizzazione è veramente ammirevole per semplicità e chiarezza e per i fini elettissimi che si propone. Donne colte e gentili che nelle finalità di quest'opera; hanno trovato degna meta alle loro spirituali aspirazioni vi attendono con spirito di missione insigni Dame Patrone col loro interessamento ne animano l'assiduo lavoro. Sarebbe lungo enumerare le benemerenze di questa Istituzione che trovano



Villa della Regina
Un angolo pittoresco.



Villa della Regina
Piazzale avanti le classi.

sanzione nelle numerose onorificenze conseguite ad esposizioni e mostre nazionali ed estere. Recente la medaglia d'oro decretata dal Consiglio dei Ministri alla Mostra d'Assistenza agli Orfani di guerra (9 febbraio e 21 dicembre 1924 Roma) e che fu consegnata, dietro preghiere del sig. Prefetto Gr. Croce d'Adamo, da S. A. R. il Principe di Piemonte, nella bella cerimonia che si svolse alla Villa della Regina il 22 novembre u. s.

E benemerito invero è l'Istituto per le Figlie dei Militari, poichè nessun servigio più grande e completo può rendersi a chi ha avuto il dolore di perdere il Padre, se non col sostituirsi ad esso e farsi guida e maestro dell'orfano conducendolo col lavoro e con lo studio a vita indipendente ed onorata. Ove si tratti poi di orfane, la questione acquista particolare delicatezza e fa comprendere quanto sia provvidenziale l'Istituzione delle Figlie dei Militari che non deve per altro considerarsi solo come orfanotrofio; ma come un collegio di giovanette dove le orfane sono le più numerose e godono speciali privilegi, ma trovano pure posto e sono ugualmente istruite

ed educate a nobili sensi le Figlie dei Militari in genere di Terra, di Mare e, quando i posti disponibili lo consentono, anche figlie di borghesi.

Ve ne sono di tutte le parti d'Italia, delle Isole e delle Colonie e di vari ceti, e tutte, qualunque sia la loro condizione sociale, dalla figlia del soldato a quella del generale, trovano nell'Istituto modo di formare il carattere, di bastare a loro stesse, di adempiere al proprio dovere.

L'Istituto che nel suo svolgimento procede coi tempi attenendosi ai programmi governativi per gli studi, è anche ora, come nel 1876, diviso in tre Sezioni modificate come segue: Sezione Professionale con vari laboratori che hanno per fine di formare abili professioniste e scuola complementare con indirizzo commerciale; Sezione Magistrale che si propone in particolar modo di preparare all'insegnamento elementare. Ha il giardino infantile, il corso magistrale inferiore e superiore; la Villa della Regina col ginnasio e liceo classico ha per fine di preparare all'Università o col corso di coltura femminile di addestrare le alunne a compiere bene le funzioni assegnate alla donna nella casa e nella società.

Molte orfane di guerra godono posti gratuiti in parte assegnati dall'Istituto, altri da Ministeri e Comitati e pochi da munifici privati. In questo dopo guerra alcune Società e Ditte hanno fondato posti per orfane dei loro dipendenti morti sul campo e che potranno anche in seguito essere occupati da alunne designate dai fondatori. È questa una vera forma di previdenza nobilissima che tutte le aziende di qualche importanza dovrebbero adottare.

Il nucleo maggiore di educande è raccolto nel palazzo di Via Figlie Militari che comprende due Sezioni: Magistrale e Professionale. La Sezione invece della Villa della Regina ha sede a parte in amenissima posizione.

Fu questa fatta costruire circa il 1616 dal Cardinale Maurizio di Savoia su disegno di Vittozzo d'Orvieto ed ebbe, forse per i vigneti che la circondano, il nome di Vigna, nome che conservò fino alla morte del Principe avvenuta nel 1657 dal quale anno prese il nome di Villa Lodovica dalla gentil Principessa che l'abitava, e di poi con Anna d'Orleans di Villa della Regina.

Nell'interno si ammirano numerose pitture ornamentali, affreschi di Demenico Valeriani, di G. B. Crosato, Corrado Gianquinto, Filippo Minei, del Solimene ed altri. I soggetti sono per lo più mitologigi, alcuni sacri. Preziosi gli stucchi dorati, le lacche antiche che ricoprono le pareti di graziosi gabinetti chinesi, ricche le tappezzerie di seta della China tutt'ora in buono stato. Le opere di abbellimento e di rinnovamento datano dal principio del secolo XVIII sotto il regno di Vittorio Amedeo II.

Nel giardino, in diversi piani paralleli distribuiti in forma di anfiteatro e culminanti in un parco a pendio, dominano tre bellissime prospettive. Graziose grotte con frontone, statue antiche in parte monche, rinvenute nelle macerie di un anfiteatro romano che sorgeva fuori porta Marmorea (ora porta Nuova) demolita verso la metà del secolo XVII, lasciano immaginare come questa villa abbia potuto gareggiare con quelle famose delle campagne romane.

Fa dolore contemplare oggi la sua bellezza sfiorita che attende invano

riparazione dalle ingiurie del tempo. È questo un problema che pur interessando l'Istituto Nazionale Figlie Militari non può essere risolto nella sua vastità da un Ente che ha la devoluzione delle sue rendite rivolta a finalità befiche nelle quali non può rientrare quella onerosa manutenzione che richiede sì grande e preziosa opera d'arte d'interesse non solo cittadino ma nazionale.

Il Borgo Po possiede anch'esso una bella, se non modernissima sede, per le sue scuole elementari: esse portano il nome illustre di Roberto D'Azeglio, che ne promosse l'istituzione.

E' deputato di vigilanza il grand'uff. Cesare Ottolenghi, generoso benefattore della regione, che è pure presidente del locale Patronato scolastico.

La scuola Roberto D'Azeglio, che è diretta dal prof. Giuseppe Sobrero ed ha succursali al Rubatto, a San Vito, a Santa Margherita, conta circa 750 allievi, dei quali 300 godono dei benefizi del Patronato.

Ampie aule, piene di luce e ventilate, aprentisi sopra un largo ed igienico corridoio, sono destinate alle diverse classi. Sulle pareti del corridoio, di fronte all'ingresso, sono murate tre artistiche lapidi: una dello scultore Stagliano, con medaglione di Roberto D'Azeglio, inaugurata nel 1912 con un elevato discorso di Carlo Boselli; una seconda a ricordo degli allievi caduti in guerra; una terza in memoria della medaglia d'oro ai benemeriti dell'istruzione concessa al grand'uff. Ottolenghi.

Esiste nell'edificio scolastico Roberto D'Azeglio un neo non degno di lode: mancano i bagni ed i gabinetti di decenza non rispondono alle moderce esigenze della pulizia e dell'igiene. Aggiungiamo subito che — come diremo più sotto — già sono stati promessi dal Municipio i necessari provvedimenti.

All'istruzione infantile provvede l'Asilo che porta pure il nome di Roberto D'Azeglio. Esso ha sede propria, costruita dall'ing. Davicini. E' amministrato da un commissario prefettizio, e diretto dalla signorina Sisone Vincenza, coll'aiuto di due insegnanti e di due inservienti. I bambini ivi quotidianamente raccolti sono 92.

Istituto medico pedagogico Antonio Marro.

Forse più della miseria fisica dei rachitici induce ad un sentimento di pietà la miseria intellettuale dei fanciulli, che comunemente sono chiamati *deficienti*. E tanto più pietosa è la loro condizione in quanto la infelicità della mente è quasi sempre accompagnata da anormalità dell'organismo: macrocefali, microcefali, oxicefali, doligocefali e quanti altri sono affetti da simili deformità craniche costituiscono il piccolo mondo eccezionale a cui l'umanità stessa ha il dovere di provvedere.

Vi fu un tempo in cui questi poveri infelici erano abbandonati a se stessi e se nelle anime buone trovavano un'eco di commiserazione, più spesso erano fatti segno al dileggio della ragazzaglia senza educazione civile.

Questa la ragione per cui, come in altre città, sorse a Torino nel 1900 l'« Istituto medico pedagogico pei fanciulli deficienti » per iniziativa del

prof. dott. Antonio Marro e dei signori comm. prof. Abba, cav. Antonio Abrate, cav. Giuseppe Castelli, dott. Balp medico provinciale, sen. prof. Bizzozzero, onorevole Daneo, comm. Denis, professoressa Ida Faggiani, comm. prof. Guyot, avv. Marsano, comm. Meille, prof. Pagliano, comm. dott. Tacconis, gr. uff. ing. Vicarj, barone Weil-Weiss, prof. Vinaj, e della Cassa di risparmio di Torino.

Le finalità dell' Istituto vennero precisate nell'art. 2 dello statuto sociale, secondo il quale l' Istituto ha per iscopo di provvedere gratuitamente nei limiti dei proprii mezzi, al mantenimento, al ricovero, all' educazione fisica e mentale di fanciulli poveri, nati o domiciliati per soccorso nella provincia di Torino, i quali presentino anomalie di carattere od incompleto sviluppo intellettuale e siano suscettibili di correzione o di miglioramento. Accoglie anche a pagamento fanciulli deficienti su richiesta di Enti pubblici o privati, i quali assumano l' obbligo di corrispondere all' Istituto la retta necessaria per il mantenimento.

Per il conseguimento del proprio fine l' Istituto si vale di tutti i mezzi igienici e pedagogici suggeriti dalla scienza, col particolare intento di avviare gli alunni a lavori utili al loro sostentamento. Sono pure ammessi fanciulli esterni per l' esclusiva frequenza delle scuole.

Prima sede è stato un locale di via Cellini, dal quale poi l' Istituto si trasferì nell' attuale palazzina di via Villa della Regina, n. 22, che prese in locazione. Allo scoppiare della guerra la palazzina dovette essere abbandonata e i poveri « deficienti » furono ridotti per più anni in angusti locali della Visitazione in via della Consolata.

Ma la fortuna aiuta le opere buone e l' Istituto dei deficienti, grazie all' oculata amministrazione del suo patrimonio nonchè agli aiuti pervenutigli, potè attuare un progetto che da tempo coltivava: l' acquisto della stessa palazzina della via Villa della Regina, che prima occupava nella sola qualità di locatario. L' acquisto fu fatto a condizioni convenientissime, sia per il prezzo, sia per lo stato dello stabile, sia per il grande giardino, che vi è ammesso.

All' inizio del 1921 erano ricoverati pochi fanciulli: una ventina, la maggior parte deficientissimi, sucidi. Essi erano tenuti, dice una relazione della Presidenza, in una palazzina bella, signorile, ma per nulla adatta alle esigenze di bambini deficienti. L' Istituto in quel momento intristiva ed una sistemazione di locali e di metodi si imponeva al fine di dargli intera quella linea di sviluppo che fu base precipua degli intendimenti dei fondatori.

La sede di via Villa della Regina era stata pagata soltanto per la metà, ed una fortissima opera urgeva inoltre per le opere di adattamento.

Per lungo tempo si sperò di poter fare una permuta, vendendo cioè la palazzina che era stata costruita per servire ad uso di abitazione signorile, e prendendo in cambio un edificio semplice, con grandi cameroni, cortile, ecc. Le ricerche in proposito diedero però un risultato negativo. Fu allora venduto un corpo di casa che era annesso alla palazzina e col provento della vendita e con larghi sussidi ottenuti dal Governo per interessamento

del presidente comm. dott. Molinari, si potè estinguere il debito che gravava sul bilancio dell' Istituto.

I sussidi vennero in seguito a mancare, come pure ne mancarono altri di Enti locali, ed altri furono diminuiti. Ciò purtroppo in stridente contrasto coll' aumentato costo del nutrimento, del vestiario e di qualche altro cespite di spese.

Tuttavia dal 1921 ad oggi, l' Istituto segna notevoli progressi in tutti i campi: dall' igiene alla scuola. Nel 1923 i bambini ricoverati furono 43. Avendo l' Amministrazione assecondato le giuste ed insistenti richieste del personale direttivo e compiute quelle opere di adattamento dei locali, che si rendevano indispensabili, i giovani ricoverati poterono essere tenuti in ambienti arieggiati e ben distribuiti, con sensibile beneficio dell' ordine e della pulizia, il che, trattandosi di deficienti, è difficile ad ottenersi.

Esistono due aule scolastiche arredate, dove si impartisce ai bambini un insegnamento razionale. Ogni anno di questo utile e fecondo insegnamento si hanno ottimi risultati confermati dalle promozioni degli alunni più intelligenti, che si presentano agli esami delle scuole pubbliche. Anche nell' avviamento alle varie professioni si ottengono soddisfacenti risultati. Esiste un laboratorio fornito di telai per la tessitura, dono dell'amministratrice signorina Rita Jacchia, e del dott. Torretta. Vi sono adibiti da 4 a 5 ragazzetti. Altri sono occupati nella confezione di reticelle per le vetture ferroviarie. Altri ancora si occupano dell' orto e pochi lavorano a giornata fuori dell' Istituto.

Questi fanciulli disgraziati, amorevolmente assistiti, ininterrottamente sorvegliati, possono a poco a poco partecipare alla vita sociale e, quantunque la loro intelligenza non si risvegli che con enormi stenti, nulla si trascura tuttavia per dare ad essi quel benessere morale, al quale hanno diritto.

È sorprendente l' esito del sistema educativo, al quale sono sottoposti. I deficienti, sensibilmente migliorati dopo un lungo periodo compiono le loro passeggiate settimanali, partecipano a divertimenti, ed ormai come i fanciulli di qualsiasi collegio hanno il loro modesto vestito di uniforme, fanno esercizi di ginnastica, ecc., ecc. Questi risultati trovano la loro confortante conferma in una relazione del prof. Francesco Burzio, consulente sanitario, il quale così scrive:

« Sono lieto di rilevare che il testè decorso anno 1923 segna un passo importante del cammino intrapreso dal nostro Istituto verso il raggiungimento dell' assetto razionale tecnico-scientifico richiesto dai principii della psichiatria e della pedagogia medica a vantaggio dell' assistenza educativa di quei frenastenici che dovranno divenire un giorno membri non inutili della grande famiglia sociale.

« Le migliorie introdotte, mediante la solerte ed intelligente cooperazione dell' onorevole amministrazione e della signorina direttrice, nella distribuzione dei locali e nelle condizioni igieniche, mentre contribuiscono a dare al visitatore dell' edifizio, l' impressione piacevole d' un ambiente educativo ordinato, sereno, simpatico, per altra parte facilitano l' ulteriore sviluppo dell' Istituto dell' insegnamento scolastico e manuale, della ginnastica, ecc.

« Mentre si migliorava l'ambiente, fu mia cura di elevare l'indirizzo medico-pedagogico col sussidio dei principii della psicopatogia infantile e delle norme della moderna pedagogia correttiva applicate praticamente ai singoli casi individuali ».

Benemeriti dell'Istituto sono, oltre al prof. Burzio, i benefattori signore Amalia Leumann - Cerutti e Teresa Moris Dupuis, dott. Pietro Moretto, la Cassa di Risparmio, la quale ha l'anno scorso aumentato il sussidio, l'Opera pia di S. Paolo, l'Accademia filarmonica, la Provincia, la quale corrisponde quattro lire al giorno per i poveri ricoverati, nonchè i membri della presidenza. La carica di presidente venne coperta per molti anni e fino a tutto il 1923 dal comm. dott. Vittorio Molinari, deputato provinciale. Pel 1924 venne eletto ed è tuttora presidente l'ing. G. Biagini, che ha a suoi collaboratori lo stesso comm. dott. Molinari quale vice-presidente, ed i consiglieri comm. Ferdinando Crosa, cav. avv. Edoardo Sesia, signorina Rita Jachia, prof. Rosina Lupo-Renaudo, cav. Eligio Berra.

L'Istituto è affidato alla direzione della signorina Adele Scavino, la quale dedica tutta se stessa a quei poveri esseri. L'opera che essa compie da quattro anni è opera ammirevole di amore, di intelligenza e di umanità. Fra difficoltà non indifferenti, di ambiente, di mezzi, di personale, essa ha saputo con ferma mano superare gli ostacoli e portare l'Istituto ad una insperata floridezza morale. È coadiuvata da giovani ed attive insegnanti per la parte pedagogica mentre alla parte sanitaria provvede il dott. Torretta ed alle malattie mentali il consulente prof. Rurzio. L'antica palazzina signorile è stata opportunamente trasformata: dormitori, vasche, gabinetti da bagno, un ampio refettorio-ricreatorio con attigua cucina e lavanderia, il tutto fornito di riscaldamento ad acqua calda, l'hanno convertita in una sede, che merita le approvazioni dei visitatori. Ma se molto si è fatto, molto si vorrebbe ancora fare, se non mancassero i mezzi. Occorre una palestra, occorre una tettoia, occorre un cortile per le ricreazioni all'aperto con opportuno riparto dai cocenti raggi del sole durante l'estate, occorrono gabinetti di decenza, occorre infine e sopratutto, un apparecchio per le proiezioni luminose, utile parte integrativa dell'istruzione dei bambini anormali.

Occorrono tante cose, ma i fondi dell'Istituto sono appena sufficienti alle ingenti spese dei viveri e della manutenzione dei locali. La fede dei dirigenti nell'inesauribile carità cittadina non viene meno, perchè essi ben sanno che di fronte a tante miserie fisiche e intellettuali ogni cuore sensibile si commuove, ogni borsa.... si apre. Questo è l'augurio per l'Istituto, che ha preso il nome di Antonio Marro in omaggio al suo fondatore.

Si è ora costituito un comitato per provvedere più largamente a questa opera umanitaria in modo da accogliere tutti i deficienti della città. Quindi anche l'Istituto Marro, che ne farà parte, potrà essere migliorato.

Nel campo della provvidenza sociale devono ancora essere ricordati l'Istituto delle Vedove e Nubili, l'Istituto *Pro infantia derelicta,* l'Opera pia Loteri, benemerita istituzione, alla quale per merito speciale del comm. avv. Geisser la Cassa dei risparmi ha elargito lire 500.000 destinate all'am-

pliamento allo scopo di ricoverare i dimessi dall'ospedale di S. Giovanni non completamente guariti.

Organizzazioni sociali oltre il Circolo della Barriera di Casale, che comprende pure il Borgo Po, e le Associazioni sportive già ricordate in altro articolo, sono la Società Corale Po e Borgo Po e la Società operaia di mutuo soccorso Borgo Po.

I provvedimenti del Municipio.

Questo, in complesso, il riassunto di tutte le principali manifestazioni della vita e delle aspirazioni degli abitanti del Borgo Po, aspirazioni che in parte trovano la loro attuazione nel seguente elenco di opere eseguite od in progetto nella regione oltre Po, dalla Madonna del Pilone al Monte dei Capuccini, sollecitato dalla cortesia del comm. Scanagatta, capo degli uffici tecnici dei lavori pubblici del Municipio.

La strada di circonvallazione fu anzitutto aperta e sistemata tra la via Villa della Regina ed il piazzale Ponte Trombetta.

Sono in corso i lavori per il prolungamento del corso Quintino Sella dal piazzale Ponte Trombetta alla via Bardassano, nonchè per l'apertura e sistemazione della via Segurana tra la via Superga ed il corso Casale e di tratto di via Superga sino al Ricovero di Mendicità.

Sono poi allo studio le sistemazioni delle vie Palladio, Lanfranchi e Biamonti, in modo da allacciarle alla strada di Circonvallazione tra la via Villa della Regina ed il Monte dei Cappuccini.

Vennero eseguite le seguenti opere edilizie: costruzione di un nuovo edificio ad uso scuola elementare nella regione Valpiana, intitolato a Gaspare Gozzi, iniziata nel 1915 ed ultimata nel 1916, con una spesa di circa lire 300.000: si ricavarono dodici aule scolastiche, palestra, refettorio e locali accessori; sopraelevazione di un piano dell'edificio scolastico della Madonna del Pilone, eseguita nel 1905.

Nel 1925 si diede esecuzione parziale all'ampliamento progettato per detto edificio, costruendo un corpo di fabbrica verso nord-est, con un ricavo di nuove aule, per una spesa preventivata di circa lire 400.000. Si eseguiscono pure diversi tratti di canali bianchi e neri per una lunghezza complessiva di metri 1600 circa.

Sono inoltre in progetto le opere relative all'igiene della scuola Roberto D'Azeglio, le quali formarono oggetto di proposta di apposito stanziamento nel bilancio comunale.

Il Municipio cura, come si vede, nel miglior modo che gli è consentito dalle difficoltà del momento gli interessi della periferia. Ma molti ancora sono, purtroppo, qui ed altrove, i bisogni insoddisfatti. E' tutto un programma che dovranno svolgere l'attuale e le future Amministrazioni di Torino, perchè la nostra diventi veramente una grande città.

Dal Monte dei Cappuccini al Pilonetto

L'accenno fatto alla sistemazione del giardino del Monte dei Cappuccini, che è nel desiderio degli abitanti del Borgo Po, riconduce alla mente le lunghe e talvolta vivaci polemiche intorno a questo poggio isolato, sul quale si ergono il convento e la chiesa dei Cappuccini; polemiche accese in merito al piano regolatore della collina tra gli spiriti moderni, che vedrebbero volentieri scomparire da quella altura tutto quanto sa di vecchiume, e i difensori dei ruderi e delle costruzioni antiche, vestigia della storia e dell'arte del nostro paese, che tutto vogliono conservare. Il Monte dei Cappuccini è veramente un magnifico osservatorio, davanti al quale si stende il panorama della città, della pianura padana e della corona delle Alpi. Il sogno di un grande edificio per albergo, circondato da parco e giardino, trova la sua giustificazione nella natura e nella posizione del luogo e nelle comodità di accesso. In altri paesi, dove le menti speculative hanno più lontane vedute e più ardite audacie per aumentare l'attrazione dei forestieri, questo sogno potrebbe anche diventare realtà. Qui gli spiriti sono più positivi e in gran parte rifuggono da quante iniziative che non offrono sicurezza di riuscita ed immediato compenso. Questa tendenza si acuisce maggiormente in questi tempi in cui anche i meno retrivi al senso ed alle seduzioni della poesia, incontrano un freno nella crisi economica.

Per altra parte gli studiosi della storia di Torino giudicherebbero un sacrilegio la condanna di quel convento, la cui costruzione risale al 1583. Nei secoli XIII, XIV e XV il Monte era sormontato da una piccola fortezza, che serviva a difendere il passo ed il ponte vicino, allora in legno. Fu poi comperato da Carlo Emanuele I, il quale vi fece edificare la chiesa ed il convento sui disegni del celebre capitano ed architetto Ascanio Vittozzi, autore del grandioso tempio di Vico presso Mondovì, una delle meraviglie del Piemonte e d'Italia.

L'interno della chiesa si era arricchita di alcuni oggetti d'arte notevoli, quale il tabernacolo ornato di agate e di lapislazzuli, alcuni quadri del Morazzone, del Cerano, autore del *San Carlone* di Arona, del Moncalvo, e le quattro statue del Clemente.

L'importanza militare di questo poggio procurò ai Cappuccini non pochi disturbi. Nel 1639, quando il principe Tommaso si impadronì di Torino, fortificò e trincerò il Monte. Ma i francesi, narra il Cibrario, presero quel posto d'assalto; nè valse ai vinti ricoverarsi in chiesa, nè li protesse la maestà degli altari.

Gli assalitori li inseguirono e ne fecero massacro ai piedi degli altari stessi: non solo, ma, sottentrando al furore dell'ira il furore della libidine, violarono e fecero scempio delle donne, che si erano colà rifugiate. Anche nel 1799 la pace del convento fu turbata dal terrore della guerra. Le palle lanciate dal generale Fiorella dalla Cittadella di Torino contro gli austro-russi si vedono tuttora infisse nel muro del convento. Di epoca posteriore è il fabbricato addossato al convento verso la Valsalice. Esso fu eretto dal re Carlo Alberto nel 1840 e portava il nome di *Valetudinarium Albertinum*, piccolo ospedale amministrato da un cappuccino laureato in medicina.

Attualmente il fabbricato è stato destinato a sede del Museo Internazionale di Bachicoltura ed Apicoltura. E' intitolato all'illustre prof. Edoardo Perroncito.

La sistemazione della sponda del Po.

Lasciamo, adunque, che la questione della riforma del Monte dei Cappuccini attenda, se verrà, la sua soluzione e proseguiamo le nostre indagini. Discendendo verso il Po appare subito una profonda differenza, un vero abisso, tra le due sponde. Mentre l'opposta sponda sinistra è contenuta da alti murazzi ed affiancata da grandi palazzi moderni, la destra, quantunque, abbia avuto dal Municipio una certa sistemazione, offre ancora lo spettacolo poco gradito di vecchi casolari e di antichi edifici industriali, che rimangono come una brutta oasi in mezzo al pullulare delle moderne costruzioni in tutti i punti del borgo e della collina: è una piaga ripugnante in mezzo ad un corpo bello e sano. Per chi arriva dal ponte di piazza Vittorio Veneto, lo sconcio è abbastanza mascherato dal giardino costruito non è molto di fronte alla piazza della Gran Madre di Dio ed al corso Moncalieri; ma oltre il giardino si rende ancora più accentuato il contrasto. Negli antichi fabbricati, che ricordano pure una fiorente industria di quel borgo, dovuta all'attività di una famiglia, che fa onore alla storia del lavoro e dell'industria torinese, la famiglia Diatto, ora passati in proprietà della Fiat, ma quasi abbandonati, si è aperta la sede del Gruppo sportivo della stessa società. L'istituzione porterà certo un po' di vita in quel punto della sponda del nostro bel fiume. E' sperabile, però, che non sia questa la sistemazione definitiva.

Si ricorda che in tempo non lontano corsero trattative fra il Municipio ed i proprietari per la loro cessione. Il progetto naufragò perchè non fu possibile trovare una base di accordo.

— Perchè, si domandava in seguito dalla popolazione del borgo, la Fiat, che è finanziariamente così potente, non potrebbe sostituirsi al Municipio, e provvedere direttamente alla ricostruzione di quella zona? ne avrebbe

avuto vantaggio materiale essa stessa, perchè avrebbe messo in valore i suoi terreni ed i suoi fabbricati, ne avrebbe avuto vantaggio il decoro della città dall'abbellimento di quel tratto di sponda.

Il desiderio tuttavia è quasi soddisfatto in seguito ai recenti accordi intervenuti tra il Municipio e la Fiat in base ai quali gran parte di quell'area sarà destinata a giardino ed a strada di alaggio lungo il fiume e la restante a sede di varie società sportive. L'attuale giardino del ponte Vittorio verrà esteso a sud verso Moncalieri e la sponda del Po, abbattute le catapecchie che ancora esistono ed i residui dei fabbricati delle Officine Diatto, sarà abbellita da un parco che raggiungerà il ponte Umberto I.

Nei rapporti dell'edilizia qualche osservazione ancora si può fare circa alle vecchie case che fiancheggiano lo stradale di Moncalieri verso la collina. Uno speciale riguardo si deve avere per esse, perchè sono sede di famiglie operaie. Pur rispettandole si può tuttavia richiedere qualche opera, se non di abbellimento, almeno di pulizia e di igiene.

Fatte queste poche eccezioni, il borgo, che si stende dal declivio oltre la caserma del 3° alpini verso la barriera di Piacenza, può essere considerato come una fra le prime regioni pittoresche di Torino e per le seducenti attrattive della natura e per le ricche ed artistiche ville e case di abitazione, che sono il riflesso della inesauribile fantasia dei nostri architetti, e per i meravigliosi parchi e giardini, ricchi di frondose piante, di ombrosi viali, di deliziose aiuole, di fiori e di profumi.

La Valsalice.

Questa, si può dire, è la fisionomia generale della Valsalice, che ha anche la fortuna di aprirsi, con un magnifico anfiteatro, davanti al più bel ponte della città di Torino: il ponte monumentale Umberto I, che ha sostituito il *ponte di ferro Maria Teresa* sospeso sul Po, dal quale si accedeva una volta, attraversando una zona quasi deserta, al poligono adibito poi a tiro a segno. Breve tempo occorse per la costruzione di tutta questa zona e fu quasi la conferma di un sogno dell'anima profetica del Baruffi, il quale, settant'anni or sono, scriveva:

« Se un di piacesse, come si spera, atterrare il così detto poligono, che serve di esercizio ai cannonieri (non esisteva allora il 3° alpini, che fu poi costituito nel 1872 nella caserma del Rubatto) e fabbricare su questo a piè della collina, un conveniente numero di belli edifizi, con porticato disposto a semicircolo, che stupendo quartiere, non si ammirerebbe in un sito così eminentemente pittoresco? Chi sa se la febbre di voler sempre accumulare edifici nelle vie, nelle piazze, e perfino nei cortili e negli atrii stessi delle case, per solo *scopo metallico,* non lascierà un lucido intervallo a speculatori un po' più estetici per istudiare, e forse realizzare con apposita società uno si splendido disegno? E se per giunta coll'andar del tempo si sostituisse al presente umile ponte in ferro un altro marmoreo monumentale, si ammirerebbero quasi sicuramente una nuova piazza ed un nuovo quartiere che raccomanderebbero la bella metropoli subalpina tra le più splendide capitali,

giacchè luoghi così acconci a simil genere di fabbricazione s'incontrano ben difficilmente ».

Se non si sono costituiti i portici a semicircolo sono però sorti grandi e signorili edifici e sontuose ville, si è aperta la piazza con patriottico monumento in mezzo, si è attraversato il Po col marmoreo ponte monumentale, che lo scrittore amante e studioso delle bellezze torinesi sognava. Poche sono le industrie, e si comprende, sorte in questo borgo. Oltre alle cessate officine Diatto, non vi hanno preso sede che la Fonderia Polla, la Fabbrica di biscotti *Delta* e qualche altro piccolo opificio. La popolazione è quindi composta, solo in piccola parte, di famiglie operaie.

L'amenità e le condizioni igieniche del luogo hanno invece attratto a sè gli istituti religiosi, di educazione e di previdenza, quali: l'« Adorazione », il « Sacro cuore », le « Scuole salesiane », i « Fedeli compagni », l'« Istituto del Buon consiglio », la sede estiva del « Collegio di San Giuseppe ».

Notevole, nel campo delle istituzioni di previdenza è il ritiro delle « Vedove e nubili », che il popolino ha finito per chiamare « Vedove nobili », travisandone incoscientemente il significato e lo scopo.

Casa di cura - Villa Crimea.

Non ricordando forse l'intento di re Carlo Alberto nel costruire al Monte dei Cappuccini il *Valetudinarium Albertinum,* ma certamente ispirate dalle stesse circostanze di salubrità del luogo, sorsero la magnifica succursale dell'ospedale di San Giovanni a San Vito e fra le iniziative private, la Casa di cura del dott. Condio per le malattie ginecologiche e quella della « Villa Crimea », istituita per la cura di tre malattie speciali dai dottori Giovanni-Abate-Daga (chirurgia e cure delle ernie), Montalcini ora defunto e sostituito dal dott. Levi (oftalmia), Olivetti (malattie dell'intestino). Certo l'aria pura ed ossigenata che spira dalla collina, l'isolamento degli istituti dal polverone delle automobili, l'allestimento delle sedi secondo le più recenti norme dell'igiene, hanno giovato e giovano ai ricoverati. Ciò specialmente si deve dire dell'ospedale di San Vito, a proposito del quale taluno osservò ad un autorevole sanitario:

— Ma voi trattate i malati, come se fossero clienti di un *Grand' Hôtel!*

— Perfettamente — ha risposto l'arguto sanitario. Forse che i poveri malati non sono più degni di un buon trattamento dei sani, cui la salute e le ricchezze permettono il lusso dei primi alberghi?

I borghi Rubatto e Crimea.

Il borgo che si è formato allo sbocco della Valsalice aveva una volta il solo nome di borgo Rubatto, derivatogli dalla famiglia dello stesso nome, che era un tempo proprietaria di questo luogo. Un conte Rubatti morì nel 1799 e le sue spoglie giaciono ancora, presso quelle del conte Napione, nella cappella di una villa privata della regione. Il borgo Rubatto fu un tempo una delle residenze dei lavandai di Torino. Molte del resto sono ancora ai giorni nostri le lavandaie che, dalle umili case di quel lungo-Po, discendono a lavare i panni nel fiume. Già allora però era mèta favorita nei giorni festivi delle allegre comitive ed in ogni punto, anche nei prati, si aprivano balli pubblici campestri. Non è quindi a meravigliare se siano sorte e se si siano moltiplicate le trattorie e le bettole, che ora nella Valsalice non si contano più. Clientela non ne mancava, tanto più dopo la istituzione di un quartiere militare, ora occupato dal 3° reggimento degli alpini, che è comandato dal valoroso colonnello Faracovi, entrato primo, alla testa delle sue truppe, in Trento ritornata italiana.

Alla caserma Rubatto apparteneva pochi anni sono un piccolo fabbricato chiamato le « scuderie della Brocca », destinato ai muli del reggimento. Il fabbricato è stato abbandonato ed è passato a proprietari privati, rimanendo però in parte nelle stesse poco simpatiche condizioni, che non conferiscono certo al decoro della città. La popolazione del borgo comprende le ragioni dei proprietari, che sono troppi, ma vedrebbe con piacere un accordo che permettesse la soluzione del problema edilizio in quel punto.

Accanto ai terreni della Brocca, anzi sopra una parte di essi, si è iniziata la costruzione di una chiesa, cui fu dato il nome di Monumento nazionale ai caduti, e che sarebbe destinata a diventare la parrocchia del borgo. Purtroppo l'opera non progredisce che molto lentamente: ha anzi quasi l'aspetto di una costruzione abbandonata. E' voto di tutti gli abitanti che si provveda alla sollecita ultimazione.

Di fronte alla caserma del 3° Alpini ha sede l'ambulatorio Regina Elena. Esso ha dispensario antitubercolare, servizio medico chirurgico e di specialità, distribuzione di soccorsi. E' gestito dalla Croce Rossa e ne è direttore il comm. dott. Vincenzo Rossi.

Nel suo rapido sviluppo il borgo Rubatto ha finito per scindersi in due parti: la seconda, la più alta, verso la collina, dopo l'erezione del monumento agli eroi della Crimea, ha assunto il nome di borgo Crimea.

I servizi pubblici.

Tutti i servizi pubblici, si può dire, funzionano egregiamente. Esistono però in proposito alcune lacune colmabili ed alcuni desideri finora insoddisfatti. E dove non ve ne sono?

Alle comunicazioni colla città provvedono: la tranvia n. 4 che partendo dalla barriera di Valsalice corre lungo il Po e per il ponte Vittorio rag-

giunge la via Po e si spinge per la via Garibaldi fino al fondo della via Cibraio; il n. 14, che giungendo da Cavoretto attraversa il ponte monumentale Umberto I, percorre il corso Vittorio Emanuele e per la via Carlo Alberto va in piazza Castello. Sono queste due linee che soddisfano ad ogni bisogno verso il centro. Ma anche in questo borgo é sentita la necessità di una linea tranviaria sulla strada di circonvallazione per l'allacciamento di tutte le zone della periferia. Conseguentemente gli abitanti del borgo Crimea uniscono i loro voti a quelli del borgo Po per il compimento della strada di circonvallazione fra la Villa della Regina ed il Monte dei Cappuccini, strada che intanto favorirà il comodo accesso delle attempate signore del Ritiro delle Vedove e Nubili e degli abitanti delle dodici palazzine che lungo quel costruendo tratto di strada già si (vive) erigendo.

Ottime e ben tenute sono le strade del borgo, ma si verificano tuttavia alcuni deplorevoli inconvenienti. Poichè la via Bezzecca, malgrado i regolamenti — si dice — è la strada delle automobili in prova, perchè non si potrebbe ottenere un sistema di pavimentazione che risparmi agli abitatori di questa bella, ma infelice via, almeno le nuvole continue di polverone sollevate dalla corsa pazza di quei veicoli, veri distruttori del suolo stradale?

La fognatura ha pure i suoi canali nel borgo, ma non oltre la cinta daziaria. Succede quindi che il Rio Paese che discende dalla Valsalice a letto scoperto fino alla strada di circonvallazione, riceve abusivamente dei rifiuti provenienti dalle case e dalle famiglie fuori barriera, con discutibile beneficio per l'igiene pubblica, e li travolge nella scarsa e lenta sua corrente, che percorrendo una galleria raggiunge le acque del Po. Sarà certamente opera ben fatta ed igienica il prolungamento dei canali della fognatura fino all'estremità della zona abitata o quanto meno la copertura del Rivo Paese a monte.

Nulla a dire in merito all'illuminazione pubblica, come pure riguardo all'istruzione.

Il borgo possiede le sue scuole elementari in sede propria e l'asilo infantile Maria Laetitia, di cui sono presidente il colon. cav. Camilo Fano, vice-presidente il cav. Aldo Mazza, direttrice la signora Maria Bianco.

— Organizzazioni sociali? — ho damandato al mio egregio informatore.

— Nessuna! — ha risposto. — Si direbbe che siamo nella regione degli orsi!

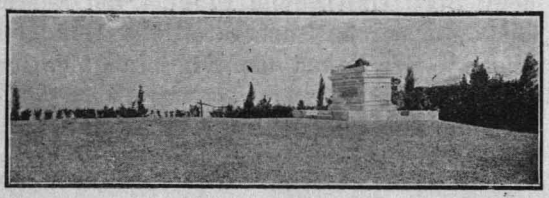
Non è perfettamente così. La cosa si spiega considerando che la regione fa capo alle organizzazioni del Borgo Po o del centro.

Il Parco della Rimembranza.

Alle attrattive molteplici che richiamano la popolazione torinese verso la Valsalice se ne è aggiunta una, che diventerà presto la principale: l'istituzione del Parco della Rimembranza, sulla vetta della Maddalena, che già ora è diventata la mèta di un gran numero di automobili e di numerose comitive di gitanti, che vi salgono per ammirare il magnifico panorama e per interessarsi ai lavori compiuti in attesa di potervi ritornare per commemorare i loro cari caduti per la Patria.

Ciò fa ragionevolmente prevedere che, quando il Parco della Rimembranza sarà ultimato, e l'accesso ne sarà facilitato da speciali servizi automobilistici, già in massima deliberati dall'Amministrazione comunale, esso diventerà il centro di attrazione, al quale affluiranno cittadini e forestieri.

Poichè per il notevole concorso di pubblico, che si prevede, non sarebbero sufficienti le stradine e i viottoli pedonali previsti nel primitivo progetto di sistemazione, e quali per la loro ristrettezza, quali per la loro tortuosità non si presterebbero al passaggio di comitive numerose e sarebbero impraticabili ai veicoli, il Municipio ha provveduto all'apertura di strade carrozzabili e di piazzali ampi ed ombreggiati nei migliori punti del Parco. Questa sistemazione, osserva il competente ufficio municipale, ha il vantaggio di alleggerire molto il servizio di sorveglianza del Parco stesso, perchè, oltre al permettere di riunire, lungo le strade ed i piazzali e nelle loro immediate adiacenze, una parte degli alberi commemorativi, potrà impedire che il grosso del pubblico sciami troppo per i boschi, danneggiandoli.



Parco della Rimembranza - Ara e Piazzale sulla vetta.

Inoltre, per favorire l'attecchimento delle pianticelle ed il loro successivo sviluppo era assolutamente indispensabile provvedere alla raccolta di tutte le acque sorgive che si incontrano nella località, nonchè alla formazione di vasche e cisterne appropriate in modo da accumulare le acque meteoriche le quali così sistemate, invece di causare frane e danneggiamenti, possano tornare utili all'inaffiamento. Con queste direttive sono stati avviati i lavori e la patriottica istituzione è quasi giunta al suo compimento.

Parco della Rimembranza - Piazzale delle medaglie d'oro
In mezzo l'albero del Conte di Salemi.

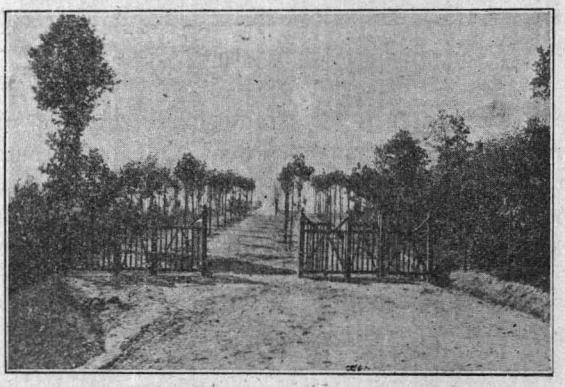
Quantunque per le condizioni non favorevoli della stagione siasi dovuto rinviare il piantamento di una parte degli alberi commemorativi e la sostituzione di quelli che non hanno attecchito, già ha avuto luogo nell'autunno scorso, la cerimonia inaugurale. Ora il piantamento è quasi ultimato.

A completamento del grandioso Parco sorgerà inoltre un grande arboreto.

La bellissima iniziativa dovuta al Municipio di Torino, al Comm. Geisser Presidente della Cassa di Risparmio e alla R. Stazione Sperimentale di

Selvicoltura di Firenze, diretta dal prof. Aldo Pavari, si avvia alla più felice attuazione. La zona boschiva del Parco, dell' estensione di circa 25 ettari sarà trasformata gradatamente in una ricchissima collezione di alberi indigeni ed esotici che costituiranno una vivente e permanente esposizione della flora silvana mondiale. Così anche l' Italia avrà un arboreto sull'esempio degli Stati Uniti, della Francia, del Belgio ecc. e nulla avrà a perdere nel confronto, perchè l' arborato della Maddalena potrà divenire, per la sua estensione e per la sua meravigliosa ubicazione, il più grandioso e imponente d' Europa.

Il piano generale dell' alboreto è stato già tracciato dal prof. Pavari e verso i primi di marzo si sono iniziate le piantagioni, alle quali si darà sempre maggiore sviluppo, con la collaborazione del Servizio Tecnico del Municipio e del Direttore dei giardini municipali.



Parco della Rimembranza - Viale dell' Artiglieria.

Il Municipio di Torino darà tutti i mezzi necessari affinchè l' Arboreto, Pedemontano, connesso al grandioso Parco della Rimembranza, divenga un degno ornamento della nostra Città e ne costituisca una nuova importante attrattiva dal punto di vista estetico e scientifico.

Intanto rinvigoriranno anche gli alberi commemorativi del Parco e crescerà l'erba lungo le scarpate e gli sterri eseguiti per la formazione delle strade, in modo che quando l' arboreto sarà attuato anche il Parco si presenterà nella sua piena floridezza.

Sarà titolo d' onore per la Valsalice, come per le altre regioni di accesso vicine, Santa Margherita, San Vito e Val Pattonera, l' ospitare questa grande opera, tributo della riconoscenza nazionale alla memoria di tanti eroi, sulla quale sventolerà sempre fulgida e salda la bandiera d'Italia.

Il Viale dei Colli.

Quante volte se ne è parlato! Quante volte i torinesi, ripensando al magnifico viale dei colli di Firenze, hanno sollecitato dall'Amministrazione comunale un servizio tranviario che, serpeggiando tra le ville ed i giardini fioriti delle convalli della collina torinese, permettesse di fare, a prezzi economici, una deliziosa passeggiata, allietata dalla prospera vegetazione, dalla salubrità dell' aria, dalla ammirazione del panorama della città e della meravigliosa chiostra delle Alpi, che chiude il fertile piano piemontese.

L' idea ebbe sempre tanti fautori quanto sono i nostri cittadini. I pro-

getti non mancarono. Se ne tenne anche conto nel piano regolatore. Ma vi era una serie di difficoltà, non insormontabili se si vuole, per chi ha prontezza di giudizio e di esecuzione; tali invece da trattenere ogni slancio nei titubanti ed anche in chi ama far bella figura patrocinando senza compromettersi una iniziativa, che sa condannata, per un cumulo di circostanze, al rinvio senza termine. Così è successo di parecchie nostre Amministrazioni, che, pur convinte del vantaggio che ne sarebbe derivato alla città di Torino, si sono sempre rifugiate dietro gli ostacoli del bilancio e delle esigenze tecniche, per esimersi dall' inizio dell' opera.

La collina di Torino che costituisce una così meravigliosa ed attraente cornice, lambita dalle acque del Po, alla grande distesa di fabbricati cittadini, è rimasta così non diremo abbandonata, a se stessa, perchè specialmente in ogni stagione innumere è la folla di pedoni che vi salgono, ma priva di ogni mezzo di rapida comunicazione per chi non potendo perdere la nozione del tempo attraverso alle seducenti bellezze della natura, magari in dolce compagnia, e costretto a rinunciarvi.

Pensare ora all' impianto ed esercizio di speciali linee tranviarie non era più il caso. A parte la considerazione della ingente spesa, non in relazione al movimento dei passeggeri (i quali però potrebbero forse aumentare appunto in conseguenza dell' avvenuto impianto), vi sono difficoltà pratiche di attuazione, se non impossibili, certo non facili a superare.

Conclusione: le comunicazioni della collina dovrebbero rimanere quali sono, dimostrando per l' ennesima volta che i torinesi sono *bôgianen.*

Ha invece voluto smentire questa non sempre giusta nomea l' attuale Amministrazione straordinaria del Comune, impersonata, per la competenza di questo servizio, nel commissario aggiunto conte Alessandro Orsi.

Il giovane commissario, allo scopo di assicurare nel modo più rispondente una comunicazione col centro della città delle zone collinari più prossime all' abitato e tenuto conto di ogni cosa, ha pertanto proposto alla Amministrazione di iniziare pratiche con la ditta, che già esercitava alcuni servizi automobilistici pubblici in Torino, per la istituzione e l' esercizio di linee automobilistiche di più evidente utilità, avendo sopratutto cura di garantire la regolarità e continuità del servizio, nonchè una tariffa di trasporto che fosse in effettiva relazione al costo del servizio stesso. Perchè giova ricordare che già esistevano servizi automobilistici pubblici per alcune zone collinari, ma su di essi giustamente la popolazione non poteva fare affidamento data la loro instabilità, sia come continuità, sia come regolarità di servizio.

Le comunicazioni ora stabilite hanno per meta: Reaglie, Cavoretto, San Vito, Santa Margherita, Val Salice, Val San Martino, Colle della Maddalena.

Gli accordi si affermarono sulle seguenti basi: minimo fisso di corse per tutto l'anno, con tariffa fissa di percorso; trattamento speciale per il trasporto degli operai.

Nello stabilire il numero delle corse e gli orari si tennero poi presenti sopratutto le necessità di quanti ricorrono al mezzo pubblico di trasporto

per ragioni di impiego o di commercio: si sentirono così gli Enti locali, i gruppi di persone interessati cercando di contemperare nel miglior modo i desideri di tutti.

Dapprima — e cioè nel luglio 1924 — si eseguì il servizio con Reaglie, poi con San Vito (Ospedale), poi con Cavoretto.

In seguito, aderendo al desiderio della popolazione di San Vito, si prolungò il servizio fino a San Vito, (parrocchia), assicurando inoltre da tale punto un collegamento con il Colle della Maddalena.

Canottaggio ed altri sports.

Primo fra tutti gli sports nella regione che si stende dal Monte dei Cappuccini al Pilonetto, è il canottaggio, fiorentissimo a Torino forse più che in ogni altra città d'Italia. I canottieri coi loro « chalets », colle loro agili imbarcazioni, colla gioviale loro giovinezza dànno vita alle due sponde del Po.

La più vecchia Società, è la *Cerea,* che fu anche fra le prime a far venire dall'estero i grandi maestri del remo per insegnare lo stile. Ancora oggidì i « bianco-celesti » quando si presentano in regata sono sempre ammirati per la correttezza della loro scuola. Numerosissime sono state le vittorie riportate dai *Cerea* sui più noti campi di regata italiani e stranieri; numerosissime le loro vittorie nei campionati. Fra gli equipaggi più celebri ricordiamo quello composto da Pagliano Antonio, Lange Pietro ed Augusto ed Allomello che fra l'altro annovera la prima vittoria italiana all'estero; poi bisogna citare i « Coscritti » (Carbone, Ostorero, Petrolo, Witzel) ed il « Margherita » (Rossi, Gribaudo, Somaglia e Chiantore). A questi nomi occorre aggiungerne altri, nomi pur essi di campioni notissimi: Omodei Zorini, Wooldridge, Pagliano Fiorenzo — che fu uno dei più veloci « scullers » italiani — Parvopassu, Assandria, Capsoni, Laiolo, Gianoglio, per accennare solo a qualcuno. Oggidì la *Cerea* è ancora fiorentissima: pochi anni or sono a Pallanza vinceva il campionato italiano a otto vogatori seniores; l'anno scorso con Castoldi si aggiudicava a Trieste i due campionati in « skiff », junior e senior, ed a Varsavia, sempre con Castoldi, il trofeo olimpionico universitario.

Poco dopo la costituzione della *Cerea,* altri gruppi si riunivano per formare nuove società. Di queste una doveva poi assurgere a particolare rinomanza: la Armida. Sorse dapprima col nome di « Flich e Floch » ed ebbe la prima sede sulla riva destra del Po, sotto la chiesa della Gran Madre di Dio, presso... un lavandaio. Poi si chiamò Mek Mek, e finalmente Armida, che con questo nome nel 1873 inaugurava la nuova sede e nel 1884 otteneva la prima notevole affermazione in regate nazionali. L'Armida ha una brillante tradizione di battaglie sportive e di vittorie. Uno dei suoi migliori equipaggi fu il « Savoia » (Rigat, Nicola, Bosio, Capellaro), che vinse per due volte la coppa della Regina.

Fra gli altri campioni dell'Armida sono da ricordare Patriarca, Dotto, Filippi, Scalero; fra le vittorie più notevoli, dopo i campionati, quelle ri-

portate nel 1906 a Macon, dove su sei gare l'Armida si aggiudicava cinque primi premi ed un secondo premio; il che, forse, costituisce un record. In questi ultimi anni l'Armida, che ha sempre partecipato attivamente a tutte le regate e che è la Società di canottaggio più numerosa di Torino, ha vinto il math Torino-Aix-les-Bains e il match Piemonte-Lombardia.

Dopo la Cerea e l'Armida, in ordine di anzianità vengono la Caprera e l'Esperia. La Caprera fu fondata nel 1882 ed ebbe anche dapprima una sede modesta in quel tratto fronteggiante il castello del Valentino, dove una volta il fiume, deviato da una lingua di terra, spingeva una diramazione che solevasi chiamare *Po cit.* Ma anche la Caprera, per entusiasmo di soci e valore di campioni, assurse ben presto a grande importanza. Emerse in special modo Antonio Masera, uno fra i più appassionati cultori e propagandisti dello sport del remo, che incominciava a correre a 33 anni, vincendo quasi subito il campionato italiano in skiff e continuando poi a correre ed a vincere sino a 49 anni! Altri grandi vogatori della Caprera furono Opezzi, Arioli, Stefani e Buscaglino che formarono il « Monviso », uno dei più forti equipaggi italiani. E bisogna ancora ricordare il Chiesa, il Masciardi, lo Scarrone, il Vaudano e il Sibaldi. La Caprera ha avuto ultimamente un periodo di grande attività allineando in regata equipaggi di giovani che hanno fatto sovente trionfare i colori bianco-rossi della vecchia Società torinese alle regate di Torino, di Lecco, di Pavia, nel match Piemonte-Lombardia ed in quello contro Aix-les-Bains.

L'Esperia ebbe un grande periodo di attività prima del 1903, vincendo numerose gare a Torino e in altri campi di regate nazionali: notevoli specialmente sono due sue vittorie nel campionato di skiff. Poi stette a lungo lontana dalle gare; ma da tre anni vi è ritornata con l'entusiasmo di prima ed ha saputo riprendere, con un gruppo di vogatori ben preparati, il posto di prima fila fra le Società consorelle.

Più giovane è la Società « Torino », che sorse dalla vecchia Ginnastica: giovane ma desiderosa di affermarsi e che ha già dimostrato, sia nella vogata in veneta che in quella all'inglese, di avere un buon indirizzo di scuola. E' una Società popolare, ma che è sorretta da un grande entusiasmo.

Infine, a completare la serie delle Società remiere esistenti sul Po, bisogna accennare alla Sezione canottieri del Gruppo sportivo Fiat, sorta l'anno scorso; non con le origini modeste che caratterizzarono le sue consorelle, ma con grande abbondanza di mezzi. La sezione del Gruppo Fiat non ha fatto l'anno scorso che del turismo nautico, ma quest'anno presenterà in regata un primo gruppo di vogatori. E unicamente al cannottaggio da diporto si dedica la vecchia « Eridano »; una sezione del Circolo degli artisti, che ha forse il *châlet* più bello fra tutte le Società di canottaggio.

Dopo il canottaggio, nella regione oltre Po, fra il Monte dei Cappuccini e il Pilonetto, lo sport più attivo è quello delle bocce. Esistono numerose Società, con sedi deliziose.

Ecco il Gruppo bocciofilo del Club Alpino. E' sotto la cosidetta vedetta del Monte dei Cappuccini. I suoi campi di gioco sono disposti ad anfiteatro e bene ombreggiati. Per lungo periodo di anni fu anima di questo gruppo

il cav. dott. Agostino Ferrari: attualmente ne è presidente l'ing. Hess, alpinista di grande valore, ma anche appassionato bocciofilo. Numerosi campioni annovera il gruppo: ricordiamo la terzina Rigat, Fava e Corino che nel 1922 riportò il campionato italiano dilettanti.

Scendiamo dal Monte e avviamoci verso Valsalice. In corso Giovanni Lanza ecco la Bocciofila Crimea: una delle Società più belle che, a differenza della maggior parte dei Clubs bocciofili, ha un carattere, diremo così, più aristocratico. Dispone di campi di gioco stupendi, qualche volta, a chiusura di una giornata dedicata alla finanza od alla politica, scendono anche sul terreno personalità notissime della città.

In corso Moncalieri, vicino alla caserma degli alpini, c'è la Bocciofila « Bôcin-Broca »: è una società che conta un numero limitato di soci e che vive quasi di vita famigliare: i suoi giocatori si accontentano di essere... campioni sociali. Ai piedi della salita di Cavoretto ha sede « La Tesorina », che una volta era alla Tesoriera ed ora, cambiando di sede, non ha voluto cambiare il nome che ricorda le sue origini. Anch'essa fa parte del gruppo « Amicitia » ed è composta in gran parte di commercianti e di professionisti, che non hanno velleità di gare, ma l'onesto desiderio di passare un pomeriggio in lieta compagnia e con un moderato esercizio nel più riposante, forse, fra tutti gli sports.

Più attiva è la Bocciofila Cavorettese, presieduta dall'ing. Bertelà; d'estate raccoglie tutti i villeggianti della collina di Cavoretto e dei dintorni.

Infine vi sono le Società dei canottieri: ognuna ha il suo campo di gioco, ed ogni anno esse disputano fra di loro un torneo nel quale la vittoria è ambita quasi come in una regata classica.

Nel campo del podismo si può ricordare, fra le Società più attive, l'U. S. Pilonetto, che oltre al podismo pratica anche il ciclismo e il foot-ball. E' una Associazione di « indipendenti », che in linguaggio sportivo vuol dire di non federati. Fra le sue maggiori organizzazioni va notato il « Cross Lungo Po »; fra i suoi campioni Albano e Falchero.

E ricorderemo ancora l'U. S. Gist, militante, anch'essa fra gli indipendenti, che l'anno scorso ha organizzato il campionato podistico italiano indipendenti di resistenza.

Non è meraviglia se questa sia una zona eminentemente sportiva. Gli sportmen amano la bellezza della natura; quale luogo più pittoresco del Po e delle sue sponde ai piedi della deliziosa collina?

Pilonetto e Cavoretto

Dal borgo del Rubatto lo stradale di Moncalieri prosegue, costeggiando da una parte la collina, dall'altra il Po, fra due ali quasi ininterrotte di case operaie, di ville lussuose, di trattorie, di pubblici ritrovi fino alla barriera di Piacenza ed al ponte Isabella. Tra gli esercizi pubblici più rinomati, come i torinesi ricordano, aveva acquistato un tempo grande notorietà il *Casino di Campagna,* mèta di numerose comitive per la sua isolata ed attraente ubicazione, che offriva ai frequentatori le delizie della tranquilla e confortante pace campestre. Dallo stradale si staccano di tratto in tratto vie laterali, che salgono ai vari punti della collina; principale fra esse la strada di San Vito che svolge le sue curve tra i parchi ed i giardini di ricche ville, moderne ed antiche, che hanno pure la loro storia nella lunga vita della nostra Torino.

La borgata del Pilonetto.

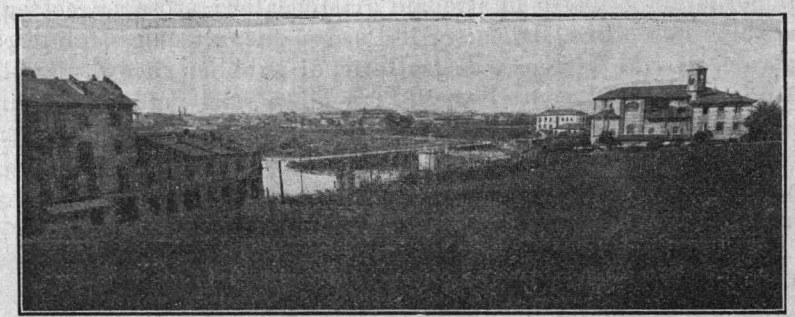
Ma la maggiore estensione dello sviluppo edilizio in questo punto della città si è manifestato oltre il ponte Isabella, per ragioni complesse: quì la falda della collina si allarga in terreni di più dolce declivio, e quindi di più facile fabbricazione, qui è più intenso il movimento, perchè punto di affluenza, quasi obbligato, di tutte le comunicazioni delle regioni del mezzogiorno con Torino, quì, infine, la salubrità e l'amenità del luogo hanno richiamato quella parte della popolazione che, costretta a cercare alla periferia più economiche abitazioni ha preferito unire all'utile il bello.

Così è sorto e si è sviluppato il borgo del Pilonetto, invadendo non solo i lati della strada di Moncalieri, ma spingendosi su per quella di Ca-

voretto, insinuandosi in ogni palmo di terreno rimasto disoccupato tra villa e villa.

Mista è quindi, nei riguardi sociali, la popolazione del Pilonetto. Essa fornisce, però, una notevole maestranza alle industrie ed agli opifici della sponda sinistra del Po.

L' aumentato traffico del corso Moncalieri aveva già in passato convinto l'Amministrazione comunale della necessità di un allargamento. Non ebbe, però, la sua esecuzione. Gli abitanti della regione, quindi, continuano ad agitarsi per ottenere insieme ad altre, la soluzione di questo problema. Un apposito Comitato composto dei signori: Vaccarino Luigi, Grattini Michele, Volante Ferdinando, dott. Quartara, Angela Giuseppe e Grindetti Luigi, ha presentato al Municipio un memoriale, domandando che si addivenga ad una sollecita regolarizzazione del piano stradale, « affinchè non si abbia ad assistere allo spettacolo indecoroso per una città quale Torino di avere una strada che è arteria principale di passaggio sempre ostruita o in uno



Pilonetto - Un grande vivaio (E. Erba)

stato così *delabrato,* da richiedere cure e assistenza maggiore dall' autorità costituita ».

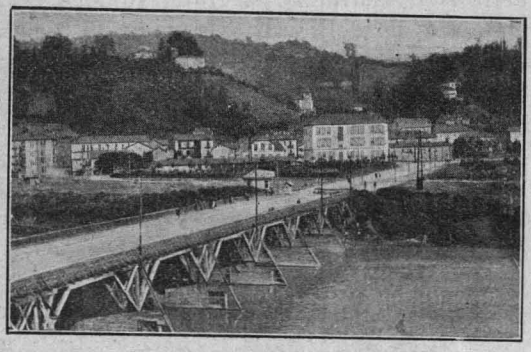
È infatti, invalsa l' abitudine dei carrettieri di percorrere la via costeggiante la collina per sfuggire all' affollamento della barriera di Nizza. Tutto questo carreggio, che per forza viene a trovare, quale sbocco naturale, la barriera Piacenza, arriva alla barriera strozzato da una strada che vorrebbe essere un corso, che dovrebbe effettivamente servire quale corso, ma finora lo è soltanto nel desiderio di quanti assistono a quello spettacolo. Le difficili condizioni del transito sono ancora aggravate dalle linee delle tranvie urbana e intercomunale, dal continuo passaggio di automobili, di ciclisti, di ogni sorta di veicoli, con pericolo continuo di investimento dei pedoni.

Concatenata alla questione del corso Moncalieri è quella del corso Sicilia. Il corso Moncalieri incassato come è fra la collina ed il Po non ha possibilità di sfogo alcuno. È necessario, invece, ritengono gli abitanti del Pilonetto, che sia fiancheggiato da altre strade e da altri corsi, che possano, comunque, e sotto diverse forme, stollare l'ecessivo agglomerato di passaggi che per forza di cose avviene sul corso stesso. In primo luogo il corso Sicilia, cessando di essere soltanto un tracciato per diventare, invece, un qualche

cosa di concreto, potrebbe offrire alla regione del Pilonetto ed alla città di Torino molteplici vantaggi di sfollamento del corso Moncalieri, di sviluppo edilizio, di aumento di popolazione del borgo.

Il ponte sul Po.

Il problema maggiore e più urgente della regione è, però, quello della costruzione del nuovo ponte in sostituzione del ponte in legno, costruito con carattere di provvisorietà per l'Esposizione internazionale del 1911; ponte che avrebbe dovuto servire come anello di congiunzione e nel medesimo tempo come tratto d'unione fra la nuova Torino industriale della barriera di Nizza e la sempre crescente popolazione del Pilonetto.



Pilonetto - Ponte di legno.

Questo ponte di legno servì per alcuni anni; oggi il vietato transito della tranvia, dei carri e di ogni veicolo, rende quasi timoroso, per non dire pauroso il passaggio dei pedoni. Timore e paura, si può soggiungere, che non hanno ancora ragione di essere, ma che intanto sono penetrati, sia pure infondatamente, nell'animo di quella popolazione.

— Ma perchè insistete tanto — ho domandato — sulla costruzione di questo nuovo ponte, mentre attualmente vi servite del ponte Isabella?

— Non v'è intanto — mi è stato risposto — chi non veda che con tale struttura del ponte in legno la regione Pilonetto non abbia nessuna comodità di comunicazione diretta con altre parti industriali e laboriose della città. Confinati là in angolo, chiusi tra il letto del Po e le alture della collina, l'unica espansione naturale è appunto quella che tende ad un collegamento colle popolazioni della regione della barriera di Nizza: collegamento che non si può avere ed ottenere in modo diretto se non colla costruzione di un ponte, che rapidamente possa permettere la comunicazione ed il carreggio.

Intorno all'ubicazione del nuovo ponte vi erano due correnti: l'una avrebbe voluto che il ponte fosse costruito all'altezza del corso Spezia, l'altra, invece, riteneva migliore la comunicazione col corso Bramante, proposta questa ultima che ha riscontrato maggiormente l'assenso dell'amministrazione municipale. Alla popolazione del Pilonetto basta l'assicurazione che il ponte, problema in sè è per sè assillante e necessario alla viabilità ed allo sviluppo della regione, verrà costruito, qualunque possa essere il punto scelto fra le due sponde.

Servizi pubblici.

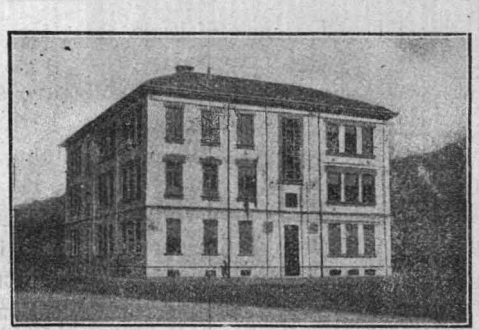
Un ultimo grave problema, che gli abitanti del Pilonetto vorrebbero vedere risolto con qualche sollecitudine, perchè è parte essenziale della vita igienica ed anche morale della regione, è quello della fognatura.

— Mentre, si dice, il percorso della conduttura dei canali bianchi e neri viene dal centro e proseguendo si inoltra fin quasi al ponte Isabella, si arresta proprio nel punto di maggiore abitazione.

Non si fanno recriminazioni, si affaccia soltanto il problema così come è nella sua risultanza naturale, affinchè l'Amministrazione comunale voglia accoppiare la deliberazione della sistemazione del corso Moncalieri col passaggio nel sottosuolo della conduttura, di fogna, onde poter così, con un piccolo aumento di spesa, soddisfare interamente alle aspirazioni di quella popolazione, tanto più che tale lavoro troverebbe già fatte le condutture di scarico, ora completamente inattive.

Dulcis in fundo! Se importanti e profondamente sentite sono queste richieste che tendono alla perfezione di una vita comoda e tranquilla della regione non minore è la soddisfazione per il funzionamento degli altri servizi pubblici.

Primo fra tutti quello dell'istruzione e dell'educazione delle giovani generazioni. Allo insegnamento elementare provvede una nuovissima sede di scuola eretta quasi sulla sponda del Po in prossimità del ponte in legno, ultimata solo l'anno scorso. E' superfluo aggiungere che l'edificio costruito dal Municipio risponde a tutte le più moderne esigenze dell'igiene fisica e morale. Vi sono dieci classi. L'insegnamento è impartito fino alla quinta classe elementare. Gli allievi sono 220. È direttrice della scuola la signora Carolina Mellier-Benedetto. Deputato di vigilanza è il nobile comm. Alessandro Rassaval.



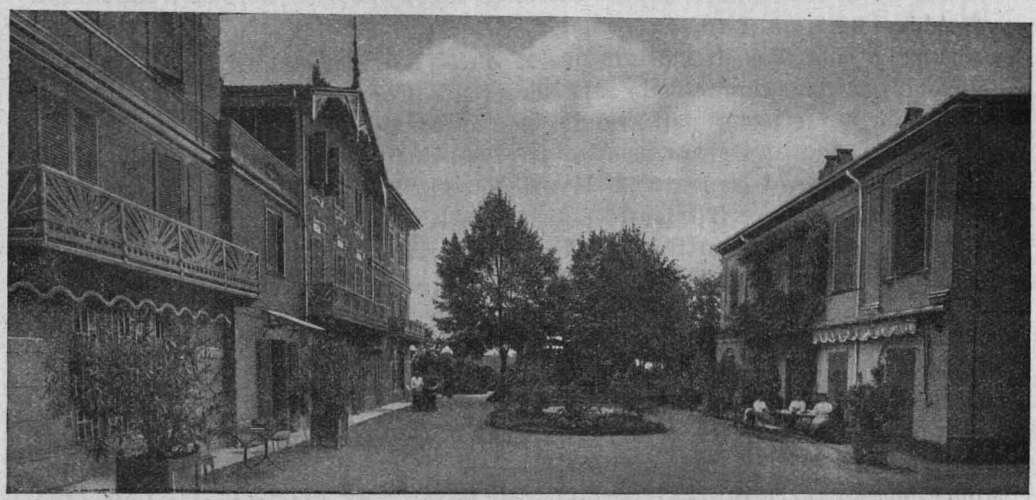
Scuola municipale del Pilonetto.

I bambini ricevono la prima educazione nell'Asilo Borgnana-Picco, che ha una propria sede costruita dal cav. Volante ed è diretto dalle suore di Montanaro. Ne è presidente il parroco del Pilonetto.

Potremmo tacere del servizio tranviario, perchè la regione del Pilonetto, potrebbe lamentare un eccesso, non una deficienza di linee: il n. 14 municipale che sale a Cavoretto, la linea intercomunale di Moncalieri-Poirino, quella del Ponte Isabella, tutte a trazione elettrica offrono la possibilità di continue comunicazioni col centro.

La " Colonia della Salute „.

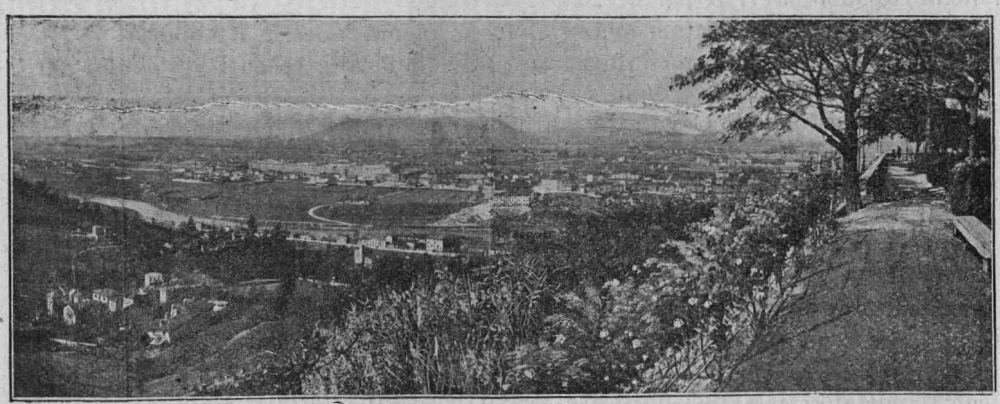
La Val Patonera ospita un Istituto di cure naturali fisiche e dietetiche, la « Colonia della Salute » la quale costituisce una moderna e completa casa



Colonia della Salute in Val Patonera.

di diagnosi, di cura, di convalescenza, di riposo, dotata di tutte le comodità possibili e di tutti gli impianti scientifici più conosciuti.

Le diverse palazzine dell'Istituto circondate da giardino, parco e bosco,



Panorama delle Alpi visto dalla « Colonia della Salute ».

sono situate su di un poggio della collina Torinese (450 m. circa sul livello del mare) che domina tutta la pianura padana con un' incomparabile veduta sulla catena dei nostri monti, dalle Alpe Marittime sino al Monte Rosa ed oltre.

La scelta della località fatta dai dirigenti della « Colonia della Salute » è la miglior conferma della virtù dell' aria balsamica che spira su quella collina.

Cavoretto antico.

Abbandoniamo il frastuono della città piena di vita e partiamo per Cavoretto. La sola idea di una gita verso quel rinomato quanto piccolo paese della collina, che, rinunciando alla sua vita di Comune autonomo, ha voluto aggregarsi e far parte del grande centro torinese, infonde un senso di sollievo nel cuore; Cavoretto è un po' l'aspirazione di tutti i torinesi, che amano frapporre ai loro intensi lavori ed affari, un po' di poesia e di pace, quale solo può dare il trionfo della natura verdeggiante e fiorita sotto l'azzurro del cielo, sotto il bacio di innocui raggi solari.

Sfilando in mezzo alle belle costruzioni, che fiancheggiano la salita, parrebbe di dover giungere ad un paese, piccolo sì, ma moderno. Nè piccola, nè moderna è invece Cavoretto.

Cavoretto è antichissima. Chiamavasi primitivamente *Caburrellum.* E' situato sopra una amena e ferace collina, quasi equidistante da Torino e da Moncalieri. I due rivi, il *Patonera* o *Rivo freddo* ed il *Bogino,* che la separano il primo dalla collina di Torino ed il secondo dal territorio di Moncalieri, attraversato lo stradale di Moncalieri, si gettano nel Po. Il nome del rio *Patonera,* da cui la valle prende il nome, si vuole sia derivato da alcuni idolatri vestiti di manto nero (petto nero), i quali vivevano in un castello situato in questa vallata, in mezzo ai cattolici.

I signori di Cavoretto prendevano il nome di questo paese fin dal secolo XII. Anche l'Abbazia di Rivalta aveva dei diritti su Cavoretto, tra cui quello di nominarvi il parroco.

— Quante beghe di meno se ci fosse ancora adesso l'Abbazia di Rivalta! — soggiunse il mio informatore alludendo alle recenti agitazioni per la rielezione del titolare della parrocchia.

Altre vestigia di Cavoretto antica sono le mura del cosidetto *Castello,* che forse pochi fra i visitatori del paese conoscono. Vi si giunge passando avanti alla chiesetta di San Pietro, interessante essa pure per la sua antichità. Il *Castello* è situato sulla vetta del colle di Cavoretto. Di esso però non esistono che le enormi e rossastre mura di sostegno. Le adiacenze e tutto il terreno interno, sul quale avrebbe dovuto sorgere un nuovo edificio, sono coltivate ad orto con tale cura e forse con tale profitto, che certo non avrebbero sognato gli antichi proprietari.

Del castello di Cavoretto si hanno notizie storiche fin dal 1200. Per la sua importanza strategica, venne specialmente disputato nelle aspre guerre che si accesero verso la fine di quel secolo tra i comuni di Torino, di Asti, i Conti di Savoia ed i Marchesi del Monferrato. Troviamo un Guglielmo Cavoretto, podestà di Testona, nel 1222.

Ricorda il Cibrario nella storia di Torino che Tommaso III, imprigionato Guglielmo VII, marchese di Monferrato, lo costrinse a rendergli Torino,

Collegno e Grugliasco. Ma il castellano di Cavoretto non avendo voluto dismettergli il castello, Tommaso lo strinse d'assedio; vi rinunciò poi per intervento del Re di Francia.

Esistono tuttora grandi serbatoi, che dovevano servire per la riserva d'acqua in caso d'assedio, non essendovi ivi alcuna sorgente, all'infuori dell'acqua piovana. Al centro del giardino infatti si apre un largo pozzo, profondo circa ottanta metri, profondità alla quale soltanto potè sgorgare l'acqua. Si dice che in quel pozzo, il cui interno è sensibilmente più largo dell'orificio, si aprissero ad una certa altezza alcune gallerie per le comunicazioni segrete fuori del castello.

Il nuovo edificio che doveva sorgere sulle mura di questo castello, per iniziativa del marchese d'Ormea, era destinato ad un grandioso palazzo. La costruzione fu però interrotta in seguito ad un divieto sovrano, perchè l'edificio assumeva l'aspetto ed il carattere di una fortezza.

Cavoretto moderno e i suoi bisogni.

Attorno al castello ed a fianco delle antiche abitazioni sono sorte gradatamente nuove case e sui declivi collinari nuove ville hanno tempestato di gemme la magnifica vegetazione per modo che Cavoretto dal centro ha spinto le sue propaggini in tutte le piccole valli, su tutti i poggi, assumendo il carattere di una grande villeggiatura. Attualmente la popolazione residente è di circa duemila abitanti, dei quali almeno 400 sono operai, quasi tutti muratori, che ogni giorno discendono in città per il loro lavoro.

Cavoretto.

Cavoretto, come ben si comprende, se dà il suo contributo di mano d'opera alle industrie, non è però località in cui le industrie si possano impiantare. Non ospita infatti che una sola fabbrica, quella di articoli da caccia del signor Sigismondi.

La viabilità di accesso è discretamente curata. Come accorciatoia della via principale il Municipio ha costruito una alta gradinata, divisa in ripiani a scaglioni. Questi ripiani, di terra argillosa, non sono ancora sistemati, ed in caso di pioggia, per la forte pendenza, sono impraticabili. Gli abitanti di Cavoretto desidererebbero, e non senza ragione, che fossero suddivisi in due ampi gradini sistemati a selciato.

Il Municipio di Torino provvede nella calda stagione al servizio di innaffiamento, togliendo quindi ogni pretesto alle proteste contro il polverone.

Più antica è la sistemazione stradale nell'interno del concentrico, dove per necessità di pendenze si è dovuto adottare il sistema ad acciotolato. Questo non potrebbe essere argomento di discussione se Cavoretto non fosse quasi senza fognatura. Esiste una fognatura parziale che dalla piazza discende per la via della parrocchia, nella quale sono clandestinamente immesse anche delle materie nere; poichè gli scarichi d'acqua che potrebbero funzionare da veicolo di tali materie e provvedere alla lavatura del canale sono molto limitati, questo breve tratto di fognatura è in condizioni tutt'altro che igieniche.

Ma peggio succede nelle altre vie, dove ogni casa fa scolare ciò che dovrebbe essere raccolto nei pozzi neri. In alcune vie si vede quindi correre un liquame nerastro, con pregiudizio della pubblica igiene. Ad eliminare questo sconcio che non fa onore al progresso civile dovrebbero prendere le opportune iniziative le solerti Associazioni di Cavoretto, prima che sia costretto ad intervenire l'ufficio d'igiene. La spesa di fognatura è certo una spesa grave, ma sono tali i pericoli d'infezioni e di epidemie che nessun sacrificio di danaro può essere rimpianto.

E' forse questa l'unica nota sgradevole relativa alla vita pubblica del paese, perchè il funzionamento di quasi tutti gli altri servizi è buono: così dicasi dell'illuminazione pubblica, del servizio postale, telegrafico e telefonico.

Il paese è stato dotato di pubblico lavatoio e bagni popolari, che il Municipio fece costruire in prossimità della piazza.

Le scuole municipali hanno ora una propria sede decorosa ed igienica, la quale comprende otto classi con 171 iscritti, di cui 83 maschi e 88 femmine. Si impartisce l'insegnamento fino alla quinta elementare. Ne è dirigente la maestra signora Villa e deputato di vigilanza il cav. uff. maggiore Luigi Freguglia.

Ai bisogni degli allievi poveri provvede il Patronato scolastico locale, presieduto dal prof. G. Peano, che integra l'opera del Patronato centrale fornendo indumenti, libri, sussidi per ammissione a colonie climatiche, proiezioni cinematografiche, ecc.

Cavoretto ha il suo asilo, che porta il nome del fondatore Onorato Morelli. Ha sede propria con giardino e cortile. All'educazione dei bimbi che vi affluiscono provvedono le suore.

In passato si lamentava l'insufficienza del cimitero. Il Municipio di Torino sta eseguendo l'allargamento, ma manifestò l'intenzione di renderlo cimitero unico per Cavoretto e Val Patonera. Ciò non incontra l'approvazione degli abitanti i quali hanno chiesto — dicono — l'ampliamento per sè e per avere la possibilità di collocarvi le loro tombe private, non per gli altri.

Non vi è un eccessivo servizio di pubblica sicurezza, perchè mancano nel concentrico gli agenti ed i carabinieri.

Numerose sono le organizzazioni sociali. Eccone l'elenco: Circolo rionale fascista « IV Novembre » (maggiore Luigi Freguglia, fiduciario; conte Giuseppe De Witten, Ugo Olivetti, tenente geom. Ettore Rovey, membri del triunvirato); Società di M. S. Lavoro e cooperazione Cavorettese, costituita in ente giuridico fin dal 1894, apolitica, con sede propria sulla via ai Ron-

chi (presidente sig. Rosso), Società fra ex-militari (cav. Lorenzo Rastelli, presidente); Società militari in congedo (Francesco Visconti, presidente); Società bocciofila Cavorettese (ing. Silvio Bertelà, presidente); Società bocciofila « Excelsior » (Ernesto Pozzi, presidente); Società musicale « L'unione » (Maurizio Boccardo, presidente); Unione filodrammatica (Giacomo Viecca, presidente); Unione esercenti Cavorettesi (Penza, presidente).

Il progetto della nuova linea tranviaria.

Dalla piazza Castello di Torino si giunge colla tranvia della linea n. 14 fino al Ponte del Gatto, dal quale Cavoretto dista parecchie centinaia di metri. Per facilitare le comunicazioni su questo tratto di strada sprovvisto di tranvia venne istituito fin dal 1° ottobre dell'anno scorso un servizio regolare di automobili sovvenzionato dal Municipio.

È questa, però, una soluzione provvisoria. In Cavoretto è più vivo che mai il desiderio di una linea tranviaria che dal ponte del Gatto, salendo per la Val Patonera, raggiunga il centro del paese col dupplice o duplice vantaggio di favorire le comunicazioni delle due borgate di Val Patonera e Cavoretto e quelle dei torinesi, che si recano numerosissimi su quel colle.

Il Municipio aveva già pronto il progetto per il cosidetto « Girone di Cavoretto » la cui spesa era preventivata in lire 1.875.000, ma ne ha sempre ritardata l'esecuzione per difficoltà del bilancio. Per ottenere l'immediato inizio dei lavori è sorta in mezzo alla popolazione l'iniziativa per raccogliere fondi allo scopo di dare al Municipio un concorso dei proprietari interessati. Il Comitato promotore fu così composto: cav. uff. maggiore Luigi Freguglia, presidente, cav. ing. Bertelà, conte Giuseppe De Vitten, Giuseppe Ferrero, avvocato Carlo Guidetti-Serra, Ugo Olivetti, geom. tenente Ettore Bovey, capomastro Francesco Visconti. I fondi raccolti raggiunsero la cifra di 350.000 lire

Ma le spese preventivate apparvero in seguito inadeguate alle necessità dell'opera. L'aumentato costo della mano d'opera, dei materiali da costruzione e il valore degli stabili da espropriare fecero salire le spese a tre milioni, di cui 2.800.000 rappresentano l'ammontare delle opere da appaltare e lire 200.000 il costo delle opere di cilindratura da eseguirsi a economia a carico del comune.

Le spese di esproprio si aggireranno sul mezzo milione, cosicchè la spesa totale dell'opera sarà di circa 3.500.000.

Nel dicembre scorso il Commissario Prefettizio S. E. il generale Etna, su proposta del Commissario aggiunto gr. uff. Pellicciotti, ha approvato il progetto di costruzione del « Girone di Cavoretto » nonchè l'appalto dei lavori ad asta pubblica. Il progetto contempla la formazione della sede stradale, l'esecuzione delle opere d'arte e dei muri di sostegno, la sistemazione delle carreggiate e delle banchine, nonchè tutte le opere accessorie.

La strada da costruirsi ha lo sviluppo di circa 2 chilomeari, e, dato il rigoglioso sviluppo edilizio di quella zona della collina, servirà a dare alla

Borgata un comodo accesso in luogo dell' attuale strada di esigua larghezza, di forte pendenza e curve ristrette.

Il cosidetto « Girone » si diparte dalla strada attuale a m. 80 circa a valle del ponte cosidetto del Gatto; si svolge con ampi tourniquets a raggio minimo di m. 25 in una zona di gran parte esposta a mezzo giorno, ed a nord ovest nell' ultimo tratto, nella qual zona, la fabbricazione già abbastanza sviluppata, coll' effettuarsi della nuova strada, andrà sempre più intensificandosi con evidente vantaggio per la collina e dell' interesse della città, e raggiunge l'abitato di Cavoretto sboccando direttamente sulla piazza della borgata.

La nuova strada ha largherza di m. 10,50, la lunghezza di m. 2000 circa e la pendenza massima di del 6,45 per cento e media del 4,6 per cento per modo che su di essa sarà possibile l' impianto di una linea tranviaria.

I lavori preparatori per la costruzione furono subito iniziati; quanto prima saranno intensificati e proseguiti poi con sollecitudine per modo che la nuova strada potrà essere inaugurata entro la primavera dell' anno 1927 arricchendo così la città di una passeggiata pittoresca in una zona ridente della collina.

Una questione ancora si discute circa la viabilità di Cavoretto: l'allacciamento della borgata Rovey alla via privata del conte della Motta. Il terreno sarebbe offerto gratuitamente dal prof. Peano, che ne è proprietario. Quest' opera si afferma tanto necessaria che vive nella stagione invernale, in caso di nevicate, i bambini di quella borgata non possono più recarsi alla scuola a Cavoretto, mancando ogni mezzo di comunicazione.

Giova augurare che anche a tutte queste opere l' Amministrazione comunale di Torino possa trovare il mezzo di provvedere, dimostrando così che non invano la piccola Cavoretto ha cercato nella grande Torino una madre che l' assistesse e ne favorisse il progresso.

Il Fioccardo.

Se il concentrico di Cavoretto non ha industrie proprie, una frazione di Cavoretto, il Fioccardo, ne ha parecchie e molto promettenti. Il Fioccardo, per chi non lo sapesse, è all'estremo limite del territorio di Torino sul corso Moncalieri; ha un rilevante numero di abitanti, molte ville, di cui alcune di recentissima costruzione ed assai eleganti; ha, quello che più importa, parecchie industrie assai sviluppate: basta citare la fabbrica di cioccolato della ditta Vittorio Girardi, la fabbrica di liquori della Società anonima Maina e Penza, la fabbrica di saponi e profumi « Aspid », ed infine l' antichissima fabbrica di fuochi artificiali della ditta Chiabotto; vi è pure un esercizio molto sviluppato per la estrazione di sabbia e ghiaia dal Po.

Ma questa regione è stata troppo spesso, anzi quasi sempre dimenticata dalle autorità municipali ed i suoi bisogni poco riconosciuti.

È soltanto da poco tempo che dopo insistenze pertinaci e molti ostacoli superati, si potè ottenere l' apertura di una scuola elementare; in pochi giorni si sono iscritti oltre trenta allievi e subito è entrato in funzione il

Patronato scolastico del Fioccardo, che sotto la presidenza del signor V. Girardi ha raccolto i fondi necessari.

Pure dopo infinite richieste si è potuto ottenere un po' di innaffiamento alla polverosa via molto carreggiata e sopratutto battuta dalle automobili, ma perchè il servizio fosse completo occorrerebbe l'impianto di un idrante e si spera che il municipio vorrà riconoscere, non diremo l'utilità, ma la necessità di questa opera di non grave spesa.

Gli abitanti del Fioccardo vorrebbero pure una sezione di guardie rurali, perchè il servizio di quelle di Cavoretto non è che assai scarso.

Vorrebbero ancora che fino al Fioccardo giungesse la linea tranviaria municipale; non sarebbe spesa enorme, trattandosi di non grave distanza dalla linea di Cavoretto e di strada che può dirsi tutta in piano. Ciò tanto più che il Municipio ha già vincolato i terreni adiacenti al corso Moncalieri per lo allargamento di questo.

Infine gli abitanti del Fioccardo desidererebbero un po' di luce anche sulla strada del Campagnino, che è per loro la via più breve verso il concentrico di Cavoretto.

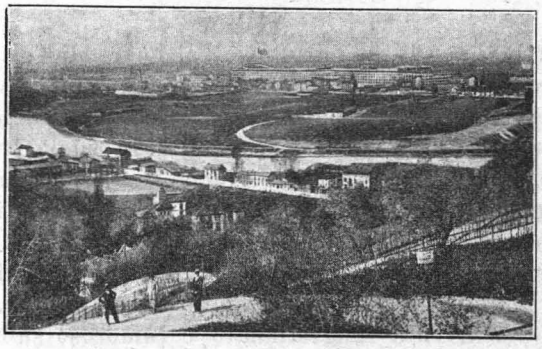
Lingotto

L' arteria più grande ed attiva, per la quale affluisce al cuore di Torino il movimento commerciale di molta parte del Piemonte, è certamente la via Nizza: la via ordinaria che fiancheggia, per naturale e logica coincidenza di cose, le più importanti linee ferroviarie della nostra città. Il suolo stradale di questa via, si può dire, non riposa mai: lo premono, lo tormentano, lo solcano ad ogni ora, ad ogni minuto, rotabili d' ogni specie, grandi e piccoli, dalla più ricca e comoda automobile alla più arrugginita bicicletta, dal più potente *camion* al modesto carretto del lavandaio, del margaro, dell' erbivendolo, del merciaiuolo ambulante. E il movimento, abbastanza tranquillo nelle poche ore della notte, diventa congestionato e rumoroso subito dopo le due, quando incominciano ad arrivare alla Barriera del Lingotto i primi carri coi bidoni del latte. Il piazzale del casotto daziario si riempie in un batter d' occhio. I margari, che non brillano certo per la pazienza e per il quieto carattere, gareggiano fra loro a chi primo può ottenere la visita daziaria e slanciarsi quindi verso la città; pretendere l' osservanza del turno è cosa molto difficile, perchè tutti hanno fretta. I carretti appositamente traballanti sulle molle e condotti ad una certa velocità allo scopo di mantenere sempre in discreta agitazione il latte ed impedire così che esso subisca alterazioni, suonano con molta anticipazione la prima ingrata sveglia ai cittadini che hanno la disgrazia di abitare in prossimità della via. Dopo i carri del latte giungono quelli della verdura: quanti orti mandano quotidianamente a Torino i loro prodotti! Il sole non è ancora comparso sull' orizzonte, ma ormai ferve la vita nella via Nizza e non avrà più sosta per tutta la giornata. Coi carri mattutini si intrecceranno le vetture tranviarie urbane ed intercomunali, le automobili degli uomini di affari e di gitanti, le caratteristiche « dome » dei negozianti recantisi ai mercati, le innumeri biciclette degli operai che filano veloci verso gli stabilimentti industriali per la ripresa del lavoro. La strada ha ventidue metri di larghezza, con due banchine, una di tre e l'altra di quattro metri, ma in mezzo a così infernale confusione di veicoli, beato il pedone che riesce a far tranquillo la sua strada!

Le strade.

Due solo sono le strade che dalla via Nizza facilitano le comunicazioni del Lingotto col non lontano viale di Stupinigi: la *strada delle Basse* e l'antica strada comunale Moncalieri-Grugliasco. La prima, che scomparirà perchè assorbita, secondo il piano regolatore, dalla nuova via di Circonvallazione, fu così chiamata perchè dalla regione del Lingotto discendeva, con un sottopassaggio della ferrovia notorio per gli allagamenti durante la stagione piovosa e non ben famato per la sicurezza dei viandanti notturni, verso i bassi terreni che si estendono lungo la sponda sinistra del Po, coltivati e redditizi quando la piena del fiume li rispetta.

La via Moncalieri-Guagliasco, al cui lato destro scorre, allo stesso livello, una grossa bealera che riceve le acque di irrigazione del territorio superiore e le porta al Molino del Lingotto e più oltre all'antico stabilimento industriale, prima per la fabbricazione di reti metalliche Fornara, passa davanti alla villa Robilant, attraversa, sopra un piccolo cavalcavia, la linea ferroviaria, raggiunge l'abitato centrale del Lingotto, che lascia alla sua destra, e proseguiva fino a poco tempo fa, non in linea retta, ma compiendo curve ed angoli viziosi, verso il viale di Stupinigi.



Lingotto e le « Basse » del Po.

Ora un bel rettilineo ha rimediato all'inconveniente.

Quì veramente, e non lungo la via Nizza, è sorta primamente la Borgata del Lingotto. Non esisteva ancora a quei tempi la via Nizza, o quanto meno non aveva l'importanza odierna. L'antica Borgata del Lingotto conserva tuttora il suo carattere di piccolo e tranquillo paese. Case ad uno, a due piani al massimo, semplici, senza alcuna preziosità architettonica, formano un agglomerato che circonda la chiesa parrocchiale. Modesti i negozi: sul muro di uno fra essi si arrampica tuttora la vite tradizionale che costituiva l'unico ornamento delle abitazioni campestri. Poco lungi dall'abitato sorge qualche villa come la villa Robilant: al centro vi è la villa Borbonese. Di data più recente sono gli edifici delle Scuole elementari e dell'Asilo infantile, costruiti il primo a fianco della chiesa, il secondo a poche decine di metri dal cavalcavia.

Da questo piccolo centro ripete il suo nome la nuova e più grande parte della Borgata, che si è sviluppata lungo la via Nizza. La ferrovia da una parte ed il Po dall'altra chiudevano in una strettoia la regione e la zona fabbricabile. Poche quindi sono le vie attualmente aperte. Altre ne

segna il piano regolatore, dirette a sistemare la viabilità ed a sfollare la via Nizza.

Servizi pubblici.

La popolazione del Lingotto è composta di circa 12.000 abitanti, di cui almeno 10.000 sono operai.

Lo sviluppo edilizio è limitato, per la scarsità di terreni liberi in prossimità della via Nizza: questi, in gran parte, sono occupati, od accaparrati per eventuali ampliamenti delle industrie, Il maggior sviluppo edilizio si manifesta fuori cinta, anche perchè, a circa 60 metri dalla cinta, si entra nel territorio del Comune di Moncalieri ed i proprietari sono soggetti a minor gravame di imposte.

L' altra zona del Lingotto è priva di fognatura. Questa arriva solo coi nuovi canali fino alla via Oneglia. Non è quì il caso di affermare l' importanza di questo servizio sotto i rapporti dell' igiene pubblica.

Il servizio sanitario è egregiamente svolto dal cav. dott. Bongioannini, con sede alla regione Osterietta, qui trasportato perchè la primitiva residenza del precedente medico di beneficenza cav. dott. Burzio, deceduto nel 1913, fissata al Lingotto centro, nei pressi della parrocchia, non era più rispondente allo sviluppo della Borgata, accentuatosi quasi interamente ai lati della via Nizza. Ampia è la zona del distretto sanitario, estendendosi essa al Po fino al corso Orbassano ed abbracciando pure il territorio di Mirafiori fino al confine del Comune.

Se le condizioni climatiche della regione del Lingotto sono igienicamente buone, qualche osservazione invece si può fare in merito alla vita ed alla salute delle famiglie operaie. Queste vivono ancora in locali troppo angusti, che occupano con un numero eccessivo di persone in confronto della cubatura d' aria e della luce, condizioni pregiudizievoli quindi al sano sviluppo degli organismi.

Esiste al Lingotto un ambulatorio medico istituito dal Municipio e dotato di telefono municipale, il quale però dovrebbe funzionare più sollecitamente, come avremo occasione di spiegare parlando dei bisogni della regione. In casi eccezionalissimi d' urgenza può provvedere, anche per cortesia dei dirigenti, l' ambulatorio della Fiat, che ha funzionamento e sanitari proprî.

In linea di provvedimenti igienici la popolazione avverte ancora l' assenza di bagni popolari e di un nuovo pubblico lavatoio, della cui utilità è superfluo dare la dimostrazione.

Il cimitero è situato sulla strada di Grugliasco, tra il Lingotto centro ed il viale di Stupinigi. Esso è insufficiente ai bisogni della popolosa zona. Già nel piano regolatore ne venne segnato l' ampliamento. Questo però non venne finora eseguito.

Qui, nell' ottobre del 1920, venne inaugurato un monumento ai caduti per la Patria, opera della ditta geometra Cappelletto, sorto per pubblica sottoscrizione, promossa da un Comitato di cui era presidente il signor E. Borbonese che ne fu l' anima durante lo svolgimento dei lavori.

L'acqua potabile giunge in ogni luogo; il gas invece non arriva al Lingotto centro ove sarebbe desideratissimo.

Esiste nel locale ufficio postale un telefono pubblico, ma presenta il grave inconveniente dell'orario limitato. Sarebbe vivamente desiderabile che tale servizio fosse affidato a qualche caffè, in modo che il suo funzionamento fosse ininterrotto dalle prime ore del mattino alla mezzanotte.

Qualche lacuna e deficienza presenta pure il servizio di pubblica sicurezza. Vi è la stazione dei carabinieri comandati da un maresciallo a cavallo. Le sezioni delle guardie municipali sono però molto distanti: una alla barriera di Nizza, l'altra a Mirafiori. La prima deve sorvegliare una zona lunga circa tre chilometri e mezzo, la seconda tutta la regione che si stende dal corso Stupinigi alla strada di Orbassano, al Lingotto centro ed alla vecchia cinta.

La progettata succursale dei pompieri all'antica barriera di Nizza è ancora un pio desiderio della popolazione.

La distanza di circa 7 chilometri che separa il Lingotto dal corso Regina Margherita è eccessiva per un pronto intervento dei soccorsi d'urgenza in caso d'incendio o di altri sinistri che richiedano l'opera dei pompieri.

Fra i servizi pubblici, quelli che maggiormente incontrano l'approvazione della cittadinanza, sono certo l'illuminazione pubblica e l'istruzione. Fin dal 1915 funziona egregiamente l'impianto di illuminazione radiato dalla cinta fino alla parrocchia. In questi ultimi anni l'impianto è stato prolungato verso la città per via Nizza e verso la « Generala » per la strada di Grugliasco. Così anche le strade secondarie sono ora sufficientemente illuminate con impianti aerei in serie. Nel 1915, pure per iniziativa del signor Borbonese, il Lingotto centro è stato servito dalla rete A. E. M. per l'illuminazione privata e per la forza motrice.

Le soddisfacenti condizioni del servizio di illuminazione elettrica tornano a tutto onore dell'Amministrazione comunale e del capo del servizio tecnologico municipale, ing. Guido Peri, tecnico competentissimo, il quale del suo studio e della sua costante e molteplice attività ha dato recentemente prova, pubblicando un interessante volume: *L'illuminazione elettrica* - « Le lampade e la loro fabbricazione - Impianti ed esercizio di illuminazione ». Manuali Hoepli, lire 24.

Le modeste condizioni delle famiglie e per altra parte la vicinanza e la comodità delle comunicazioni col centro della città, ove i giovanetti possono adire ai varii istituti di istruzione media e superiore, non hanno fatto sentire finora la necessità dell'istituzione di altre scuole all'infuori dell'Asilo infantile e delle scuole elementari.

L'Asilo infantile, fondato nel 1883 per iniziativa del cav. uff. Emilio Borbonese, del teologo Omegna e del conte Carlo Felice di Robilant, è retto da un'Amministrazione nominata fra i soci azionisti. Ne è presidente il parroco cav. teol. Gay, succeduto al Borbonese. Centoventi sono i bambini che vi trovano quotidiana ospitalità e buona educazione impartita dalle suore. L'istituzione fa parte della Federazione degli Asili suburbani. Ha locale proprio, bello ed ampio, se non modernissimo, con giardino. Le scuole

elementari hanno due sedi: una al Lingotto centro ed è la principale, l'altra succursale, all'*Osterietta,* sulla via Nizza.

La sede principale del centro ha locali in ottime condizioni, costruiti dal Municipio di Torino qualche anno fa, con ampia palestra e cortile. Non si notano ancora in questo edificio i progressi dell'edilizia scolastica, che si manifestano in altri più grandiosi compartimenti della periferia, ma vi è quanto basta, sia rispetto all'aria, ed alla luce, che rispetto all'igiene, perchè i giovani frequentatori possano averne giovamento fisico e morale. La numerosa parte della popolazione scolastica residente nella regione della via Nizza, ha reso necessaria l'apertura di una sede succursale delle scuole elementari all'Osterietta. Questa è limitata alle prime classi per non costringere i teneri bambini a percorrere quotidianamente a piedi il lungo tratto della strada di Grugliasco tra il Lingotto centro e l'Osterietta, tratto di strada pericolosa per l'esistenza della grossa bealera a letto scoperto ed a livello, e per il continuo passaggio di automobili, motociclette e biciclette lanciate a corsa sfrenata. E' reggente delle scuole del Lingotto la maestra signora Elisa Eula-Sola. Deputato di vigilanza è il conte Di Robilant. Funziona, per assistenza degli allievi poveri, la sezione del Patronato scolastico, presieduta dal sig. Vincenzo Farina.

Unica via della regione servita da comunicazioni tranviarie è la via Nizza, sulla quale corre la linea delle tranvie urbane n. 7 e la linea dell'intercomunale Torino-Carignano-Saluzzo.

La linea urbana n. 7 ha il capolinea all'incrocio che presenta inconvenienti, come avremo agio di rilevare parlando dei bisogni della regione.

Tra la via Nizza ed il Lingotto centro, come tra il corso Stupinigi e lo stesso centro del Lingotto non esiste comunicazione tranviaria.

Fra le industrie moderne che popolano la Barriera di Nizza è notevole nel campo delle industrie alimentari lo *stabilimento di macinazione del grano* dei Fratelli Vottero.

Il Molino è stato costruito nel 1902 su progetto dell'Ing. Enrico Bonelli per i fabbricati e della casa; G. Luther di Braunschweig (Germania) per il macchinario.

Consta di due ali di fabbricati di costruzione robustissima con materiale di primo ordine. Uno dei fabbricati forma il riparto della completa pulitura grani e relativa macinazione; nel secondo, una parte è costruita dal magazzeno grani cosidetto « *Sylos* », suddiviso in 16 cassoni capaci di circa 30.000 quintali di grano complessivamente, il cui riempimento e svuotamento viene eseguito a mezzo meccanico ed automatico; l'altra parte è riservata ai locali per l'insacco, la pesatura ed il deposito dei prodotti, ripartiti nei cinque piani di cui consta il fabbricato.

Nel 1922 tutto il macchinario venne cambiato e sostituito con una installazione suggerita dai sistemi di macinazione più moderni ed eseguita dalla Ditta Amme, Giosecke & Konegen di Braunschweig.

La potenzialità del Molino è di circa 700 quintali al giorno e le sue farine apprezzatissime vengono consumate sulla piazza di Torino e nei paesi vicini.

Interessante è una visita a questi impianti moderni di macinazione azionati esclusivamente da forza motrice elettrica fornita dalla Soc. Alta Italia, dove non si vede ombra di pulviscolo e dove le macchine sono trattate come vero ed elegante mobilio; e si può osservare come tutta la grande massa di materia prima e di prodotti, rappresentata da 700 quintali in entrata ed altrettanti in uscita, entri nel Molino, si trasformi e ne esca con movimenti quieti e regolari, eseguiti automaticamente e con poco personale.

Organizzazioni sociali.

In una regione abitata da popolazione così laboriosa, come è quella del Lingotto, non fa meraviglia che parecchie ed attive siano le organizzazioni sociali.

Procedendo per ordine cronologico ricordiamo il Circolo operaio Sant'Agostino, fondato nel 1896. Esso conta 180 soci di tutti i ceti. Nel suo seno è sorta nel 1921 la « Pro Lingotto », presieduta dal signor Edoardo Borbonese, la quale cederà probabilmente il suo patrimonio di azione e di lavoro al Circolo Rionale Fascista.

Verrebbe così svolto un intenso lavoro, coordinato e disciplinato, riunito in un solo consiglio avente lo scopo precipuo dello studio degli interessi locali. Altre organizzazioni sono: la Società di M. S. fra operai stabilimenti Fornara, fondata nel 1890 con 80 soci, presieduta dal sig. Andrea Stoppani: « L'Agricola », fondata nel 1888, con 110 soci, presieduta dal signor Luigi Altina; « Pro Sport Lingotto », sorta nei locali del Circolo del Lingotto nel 1923, 140 soci, presidente il signor Giovanni Tosco; « Società di M. S. fra operai stabilimento Antoniazzi », soci 50, presidente signor Goria; « Società Alpinistica », soci 80, presidente signor Vaira. Tutti gli operai della Fiat poi in numero di circa 25.000 sono riuniti in Società di M. S. con sede in via Carlo Alberto.

Organizzazioni sportive. — La più vecchia Società della regione è il Pro Sport Torino. Veramente è da poco tempo che ha assunto questo nome. Prima della guerra si chiamava il Pro Sport Barriera di Nizza, poi si è trasformato in U. S. Barriera di Nizza ed ultimamente ha subìto un'altra trasformazione, radunando le sparse file dei soci sotto la nuova denominazione di Pro Sport Torino.

Nell'immediato dopo guerra questa Società fu fra le prime a riprendere l'attività sportiva ed ebbe allora un periodo di grande notorietà, sopratutto nel podismo e nel ciclismo; tentò anche il *foot ball,* ma la fortuna non le fu propizia, e dovette più tardi abbandonare il suo campo di gioco, nel quale ha poi preso posto l'U. S. Petrarca.

Un'altra società che ebbe, pochi anni or sono un notevole periodo di attività sia nel ciclismo, che nel podismo e nel foot-ball, è l'U. S. Petrarca. Oggidì questa attività si esplica quasi esclusivamente nel foo-ball.

C'è anche la Polisportiva Aquilas che ha nel suo programma tutti gli sports, persino la scherma; ma anch'essa ha segnato in questi ultimi anni una battuta d'arresto. Troppa carne al fuoco: e poichè i risultati non giun-

sero velocemente com'eran sorte le speranze, l'entusiasmo a poco a poco si è affievolito.

E' fiorente invece il Pro Sport Lingotto, società che pratica, nel campo degli « indipendenti », il ciclismo, il podismo e il foot-ball, e che ha la sua sede nel Circolo monarchico del Lingotto. Fa svolgere ogni anno diverse corse ciclistiche che raccolgono sempre un forte numero di partecipanti.

Il F. C. Minerva ha pochissimi anni di vita, ma ha saputo far le cose alla svelta, mettendosi ben presto in evidenza. Nel 1923 ha vinto il campionato piemontese dei liberi con 33 goals all'attivo e zero al passivo: questo risultato valse al suo portiere, Giobergia I, il posto nella squadra rappresentativa piemontese. E pure ottimi giocatori sono Mesturino, Costa Dagosta, Galizia, Beunaudo, Quagliotto, Fenoglio, Dal Minerva, che ha vinto l'anno scorso la Coppa Morelli e la Coppa Orasi, proviene Chiaberti che ha giocato ultimamente nella prima squadra del Torino.

L'U. S. Dante è un po' la filiazione del Dante F. C., sorto in occasione del Torneo dei primi calci; la chiamavano, quella del Dante, la squadra dei « microbi », e il suo capitano era il più piccolo giocatore fra il migliaio e più che partecipavano al Torneo. L'U. S. Dante è nuova alle maggiori competizioni dell'Ulic, tuttavia essa può allineare una promettente squadra.

Calciatori, podisti, ciclisti: non rimane che da parlare dei bocciofili.

Poche sono le società bocciofile: forse perchè ve n'è una che regna da sovrana... e da forte. Il Gruppo bocciofilo Armonia. Ha la sua sede in via Tepice.

C'è poi la Bocciofila Barriera Nizza, che non è che l'antica sezione dell'U. S. Barriera di Nizza, un giorno fiorente per campioni valorosi.

La vita industriale.

Non senza un intimo senzo di compiacimento e di orgoglio un torinese prende fra le dita la penna per scrivere le sue impressioni sulla vita industriale del Lingotto, e non esclusivamente per le origini, che pure hanno il loro alto valore morale, certo per la più grande e più fortunata industria che al Lingotto ha impiantata la sua sede principale, e dal Lingotto manda in tutto il mondo i suoi meravigliosi prodotti, onore del genio e del lavoratore italiano.

Attualmente gli impianti di energia elettrica hanno reso possibile la vita delle industrie anche in luoghi non favoriti dalle forze naturali, ma in tempi più lontani ciò non poteva succedere e le industrie erano costrette a sorgere soltanto dove le correnti di acqua o le loro derivazioni fornivano la forza necessaria a mettere in azione le macchine.

In queste favorevoli condizioni era il Lingotto. La grande bealera che corre a fianco della strada di Grugliasco, ed ha la potenzialità di circa settecento litri al minuto secondo, costituiva una notevole ricchezza di energia. Dopo aver servito all'irrigazione di molti ettari di terreno della regione, che attraversa fra Grugliasco ed il Lingotto, precipitava nelle *basse* e nel Po, affogandovi tutta la massa inerte di forze, di cui era capace.

Utilizzò questa corrente anzitutto il vecchio molino, che ancora vive e produce sulla sinistra della via Nizza, e che da molti anni macina il grano del piano circostante e della collina. Opportunamente incanalata, l'acqua passa quindi sotto il suolo stradale della via Nizza e porta tutto il suo vigore agli stabilimenti G. Fornara e C., per la fabbricazione delle tele metalliche.

Questa fabbrica è stata impiantata fin dal 1857, epoca della fondazione dello stabilimento, di cui è tuttora uno dei rami principali, migliorato coll'installazione moderna di telai meccanici, attuata in questi ultimi anni.

La Società anonima Stabilimenti G. Fornara e C. fabbrica specialmente gli articoli derivati dal filo metallico ed in particolar modo i cavi metallici d'acciaio e di ferro per la regia marina e per le ferrovie. Fu la prima a dedicarsi in Italia alla fabbricazione dei cavi metallici, e cioè dal 1880. Dopo lo scoppio della guerra ha acquistata una speciale benemerenza verso l'italianità della nostra industria nazionale, istituendo uno speciale reparto per la costruzione delle tele continue in bronzo ed ottone, che prima provenivano esclusivamente dall'estero, per l'industria cartaria in Italia.

Altro ramo della sua industria è la fabbricazione delle lamiere perforate, per la cui lavorazione sono adibite le macchine più moderne oggi esistenti.

Produce pure molti altri generi metallici di generale utilità.

Danno la loro mano d'opera agli stabilimenti circa 400 operai residenti per la quasi totalità nelle regioni limitrofe.

Si è costituita fin dal 1890, come già fu ricordato, fra gli operai degli stabilimenti una Società di mutuo soccorso presieduta dal signor Andrea Stoppani.

Fra le industrie della regione di Lingotto e Millefonti eccelle ancora per genialità di lavorazioni, apprezzata ed importante produzione, quella dello stabilimento metallurgico E. L. Antoniazzi, destinato alla fabbricazione delle tele e reti metalliche con annesse trafilerie e zincherie, delle lamiere perforate in ogni metallo, ecc. ecc.

Lo stabilimento Antoniazzi impiega numerosa maestranza maschile e femminile, specializzata nelle varie lavorazioni, ed i più vecchi dei suoi operai hanno formata una fiorente Società di mutuo soccorso che al nome dell'Antoniazzi stesso si intitola, ed è presieduta dal signor Goria.

Lo stabilimento è azionato da energia elettrica erogata dall'Azienda elettrica municipale.

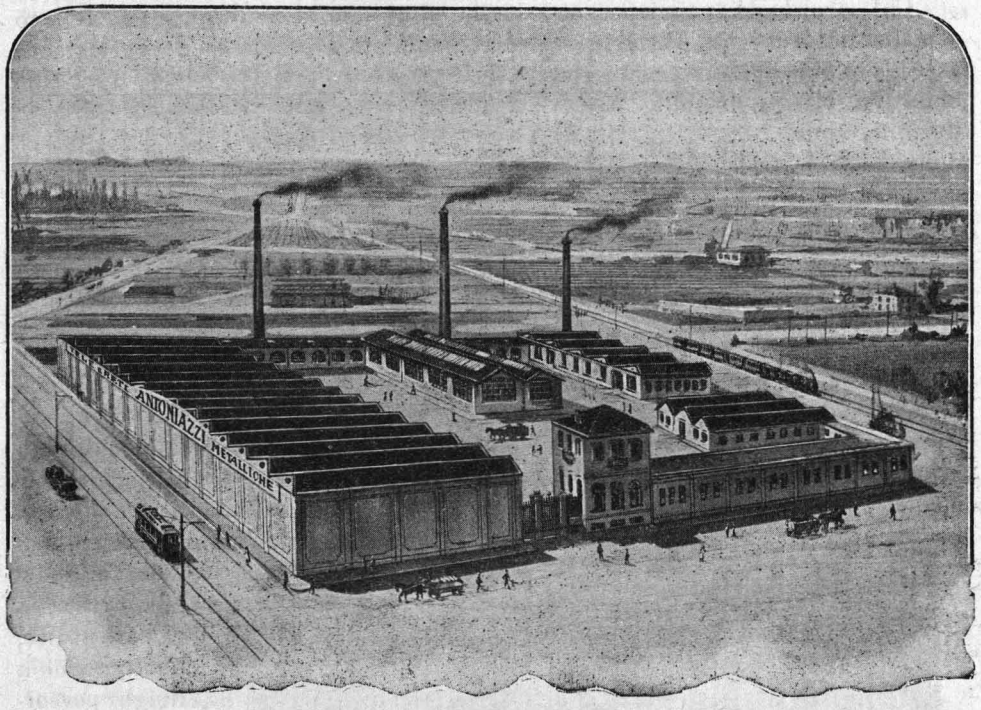
Una importante industria istituitasi nella regione del Lingotto fin dal 1892 è quella delle Saponerie Fratelli De Bernardi. A tutt'oggi esse occupano un'area col fronte verso la via Nizza di ben mq. 14.000 circa, dei quali più della metà coperti.

La produzione della Casa si è specializzata nella fabbricazione di tutti i tipi di saponi. Il prodotto annuo arriva globalmente ai 20.000 quintali.

Lo stabilimento dà lavoro a circa un centinaio di persone tra impiegati e operai.

Altre industrie del Lingotto sono la « Fabbrica candele steariche Mira

Lanza », che ha 250 operai; l'« Italo-Americana petrolio », che ha 100 operai e molto movimento commerciale; il deposito della « Vacuum olii minerali »; la Fabbrica di prodotti chimici Olivero; quella di concimi Faletti e Levi;



Stabilimento metallurgico Antoniazzi.

il « Colorificio Fert »; le Ceramiche torinesi di Zaffarini e C.; la Fabbrica piemontese di accumulatori e trasformatori elettrici dell'ing. Lisio e C.; le Officine meccaniche dei Fratelli Garone; le Fonderie Marengo, ecc.

Basterebbero tutte le fabbriche ricordate a mettere in evidenza la grande attività industriale dell'estrema zona della nuova barriera di Nizza, ma da qualche anno il Lingotto si è arricchito di un'industria così colossale, che non ha confronti. Essa non offusca le sorelle minori, per non dire minuscole in suo confronto, ma, fulgidissimo astro maggiore, getta sulle altre il riflesso abbagliante della sua luce, che le illumina e richiama anche su di esse l'attenzione della sua grande clientela.

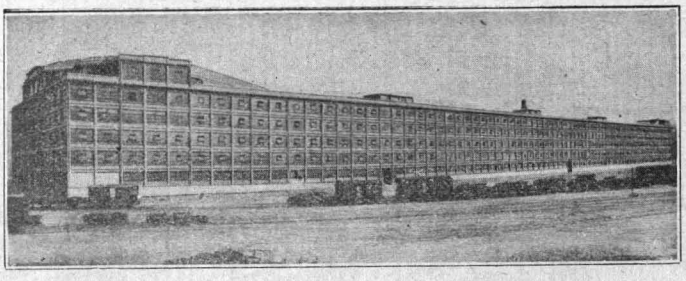
Occorre dire che si parla della Fiat?

La Fiat.

Quando nel 1899 il senatore Agnelli, allora non senatore, ma meno brizzolato, in unione al conte Di Bricherasio, al comm. Scarfiotti e ad un limitato gruppo di altri aderenti, appose la prima firma all'atto costitutivo

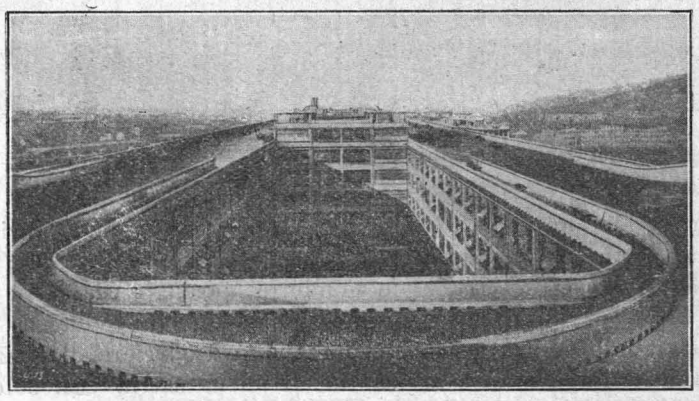
della Fiat, pur avendo davanti alla sua mente una larga visione del sicuro e prospero avvenire dell'industria automobilistica, non poteva forse sognare di raggiungere l'eccelsa vetta, sulla quale si è assisa dopo appena venticinque anni di vita, gloriosa e fiorente, la sua azienda.

Chi ricorda la primitiva sede della Fiat, che si sviluppò e si allargò con una progressività vertiginosa, corrispondente alla non meno vertiginosa ascesa delle richieste di produzione, può domandarsi la ragione dell'avvenuto trasferimento al Lingotto.



Gli stabilimenti della Fiat al Lingotto.

Le vecchie officine di corso Dante e le altre sussidiarie avevano l'impronta della produzione di vecchio stile, poichè, malgrado la quantità del lavoro che esse davano, avevano ereditato il difetto delle medie officine, ampliate nell'esigenza dell'imprevisto aumento del lavoro. La distanza fra i reparti e l'ordinamento degli stessi, fatto per raggruppamenti di macchine di stessa lavorazione, obbligavano a lunghi percorsi il materiale con tutti i conseguenti difetti di movimento, sia contabile che di manovalanza.



La grande pista automobilistica sul tetto degli stabilimenti della Fiat.

Raggiunte le ingenti cifre di produzione giornaliera e divenendo la questione del prezzo di produzione, elemento essenziale per la vita dell'industria, si dovette studiare un piano completo di nuova organizzazione delle officine, che dovevano anche per necessità economica, essere conglobate in un'unica fabbrica colle carrozzerie.

Tale studio di organizzazione condusse al progetto di nuovi stabilimenti Fiat del Lingotto, dovuto ad un valoroso tecnico, il cav. ing. Mattè-Trucco, torinese, che fin dalla fondazione era stato direttore delle officine meccaniche e, trasferitosi poi alla direzione del cantiere navale della Fiat San Giorgio

a Spezia, era stato nuovamente richiamato a Torino all'inizio della guerra. L'attuazione di questo progetto, avvenuta in momenti difficili dello stato di guerra, iniziata cioè nel 1916, dal popolino, ed anche da persone che per l'esperienza tecnica non possono con questo confondersi, fu definita un' *americanata*. Sfrondata da quanto eventualmente può avere carattere di critica umoristica od anche maligna, la definizione risponde al vero. Poichè se le grandi audacie edilizie ed industriali di questi ultimi tempi possono ripetere il loro certificato di nascita dall'America, certo quella della Fiat, che pure è italianissima, ha assunto un tale carattere di grandiosità da poter essere confusa colle iniziative oltreoceaniche. E' ad ogni modo un mirabile esempio di perfetta organizzazione sotto tutti gli aspetti dell'economia del lavoro e della produzione, dell'igiene e della previdenza sociale.

Il senatore Giovanni Agnelli
Fondatore e Presidente della Fiat.

Gli stabilimenti occupano parte dei terreni acquistati dalla Fiat al Lingotto aventi una superficie di 378.000 metri quadrati e sono costituiti da diversi fabbricati: uffici, grandi officine per costruzioni di automobile, tettoie per fucinatura, stampaggi, trattamenti termici, lavorazioni meccaniche diverse, trafilerie, segherie e lavorazioni legnami, magazzini, spedizioni, depositi materiali infiammabili.

Il fabbricato degli uffici attualmente, poichè sono tuttora in via di costruzione due nuovi corpi addossati alle estremità del fabbricato, copre un'area di 1850 mq. per piano, ed è a 5 piani, più una sopraelevazione centrale, sviluppanti complessivamente una superficie di 9900 mq. La lunghezza del fabbricato è di m. 103.50. E' un vero palazzo, che forma un assieme organico isolato dagli altri edifici dello stabilimento e che diverrà veramente maestoso quando le nuove opere saranno ultimate. In esso sono concentrate l'Amministrazione e la Direzione generale della Fiat, la contabilità, gli uffici approvvigionamenti, la Direzione commerciale, gli uffici tecnici dell'aviazione e delle automobili, ecc.

Nello stesso edificio sono installati l'impianto dei telefoni automatici interni ed esterni con 500 apparecchi attualmente funzionanti, l'ufficio postale e telegrafico speciale.

Al piano inferiore semisotterraneo, costruito con criterii di perfetta modernità, vi sono le cucine per la refezione degli impiegati, che in numero di circa 800 trovano posto nell'ampio salone adiacente.

La parte attualmente più importante di questi stabilimenti è il fabbricato delle officine di lavorazioni meccaniche e carrozzerie per automobili: fabbricato che sostituisce, riunisce e completa, secondo le esigenze della tecnica più progredita, le vecchie e sparse officine Fiat in un solo corpo organico.

Questo fabbricato misura m. 507,30 di lunghezza e m. 80,50 di larghezza ma sono in via di costruzione, tanto da una estremità come dall'altra, due nuovi corpi che lo renderanno almeno di un terzo più ampio. Il corpo della estremità Nord è già quasi ultimato e all'interno di esso si sviluppa una magnifica rampa elicoidale che congiunge il piano della terra con la pista aerea. E' composto di due corpi longitudinali paralleli alti metri 27 con 5 piani di officine, uniti da 5 traverse. La superficie effettiva dei varii piani di officine è complessivamente di mq. 152.957, senza tener conto del piano di copertura che forma una pista.

I *chassis* Fiat, quali escono dalle officine, vengono trasportati con un montacarichi sulla sommità del grande stabilimento a 27 metri di altezza, dove una magnifica pista elittica, costruita in cemento armato con pavimento in asfalto, larga 24 metri, con uno sviluppo di oltre un chilometro, permette loro di correre sotto il controllo immediato dei direttori tecnici.

E' superfluo aggiungere che lo stabilimento è fornito di tutti gli impianti più moderni per energia elettrica, riscaldamento, acqua potabile, gas, depositi benzina, ecc.

Opere di assistenza.

Nè in questo soltanto consiste la meravigliosa organizzazione della colossale azienda, alla quale presiedono le menti oculate del senatore Agnelli e del direttore generale Grand. Uff. ing. Fornaca. Dopo i bisogni dell'industria e del lavoro, gli alti dirigenti, consci dell'importanza dell'elevazione morale ed economica dei proprii collaboratori, hanno curato i bisogni del personale. Perfettamente organizzato è il servizio sanitario degli stabilimenti. Suddivise nei varii piani dell'edificio vi sono quindici sale per soccorsi d'urgenza attrezzate per ogni esigenza, con speciale servizio telefonico e di segnalazione per la chiamata di uno dei medici, che sono sempre a disposizione in una sala speciale. Esistono inoltre una sala operatoria, un gabinetto radiografico, autoambulanza per il trasporto dei malati e feriti al domicilio od all'ospedale. Dirige il servizio il dott. Azzario. La Fiat ha il suo corpo di pompieri composto di 60 uomini alle dipendenze del capo signor Sereno.

All'educazione intellettuale e morale del personale la Fiat provvede con una biblioteca, raccolta nei locali, di via Carlo Alberto, dotata di 6000 volumi di pubblicazioni tecniche e letterarie e diretta dal dott. Canova, nonchè con parecchie Scuole: la Scuola professionale per i figli degli operai

e la Scuola di perfezionamento degli operai, che hanno sede nell'edificio stesso, la Scuola di perfezionamento degli impiegati e la Scuola di lingue straniere, di dattilografia e *comptometer* per le famiglie degli impiegati ed operai, con sede nel palazzo di via Carlo Alberto. Per i figli degli operai dai 7 ai 16 anni venne pure istituito uno speciale Corpo di esploratori. Sono circa 600 gli iscritti, tutti a carico della Fiat. Il funzionamento della giovanile e buona istituzione è affidato al commissario presidente avv. Benignetti, capo dell'Ufficio stampa della Fiat, al commissario segretario cav. Donetti ed ai commissari istruttori Sigg. Martini e Putzolu.

Esiste pure un gruppo sportivo Fiat, di cui si parlerà più diffusamente.

La Fiat ha infine anche un Corpo musicale, composto di 60 suoi operai, e diretto dal maestro Crispini.

Le organizzazioni sociali della Fiat.

Nel campo della previdenza sociale è anzitutto degna di essere ricordata la « Mutua operai Fiat ». Essa è apolitica. Ha scopi di mutuo soccorso nel più largo senso della parola e già ha iniziato con ottimo successo il suo programma ispirato ai più moderni criteri dell'assistenza sociale. Ha istituito un largo servizio sanitario gratuito per i soci, semi-gratuito per le famiglie, con nove medici ordinari, undici medici specialisti, venti medici nei diversi Comuni della provincia ove risiedono operai soci, settanta ostetriche, alcuni ambulatori.

Agli ammalati viene corrisposto un sufficiente sussidio giornaliero. La distribuzione dei sussidi è subordinata al controllo di uno speciale ispettore.

Nel bilancio 1923-24 la Fiat, in occasione del suo 25° anno di fondazione, ha assegnato alla Mutua un milione di lire, dimostrando così con quanta simpatia essa vede fiorire questa umanitaria istituzione, per la quale già ha offerto i locali e provvede al servizio di esazione delle quote.

A seguito di alcune divergenze di indole politica determinatesi in seno al Consiglio d'Amministrazione composto di socialisti e di comunisti, la maggioranza socialista ritenne opportuno di dare le dimissioni senza peraltro essere seguita in questo dalla minoranza comunista. Trattandosi di un Ente legalmente costituito e di fronte alla possibile minaccia che fossero violati gli scopi costitutivi, il Consiglio d'Amministrazione con decreto del Prefetto fu disciolto e sostituito con un Commissario Prefettizio.

La crisi della Mutua accenna però ad una prossima fine specialmente dopo una recente riunione in cui il senatore Giovanni Agnelli ha comunicato che le aziende aderenti al Consorzio aziende metallurgiche piemontesi per dare una nuova prova dello spirito di collaborazione verso le maestranze operaie, verseranno annualmente a favore della Mutua operai Fiat un contributo di L. 10 per ciascun operaio inscritto, equivalente ad una cifra complessiva di oltre 300 mila lire, e devolveranno pure alla stessa Istituzione l'importo totale delle multe. Inoltre, allo scopo di aumentare la po-

tenzialità finanziaria e di allargare l'opera benefica della Mutua operai, tutte le aziende aderenti al Consorzio Aziende Metallurgiche Piemontesi inscriveranno obbligatoriamente i proprii operai alla Mutua e contribuiranno ad aumentarne il patrimonio sociale, come già fece la Società Fiat all'atto della costituzione della Mutua, con un versamento straordinario proporzionato al numero degli operai occupati.

In seguito a queste comunicazioni, che sono state molto apprezzate dai rappresentanti delle maestranze, sono state poi concordate le modificazioni da introdurre nello statuto della Mutua. Si è stabilito di modificare la composizione del Consiglio direttivo in modo che una metà dei membri sia formata dai rappresentanti delle Corporazioni, scelti fra gli apparteneni alle aziende aderenti al Consorzio, e l'altra metà di delegati delle aziende con un presidente nominato di comune accordo. Infine si è convenuto di studiare anche la possibilità di garantire ai soci una più efficace assistenza aumentando il sussidio giornaliero che viene attualmente corrisposto agli operai ammalati.

La Mutua operai Fiat — ora salvaguardata da tutte quelle competizioni politiche tra le varie correnti sovversive che rendevano più difficile e meno proficua la sua opera di assistenza a favore degli operai — in conseguenza dell'accordo intervenuto diventa il più potente organismo di previdenza operaia contro le malattie d'Italia. Con l'inserzione obbligatoria di tutte le maestranze operaie comprese negli stabilimenti della Fiat e del Consorzio Aziende Metallurgiche, il numero dei soci inscritto alla Mutua si aggirerà, in luogo dei 25 mila circa attuali, sui 40 mila. Se poi, al maggior gettito finanziario che la Mutua ricaverà dal rilevante aumento dei soci, si aggiunge il contributo annuo da parte delle aziende annunciato dal senatore Agnelli — e che si può calcolare all'incirca in un mezzo milione annuo — si comprende pienamente come, col nuovo ordinamento, la Mutua operai Fiat verrà posta nelle migliori condizioni per sviluppare i proprii servizi di assistenza.

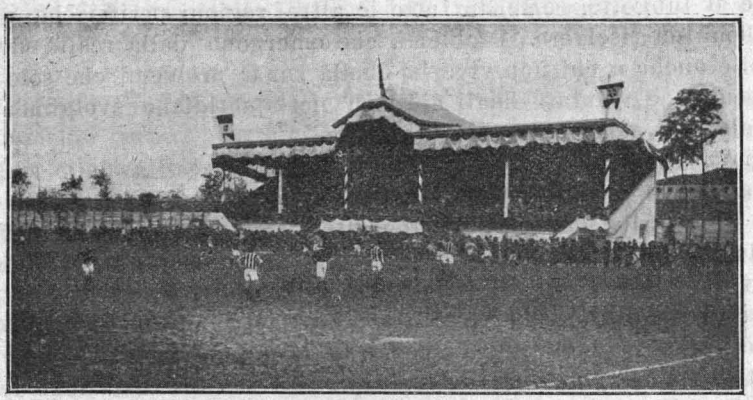
Altre organizzazioni della Fiat sono: la Cooperativa di consumo, con sede e magazzini indumenti in via Carlo Alberto, distributori delle varie sezioni degli stabilimenti, terreni messi a disposizione della Fiat per la coltivazione delle ortaglie, ecc.: presidente signor Oliaro, vice-presidente signor Magnano; l'Associazione impiegati Fiat, con elegante Circolo in via Carlo Alberto, 43, presidente signor Barale, vice-presidente il signor Bigotti e l'ing. Perinoli; la Mutua impiegati, presidente commendatore Luciani, consigliere delegato avv. Cratini.

Un'altra recente istituzione è la Cooperativa case per operai e per impiegati. Per la costruzione di case per i propri dipendenti la Fiat ha messo a disposizione alcuni lotti di terreno di sua proprietà in Viale Stupinigi ed altrove, mentre aiuterà, come le sarà possibile, questa Cooperativa per ottenere i necessari mutui da parte delle banche.

Su tutte le istituzioni sociali della Fiat esercita la sua sorveglianza un Comitato di controllo, presieduto dal prof. Valletta e dall'ing. Gobbato.

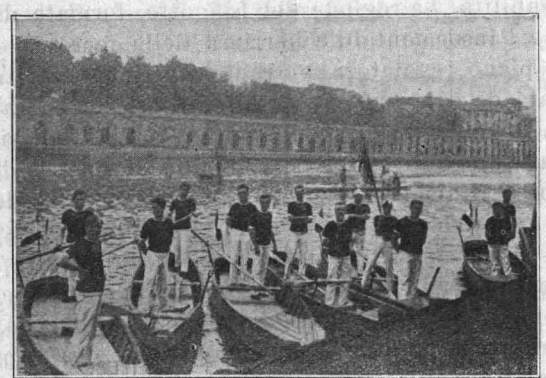
Il gruppo sportivo Fiat. — Anche nella vita sportiva della regione la

Fiat ha una nota dominante con il suo Gruppo sportivo che, da pochi anni sorto, già annovera nelle proprie file forti nuclei di impiegati e di operai.



Campo Fiat - Una partita di foot-ball.

Forse nessun altro Gruppo sportivo d'azienda è organizzato in modo così perfetto, così consono agli scopi per cui è sorto, come quello dei dipendenti della Fiat.



Sezione canottieri Fiat.

Il gruppo possiede un grande campo sportivo in corso Stupinigi ed una palestra in corso Moncalieri. Foot-bal, podismo, canottaggio, alpinismo, ginnastica, boccie, tutti gli sport comprende il gruppo, il quale è retto da un Consiglio centrale nominato dall'Assemblea dei soci. Ne fanno parte, oltre all'avvocato Benignetti, che è il presidente, l'ingegnere Nathan, vice-presidente, i signori Icardi, Fiaschi, Ormea, Colombo ed altri; ma uno dei principali animatori è il buon cav. Cigolini, uno « sportman » appassionato.

Questi brevi cenni riassuntivi non danno se non una pallida idea della vita di lavoro e di progresso sociale che si svolge in quell'estremo lembo della nostra Torino. Certo è tale l'importanza di questa industria che giustifica il pensiero di coloro che ritengono ormai sinonimi per il titolo della regione i nomi di Fiat e di Lingotto.

Lo sfollamento della via Nizza.

Vi è al Lingotto, come in tutte le altre regioni periferiche una serie di problemi da risolvere. Problemi, che emergono dalla realtà delle cose ostensibile anche a chi non vive in quella zona; problemi che solo possono essere sentiti e valutati dagli abitanti nel quotidiano svolgimento della vita locale.

Primo fra tutti è certamente quello della necessità dello sfollamento della via Nizza. In questa grande arteria, larga ventidue metri, il suolo stradale è occupato da due banchine laterali, dalla linea tranviaria intercomunale Torino-Carignano-Saluzzo, che ha rotaie semplici con conseguenti dislivelli del suolo, e dalla linea urbana n. 7. per modo che il centro riservato alla carreggiata viene ridotto a pochi metri, insufficienti al continuo ed intenso traffico della zona. La congestione del movimento della via Nizza si accentua poi maggiormente nelle ore di ripresa e di cessazione del lavoro nei varii stabilimenti industriali e specialmente alla Fiat, alla quale affluiscono giornalmente dodicimila operai e circa cinquecento impiegati, di cui una parte in bicicletta.

Questo stato di cose tanto evidente ha creato, a unanime giudizio degli interessati e dei passanti, l'urgente bisogno di una nuova sistemazione della viabilità. La regione del Lingotto, formata da una striscia di terreno stretta fra l'insormontabile barriera della ferrovia e le basse del Po, che, secondo il piano regolatore, verranno destinate a parco e giardino pubblico, è solcata da sole due vie parallele: la via Nizza e la via Demonte. Lo sfollamento del traffico della via Nizza quindi si potrà solo ottenere coll'apertura fino alla nuova barriera già deliberata della via Demonte, che parte dal corso Bramante in prossimità della piazza dell'antica barriera di Nizza.

Fermo questo concetto, alquanto diverse erano le modalità proposte per la sistemazione secondo i varii cittadini e rappresentanti delle Associazioni, nei quali si impernia la vita pubblica della regione. Alcuni avrebbero voluto: 1° che, data l'urgenza del provvedimento, si invitasse l'Amministrazione della tranvia Torino-Carignano-Saluzzo ad applicare al proprio binario nel tratto tra via Millefonti e la nuova barriera di Nizza la controrotaia di protezione, la quale permetterebbe di sistemare in piano lo spazio fra le due rotaie e di allargare di due metri la carreggiata; 2° che si costruisse un'apposita banchina per i ciclisti, i quali ora passano promiscuamente ai carri ed ai pedoni, quando, come spesso succede, non invadono la banchina riservata, esponendosi a contravvenzioni; 3° che si impiantasse nella via Demonte una nuova via tranviaria urbana per lo sfollamento della linea n. 7, attualmente sovraccarica ed insufficiente al servizio nelle ore di accesso degli operai alla Fiat; 4° che si provvedesse ad una diversa pavimentazione del suolo stradale più resistente e duratura; 5° che si munissero i crocevia più frequentati di lastricati in pietra, per evitare ai passanti di dover sprofondare nella mota fino alla caviglia durante l'inverno e le stagioni piovose. Più radicale è il programma, secondo il quale la tranvia a vapore

deve senz'altro trasportare la sede dei suoi binari nella via Demonte. In tal modo la via Nizza verrebbe sfollata e la carreggiata si allargherebbe di oltre un paio di metri sul terreno ora impraticabile perchè ostruito dal binario privo di controrotaia. I binari della tranvia municipale dovrebbero, in tal caso staccarsi e passare uno per ogni lato della strada in modo da lasciar libero il centro della via per il passaggio dei carri.

Il Municipio, tenuto conto dei consigli della Pro Lingotto, in parte, anzi, totalmente accolti, ha deliberato la sistemazione di via Nizza e suo sfollamento in questo modo: apertura completa di via Demonte con trasporto della linea tranviaria di Saluzzo in essa; allacciamento dei binari tranviari tra corso Spezia, via Demonte, via Nizza col grande anello per via Millefonti; sdoppiamento dei binari lungo via Nizza, impiantandoli uno per parte, in un primo tempo fino a via Millefonti ed in seguito fino al capolinea; sistemazione della sede in robusta bitulite di via Oneglia al capolinea Tram N. 7.

Così migliorata la sede stradale, rimane pure risolta la questione della banchina pei ciclisti desiderata da molti ma impossibile a crearsi per ovvie ragioni di spazio.

Altra opera di sistemazione stradale è richiesta per la via Moncalieri-Grugliasco, la quale svoltando dalla via Nizza all'altezza dell'Osterietta, va con tracciato difettoso fino al Lingotto centro, e passando avanti al cimitero prosegue verso il viale di Stupinigi. Da molti anni veniva segnalata all'Amministrazione comunale la necessità di rettificare quest'ultimo tratto di strada con la costruzione di un rettilineo, che ne correggesse gli angoli viziosi determinati dai confini della proprietà privata che si erano seguiti, con errato criterio, nell'antico tracciato. Il rettilineo è stato eseguito.

Un fosso pericoloso.

Lungo questa via, come già si è detto, corre una grossa bealera a letto scoperto ed a livello del suolo stradale, per modo che in certi punti è facile lo straripamento e l'allagamento. Essa porta un volume d'acqua di 700 litri al minuto secondo. Presenta quindi un continuo pericolo specialmente per i bambini che percorrono la via per recarsi al Lingoto centro, alle scuole elementari, all'Asilo infantile. Il canale dovrebbe essere coperto, pur lasciando eventualmente uno spazio aperto per la costruzione di un lavatoio pubblico, ed altro per il funzionamento del molino esistente all'Osterietta, chè, da tempo immemorabile è azionato da quella bealera. Nel tratto dall'Asilo infantile alla parrocchia del Lingotto centro il canale dovrebbe essere coperto o almeno riparato da una solida palizzata in cemento del tipo di quella dell'Amministrazione ferroviaria, allo scopo di evitare i maggiori pericoli dei passaggi senza protezione che attraversano il canale e del mediocre riparo degli instabili piantoni con filo di ferro.

In merito alla copertura di questo utile, ma pericoloso canale, si ventilano due altre proposte. Secondo alcuni tecnici, come il geom. Bertolone,

che molta attività dedica allo studio degli interessi della regione, il letto della bealera dovrebbe essere abbassato e coperto e correre in un canale a sifone per non togliere al molino la forza idraulica di cui ha bisogno. La seconda proposta, anteponendo la necessità di eliminare ogni pericolo ed ogni ingombro della viabilità alla convenienza di non rinunciare ad una pur considerevole quantità di forza naturale, importerebbe la trasformazione elettrica del molino, che avrebbe il vantaggio di un funzionamento costante ed uniforme, mentre l'acqua potrebbe essere incanalata nel sottosuolo, come lo è nell'attraversamento della via Nizza.

In via assolutamente subordinata si domanda che almeno la bealera sia chiusa fra due muricciuoli di riparo.

La congestione del servizio tranviario.

Qui incominciano, o peggio, si intensificano le dolenti note. Non vi è forse alcuna altra zona della città dove il problema di questo importante servizio pubblico sia divenuto così grave e necessiti di radicali provvedimenti. Dalla antica barriera di Nizza alla Osterietta, sull'angolo della strada Moncalieri-Grugliasco, il servizio tranviario urbano è fatto dalla sola linea n. 7. Ciò poteva bastare in passato, ma non più quando la Fiat trasferì la sede al Lingotto nei suoi grandiosi stabilimenti, portandovi il beneficio, ma anche i bisogni di una attiva e feconda vita di lavoro. L'Azienda tranviaria municipale, d'accordo colla direziene della Fiat e con un suo contributo, costituì una piccola stazione di vetture per il trasporto degli operai nelle ore di entrata e di uscita dagli stabilimenti: istituì più tardi una apposita linea sul percorso Porta Nuova-Millefonti, riservata al personale della Fiat con rilascio di tessere speciali al prezzo di lire 4,80 per settimana, che danno diritto a due corse su qualunque altra linea irradiantesi da Porta Nuova. Tutti questi provvedimenti però non valsero ad eliminare i gravi inconvenienti dell'affollamento eccessivo delle vetture e dell'insufficienza del servizio. Le ragioni sono evidenti. Anzitutto, supponendo anche che dei dodicimila operai e dei cinquecento impiegati, solo la metà usi della tranvia, tenuto conto che sulla linea si possono lanciare, con intervallo minimo di un minuto, treni di motrice con rimorchio capaci di trasportare un massimo di 100 persone, occorrono almeno un'ora di tempo e sessanta treni per compiere l'intero servizio. In secondo luogo tanto gli impiegati che gli operai, provenienti dai diversi punti della città, giungono in gran parte all'ultimo momento — ed anche questo è un fenomeno naturale per chi ha famiglia ed abita lontano — coll'inevitabile conseguenza di non poter trovare tutti posto nelle vetture, che li portino in tempo alle officine, di compiere il lungo percorso a piedi, o di esporsi a penalità per la ritardata presentazione al lavoro. Di qui un generale malcontento, che da tempo si palesa in vivaci proteste non solo individuali, ma collettive.

Se gli operai non erano contenti del servizio tranviario, non meno malcontento era il pubblico. I privati cittadini del Lingotto e della barriera di Nizza, nelle ore di affluenza degli operai, non riescono a trovar posto nelle

vetture del servizio ordinario, perchè queste sono invase dagli operai che non hanno potuto salire su quelle loro riservate. Gli animi, in questa condizione di cose, sono facilmente concitati, e ne nascono spesso spiacevoli incidenti. Il soverchio affollamento poi non conferisce certamente all'osservanza delle norme dell'igiene e della pulizia, per modo, che le vetture tranviarie, dopo qualche corsa così agitata, sono ridotte in stato poco decente.

Quali i rimedi?

Il commissario aggiunto ing. Orsi e il direttore dell'Azienda tranviaria ing. Giupponi, si preoccupavano da molto tempo del problema tranviario in rapporto alla vita industriale.

Nei riguardi della Fiat, che già ha turni di lavoro con orario unico occorreva invece qualche cosa di più. Occorreva, non una maggiore intensificazione del servizio sulla stessa linea, che non era più materialmente possibile, date le esigenze dei trasporti, che devono essere effettuati in un brevissimo periodo di tempo, ma l'impianto di nuove linee, che permettano la contemporanea affluenza di parecchi treni.

Due sono le soluzioni, che ormai sono penetrate nella convinzione quasi generale di quella parte della cittadinanza: una è di esclusivo interesse della Fiat, l'altra risponde pure agli interessi del servizio pubblico.

Per facilitare il trasporto tempestivo di tutti gli operai della Fiat, l'Azienda tranviaria ha provveduto all'impianto di un nuovo binario nella via Demonte fino alla via Millefonti che si apre di fronte all'ingresso principale degli stabilimenti. Questo nuovo binario raccordato con quello della via Nizza, costituisce un anello, che elimina la necessità di manovra delle vetture e rende possibile il percorso continuo delle medesime.

Un altro mezzo di sfollare il sovracarico della linea n. 7 sarebbe quello di una nuova linea di allacciamento col n. 11 del Viale di Stupinigi, attraverso alla strada Moncalieri-Grugliasco, in capo alla quale già è impiantato un tronco di binario per la manovra del n. 7, e di cui è stato abbreviato il percorso col costruendo rettilineo di rettifica. Questo allacciamento, oltre a facilitare le comunicazioni fra le due zone permetterebbe a tutti gli operai della zona settentrionale di Torino attualmente obbligati a servirsi delle tranvie affluenti alla via Nizza, di seguire il percorso più breve della linea n. 11, non eccessivamente affollata e di raggiungere la Fiat più comodamente e con minor perdita di tempo.

La costruzione di questa linea richiede l'esecuzione di un'opera, che sarebbe, del resto, necessaria col tempo: l'allargamento della strada di Grugliasco di tre metri per il breve tratto tra la villa Robilant ed il cavalcavia, questo compreso, e nella curva della strada stessa fino all'Asilo infantile, curva ora molto pericolosa per la sua strettezza.

Per questa ed altre ragioni l'allacciamento delle linee 7 ed 11 non si farà per la via Moncalieri-Grugliasco, bensì percorrendo il futuro sottopassaggio della ferrovia di Genova.

La proposta linea rispondeva pure agli interessi locali del Lingotto centro, i cui abitanti, in via subordinata, reclamano almeno l'impianto del tratto che dall'Osterietta va alla parrocchia con l'istituzione di una linea 7 bis, che da

piazza Castello per via Lagrange e via Nizza arrivi fino alla loro regione, ove, oltre alla parrocchia, hanno sede le scuole elementari, l'asilo infantile, le associazioni locali, un buon numero di abitazioni, a meno di 300 metri dal cimitero sempre affollato, specie nei giorni festivi ed in autunno. La linea servirebbe pure per l'accesso all'Ippodromo di Mirafiori durante la stagione delle corse. Il progetto più facilmente realizzabile è quello studiato dalla Pro Lingotto, cioè di un servizio a navetta fatto da una vettura tra via Nizza e la Parrocchia, linea ben inteso a semplice binario. La partenza avverrebbe dall'Osterietta ad ogni 10 minuti in coincidenza con l'arrivo della vettura n. 7, una ogni due. D'accordo con la direzione dell'Azienda, si stabiliranno biglietti cumulativi per le 2 linee da distribuirsi in ogni direzione.

Ultima richiesta nel campo delle comunicazioni tranviarie è il prolungamento della linea n. 7 fino alla nuova barriera. Questo prolungamento è particolarmente richiesto dagli abitanti e dagli stabilimenti situati alle Basse del Lingotto.

Altre richieste di opere pubbliche.

Questi i grandi bisogni sentiti dalla popolazione del Lingotto. Ma accanto ai grandi vi sono i piccoli desiderii di miglioramento. Così si sollecita l'esecuzione dell'ampliamento del cimitero già deliberato, la costruzione di un lavatoio pubblico e dei bagni popolari, l'applicazione dell'illuminazione pubblica a lampade a sospensione centrale di forte intensità lungo la via Nizza nel tratto corso Spezia-Millefonti, l'illuminazione delle vie private, l'impianto di un servizio pubblico telefonico, nonchè di una cassetta telefonica sull'angolo della chiesa del Lingotto e nella via Nizza nei pressi del capolinea della tranvia n. 7, infine di un apparecchio direttamente collegato col centralino municipale presso il medico locale cav. dott. Bongioannini in sostituzione di quello attuale in derivazione col dazio della barriera di Nizza non di pronto e facile funzionamento.

E' pure fortemente sentita la necessità della costruzione di case economiche per le famiglie operaie, le quali, pur troppo, al Lingotto vivono ancora in ambienti poco igienici e sproporzionati al numero delle persone.

Già si erano iniziate, oltre la ferrovia, alcune costruzioni con un nuovo sistema di mattoni vuoti, ma l'opera è stata interrotta dall'impresa prima che i muri fossero giunti all'altezza del tetto.

Si assicura invece che una prossima costruzione di case popolari sarà iniziata sui terreni del Viale di Stupinigi per il personale della Fiat. Sarà questo uno stimolo maggiore per l'impianto della tranvia sulla strada di Grugliasco.

Si propone infine la seguente modifica nella denominazione delle vie:

« Corso Lingotto » in sostituzione della « Strada comunale fra Grugliasco e Moncalieri ».

Alla Barriera di Nizza

La vita ed i bisogni del borgo, che prende il nome dall'antica barriera di Nizza ed è ormai vicino ad abbandonarlo, perchè si va estinguendo gradatamente ciò che segnava il passato daziario della città e la regione, subendo la legge fisica della forza centripeta, tende ogni giorno a diventare parte integrante della larga zona centrale, collimano colla vita e coi bisogni del Lingotto, suo naturale sostituto nelle funzioni di barriera e di delimitazione della cerchia cittadina. Non si può dire infatti quali siano i veri confini del borgo e del sobborgo, tale è la continuità dello sviluppo edilizio ed industriale delle vie, dei mezzi di comunicazione, dei servizi pubblici.

Quanto si è detto in merito a questi ultimi nei riguardi del Lingotto, si può quindi ripetere per il borgo della barriera di Nizza: i bisogni del figlio sono i bisogni della madre. Questa però, pur essendo partecipe dei primi, può averne alcuni suoi propri, come diremo in seguito. Il borgo della ex-barriera di Nizza, costituisce la sezione centro della zona intermedia della città denominata Molinette, la quale, secondo i risultati dell'ultimo censimento conta 3995 famiglie e 14,278 abitanti con un aumento della densità della popolazione di quasi il triplo in confronto dei dati statistici del censimento del 1901, che registrava l'esistenza di appena 5514 abitanti.

Case popolari.

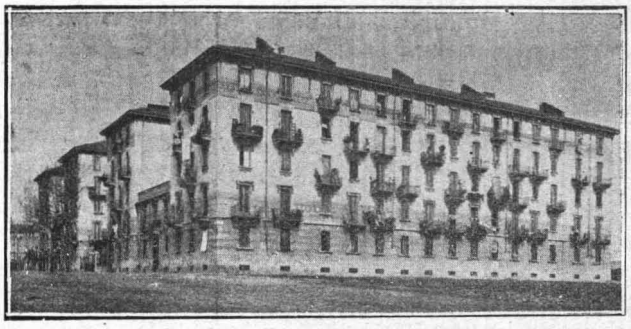
A questo disagio hanno rimediato in minima parte le case economiche e popolari costruite nella regione.

Nel 1923 venne iniziata la costruzione di un gruppo di case economiche municipali in corso Dante tra le vie Ormea e Giotto. I lavori sono stati ultimati e comprendono la costruzione di un edificio a cinque piani fuori terra per la parte prospiciente il corso Dante, compresi i risvolti nelle vie laterali, ed a quattro piani per le restanti parti prospicienti le vie Ormea e Giotto.

Si ricavarono 332 ambienti. Il costo è asceso a circa 1.450.000 lire.

Sul corso Spezia, vicino al Po, sono stati costruiti quattro fabbricati a

tre piani dell'Istituto per le case popolari, formanti due gruppi, con alloggi da una a tre camere. La costruzione è eseguita secondo i sistemi moderni.



Case popolari - Gruppo VIII (1910) camere n. 431 alloggi 254 - Via Nizza - C.° Spezia.

Esistono in via Ormea, ai numeri 149 e 150, le due case popolari del signor Domenico Anzi: la « casa Ideal » e la « casa Eden ». Sono però case private. Il proprietario vi ha fatto affiggere una lapide coll'epigrafe: « Riservata ad esclusiva abitazione dei padri di numerosa famiglia ».

In via Alassio sorgono case dei ferrovieri. A tipo popolare sono pure costruiti i casoni nuovi che formano l'isolato compreso fra il corso Spezia, la via Nizza, la via Varazze e la via Demonte.

Viabilità - Ponti e cavalcavia.

A due grandi criterii di massima sono state informate le proposte di sistemazione: le comunicazioni per mezzo di cavalcavia attraverso alla ferrovia Torino-Genova colla zona del corso Stupinigi e quelle per mezzo di ponti sul Po coll'opposta sponda del Pilonetto e della collina. Tre sono i cavalcavia progettati in corrispondenza del corso Dante, del corso Bramante e del corso Spezia: due i ponti colleganti il corso Bramante ed il corso Spezia col Pilonetto.

Il cavalcavia del corso Bramante è ultimato. Così pure quello del corso Dante. Rimane ancora soltanto sulla carta del piano regolatore il cavalcavia del corso Spezia.

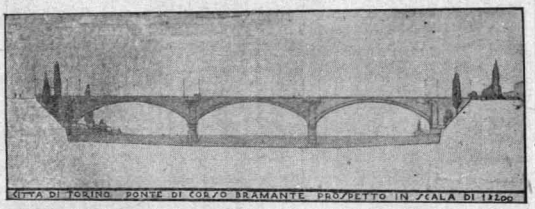
Dove sorgerà il nuovo ponte fra il corso Bramante ed il Pilonetto.

In merito ai due ponti sul Po già abbiamo rilevato, parlando degli interessi regionali del Pilonetto, la non perfetta concordia degli abitanti delle due sponde del Po. Essendo evidente che uno solo per ora se ne deve costruire per esigenze di bilancio, si discuteva sulla precedenza fra il ponte del corso Bramante e quello del corso Spezia, che devono sostituire, tanto l'uno

che l'altro, le comunicazioni carrareccie del ponte in legno del Pilonetto, sospeso per il suo deterioramento.

Ormai la questione è risolta, poichè è stato proposto lo stanziamento nel bilancio di un primo fondo per la costruzione del nuovo ponte. Unanime intanto è la popolazione nel richiedere la sistemazione della sponda del fiume, ora affatto abbandonata a se stessa, nonchè delle poche vie che, secondo il piano regolatore, devono completare la rete stradale della regione.

Secondo informazioni assunte presso il competente Ufficio municipale i relativi provvedimenti in corso di esecuzione a, quanto meno, deliberati sono i seguenti:



Il progetto del ponte di corso Bramante.

La via Demonte venne completamente sistemata sino alla via Millefonti; verrà nel prossimo anno prolungata sino al corso Maroncelli, ossia alla nuova barriera.

Vennero sistemati tratti della vie Finalmarina ed Oneglia.

Sono in corso gli studi per la costruzione della nuova strada di circonvallazione tra la barriera di Nizza e quella di Stupinigi, con cavalcavia sulla ferrovia Torino-Genova.

Venne migliorata la strada di Nizza sino alla via Bisalta, con posa di guide e rotaie in pietra.

È in corso la sistemazione parziale del corso Bramante dalla via Demonte al corso Massimo d'Azeglio e di tratti dei corsi Massimo d'Azeglio e Galileo Galilei, i quali sono stati sgombrati delle vecchie baracche in legno già ad uso della Fiat. È pure in via di esecuzione la parziale sistemazione di un tratto del corso Spezia a valle della via Demonte.

Un'altra opera sarebbe ancora desiderata dalla popolazione: l'apertura della via Tommaso Grossi tra il corso Bramante e il corso Dante.

Le Industrie.

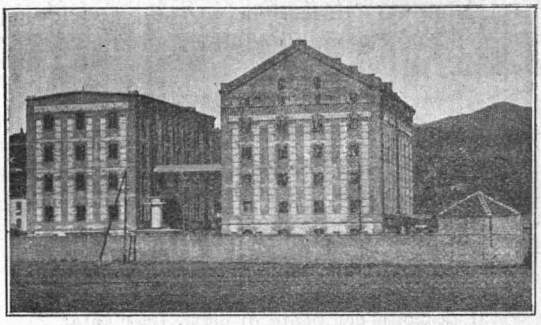
Se il Lingotto ha la fortuna di possedere la sede della più grande industria torinese, la regione della barriera di Nizza, sebbene non in così alta misura, ha pure il suo sviluppo industriale e commerciale. Ha sede in via Bisalta la Società anonima del Pastificio italiano, di cui sono amministratore delegato l'avv. Ettore Carpignano e direttore il rag. Giulio Borea. È questo un importante stabilimento per impianti moderni e perfezionati per la produzione di ogni genere di paste alimentari, con una media di 200 quintali al giorno. Da lavoro a 150 operai.

Notevole nel campo delle industrie alimentari è lo *stabilimento di macinazione del grano* dei « Fratelli Vottero ».

Il molino è stato costruito nel 1902 su progetto dell'Ing. Enrico Bonelli

per i fabbricati e della casa G. Luther di Braunschweig (Germania) per il macchinario.

Consta di due ali di fabbricati di costruzione robustissima con materiale di primo ordine. Uno dei fabbricati forma il riparto della completa pulitura grani e la relativa macinazione; nel secondo, una parte è costituita dal magazzeno grani cosidetto « *Sylos* », suddiviso in 16 cassoni capaci di circa 30.000 quintali di grano complessivamente, il cui riempimento e svotamento viene eseguito a mezzo meccanico ed automatico; l'altra parte è riservata ai locali per l'insacco, la pesatura ed il deposito dei prodotti, ripartiti nei cinque piani di cui consta il fabbricato.



Molini « Fratelli Vottero ».

Nel 1922 tutto il macchinario venne cambiato e sostituito con una installazione suggerita dai sistemi di macinazione più moderni ed eseguita dalla Ditta Amme, Giesecke & Konegen di Braunschweig.

La potenzialità del molino è di circa 700 quintali al giorno e le sue farine apprezzatissime vengono consumate sulla piazza di Torino e nei paesi vicini.

Interessante è una visita a questi impianti moderni di macinazione azionati esclusivamente da forza motrice elettrica fornita dalla Soc. Alta Italia, dove non si vede ombra di pulviscolo e dove le macchine sono trattate come vero ed elegante mobilio; e si può osservare come tutta la grande massa di materia prima e di prodotti, rappresentata da 700 quintali in entrata ed altrettanti in uscita, entri nel molino, si trasformi e ne esca con movimenti quieti e regolari, eseguiti automaticamente e con poco personale.

Sono in piena attività entro la cerchia della ex barriera di Nizza stabilimenti industriali di diverso genere, quali: la fabbrica di ombrelli Patoni, la S. I. M. A. (Società italiana delle macine), le conserve alimentari Cirio, l'Industria del piombo, che sta ampliando i suoi impianti, la Società editrice « Sten », il Registrificio Wolf, le Trafilerie Saracco di Garezzo e C. (bolloneria, trafileria e carrozzeria di lusso), la Segheria sociale, la Fabbrica lucignoli ing. Kind, gli Impianti di radioscopia e radiografia Cardolle e C., la fabbrica della Magnesia San Pellegrino, la Fonderia campane Mazzola, la Fabbrica di pianoforti ed organi Mola, la meccanica Fratelli Possio, il Reparto spedizione automobili Ambrosetti, la Fabbrica di cioccolato Rostan, ecc.

Degna di nota, per il suo grande sviluppo commerciale cooperativo è l'Associazione agraria piemontese, che ha la sua sede principale in via Tiziano, 8, e diffonde in tutto il Piemonte il beneficio della sua attività. Ne

sono presidente il prof. conte Righini di Sant'Albino e direttore il cav. uff. rag. Italo Pennaroli. L'Associazione, oltre ad offrire il sussidio della sua competenza tecnica e della sua alta potenzialità finanziaria in garanzia degli interessi economici degli agricoltori, svolge un ottimo programma di propaganda per l'incremento dell'agricoltura nazionale, concedendo il suo appoggio a tutte le istituzioni che agiscono o sorgono per il raggiungimento di questo nobile scopo.

I Docks Porta Nuova.

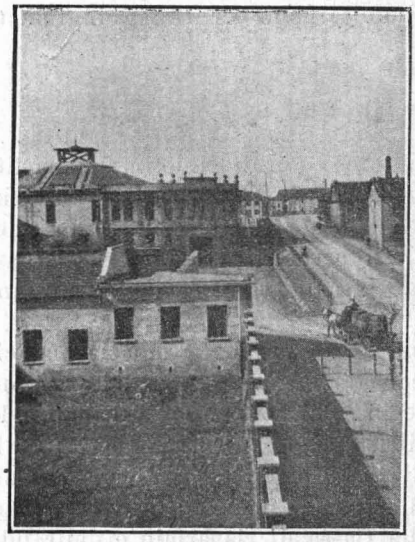
I Magazzini generali piemontesi hanno preso questo titolo in riferimento alla stazione di Porta Nuova, per distinguersi dai Docks Torino-Dora, ma dalla stazione sono distanti parecchio. Essi sorgono sull'area fra la linea ferroviaria Torino-Genova, il corso Dante, la futura via Argentero segnata nel piano regolatore, la via Muratori e la via Leonardo da Vinci. Occupano una superficie di 47.000 metri quadrati circa.

Molte sono state le discussioni preliminari in proposito. Ma la tenacia dei promotori, tra i quali deve essere ricordato il primo presidente comm. ing. Camillo Boggio, raggiunse lo scopo e in sostituzione dei vecchi Docks municipali, già esistenti in via Cernaia, il 28 aprile 1908 si costituiva la Società anonima cooperativa a capitale illimitato per l'impianto e l'esercizio della nuova istituzione. I mezzi finanziari per la costruzione dei magazzini vennero integrati da una sovvenzione della Cassa di risparmio e dalla fideiussione del Municipio.

Il regolare funzionamento dell'importante servizio si iniziò verso il gennaio del 1913 ed oggi si trova nel suo massimo sviluppo. Cento e più Ditte quasi tutte di generi alimentari di prima necessità, usufruendo del raccordo ferroviario per i vagoni completi e dell'esenzione del dazio comunale compiono con tutta comodità propria e della cittadinanza i loro traffici e commerci. L'Amministrazione dà in affitto ad industriali e commercianti locali per proprio uso; tiene inoltre un reparto denominato *deposito generale,* dove riceve e custodisce merce per conto di terzi senza limite di tempo soggetta a tariffa speciale, rilasciando, dietro richiesta dei depositanti documenti *(fedi di deposito),* che servono per ottenere sovvenzioni in danaro da istituti di credito o da capitalisti mediante il pegno della merce depositata.

È doveroso rilevare che, dato il grande incremento preso in pochi anni dai Docks, in considerazione della grande quantità di merce che trovasi costantemente in deposito per un valore di milioni di lire, le adiacenze dei magazzini si trovano quasi totalmente sprovviste di sufficienti condotte d'acqua forzata con relative bocche di presa per combattere possibili incendi negli ingenti depositi di merci e nell'annessa segheria, materie facilmente infiammabili. Sarebbe opportuno, anzi indispensabile, ci osserva il nostro informatore, che lungo la via Muratori continuante coi Magazzini esistesse la tanto desiderata tubazione in modo da evitare alle guardie del fuoco, in caso di sinistri di dover ricorrere a prese d'acqua troppo lontane, come a quella di via Nizza.

Si lamenta dai frequentatori che in considerazione del grande traffico giornaliero l'entrata principale dei Magazzini lascia molto a desiderare, specialmente nelle giornate di pioggia. Se una parte della strada di accesso venne sistemata in conseguenza del cavalcavia quasi ultimato del corso Dante l'altra parte necessita di uno spiovente con relative bocche di scarico in modo da evitare il continuo allagamento, che ivi si forma, per la pioggia a causa della depressione del terreno.



I Docks di Porta Nuova
e il cavalcavia di Corso Dante.

Sarebbe pure desiderata una maggiore illuminazione nel tratto corso Dante-Docks.

Colla costruzione del cavalcavia sul corso Dante ebbe origine fra quest'ultimo e i Magazzini una lingua di terreno che per principio di igiene, per pulizia e tranquillità sarebbe necessario rendere inaccessibile al pubblico mediante una stabile e solida chiusura in sostituzione di quella provvisoria in assicelle poco sicuramente connesse. Si eviterebbe così che quella specie di grande fosso sottratto agli sguardi dei passanti diventi come già accenna un ricettacolo di immondizie, un notturno rifugio di gente sospetta.

Non vi ha dubbio che, ad opera ultimata, anche a questo si metterà rimedio, eliminando ogni motivo di protesta ai numerosi cittadini che affluiscono a quel centro di intensa vita commerciale.

Presiede l'Amministrazione dell'importante azienda il cav. uff. Vincenzo Ulrich. Ne sono vice-presidente il signor Eugenio Gianolio e consiglieri i signori: cav. Eugenio Ferrino, cav. ing. Pietro Gambetta, rag. Luigi Dotto, Alessandro Rigat; sindaci i signori: cav. rag. Luigi Bertasso, dott. ragioniere Manfredo Broda, Massimo Serra, direttore il signor Gioda.

Il progetto del Politecnico tramontato.

La regione della barriera di Nizza non è soltanto industriale ed operaia. Per diverse favorevoli ragioni concomitanti di ubicazione fu ritenuta più adatta ad assumere una caratteristica speciale nel campo spirituale della coltura e degli studi, dell'assistenza sanitaria e delle opere umanitarie di beneficienza.

Due ampie aree, occupate in parte da cascine ormai incorporate alla città e in parte da un'industria facilmente trasportabile e da vecchie costruzioni, delle quali, anche indipendentemente dalla nuova necessità, sarebbe stata opportuna la demolizione per il decoro edilizio della città, vennero

acquistate, l'una direttamente dal Municipio, l'altra con un rilevante suo concorso, allo scopo di erigervi due grandi istituti.

Sul terreno compreso fra il corso Spezia, la via Demonte, l'area destinata al nuovo ospedale municipale, ed il corso Galileo Galilei, doveva essere costruito un edificio rispondente alle moderne esigenze ed alle previsioni di futuro sviluppo del regio Politecnico, il quale, malgrado l'ampliamento della sede attuale in via dell'Ospedale, non poteva ancora essere sufficiente all'insegnamento, e doveva continuare una parte delle lezioni nel castello del Valentino.

Un'apposita convenzione era stata stipulata tra Governo, Comune e Politecnico, secondo la quale, oltre ad altri accordi per la costruzione dell'edificio, il Municipio dava un forte contributo per l'acquisto dei terreni della cascina Vicaria e metteva a disposizione del Politecnico quelli della cascina Ceresa, compresi tra i limiti sopra ricordati.

Acquistato il terreno, studiato il progetto, il nuovo Politecnico pareva prossimo a sorgere. Ma intervenne la guerra, ed il progetto del Politecnico rimase sospeso. Nè il dopoguerra creò una condizione di cose più favorevole. La svalutazione della moneta, gli aumentati prezzi delle materie prime e della mano d'opera, sconvolsero il piano finanziario, facendo salire il preventivo della spesa a cifra tale, che indusse Governo e Politecnico ad una rinuncia. Questa fu tanto più esplicita in quanto nel frattempo nuovi studi e nnove opere di adattamento avevano reso possibile la sistemazione delle due sedi di via dell'Ospedale e del Valentino, ritenute sufficienti per l'insegnamento anche in rapporto alla diminuzione del numero degli allievi — scriveva la Direzione del Politecnico al Municipio! — che sarebbe derivata dai nuovi ordinamenti portati dalla riforma Gentile.

Il progetto di un nuovo grande edificio universitario, che avrebbe conferito maggior prestigio alla città di Torino, è quindi tramontato. Il terreno rimarrà libero ed è intenzione della direzione del Politecnico di rimetterlo in vendita. Dovrà anzi aver luogo a questo proposito un convegno dei rappresentanti del Politecnico e del Municipio per regolare i rapporti dei due Enti in base alla convenzione. Il legittimo proprietario dei terreni non avrà certamente fatto un cattivo affare, se si tien conto del progressivo aumento dei prezzi delle aree-fabbricabili, che ha elevato il valore della cascina Vicaria.

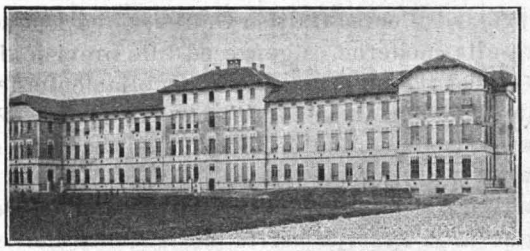
Le Scuole.

Il borgo della Barriera di Nizza non avrà dunque il suo grande istituto politecnico. Dovrà per ora contenere il programma della coltura locale nella limitata cerchia dell'istruzione primaria.

Esso possiéde, a dir vero, una delle più belle sedi moderne delle scuole municipali: la Scuola elementare Vittorino da Feltre.

L'edificio sorge tra le vie Finalmarina, Spotorno e Demonte. I lavori, iniziati prima della guerra, poi sospesi, poterono essere ultimati solo alla fine del 1921. Il fabbricato è a tre piani fuori terra e comprende 37 aule,

locale per direzione insegnanti e bidelli, un refettorio ed alloggi per custodi. La spesa complessiva è stata di lire 2.650.000. Ne è deputato di vigilanza l'industriale cav. Alfredo Bosio, direttrice la signora Luisa Destefani-Morello. Ha una popolazione scolastica di mille allievi. Vi funzionano egregiamente il patronato scolastico, presieduto da un altro benemerito industriale, il grand' uff. Antoniazzi, ed il Comitato dei padri di famiglia, che ha a presidente il signor Luigi Manazza, a cassiere economo il cav. Alfredo Bosio, ed a consulente il maestro Pellegrino. La scuola è dotata di ampio cortile, di non meno ampio giardino per l'insegnamento agrario. Presso la stessa scuola, che ha anche una succursale in via Nizza, 219, sono aperte una scuola serale diretta dal prof. Pogliano una scuola festiva, una scuola diurna di avviamento al lavoro istituita quest'anno.



Scuola Vittorino da Feltre.

I teneri bambini hanno la prima educazione nell'asilo infantile, di cui è benefattore e presidente il cav. dott. Quartara e direttrice la signora Altieri-Lassa. L'asilo è frequentato da cento bambini, che vi ricevono la refezione meridiana. Ha sede propria e vive di sussidi del Municipio e della privata beneficienza.

Scuola Vittorino da Feltre - coltivazione dei fiori.

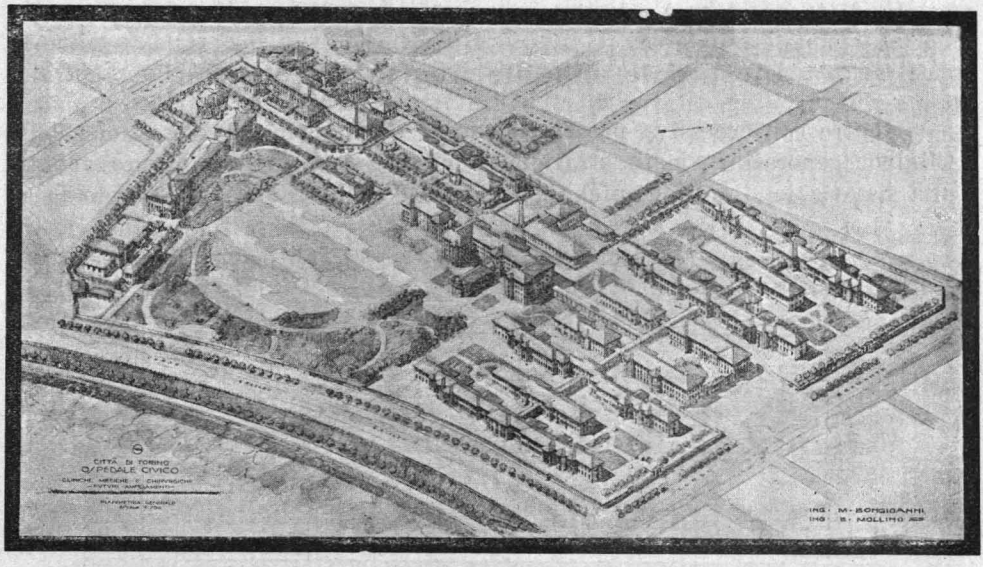
La questione ospitaliera.

È una questione di carattere generale per tutta la città, anzi, si potrebbe dire, per tutta la regione piemontese. Eppure ridotta alla sua pratica risoluzione, investe direttamente gli interessi di una zona cittadina molto più limitata, del borgo della ex Barriera di Nizza. Qui, e precisamente alle Molinette, sui terreni della ex fabbrica Lanza e limitrofi, sorgerà il nuovo ospedale colle annesse cliniche.

Molti anni prima del periodo prebellico si è riconosciuta la necessità di provvedere ad una maggiore ospitalizzazione di malati acuti, date due circostanze indiscutili: l'aumento progressivo della popolazione, e la più rapida guarigione dei malati poveri cnrati negli ospedali e nelle cliniche, anzichè a domicilio.

L'ospedale S. Giovanni, lo sanno tutti, è un istituto, la cui costruzione conta circa 250 anni di vita, la cui capienza primitiva era per poche diecine di migliaia di abitanti, la cui ubicazione era all'aperto, sulle mura della città, condizioni che vennero col tempo neutralizzate dal progresso demografico ed edilizio di Torino.

È vero che successivamente altri ospedali vennero ampliati: il « Mauriziano », ad esempio, ed altri sorsero nuovi, come il « Cottolengo », il « Maria



Il progetto dell' Ospedale alle Molinette.

Vittoria », l'« Infantile Regina Margherita », il « Martini », il « San Vito », ecc. Ma la somma di tutti i letti disponibili in questi istituti ospitalieri fu sempre inferiore ai bisogni, tanto per le malattie acute, quanto per quelle croniche.

Ripetutamente della questione ospitaliera, a cui più recentemente si aggiunse quella delle Cliniche universitarie, si interessarono la civica Amministrazione e lo stesso Ospedale San Giovanni, venendo l'una e l'altro alla conclusione che occorreva decidersi per il trasporto del « San Giovanni » in più opportuna sede, lungi dalla città e possibilmente in luogo in cui non si possa verificare quanto si verificò nei locali pel San Giovanni e, più recentemente per gli altri, salvo che per il « San Vito », di essere circondati da nuove costruzioni, in modo da perdere i vantaggi igienici della prima scelta del terreno in aperta campagna.

Di ciò convinto il Municipio fece acquisto nella regione Barriera di Nizza di un vasto appezzamento di terreno in riva al Po, in luogo cioè che più ameno e confortante pei ricoverati non potrebbe immaginarsi.

Esso fu visitato da consiglieri, assessori, Commissioni di medici di cli-

nici, di igienisti, e tutti ne ammirarono la panoramica bellezza e ne riportarono la certezza che, per quanto la città si ingrandisca, non potrà mai soffocarlo e togliergli le prerogative di aria e di luce, di cui gode la regione.

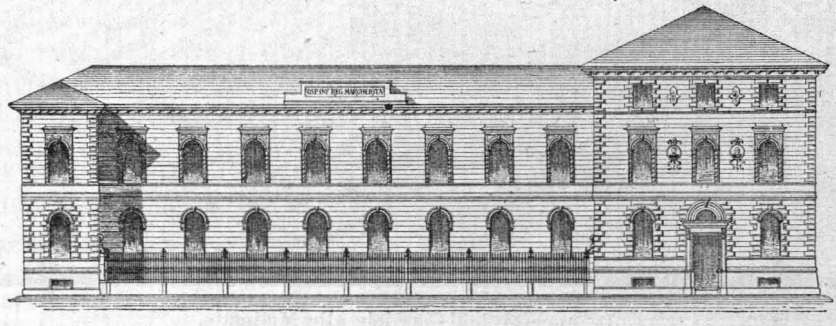
Il nuovo ospedale municipale risulterà relativamente vicino agli splendidi istituti universitari di corso Massimo d'Azeglio. Si potrebbe quasi dire che questa zona di Torino è destinata a diventare la città di Esculapio.

Ormai anche la questione finanziaria è stata risolta. Alla spesa di circa 60 milioni concorreranno Governo, Municipio ed altri Enti e fra pochi anni la grandiosa opera sarà compiuta.

L'ospedale infantile Regina Margherita.

Mentre con eccessiva procrastinazione si dibatteva la questione delle Cliniche generali, l'Amministrazione comunale straordinaria ha provveduto, alla sistemazione delle Cliniche speciali. Ed anche a questo riguardo la re

PROSPETTO SULLA VIA DEI FIORI (1:200)



Ospedale infantile Regina Margherita.

gione della Barriera di Nizza può, con legittimo orgoglio, vantare una nobilissima iniziativa. Essa ospita un'istituzione che, forse più di ogni altra, è feconda di benefizi all'umanità, più di ogni altra desta nei visitatori interesse e commozione: l'ospedale infantile Regina Margherita.

Sorto per generoso impulso del prof. Secondo Laura nel 1883, questo ospedale è una delle prime istituzioni del genere create in Italia.

Ebbe la sua prima sede in una palazzina di corso Dante, 5, impari ai bisogni: nel 1903 fu trasferito nell'attuale ampio edificio situato tra la via Muratori e il corso Bramante, appositamente costruito con due vasti fabbricati a due piani, dei quali uno contiene quattro infermerie, due per gli ammalati di medicina e due per gli ammalati di chirurgia ed ortopedia, e l'altro ha il piano terreno occupato dagli ambulatori, dei laboratori, dal gabinetto radiografico, dagli uffici di amministrazione, ed al piano superiore un'ampia veranda, sale di operazione, di medicazione e di apparecchi ortopedici, nonchè un reparto speciale a camere separate per pensionanti, che, senza avere la pretese di eleganza, offrono un aspetto gaio, comodo, confortante.

La sistemazione dei locali è stata fatta secondo concetti igienici relativamente moderni, il che salta subito agli occhi anche del profano nel visitare le corsie ampiamente arieggiate e soleggiate, gli spaziosi corridoi, i moderni impianti di riscaldamento, i numerosi locali specializzati per i vari servizi.

Nel 1923, per il generoso concorso di cittadini e l'attività zelante del Comitato delle patronesse, presieduto dalla contessa Balbis Bertone di Sambuy, e di cui fanno parte le signore Ponti, Agnelli-Burbon del Monte, Chiantelassa, Porazzo, Martinetto ed altre, si è potuto raccogliere una discreta somma superante le 100.000 mila lire, la quale venne quasi completamente devoluta alla dotazione dell'ospedale di tutti i più moderni sussidi reclamati come necessari dai progressi compiuti dalla chirurgia, dall'ortopedia e dalla medicina. Si è così potuto istituire un impianto di raggi X, che corrisponde alle esigenze odierne, particolarmente adatto alle ricerche radiologiche sui bambini, diretto dal radiologo dott. Reviglio, reduce da Parigi, ove ha compiuto importanti studi.

Così si è potuto dotare la sezione medica di un laboratorio chimico e batteriologico fornito dei più completi mezzi di indagine; così si è potuto fornire il reparto chirurgico e ortopedico di istrumenti e macchine operatorie non inferiori a quelli di altre città.

L'ospedale, eretto in ente morale nel 1884, è amministrato da un Consiglio direttivo, che è attualmente presieduto dal comm. prof. Boccasso, il quale vi dedica tutte le sue più attive cure.

La sezione medica, che fu diretta dal suo fondatore prof. Secondo Laura, è ora affidata al prof. Enrico Mensi, coadiuvato dagli assistenti dottori Salvetti, Segagni e Bosco. A questa sezione è aggregato un dispensario lattanti, che ha la frequenza quotidiana di 40 bambini.

Alla direzione della sezione chirurgica ortopedica, prima affidata al prof. A. Nota, che ha lasciato della feconda opera sua un ottimo ricordo, venne chiamato or son due anni, per pubblico concorso, il prof. Ugo Camera, primo aiuto alle Cliniche chirurgiche della nostra Università, che già da parecchio tempo si era specializzato nelle cure ortopediche e chirurgiche dei bambini.

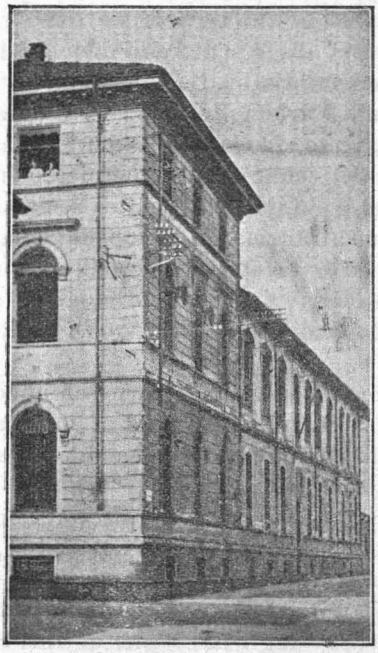
L'ebbi guida cortese e sapiente nella mia visita all'ospedale durante la quale mi ha fatto osservare alcuni casi interessanti di bambini paralitici che, in seguito a delicate operazioni, avevano ripreso quasi interamente la loro funzione, di deformazioni scheletriche, alle quali venne dato una struttura normale, di bambini claudicanti dalla nascita, che cominciano a muovere con sicurezza i primi passi.... ed altri felici risultati, che farebbero, gridare al miracolo.

Egli è nella sua opera degnamente coadiuvato dai suoi assistenti dottori Laura, Fubini, Tola.

Il movimento degli infermi dell'ospedale, diminuito negli anni della guerra e dell'immediato dopoguerra, è ora in continuo aumento. Vengono curati bambini dalla nascita ai 13 anni, bambini non solo della città, ma di tutta la regione piemontese.

Nell'anno 1924 furono circa 800 i bambini ricoverati e curati, 4000 quelli presentati agli ambulatori.

L'Amministrazione dell'ospedale ha pure deliberato di concorrere, nel limite delle sue forze, alla soluzione del problema tanto assillante delle Cliniche universitarie, prendendo accordi col rettore dell'Università e col professore Allasia, direttore della Clinica pediatrica di Torino per ospitare nei suoi locali la Clinica stessa.



Ospedale infantile Regina Margherita lato sud.

Venne in questa ottima iniziativa aiutato dalla Cassa di risparmio con un concorso di lire 100 mila, e dal comune di Torino con altro sussidio di 250 mila lire. Il generoso esempio avrà certamente un'eco nel cuore della filantropia torinese, non sorda mai alle iniziative, che mirano al beneficio dell'umanità ed al decoro del nostro insegnamento universitario.

L'ospedale infantile Regina Margherita, per il lavoro che svolge, per il numero sempre crescente di bambini curati, per lo spirito moderno ed intelligente che anima i suoi amministratori ed i suoi sanitari, merita certamente l'attenzione ed il plauso della regione che lo ospita, e dell'intera cittadinanza torinese.

L'Istituto dei ciechi.

Non lungi dall'Ospedale infantile Margherita e dalla casa di cura istituita dai dottori comm. Secondi e comm. Giordano, che pure va ricordata nel campo sanitario della Barriera di Nizza, ha sede un altro Istituto, che fra le Opere pie è forse la più pietosa, la più umanitaria, la più degna di attenzione e di soccorsi: l'*Istituto per i ciechi.*

Sorse per iniziativa del conte Ernesto Riccardi di Netro il primo gennaio 1879, ed ebbe la sua prima modesta casa alla Crocetta. Alla mente del grande benefattore erasi affacciata, come in una visione serena, questa casa ospitale, che avrebbe accolto i ciechi, loro avrebbe dato, oltre il ricovero, istruzione conveniente, li avrebbe addestrati al lavoro, destata in essi la speranza di tenerla come la casa propria, quale luogo di conforto anche negli anni della vecchiaia. Già prima il conte Ricardi di Netro, appena lanciata la benefica idea, d'accordo col Comitato da lui costituito, aveva com-

pilato lo statuto ed aveva compiute le pratiche per la creazione dell'Istituto in ente morale, che venne approvato con decreto del 24 maggio 1877.

I risultati ottenuti nel primo anno di funzionamento superarono le previsioni. Il miglioramento fisico, intellettuale e morale prodottosi in così breve periodo di tempo nei giovani ricoverati fu tale da lasciare grandemente ammirati quanti, avendo visto i poveretti al loro ingresso nell'Istituto, poterono farsi esatta idea del loro progresso.

Nell'Istituto viene essenzialmente curata la istruzione elementare e l'insegnamento della musica, per la quale i ciechi hanno speciale attitudine. I vari insegnamenti, ottenuti in modo da non affaticare troppo nè lo spirito, nè il corpo, sono impartiti a tutti gli allievi, cercando però di far si che ciascuno si addestri particolarmente in quel ramo, per il quale dimostra speciale disposizione e che più sembra possa tornargli proficuo per l'avvenire.

La nuova sede di via Nizza, più vasta e conveniente, appositamente sistemata per cura dell'ing. Trocelli, in rapporto all'aumentato numero dei ricoverati ed alle esigenze dell'educazione e dell'insegnamento, fu inaugurata nel luglio del 1880.

Non si può visitare quel regno della notte eterna senza sentirsi il cuore compresso da una forte commozione. Le stesse premure affettuose, con le quali dirigenti ed insegnanti si preoccupano di evitare ogni aspra angolosità del carattere e dello spirito dei ricoverati e di penetrare in fondo alla loro anima, mentre fanno onore ai nobili sentimenti ed alla perspicace intelligenza che informano le direttive di chi presiede a questa santa opera di umanità, inducono ad un senso di bontà e di speciale interessamento per quei miseri diseredati della luce.

Esorbiterebbe dai limiti di questa rassegna un esame del metodo di insegnamento elementare inventato dal cieco Luigi Braille, che è adottato con sorprendente profitto nell'Istituto, insegnamento che è impartito da maestri e maestre, ciechi anch'essi, quasi tutti ex-beneficati dell'Istituto stesso.

Lo studio della musica è considerato di tanta utilità al cieco quanta egli ne può avere dalla istruzione elementare: esso corrisponde ad una inclinazione naturale, la cui soddisfazione porge sollievo all'animo e diminuisce la tristezza, alla quale il cieco è portato più del veggente.

Quasi tutti i ciechi dell'Istituto amano e si dedicano alla musica. L'alfabeto Braille, tanto utile al cieco nel leggere e nello scrivere, si usa anche per le note musicali.

Esistono nell'Istituto due orchestre, una di maschi e l'altra di femmine, apprezzatissime entrambe nel mondo dell'arte torinese.

Accanto all'insegnamento elementare ed a quello della musica, l'Istituto cura l'avviamento dei giovani ciechi ad un'arte o ad un mestiere addestrandoli al lavoro. Pochi, s'intende, sono i mestieri accessibili ai ciechi. Si eseguiscono lavori di stuoie al telaio con filamenti bene intrecciati di cocco; se ne fanno di varie dimensioni a mano: si lavora molto nei canestri a vimini. A questi lavori attende specialmente la sezione maschile. La femminile si occupa di canestri o di lavori di maglia all'uncinetto o coi

ferri da calza. Le giovinette danno pure aiuto nella cura della biancheria di entrambe le sezioni. Tutti questi lavori giovano moralmente ed anche economicamente ai ciechi, perchè è loro devoluta una parte degli utili derivanti dalla vendita degli oggetti confezionati.

I ricoverati sono ora circa un centinaio. Una parte degli adulti, fortunatamente pochi, dovranno purtroppo essere allontanati per lasciare il posto ad altri giovinetti, dovendo l'Istituto, per le nuove disposizioni di legge, funzionare quale scuola elementare per i ciechi alle dipendenze del Ministero.

Proposito dell'Istituto sarebbe quello di aiutare gli adulti, anche dopo il loro allontanamento, o assumendoli quali maestri interni, se ne hanno la capacità, o seguendoli nella vita con paterna tutela. Ma per esercitare questa umanitaria assistenza occorrono maggiori mezzi finanziari. L'Istituto invece, malgrado i prodigi di economia attuati dal direttore colonnello comm. Cataldo Boselli, vero padre affettuoso e premuroso dei ciechi, interprete fedele dell'indirizzo segnato dal presidente conte Gazelli di Rossana e da tutto il Consiglio di amministrazione, non versa in abbondanti condizioni di bilancio. I tre ultimi esercizi, infatti, si sono chiusi con un rispettivo disavanzo di 78,440 lire, di 15,539 lire e di 24,515 lire. A questi disavanzi ha provveduto in parte la generosa carità torinese, ma il debito sale ancora a 25,000 lire. E' dovere della cittadinanza, che ha cuore ed intelletto, di venire in aiuto a questa benefica istituzione, affinchè i poveri ciechi possano avere la dolce sensazione che i veggenti comprendono la grandezza della loro sventura e sentono lo spontaneo impulso dell'anima, che li spinge ad alleviarla. Per norma degli sperabili benefattori, i soci dell'Istituto sono così classificati: fondatori (versamento di lire 1000), perpetui (lire 100), azionisti (lire 10 annue per tre anni), cooperanti, coloro che prestano l'opera gratuita per l'Istituto.

L'Asilo notturno Umberto I.

Altra ottima istituzione di assistenza umanitaria della Barriera di Nizza è l'Asilo notturno Umberto I. Esso è sorto nel gennaio 1888 per iniziativa speciale del compianto filantropo comm. Paolo Meille, validamente coadiuvato dal comm. geom. Alessandro Marini. Ogni sera dà ricovero gratuito e temporaneo ad un gran numero di poveri infelici momentaneamente sprovvisti di lavoro, di pane e di tetto, senza distinzione nè restrizione alcuna di età, nazionalità, religione. Merita quindi d'essere raccomandato ai nostri concittadini, i quali possono esserne soci azionisti pagando una o più azioni annue di lire 10; soci perpetui versando lire 200; soci fondatori versando in una sola volta lire 500; soci onorari, lire 1000. Gli oblatori di lire 2000 potranno intitolare un letto al nome loro o di persona da essi designata.

I sottoscrittori per somma superiore a lire 1000 avranno i propri nomi ricordati sopra tavole di marmo.

E' presidente dell'Asilo il grand'uff. Luigi Pomba. Sono vice-presidenti il cav. avv. Cuniberti e il grand'uff. prof. Domenico Lanza; ispettori il cav.

uff. ing. Abramo Treves ed il comm. Enrico Rossi; consiglieri il comm. Giuseppe Chiesa, l'avv. Giovanni Davicini; il comm. avv. Eugenio Ano, il signor Telesforo Fodratti, il rag. Enrico Parmetler; direttore il signor Ernesto Ginacca; sanitari il cav. uff. dott. Enrico Forno ed il cav. dott. Nicolò Quartara.

Nel campo dell'assistenza devesi ancora ricordare l'Orfanotrofio femminile di via Spotorno, diretto, dal sacerdote Giuseppe Soldano. Vi sono ricoverate gratuitamente una ventina di orfane, le quali ricevono l'insegnamento elementare e vengono addestrate nei lavori di cucito, ricamo, ecc.

Fognatura e manutenzione del suolo.

Chi sa a quali spiacevoli inconvenienti dia luogo, e quali pericoli crei per la pubblica igiene, l'assenza della fognatura e la insufficiente manutenzione del suolo pubblico nelle regioni abitate, comprenderà facilmente le proteste che in merito frequentemente sono elevate dalla popolazione. Alla regione della Barriera di Nizza la fognatura non è ancora completamente sistemata: la nettezza delle strade e delle piazze spesso lascia molto a desiderare; quindi le proteste non mancano.

In omaggio alla verità, si deve però riconoscere che per cura del Municipio venne quasi completata la rete della fognatura sia bianca che nera nella regione dell'ex-Barriera, con protendimento di canale nero in via Nizza sino alla via Oneglia. Venne costruito il grande collettore nero che dal corso Dante, per via Tiepolo, corso Galilelo Galilei, vie Canova e Giotto, si spinge sino alla via Demonte. Si eseguì la copertura dell'ex-fosso cinto in corso Bramante, con sifone sotto la ferrovia, e la costruzione del grande collettore bianco che dal corso Lepanto per corso Bramante ha sfogo nel Po. Venne deviata a mezzo di canale bianco in via Nizza, con risvolto in via Alassio, la bealera scorrente in via Tepice.

Venne appaltata la costruzione del canale bianco in via Nizza, tra i corsi Spezia e Porto Maurizio (lato est), con conseguente sistemazione della banchina.

Venne costruita la condotta forzata del corso Dante per inaffiamento del suolo pubblico.

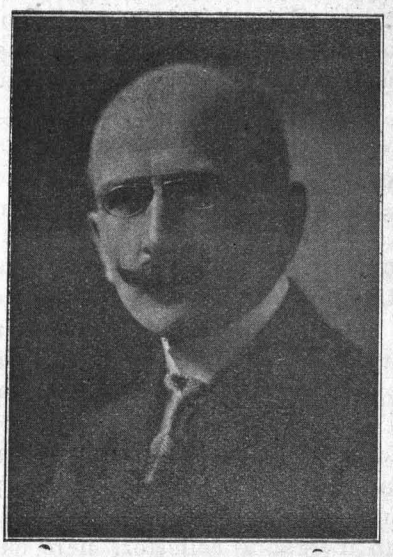
Occorre appena accennare che anche alla Barriera di Nizza è viva la questione delle vie private più volte trattata nel corso di questi studi.

Organizzazioni sociali.

Parecchie sono le organizzazioni che si fanno centro della vita pubblica della Barriera di Nizza. Parte molto attiva a tutte le manifestazioni della vita amministrativa e politica della nostra città ha sempre preso il Circolo Barriera di Nizza, fondato nel 1890 per la tutela e difesa degli interessi regionali. Ne è presidente il grand'uff. dott. Borini, che è pure deputato di vigilanza delle Scuole Vittorino da Feltre, e rappresentò per parecchi anni la regione nel Consiglio comunale.

Un'altra Associazione per la difesa degli interessi regionali è sorta da poco tempo col titolo « Pro interessi regionali ex-Barriera di Nizza e Lingotto ». La presiede il cav. Alfredo Bosio.

Trecento soci ha la « Cristoforo Colombo », Società di mutuo soccorso d'ambo i sessi, che offre ai soci assistenza e ad un tempo ritrovo famigliare. E' titolo d'onore della « Cristoforo Colombo » l'iniziativa delle Scuole serali, istituite col nome di Vittorio Bersezio. E' presidente della Società il signor Carlo Passaleva.



Grand'uff. dott. Agostino Borini.

Sotto la presidenza del cav. Giuseppe Cornaglia svolge la sua benefica azione la Colonia Fossanese, la quale ha lo scopo dell'assistenza medica e del sussidio ai soci ammalati, non chè quello di promuovere il benessere morale e materiale dei fossanesi residenti a Torino.

Accanto alle organizzazioni che propugnano e curano gli interessi regionali e quelli umanitari della popolazione, vive pure, ed è fiorente, il Circolo famigliare e Scuola corale Armonia, che si propone di allietare la vita quotidiana di lavoro colle distrazioni del canto ed unisce al sentimento dell'arte quello della beneficenza. Trecento sono i soci ed è presidente il signor Giorgio Emanuel.

Altri svaghi nella regione sono offerti da due cinematografi; il « Principe di Piemonte » ed il cinematografo del corso Bramante.

Le richieste di opere pubbliche.

Riassumendo quanto fin qui si è esposto intorno alle condizioni ed ai bisogni della regione, è opportuno ricordare sommariamente le varie domande di opere pubbliche avanzate dalla popolazione. Esse costituiscono, per così dire, il decalogo della Barriera di Nizza.

1° Prolungamento della tranvia n. 7 fino alla nuova barriera per via Demonte e conseguente sistemazione di questa via (opera già compresa nel programma municipale).

2° Prolungamento della tranvia n. 18 fino a Millefonti.

3° Ponti sul Po, in corrispondenza dell'asse del corso Bramante e del corso Spezia.

4° Comunicazione collo stradale di Stupinigi mediante una passerella sull'asse del corso Spezia o adiacenze.

5° Fognatura del corso Spezia fino a Millefonti e completamento della fognatura al di qua dell'ex-Barriera di Nizza (via Ilarione Petitti).

6° Lavatoio pubblico a Millefonti.

7° Sistemazione dei corsi Galileo Galilei e Bramante (in parte già in corso di esecuzione) e apertura su quest'ultimo del mercato, che ha sede ora sul piazzale dell'ex-Barriera di Nizza.

8° Apertura e sistemazione delle vie Garessio, Spotorno, Vado, Varaita.

9° Sistemazione del piazzale dell'ex-Barriera di Nizza e pulizia stradale.

10° Arretramento del capolinea della tranvia a vapore di Saluzzo dalla stazione di Porta Nuova al piazzale dell'ex-Barriera di Nizza.

Una tranvia ingombrante e pericolosa.

In merito a quest'ultima domanda per il trasferimento della sede stradale della tranvia Torino-Carignano-Saluzzo e del suo capolinea, già venne presentato al Municipio un memoriale.

E' noto l'infelice percorso, ormai inammissibile per una tranvia a vapore di questa linea nel concentrico dell'abitato e precisamente nel tratto fra la stazione ferroviaria di Porta Nuova ed il piazzale della vecchia Barriera di Nizza.

Tale percorso, oltre a costituire una costante e pericolosa servitù per le numerose case fronteggianti, molte delle quali sono vicinissime ai binari, si risolve in un intermittente disturbo agli abitanti della regione anche per le scosse prodotte dai pesanti treni di passaggio e per la diffusione di denso fumo delle locomotive.

Lo stazionamento poi dei treni e frequenti manovre di essi lateralmente al piazzale esterno della stazione ferroviaria di Porta Nuova, mentre riesce di ostacolo alla intensa viabilità del luogo ed all'accesso diretto alla principale stazione ferroviaria, sia per i viaggiatori, sia per il servizio bagagli e postale, che appunto si verificano su quel lato, è altresì inopportuno per la pulizia e manutenzione della zona stradale costantemente inzuppata di olii, grassi, e della banchina laterale, di regola ingombra di rifiuti e cartacce.

I vantaggi della soppressione invocata, e cioè del protendimento urbano di una linea intercomunale non elettrificata, sono tanto più evidenti ed opportuni nel momento attuale in cui il Municipio sta attuando con encomiabile alacrità l'unificazione della rete urbana in coordinamento delle linee preesistenti.

E' questa un'opera che richiede un sollecito studio e accordi colla Società concessionaria, nonchè una spesa rilevante; quando anche non fosse possibile, per eventuali insuperabili ragioni, la pronta esecuzione, essa deve tuttavia passare al crogiuolo del programma generale, che la città di Torino deve proporsi in rapporto allo sviluppo decoroso delle sue regioni periferiche, se vuole, come è interesse ed obbligo suo, avviarsi verso quel progressivo miglioramento, a cui devono mirare i grandi centri d'Italia.

I dintorni della Barriera di Stupinigi

Regione meravigliosa la zona della Barriera di Stupinigi, piena di seduzioni, che ripetono la loro origine e la loro propulsione tanto dalla storia dei tempi andati, quanto dalla vita dei giorni nostri.

Il magnifico viale che si stende come un ampio nastro tra le fronde degli olmi secolari, guida l'occhio nell'interminabile corsia fino al lontano e bianco sfondo del castello. Nell'alto orizzonte si profila la snella figura del bronzeo cervo, di cui il Ladatte ha ornato, come simbolo, il culmine della palazzina di caccia dei Reali di Casa Savoia.

Il castello di Stupinigi.

Quella del viale e del castello di Stupinigi è storia di principesche cavalcate, di brevi soggiorni di re e di imperatori, di grandi partite di caccia, di svaghi e di riposi di principi, di romantiche passeggiate di amanti nell'indisturbato silenzio e nell'estasi della natura, sia che pulsi la primavera profumata di viole, sia che bianchi e gementi i rami pieghino sotto il peso di una grande nevicata.

Ma a questa èra di pace un'altra più agitata e più rumorosa ha sovrapposto la vita moderna. L'aspetto del corso, pur sempre squisitamente delizioso, pur sempre soffuso di poesia, pur sempre ospitale alle anime gemelle, è molto mutato. Sente anch'esso l'impronta del fervore di vita, della febbre di lavoro, delle passioni che hanno invaso l'umanità. Il viale dei sospiri, come avrebbe potuto chiamarsi in lontani tempi, usurpando

quasi la fama di un noto angolo del Valentino, è divenuto anch' esso una grande arteria, attraverso alla quale preme la vita cittadina nelle sue più varie forme e manifestazioni tristi o liete, di bellezza o di miseria, di promettenti aurore o di tramonti desolati. Percorriamo il viale e vi troviamo ai lati la sede dell'Alleanza Cooperativa, il palazzo e l' ospedale dell' Ordine Mauriziano, le Case popolari, la Scuola di frutticoltura, vari opifici industriali, l' Ospizio di carità, parecchi campi sportivi, la pista delle Corse dei cavalli, il campo di aviazione, la Generala, Mirafiori, il castello, ora Museo di Stupinigi.

Il Museo di Stupinigi.

Stupinigi non fa veramente parte della periferia torinese. Parrebbe quindi fuor di luogo in questa rubrica un cenno a suo riguardo. Ma, se pure dista alquanto dal confine del territorio della nostra città, è tale la sua importanza, sono tali i contatti di interessi e i ricordi intimi comuni, è tale il riflesso di arte e di bellezza che si irradia dal piccolo centro sulla grande metropoli piemontese in modo da superarne e da confonderne in uno solo i confini, che anche verso Stupinigi deve volgersi l' attento sguardo materno di Torino. Tanto più ora che il castello o palazzina di caccia, donato dal Re allo Stato, venne, pei suoi eminenti pregi artistici assegnata al Ministero della pubblica istruzione, il quale ha deciso con lodevole provvedimento di conservarlo intatto come uno dei più bei monumenti dell'arte piemontese del Settecento, e accanto alla Sovraintendenza dei monumenti è sorta in Torino, con nobile intento di integrarne l' opera, la Società degli amici del Museo di Stupinigi, presieduta dal comm. ingegnere Giovanni Chevalley, che ad un elevato senso del bello unisce nella sua anima eletta un profondo amore per l' arte e per il decoro della nostra città. Dice infatti l' art. 2 dello statuto sociale: « La Società si propone di promuovere la conoscenza, la conservazione, l' accrescimento e l' illustrazione del Museo dell' abitazione piemontese del XVIII secolo, che ha sede nella palazzina di Caccia di Stupinigi e nell' annesso Parco ».

Questa palazzina — scriveva l' ing. Chevalley in una sua elegante pubblicazione, a cui attinse anche qualche autore tedesco, ed in una relazione al Congresso dell' Associazione nazionale degli ingegneri italiani — è una magnifica costruzione settecentesca, in cui alla fantasiosa architettura si sposa la grazia vaporosa e tranquilla propria delle decorazioni piemontesi barrocche di quel tempo.

La Famiglia reale, che, sovratutto con Vittorio Amedeo III, faceva lunghi soggiorni nel vicino castello di Moncalieri, si recava spesso a Stupinigi per le caccie ed in occasione di feste.

La costruzione fu ordinata nel 1729 da Vittorio Amedeo II ed iniziata, secondo i disegni dell' abate Filippo Juvara, sotto la direzione di Giovanni Tommaso Prunotto. Il progetto primitivo — osserva l' ing. Chevalley — doveva essere più modesto, ma venne ampliandosi nel corso dei lavori. Ne curò il compimento Carlo Emanuele III, che si dilettava di architettura.

A Stupinigi si celebrarono nel 1773 le nozze di Maria Teresa di Savoia col conte d'Artois (più tardi Carlo X). Napoleone nel trionfale viaggio 1805 a Milano per cingere la corona ferrea, vi soggiornava per undici giorni. Vi tennero pure dimora la bellissima sorella Paolina Borghese ed altri principi e principesse. La regina Margherita predilesse particolarmente il soggiorno di questa villa, ed all'augusta donna ed al suo raffinato gusto si deve se ci è stata conservata perfettamente integra.

Sconfinerebbe dai ristretti limiti di questa rivista la descrizione del grandioso ed artistico palazzo, al quale diedero l'opera loro, oltre il Juvara, i fratelli Valeriani di Venezia, i Cignaroli, il Vanloo, il Crosati ed altri fra i più valenti pittori e decoratori dell'epoca. Variatissimi ed interessanti sono i particolari decorativi e del ricco mobilio.

Al magnifico edificio fa degna corona il giardino disegnato nel 1740 dal francese Bernard, assai vago e caratteristico, con un laberinto arboreo ed un romantico laghetto che circonda una solitaria e verdeggiante isoletta.

Verso questo incantevole tempio dell'arte settecentesca la « Società degli amici del Museo di Stupinigi » ha diretto le sue cure. Per essa gli interni della palazzina vennero riordinati nel loro arredamento ed i visitatori potranno avere a loro disposizione una guida, che illustra le preziosità dell'edificio.

Anche la « Pro Piemonte », continuando a svolgere la sua azione di propaganda delle bellezze artistiche della nostra regione, ha pubblicato, sulla sua *Rivista Touristica* un chiaro articolo illustrativo di Augusto Telluccini sul castello di Stupinigi.

Ma perchè tutte queste nobili iniziative possano eficacemente raggiungere il loro frutto occorre superare un ostacolo: la citta di Torino è vicina, ma lente, incomode ed indecorose sono le sue comunicazioni con Stupinigi. Si vorrebbe che il servizio tranviario elettrico, il quale ora si ferma a metà circa della strada, proseguisse fino al castello. Se non questa soluzione, un'altra si può raccomandare. Sono avviate le trattative del Municipio per l'assunzione della tranvia a vapore Torino-Stupinigi e per la sua elettrificazione. Giova sperare in una sollecita esecuzione ed il miglioramento delle comunicazioni per il comodo accesso al Museo di Stupinigi potrà allora essere un fatto compiuto.

L'elettrificazione della linea e la conseguente possibilità di aumento del numero dei treni e della maggiore frequenza del servizio avrà un altro vantaggio forse più tangibile: quello di favorire lo sviluppo delle abitazioni a Stupinigi, che non è solo centro colonico, ma anche operaio. Case economiche per lavoratori ed impiegati, ed anche ville, potranno sorgere in quella regione, che diventerà in avvenire parte integrante della nostra città.

Mirafiori.

Prima ancora della villa di Stupinigi, un altro luogo di delizia avevano i principi di Savoia, sullo stesso viale, ma più prossima a Torino, Miraflores o Mirafiori. Era dapprincipio un piccolo podere chiamato *La Spinetta,* dove

il referendario Filippo Pingon e sua moglie avevano edificato una casa. Nel 1581 Giacomo di Savoia, duca di Nemours, ne fece acquisto e vi edificò una villa che fu poi venduta, quattro anni dopo da Carlo Emanuele suo figliuolo, al duca Carlo Emanuele I per trentamila scudi d' oro. Questo principe, narra il Cibrario, volle farne un luogo di delizia. Racchiusa fra graziosi e larghi canali percorsi da barche, l' isola di Flora giustificava il nome dato alla villa, la quale, delineata a forma di stella, vedeva partire dal suo centro ombrosi viali. Magnifico il palazzo. Ma sia per le continue guerre, sia per una superstizione di Caterina d' Austria, moglie del duca, l' edificio mai fu condotto a compimento e, morto Carlo Emanuele I, Mirafiori fu poco frequentato dai principi di Savoia. Divenne poi proprietà della nobile famiglia, che ne prese il nome e attorno ad esso si formò l' omonima borgata, la quale, ultima propagine del Comune di Torino verso Stupinigi, dista forse un paio di chilometri dalla cinta daziaria e qualche centinaio di metri dal ponte sul Sangone, che segna il confine del territorio torinese.

La borgata ha mantenuto il suo carattere prettamente morale, essendo gran parte della regione tuttora popolata di cascine, presso le quali trova occupazione la maggioranza degli abitanti.

Industrie locali ve ne sono pochissime: principale è quella dei laterizi, costituita da parecchi importanti stabilimenti, in parte di proprietà della « Società Fornaci Riunite » ed in parte della ditta Novaro e C. Esiste pure uno stabilimento per la fabbricazione di concimi chimici. La popolazione operaia, non assunta a lavori locali, si reca a lavorare alle non lontane fabbriche del Lingotto: Fiat, Fornara, ecc.

La borgata è costituita tutta di case a tipo campagnuolo a due piani fuori terra, salvo poche costruzioni di carattere moderno sorte in questi ultimi anni: una mezza dozzina di palazzine, l' edificio delle scuole municipali e quello della Sezione locale delle guardie municipali, a cui è ammesso il servizio medico di beneficenza ed un posto per soccorsi d' urgenza.

Per la scuola municipale funziona un patronato locale, che integra, in unione alla somma che annualmente viene stanziata dal Patronato centrale, il soddisfacimento dei più immediati bisogni della scolaresca in libri, carta, indumenti, ecc. Il Patronato è sotto la presidenza onoraria del Conte di Mirafiori ed è amministrato da un Consiglio composto del presidente teologo Giuseppe Trossi, parroco della borgata, del vice-presidente cav. Luigi Guino, dell' economo signor Giuseppe Venere, del segretario geom. Pio Moriondo e del vice revisore dei conti sig. Giorgio Pelassa.

Ammirabile è l' asilo infantile « Margherita », fatto costruire vent' anni or sono con signorile larghezza e con modernità di criterio dal Conte di Mirafiori, che ne è il presidente e ne cura con zelo benefico e con adeguato concorso di mezzi il migliore funzionamento. Il presidente è assistito da un vice-presidente, il teologo Trossi, che ne è anche il segretario, da tre consiglieri, cav. Luigi Guino, geom. Pio Moriondo e comm. Giovanni Corrado, e da un economo cassiere, signor Giuseppe Venere.

Una grave lacuna si lamentava finora per la borgata di Mirafiori: la deficenza di comunicazioni colla vicina città. Unico mezzo diretto è il ser-

vizio tranviario.... a caffettiera, con un numero di corse molto limitato, a prezzi molto elevati, con una capricciosa andatura ed una forte perdita di tempo. Troppo lontano per altra parte è il capolinea della tranvia municipale n. 11. Di questo, nei memoriali presentati al Municipio, si domandava il prolungamento fino al ponte di Sangone. Fortunatamente, come più sopra si è accennato, il Municipio di Torino sta per risolvere anche questo problema.

Altra necessità prospettata dagli abitanti di Mirafiori è l'illuminazione del tratto di Stupinigi fra la barriera daziaria e la borgata, tratto assolutamente buio e quindi pericoloso di notte, tanto che, in assenza della luna, è necessario l'uso della lanterna.

Il Riformatorio Ferrante Aporti.

Ritornando verso Torino richiamano l'attenzione dell'osservatore il campo di aviazione e quello delle corse dei cavalli. Di questi si parlerà più diffusamente nella rubbrica sportiva. Qui fermiamo invece i nostri sguardi sopra un altro edificio di pubblico interesse: la Generala o Riformatorio Ferrante Aporti. Il Riformatorio accoglie 200 ragazzi provenienti da tutte le regioni d'Italia. È un istituto governativo e dipende direttamente dal Ministero della giustizia. Non vi sono ammessi giovani condannati in espiazione di pena, ma soltanto fanciulli posti in educazione correttiva ad istanza dei genitori ed assegnati dal Ministero.

È direttore dell'Istituto il cav. dott. Mattarisi.

Il locale del Riformatorio, di antica costruzione, non è un modello di ambiente riguardo all'igiene e alle esigenze di un istituto di educazione quantunque nulla si risparmi dallo Stato e dai dirigenti per trasformarlo da una casa di correzione, quale era prima, in una vera casa di educazione e di rigenerazione fisica e morale di tanti candidati alla delinquenza. Fa meraviglia che, riformando i sistemi di educazione non si sia anche pensato a riformare i locali e Torino conservi anche la vecchia Generala, mentre potrebbe proporre al Governo una permuta di terreni, e coi fondi stanziati dallo Stato per le continue rappezzature e con quelli che si potrebbero ottenere dalle grandi istituzioni cittadine, si potrebbe far sorgere un nuovo Riformatorio costruito con criteri moderni, come già si è fatto in altre città italiane come Cagliari, Catanzaro, Cairo Montenotte, ecc. Ne avrebbe beneficio il decoro della città, ne avrebbe giovamento l'educazione morale, intellettuale e fisica dei ricoverati.

Istituti e industrie.

L'importanza ed il valore della zona che si stende al di là ed al di qua della barriera di Stupinigi, già evidenti per la loro ubicazione, sono andati crescendo gradatamente per il sorgere di istituti e di industrie favoriti come già si è notato, dalla natura del luogo, dalla vicinanza della città, dai vantaggi di un immediato contatto colle linee ferroviarie.

Con provvido concetto il Municipio, conscio della necessità di sviluppo dei molteplici servizi pubblici e sopratutto della soluzione di gravi problemi che battono alle sue porte di grande centro, ha acquistato una parte di quei terreni. Alcuni fra questi già ebbero la loro destinazione definitiva. Altri di cui pure già era prefisso l'impiego, tramontati o rinviati i progetti per causa della guerra o di altre sopravvenute circostanze, rimangono fermi e costituiscono una preziosa riserva per l'avvenire. Poichè non tutti i mali vengono per nuocere, la sospensiva è stata, se non fonte, eccitamento di altre iniziative di pubblica utilità, che ivi hanno potuto trovare la sede per la loro attuazione. Così è successo della cascina Ostassi, che fronteggia il regio Ospizio di Carità. Sui suoi terreni sono sorti il Campo sperimentale della regia Stazione chimico-agraria e il Frutteto scuola professionale di pomologia.

La regia Stazione chimico-agraria sperimentale di Torino, diretta dal prof. Scurti al fine di rendere il suo organismo più completo e più rispondente al compito dell'istituzione, nel 1921, impiantò sui terreni dell'ex cascina Ostassi, per concessione del comune di Torino, un campo sperimentale della estensione di circa otto ettari. Scopi fondamentali del Campo sono il controllo in campagna delle prove di laboratorio, lo studio dei vari sistemi colturali, le esperienze comparative dei fertilizzanti, ecc. In base a tali scopi il Campo funziona come Campo dimostrativo e come Campo sperimentale propriamente detto. Nel momento attuale in cui la questione granaria ha assunto così alta importanza per la battaglia promossa dall'on. Mussolini, l'influenza derivante dallo svolgimento del compito principale del Campo sperimentale non può essere dubbia ed è di non lieve interesse.

La scuola di frutticultura.

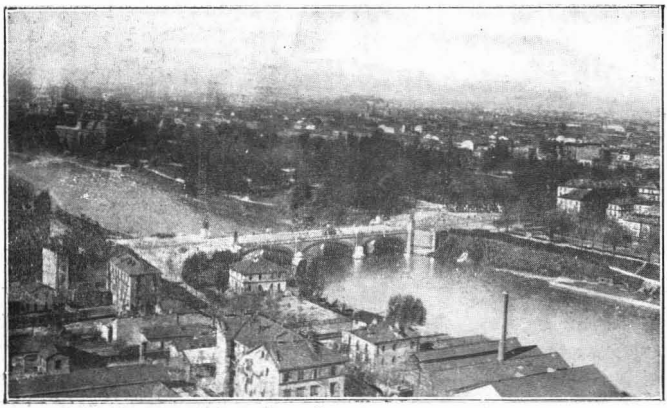
È questa un'istituzione, alla quale è legato intimamente il nome del compianto Sebastiano Lissone. Fin dal 1914 un nucleo di zelatori del progresso della floricoltura aveva poste le basi per la istituzione in Torino di una Scuola pratica di frutticoltura e la Giunta municipale e la Cassa di risparmio avevano deliberato di appoggiare la provvida iniziativa. Ma il turbine della guerra fece tacere ogni proposito che non fosse diretto alla salvezza della Patria.

Nel giugno del 1922 si costituì un Comitato promotore, composto del comm. Geisser, presidente, del gr. uff. Sebastiano Lissone, vice-presidente, e del conte prof. Carlo Righini di Sant'Albino, presidente dell'Associazione agraria piemontese, del comm. avv. A. Fubini, segretario generale del Municipio, del conte senatore Eugenio Rebadengo, presidente del Comizio agrario di Torino, del comm. architetto G. Roda, presidente della R. Società orto-agricola del Piemonte, del comm. avv. Camillo Testera, segretario generale emerito del Municipio di Torino. A questi si è unito nel 1924 il cav. geom. E. Tarditi, proprietario a Perno d'Alba.

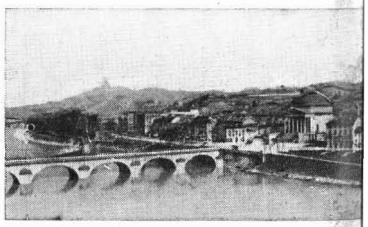
Questo Comitato venne incoraggiato dal cospicuo contributo della benemerita Cassa di risparmio di Torino, dalla generosa concessione e condi-

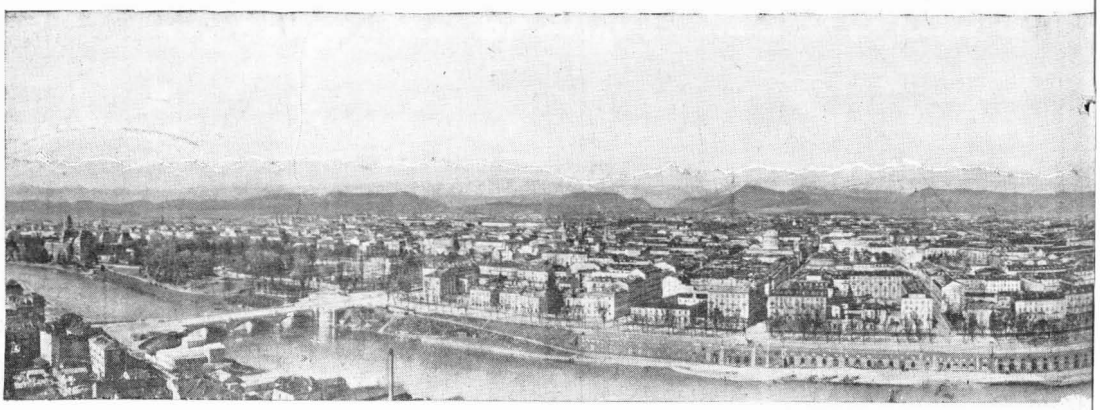
Superga.

Castell



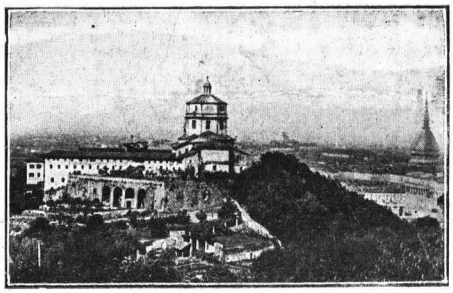
Ponte monumentale e collina.



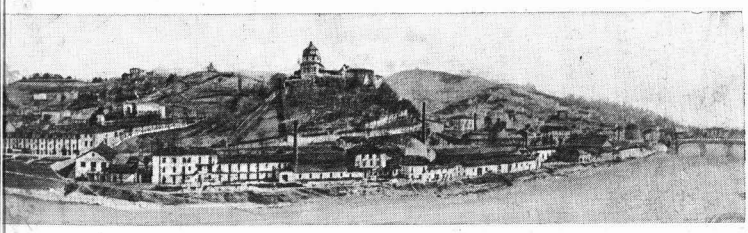


Panorama ge

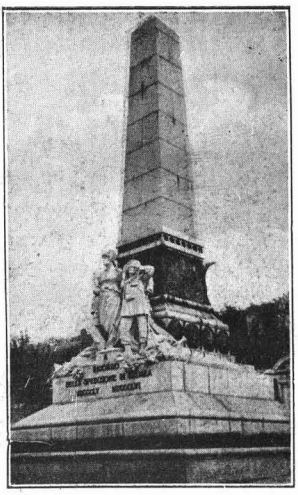
) di Stupinigi.



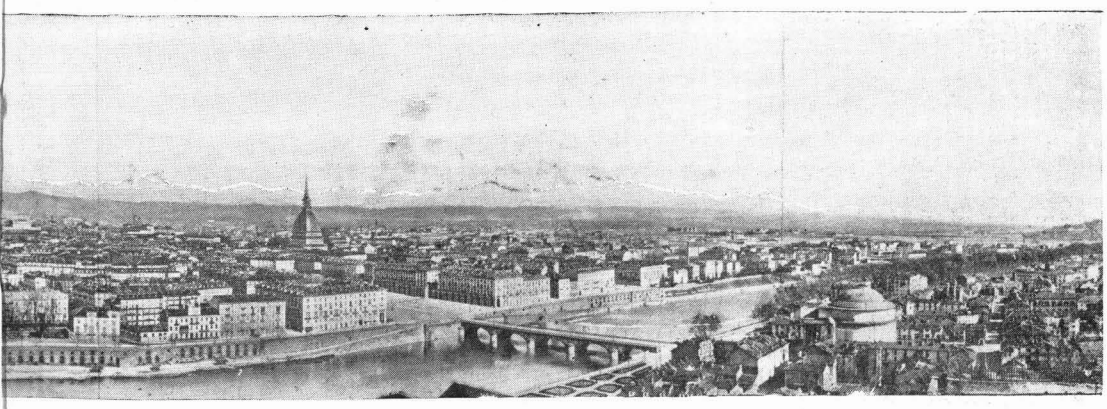
Monte dei Cappuccini.



Oltre Po.



Monumento della Crimea.



erale di Torino.

zioni di favore di ampio terreno della cascina Ostassi, di proprietà del Municipio e da un gruppo di volonterosi cooperatori.

Scopo pratico del Frutteto-Scuola è quello di impiantare un frutteto di sufficiente ampiezza con annesso vivaio di piante fruttifere e di viti americane, il quale serva di esempio e di stimolo per quanti vogliono intraprendere la frutticoltura industriale con criterio razionale, di campo di di esercitazione per i giovani agricoltori desiderosi di istruirsi nella pratica della frutticoltura moderna, di centro di studio e di diffusione delle migliori varietà di fruttiferi adatti alla regione.

Alla direzione tecnica del Frutteto venne chiamato il signor Andrea Tavella ora sostituito da altro abile ed appassionato frutticoltore.

Il R.° Ospizio di carità.

Vi sono entrato con una certa commozione nell'animo. Troppo ricordavo le umane miserie che pochi giorni prima erano passate sotto i miei occhi nel « Cottolengo », la Piccola Casa della Divina Provvidenza, che è invece

R. Ospizio di carità.

Gr. uff. avv. F. Carrara
Presidente del R. Ospizio
di carità.

così grande da non avere altra benefica istituzione che la superi. Qui sapevo di non trovare altre forme di infermità, eccetto quelle della vecchiaia. Ma, se conforta il cuore lo spettacolo della vecchiaia vegeta e sana, altrettanto triste è quello dei vecchi sofferenti. E purtroppo, per legge di natura, malgrado le buone condizioni di vita dei ricoverati, l'infermeria non è mai deserta.

Svoltando dal magnifico e frondoso viale di Stupinigi per attraversare l'alta cancellata che chiude il grandioso edificio, circondato da vaste e fiorite aiuole, il visitatore ha una prima gradevole impressione; siamo in un ospedale o in un'immensa villa? Si propenderebbe istintivamente per la seconda versione, tanto è sorridente l'aspetto, se non si offrissero subito allo sguardo, o abbandonati stancamente sulle panche, o passeggianti lenti e curvi per i viali, o intenti a salire con visibile fatica e coll'aiuto del bastone l'ampia gradinata, i vecchi e vecchie indossanti la nota divisa a righe azzurre e bianche dell'Ospizio. Vi è su quei volti rugosi, vi è in quelle pupille un senso di tranquilla rassegnazione avvivata dal pensiero che non

manca il pane ed il tetto, spesso superata da qualche risveglio di giovanile energia, alimentata dagli infiniti ricordi della lunga vita passata. Di fronte ad essi anche l'uomo maturo, cui incominciano a pesare gli anni, si sente quasi ringiovanito; gli pare di essere, in confronto di quei vecchi cadenti, un bambino, ed ha il cuore invaso di tenerezza e di infinita pietà.

Non sempre l'Ospizio di Carità ha avuto una così grandiosa sede. La sua lunga vita si è iniziata nel 1625 per un generoso lascito di Francesco Fontanella, il quale con suo testamento in data 1° marzo di quell'anno legava un capitale di tremila cinquecento ducatoni per l'erezione di un ospizio di mendicanti maschi della città di Torino e ne commetteva l'erezione e la cura ai sindaci della città ed alla Compagnia di S. Paolo. Il duca Carlo Emanuele I. con editto del 18 marzo dell'anno successivo, proibiva severamente l'accattonaggio in Torino ed approvava l'erezione dell'Ospizio pei mendicanti in un casamento denominato il Lazzaretto, eretto fin dal 1146, poco distante da Torino, oltre la Dora, da certo Pietro Podio, consignore di Montaldo, per ricovero dei lebbrosi e poscia per albergo dei pellegrini.

Questo il primo passo. Ma tale ricovero venne poco anni dopo distrutto dagli austriaci ivi accampati.

L'opera umanitaria promossa dal Fontanella fu ripresa nel 1649, anno in cui il numero straordinario di mendicanti e il caro costo della vita persuasero la Compagnia di S. Paolo, e particolarmente il torinese Gian Carlo Francesco Bellezia a ricorrere al duca Carlo Emanuele II per il ristabilimento di un ospedale di carità per tutti i mendicanti dell'uno e dell'altro sesso, infermi e sani, e di qualsiasi età. Tale ospedale di carità venne costituito in un grande edificio che apparteneva alla famiglia Tarino, presso la sponda del Po.

È questa una delle ragioni per le quali l'Amministrazione del comune di Torino volle ricordati in due sue vie i nomi dei due benemeriti cittadini Bellezzia e Tarino.

Lunga è la storia di quest'Opera pia, che, trasferita nel 1679, allo scopo essenziale di evitare i pericoli della pestilenza di cui era minacciata Torino, nella villa della duchessa Maria Giovanna, madre di Vittorio Amedeo II, situata sui colli di San Vito, di fronte al Valentino, poi in via Po, su terreni donati da Vittorio Amedeo II, ove fu costruito un apposito fabbricato, otteneva un regolare assetto nel 1718 dallo stesso Re, con un editto del 17 aprile, che si può considerare come il primo statuto del R. Ospizio di Carità.

Nella sede di via Po l'Ospizio rimase fino al 1887. Già alcuni anni prima, ragioni di igiene, di decenza e di opportunità avevano consigliato l'Amministrazione a trasferire la sede dall'interno della città all'esterno, e precisamente sopra terreni di proprietà dell'Ospizio, costituenti la cascina del *Medico,* oltre la Barriera di Stupinigi. Bandito il concorso per la costruzione del nuovo edificio, veniva scelto il progetto dell'Ing. Crescentino Caselli.

L'area di proprietà dell'Opera pia è costituita da un rettangalo di 450 metri di lunghezza e 300 di larghezza. I fabbricati, gli orti, i cortili e giar-

dini a fiori occupano complessivamente un' area di mq. 126.320, chiusa da recinto in muratura.

Nel mezzo di quest' area sorge l' edificio con una fronte di 350 metri, composto di cinque grandi padiglioni separati da spaziosi giardini, ma riuniti a sud-est parallelamente al viale di Stupinigi da altri quattro corpi di fabbrica piu bassi.

Ampi, pieni d' aria e di luce, sono i locali interni, ispirati da un criterio di grandiosità, che ha anche sollevato a quei tempi polemiche, sulle quali qui non è il caso di soffermarci.

La vita del dopoguerra.

A tutto questo io pensavo, quando il presidente comm. avv. Carrara ed il solerte segretario cav. avv. Prato cortesemente mi accolsero per guidarmi nella visita dell' Istituto.

— Quali conseguenze — ho chiesto — ha avuto la guerra per l'Ospizio?

— Purtroppo — mi fu risposto — anche l' Ospizio ha dovuto subire i tristi effetti del periodo della guerra e del dopoguerra; ma ha il vanto di aver ripristinato, attraverso non lievi difficoltà, la sua beneficenza, portando tuttavia il suo contributo alla soluzione dei gravi problemi che la guerra ha creato.

Infatti gran parte del grandioso edificio di ricovero fu requisito dalla autorità militare, e destinato all' ospedale di riserva « Regina Margherita », in cui più specialmente furono accolti i tubercolotici, i quali dalla vastità dei locali ben arieggiati avevano potuto trarre qualche lenimento ai loro atroci dolori.

Terminata la guerra il pio istituto non fu immune dalla terribile crisi economica, comune a tutti, ma ha curato con ogni studio i mezzi per attenuarla e per esercitare nel migliore e maggior modo possibile la sua beneficenza a vantaggio delle classi più disagiate.

Alcune trasformazioni patrimoniali, la rigorosa limitazione delle spese, la riduzione del personale ed infine la creazione di un pensionato a rette varie, fornirono i mezzi per poter accogliere maggior numero di ricoverati gratuiti, mentre con l' ammissione di quelli a pagamento si veniva a provvedere ad un bisogno vivamente sentito dalla cittadinanza nel periodo di crisi delle abitazioni pur troppo ancora allo stato latente.

Ma l' attività benefica dell' Istituto non si arrestò a questi provvedimenti. Assecondando l' iniziativa dell' Istituto di propaganda « Pro veterani », al quale presiede il benemerito grand' uff. De Angeli, furono accolti nel' Ospizio, e riuniti in apposito locale espressamente arredato e comprendente sala di lettura, dormitorio e refertorio, i veterani delle patrie battaglie dal 1848 al 1870. Essi hanno raggiunto allora il numero di 85, di cui 69 preponderamente a carico del predetto Istituto e 16 interamente a carico dell' Ospizio.

Fra questi si trovava il comm. Enrico Gemelli, ottantacinquenne, dai

bianchi capelli e dalla barba fluente, dalla pupilla ancora accesa, malgrado l'infermità, dai gloriosi ricordi artistici del teatro Rossini. Poco lungi dal suo letto, lottava contro gli acciacchi della vecchiaia con una soldatesca volontà il valoroso ufficiale garibaldino cav. Paolo Bondi, che aveva raggiunto la veneranda età di 95 anni.

Per provvedere ad un'altra forma di beneficenza, tanto sentita, venne istituita pure una categoria di ragazze a pagamento. Esse colla modicissima retta mensile di 60 e di 80 lire ricevono nell'Ospizio istruzione, educazione, avviamento ai lavori femminili e domestici, il corredo di cognizioni indispensabili per ogni madre di famiglia. Il trattamento corrisponde a quello usato alle venti ragazze gratuitamente accolte nella categoria denominata delle *Giovani Boghetto,* a ricordo del grande benefattore non solo dell'Istituto, ma dell'umanità, il quale, con criterio di antiveggente modernità, volle fosse specialmente provveduto alla cura delle malattie contaggiose essenzialmente veneree, e sovvenuto alla miseria che non trovava in quei tempi aiuto in speciali istituti.

Poi con mezzi più limitati, sebbene completati dalle provvidenze testè accennate, l'Istituto ha raggiunto interamente il suo scopo benefico. Infatti le ammissioni di ricoverati gratuiti, che erano stati di 321 persone nel 1915 e che erano scese a 7 persone nel 1920 e soppresse affatto nel 1921, presero nuovo incremento negli anni successivi, raggiungendo nel 1924 il numero di 208 persone. Occorre però tenere presente che le annue domande di ricovero, aggirantisi sulle 400 negli anni prima della guerra, raggiunsero appena il numero di 250 nel 1924. Quale la causa in apparente stridenza colle aggravate condizioni di vita di questi ultimi tempi? Forse il maggiore desiderio di assoluta indipendenza. Il pensionato, istituito nel 1921, accoglie ora 309 persone delle quali 155 pagano una retta media di lire 200 mensili, e le altre una retta di lire 120, che per il rincaro di ogni cosa dovrà pur troppo essere lievemente aumentata, pur contribuendo ancora l'Istituto nelle spese di mantenimento volendo conservare a quest'ultima categoria la reale denominazione di semi-gratuiti.

Le rendite ed entrate effettive dell'Ospizio erano di circa lire 750.000 nel 1914; furono nel 1924 di lire 2.086.000.

Le spese da lire 770.000 nel 1915 salirono nel 1924 a lire 1.815.000. Con quelle entrate si provvedeva nel 1914 al mantenimento di 1429 persone, colle attuali si provvede a mantenere 1042 persone soltanto.

Fra le spese meritano speciale menzione quella di lire 1.200.000 per il vitto ed il riscaldamento, la quale, come si vede, assorbe in massima parte le entrate dell'Istituto: e si capisce, quando si ponga mente che occorrono annualmente 1260 quintali di farina per la confezione del pane fatto nell'Ospizio, 700 quintali di carne, 650 ettolitri di vino, che viene distribuito tre volte la settimana, 200 quintali fra pasta, riso, fagiuoli, 600 tonnellate di carbone, ecc., per dire solo delle derrate di maggior consumo. Le altre spese sono assorbite dal vestiario e biancheria (circa 200.000 lire), dalla manutenzione del vastissimo fabbricato (lire 150.000), dalle spese del personale, specialmente quello salariato, composto di oltre 45 persone, ecc. Spese

non lievi incontra l'Istituto per la cura degli ammalati aggirandosi a 200 la media dei degenti in infermeria, ai quali provvedono amorevolmente due medici e le suore.

Maggiori ancora sarebbero le spese se, ad attenuarle, non contribuissero i ricoverati stessi con la prestazione di quell'opera personale, di cui sono ancora capaci e che l'Amministrazione retribuisce con premi mensili in denaro, proporzionati all'utilità dell'opera prestata. È da segnalarsi la lavorazione dell'orto, che fornisce in buona parte la verdura necessaria ai ricoverati.

Del buon trattamento corrisposto è prova la longevità dei ricoverati. Il « record » dell'età nelle donne era detenuto all'epoca della nostra visita, da certa Gramaglia Carola, che aveva compiuto i 93 anni, e negli uomini da certo Varesio Giovanni. Nel 1924 è deceduta nell'Ospizio certa Bonconvento Luigia vedova Cafasso, nell'età di 101 anni.

Così, serenamente, e colla più tranquilla fiducia nell'avvenire, si svolge il funzionamento di quest'opera di alta importanza umanitaria e sociale, che, nata e cresciuta per volontà e per munificenza di Principi, alimentata dai larghi contributi di tanti benefattori, che l'Ospizio ricorda con riconoscenza, sorretta dalle accorte provvidenze dei suoi amministratori assidui, disinteressati, efficaci nel procurarne il maggior bene possibile, ad una cosa sola aspira: intensificare il suo beneficio, raccogliere nel suo seno quanti miserabili più può. In questo intento avrà certamente consenziente e collaborante la popolazione: è impulso spontaneo di un nobile cuore, è dovere dei ricchi e degli arricchiti di ricordarsi, in mezzo alla lussuosa agiatezza, dei poveri, e di concorrere al sollievo delle loro sofferenze.

Le caserme militari.

Fra tutte le diverse altre attrattive la barriera di Stupinigi ha anche quella delle nuove caserme militari, che, unitamente alla piazza d'Armi ed all'Ospedale militare principale, occupano tutta la larga area compresa fra l'antica cinta daziaria, il corso Stupinigi, il corso Sebastopoli e la strada di Orbassano.

Sono grandiosi edifici costruiti secondo i criteri moderni, dotati di aria e di luce, di giardini e di cortili, rispondenti ad ogni esigenza, del decoro e dell'igiene, della loro speciale destinazione.

Nella caserma Morelli di Popolo ha sede il Nizza Cavalleria, comandato dal colonnello Marchino. Le caserme Dabormida e Monte Grappa sono occoccupate rispettivamente dal 91° fanteria, comandato dal colonnello Pino, ed il 92°, di cui è comandante il colonnello Ghersi. In una quarta caserma ha sede la scuola degli allievi ufficiali, comandata dal colonnello Rovero.

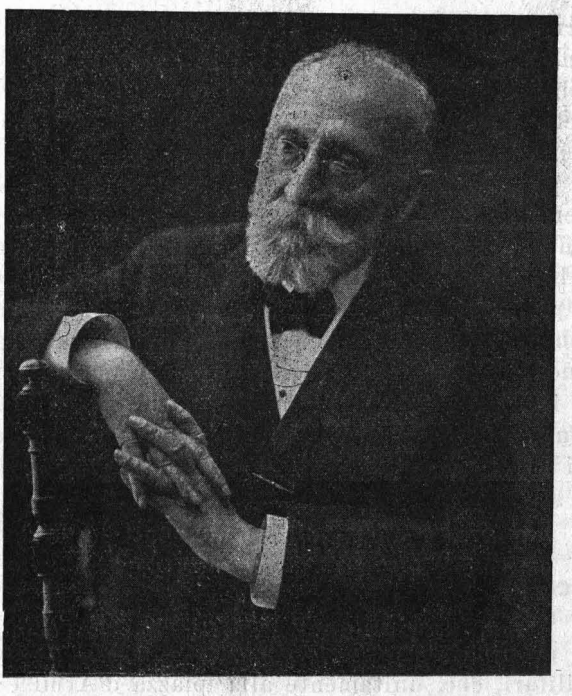
Complessivamente in questa piccola città militare vivono circa 4000 militari di truppa e 400 ufficiali.

Due necessità essi sentono in rapporto ai servizi pubblici: quella di un meglio regolato servizio tranviario nei giorni festivi, specialmente in corri-

spondenza dell' ora d' uscita, ed una più accurata manutenzione del galoppatoio sul controviale del corso Stupinigi.

L' Ordine Mauriziano e l' Ospedale Umberto I.

Primo, per dignità e per lustro, fra i grandi Istituti che hanno fissato la loro sede sul corso Stupinigi è, senza dubbio, l' Ordine Mauriziano. Esso è molto antico. Ha le sue prime origini nell' istituzione fatta dal duca Amedeo VIII di Savoia nel 1434. Il culto di San Maurizio, capitano della Legione Tebea, martire della fede cristiana, era antica tradizione della Casa di Savoia, che oltre a contare monete e usare bandiere di guerra con l' immagine del guerriero, aveva già istituito chiese e monasteri dedicati al Santo. Allorchè, senza abbandonare interamente le cure dello Stato, Amedeo VIII volle ridursi a vita pia ed eremita in Ripaglia con alcuni dei suoi più illustri consiglieri, ebbe origine con questa prima congregazione la « Santa Milizia » di San Maurizo, che aveva per scopo di servire Dio in vita devota e claustrale e di consigliare intorno ai più gravi affari di Stato. Eletto pontefice Amedeo VIII, l' Ordine non fu più accresciuto nè continuato. Lo ristorò Emanuele Filiberto nel 1572, riunendo nella sua persona anche l' Ordine dei cavalieri di San Lazzaro, antichissimo, che ripete le sue origini dai tempi delle Crociate.



S. E. Paolo Boselli - primo segretario di S. M. per il Gran Magistero dell'Ordine Mauriziano.

Emanuele Filiberto provvide immediatamente a dare leggi e statuti al nuovo Ordine e ad accrescerne i possedimenti ed i redditi, opera che fu continuata con grande incremento dai suoi successori. Il primo nucleo di possedimenti stabiliti con la dotazione di Emanuele Filiberto del 1573, fu costituito con le varie tenute di Stupinigi e di Vinovo. Nello stesso anno Emanuele Filiberto fondò in Torino il primo ospedale Mauriziano.

Lunga ed insigne è la storia dell' Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro, quale appare da una elegante e diligente monografia illustrata, pubblicata

con una bella prefazione dell' onorevole Paolo Boselli, primo segretario del Gran Magistero dell' Ordine, di cui è capo il Re.

L' azione dell' Ordine andò in questi ultimi tempi sempre maggiormente esprimendo il suo carattere di modernità, fedele, nel tempo stesso, alle sue più belle e gloriose tradizioni secolari, estendendo il campo dei suoi benefici, consacrando le sue rendite non solo al miglioramento dei beni che

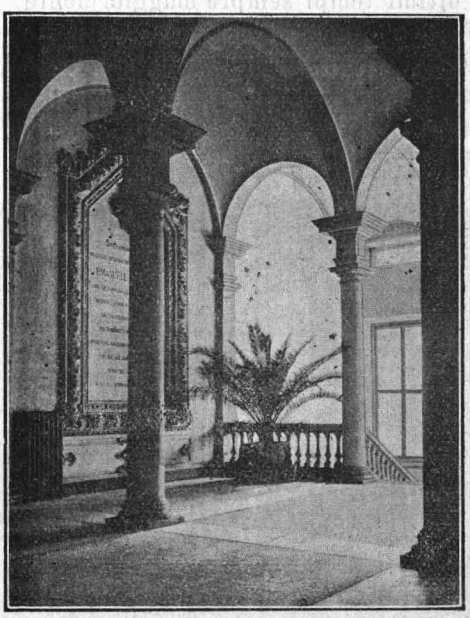
L' Ospedale Mauriziano Umberto I.

sono la fonte della sua beneficenza o all' ufficio di conferire distinzioni e compensi ai migliori cittadini del Regno, ma, specialmente, attuando con sempre maggiore larghezza il concetto dell' assistenza ospitaliera e dell' esistenza sociale nelle loro più varie forme, soccorrendo gli indigenti, fondando e mantenendo scuole ed asili, tutelando con gravi spese il patrimonio artistico che possiede, intervenendo con l'opera sua a favore di infortunii, come ad incremento e ad esecuzione delle più moderne funzioni di civiltà.

L' attuale sede dell' Ospedale di Torino, intitolato a Re Umberto, è uno dei modelli del genere, sia per ampiezza di fabbricato, sia per modernità di impianti, sia per eccellenza di cure. Fu aperto al ricovero degli infermi. completo di mobilio e di arredi, il 1° luglio 1885. Nel 1912 vi si aggiunse il padiglione « Mimo Carle », costruito a spese del chirurgo primario senatore Antonio Carle, che ne fece dono all' Ospedale.

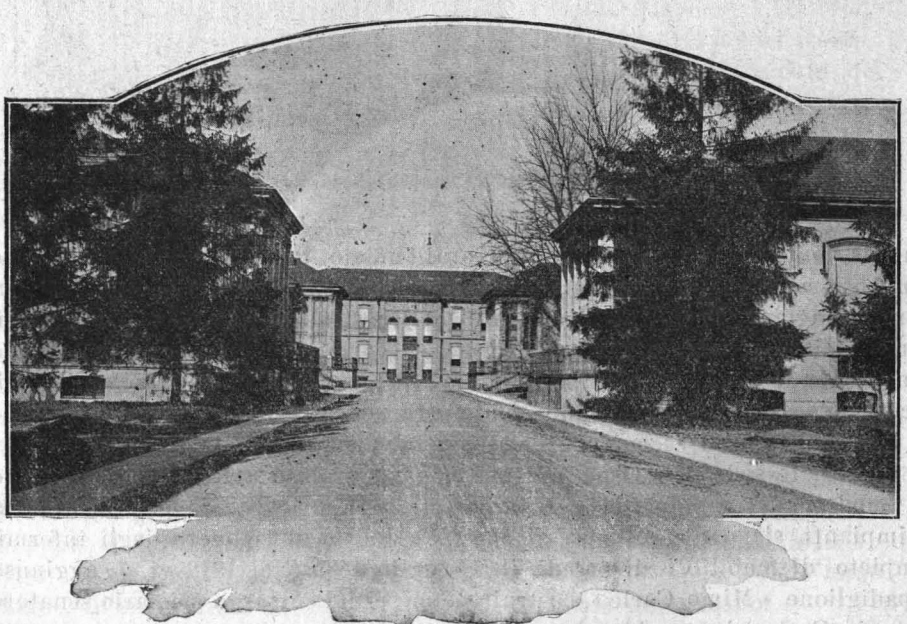
Attualmente l' Ospedale ha una disponibilità di 304 letti, metà per uo-

mini e metà per donne, con 200 letti gratuiti e 100 letti a pagamento di tenue diaria. Vi si accettano i malati di qualunque provenienza e l'Am-



L'atrio principale.

Il Padiglione Mimo Carle.



Il viale interno dell'Ospedale.

ministrazione non percepisce alcuna diaria di integrazione dai rispettivi Comuni.

È direttore generale del Gran Magistero Mauriziano il gr. uff. prof. Domenico Lanza. Compone il personale sanitario dell' Ospedale un' accolta numerosa di ottimi chirurghi e medici, che hanno a primari per la chirurgia il sen. Carle, per la medicina il gr. uff. professore Graziadei.

All' Ospedale sono annessi: l' Istituto Mauriziano del radium, di cui è dirigente il cav. uff. dott. Mario Ponzio; parecchi ambulatori per le malattie speciali; una farmacia.

L' Alleanza cooperativa.

Sul corso Stupinigi ha la sua sede principale il più grande Istituto cooperativo del Piemonte: l'Alleanza cooperativa torinese, costituita come società di fatto fra l'associazione generale operai e la Società cooperativa ferroviaria di consumo con due atti del 1907 e del 1909, allo scopo di imprimere una unità di indirizzo e di metodo alla cooperazione di consumo torinese, di creare con gli acquirenti in comune un magazzino all' ingrosso e, nel tempo stesso, di generalizzare nella classe operaia i benefici della cooperazione anche sotto la forma della mutualità.

Alleanza coop. torinese - Il nuovo stabilimento.

Dal momento della fusione delle due Associazioni, l'Azienda ebbe un continuo e crescente sviluppo, tanto che, oltre a giovare direttamente ai consumatori, esercitò ed esercita tuttora una efficace funzione di calmiere sui prezzi dei principali consumi.

Della sua grande importanza, della crisi che essa ha attraversato per cause più politiche che economiche, non è qui il caso di parlare. Ci limitiamo quindi a ricordare che alla sede principale di corso Stupinigi, ora ingrandita di nuovi fabbricati ed impianti, che occupano un' area di 15.000 m. q., parte tutto il movimento direttivo dell' Azienda, la quale ha in Torino 43 distributorii, 9 macellerie, 3 negozi di oggetti casalinghi, un importante reparto di stoffe che occupa due piani del palazzo di via Genova, 3 negozi di calzature, 6 farmacie. Fuori Torino sono ancora in funzione i

distributorii di Grugliasco, Bardonecchia, Bussoleno, Condove, Collegno, Moncalieri, Venaria.

Per dar vita a tutta questa rete di attività, l'Alleanza cooperativa gestisce vari importanti reparti di produzione e di deposito: un panificio in Torino e nelle località di provincia, un enopolio, un salumificio, un pastificio, una pastineria, un mulino, un reparto di combustibili, un deposito di calzature, un deposito di oggetti farmaceutici e medicinali con annesso laboratorio chimico.

A sussidiare il suo grande programma di attività l'Alleanza ha inoltre attuato un moderno impianto frigorifero ed ha istituito una Cassa depositi e prestiti.

Nel campo dell'assistenza l'Alleanza ha istituito un policlinico, il servizio medico, un ambulatorio infortuni, una colonia alpina ed una colonia marina, che, scrive il dott. E. Gasca, direttore del servizio sanitario, hanno dato risultati confortanti.

Attualmente l'Amministrazione è così composta: comm. dott. Arturo Venditelli, presidente; Romanini Pietro e on. Domenico Bagnasco, membri della Giunta esecutiva; on. Battista Bertone, avv. Camillo Ghinea, Luigi Gaggiano, avv. Riccardo Sola, Alessandro Uberti, Alberto Zeppegno, consiglieri; dott. Barra, comm. prof. Biagio Derossi, rag. Portigliatt-Baios, revisori dei conti; direttore rag. G. B. Poletti.

Le case popolari.

A levante del corso Stupinigi, tra il corso Parigi, il corso Rapallo e la ferrovia di Genova, in una località servita da quattro linee tranviarie l'Istituto per case popolari di Torino, che oggi può dirsi più che mai personificato nel suo fondatore ed infaticabile presidente gr. uff. ing. Enrico Bonelli, ha creato un bellissimo gruppo di case, che dà al visitatore il senso della grazia, del benessere, dell'eleganza, sia pur modesta, che rallegra.

Il quartiere comprende 37 casette disposte in sei isolati, ciascuno dei quali ha nel mezzo un ampio spazio sistemato a giardino con piante di alto fusto, libero all'accesso dei fortunati inquillini.

Le famiglie ospitate nel quartiere sono 550, le persone 2150.

I generi di prima necessità vi si trovano a prezzo di calmiere a cura dell'Alleanza cooperativa torinese, che esercisce un distributorio in una delle case. Inoltre, in seguito all'interessamento dell'Istituto, il Comune ha consentito l'apertura di un mercato di frutta, verdura e latticini, che viene tenuto giornalmente nel mezzo del gruppo.

I desideri degli abitanti non sono qui certo quelli di aria, di luce, di bianche pareti: i loro voti si riducono a questo che il Comune istituisca nella località una scuola per i loro bambini, che numerosi, devono ora recarsi a scuole di altri rioni. Ed il Comune non mancherà all'appello, tanto più che l'Istituto potrebbe fornire i locali occorrenti.

Ma l'opera dell'Istituto non si limita alle 1440 camere del gruppo di corso Stupinigi. Altre 5200 camere esso ha costruito in altre zone della pe-

riferia; 1600 camere ha in corso di costruzione e 2600 in progetto e di imminente inizio.

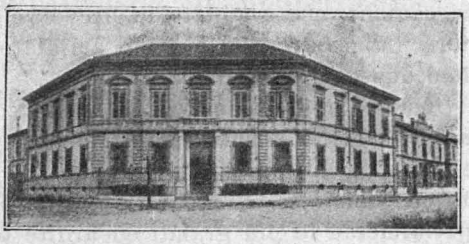
Allo svolgimento dell'importante programma, dal quale può venir un contributo alla graduale risoluzione del grave problema delle abitazioni, mira, insieme al presidente ing. Bonelli, tutto il Consiglio di amministrazione che è così composto: vice-presidente comm. avv. Camillo Chinca; consiglieri: gr. uff. ing. Prospero Peyron, capitano Mario Gobbi, comm. avv. Sabatino Camerano, cav. avv. Riccardo Sola, gr. uff. in. Carlo Montù, ing. Giovanni Bernocco, gr. uff. avv. Alessandro Fubini, signor Enrico Portino, signor Giovanni Chiaberto; direttore tecnico ed amministrativo, ing. Giacomo Fochesato.

Il laboratorio del chinino di Stato.

Se importanti per la loro varietà e per la loro efficienza sono gli Istituti, che hanno sede lungo il corso Stupinigi, non minore contributo di attività portano nella regione gli stabilimenti industriali, primo fra questi il Laboratorio del chinino di Stato, che si trova tra il corso Stupinigi e la linea ferroviaria di Genova all'altezza del regio Ospizio di Carità da una parte e della Fiat dall'altra.

Stabilimento del chinino di Stato.

Questo nuovo stabilimento si presenta subito simpaticamente a chi giunge per ferrovia. La sua è una storia recente. Creato da una provvida legge sanitaria appena 25 anni or sono per combattere la malattia della malaria, ha dato splendidi risultati, non solo igienici, ma economici e finanziari. Esso fornisce prodotti di china a tutto il Paese e ne esporta.



Facciata dello stabilimento
Entrata della direzione.

Durante parecchi anni il Laboratorio faceva parte della Farmacia centrale militare. Col crescere dei bisogni e col perfezionarsi dell'industria, un nuovo grande stabilimento dovette essere impiantato subito dopo la guerra. La previdente sollecitudine della Giunta comunale di Torino, sindaco il senatore conte Teofilo Rossi di Montelera, propose, ed il Consiglio approvò nel 1916, la erogazione gratuita di 14.000 metri quadrati di terreno per la fondazione di questo importante ed umanitario Istituto.

Ora esso sorge imponente per i suoi grandi impianti di industria chi-

mica e farmaceutica. La parte coperta misura più di 7000 metri quadrati ed ha 10 reparti per la trasformazione dei prodotti. Vi è stata aggiunta una fabbrica di chinino, l'unica in Italia per la produzione della materia prima, la cui produzione è ancora esclusiva dell'Olanda, dell'Inghilterra, degli Stati Uniti, e della Francia, i cui fabbricanti di chinino ne hanno fatto un monopolio.

Interno dello stabilimento Laboratorii.

L'Azienda del chinino di Stato possiede ancora una piantagione di china nelle Indie occidentali olandesi per la produzione della corteccia di china.

Questo Laboratorio non è ancora completamente ultimato. Però occupa già 150 operai e produce già più di 30.000 Kg. di prodotti chimici. Ne potrebbe produrre il doppio. Quando tutto il laboratorio sarà in completa efficienza, richiederà, naturalmente, anche il raddoppiamento del personale.

Il Laboratorio è frequentemente visitato dalle Commissioni internazionali di malariologi, e da membri di Associazioni scientifiche e professionali dell'Italia e dell'estero.

Al funzionamento dell'importante Istituto presiedono il direttore tecnico commendatore dottor Carlo Martinotti ed il direttore amministrativo cav. Garofalo.

Le industrie private.

Parecchie sono le industrie private della regione. Subito oltre l'Ospizio di Carità sorge lo stabilimento ing. Paolo Agudio e C. per le costruzioni meccaniche, che è andato in breve volger di tempo assumendo sempre maggiore importanza ed è stato ampliato con nuovi fabbricati, che coprono oltre quattromila metri quadrati.

Questo stabilimento si è specializzato nella costruzione di impianti meccanici di sollevamento e di trasporto. Continua cioè un'industria, che trae le sue origini dai grandi impianti, che furono vanto del fondatore della Ditta, comm. in. Tommaso Agudio. Funicolari, ascensori, montacarichi, e specialmente le più grandi ed ardite teleferiche moderne, che sono necessario e potente sussidio degli impianti idroelettrici delle nostre montagne, escono da questo stabilimento.

A monte del corso Stupinigi ha pure sede la nota fabbrica Antonio Opessi per la costruzione di strumenti di precisione, per pesi e misure, la quale occupa una superficie di 12.000 metri quadrati con 6000 metri quadrati coperti. È questa la più importante e la più antica fabbrica italiana del genere. Fu fondata nel 1773. Vi lavorano da 100 a 120 operai.

Maggiore è il numero degli stabilimenti industriali a levante del corso, essendo questa zona più vicina alla ferrovia.

All' angolo di via Giordano Bruno col corso Bramante è situato lo stabilimento Biak per la lavorazione di metalli. Esso occupa una superficie di 45.000 metri quadrati e dà lavoro a 240 operai. Costituisce quasi una branca sussidiaria della grande industria della Fiat.

Il Consiglio di amministrazione della Società è infatti così composto: presidente, senatore Agnelli; consiglieri: ing. Fornaca, ing. Vincent, prof. Valetta, avv. Edoardo Agnelli; direttore, signor Dario Pozzi.

La fabbrica produce leghe di rame ed ottone, barre, tubi, lastre.

L' elenco non breve delle industrie locali comprende ancora: Fabbrica Automobili Sport Torino « Fast », dell' ing. Alberto Orasi, maestranza 100 operai; Società impianti per ogni applicazione dell' aria compressa, direttore ing. Bardi, maestranza 8 a 10 operai; Fabbrica italiana misuratori per acqua Bosio e C., maestranza 40 operai; Fabbrica persiane avvolgibili ed oggetti stampati Francesco Pestalozza, maestranza 25 operai; Pasquali Film Impresa trasporti Zancanaro.

Nella zona più prossima alla città hanno sede le seguenti industrie: Fabbrica apparecchi scientifici Janetti, del cav. Pietro Janetti, ex-consigliere della Camera di commercio; Officine metallurgiche Michele Ansaldi; Latteria moderna, diretta dal ragioniere Scolari; Fabbrica di mobili in ferro del cav. uff. Alfredo Porino, ex-consigliere comunale; Stabilimento meccanico subalpino dell' ing. Ezio Magnanelli; Fonderia Carlo Garrone ecc.

Viabilità ed edilizia.

La regione della Barriera di Stupinigi, divisa dalle altre parti della città a monte dalla ferrovia di Modane, a levante dalla ferrovia di Genova e dalla vastissima stazione di smistamento, non comunica coi centri commerciali che attraverso l' arteria longitudinale, il corso Stupinigi, varcando un passaggio a livello ed il cavalcavia sussidiario, ora destinati finalmente a scomparire per l' abbassamento del piano del ferro, e in senso trasversale per i cavalcavia del corso Bramante e del Lingotto sulla strada Grugliasco-Moncalieri. È inoltre stato aperto al transito il cavalcavia tra i corsi Dante e Parigi. Si è costruita la nuova via Giordano Bruno tra il corso Lepanto e la cascina Ciattigliera, parallela al corso, che è poco frequentata, e si è aperta fra queste due arterie la via Filadelfia.

Altre opere per la viabilità della regione sono state eseguite o sono in corso, come appare dal seguente elenco del competente ufficio municipale: vie: Buenos Aires, tratto a monte del corso Stupinigi; Tripoli, tratto confrontante le case popolari; Arquata e adiacenti del gruppo A, case popolari; Spallanzani, Cassinis e Rivalta; Torricelli, tratto a monte del corso Re Umberto; Caprera, tra il corso Orbassano e la chiesa del Cuore di Gesù; Filadelfia, tra i corsi Stupinigi e Vinzaglio; Tripoli, tra la via Caprera ed il corso Marsiglia; Antinori; e miglioramenti alla via Savonarola.

Vennero aperti o sono in corso di apertura tratti dei corsi Lepanto, Marsiglia, Parigi e Sebastopoli.

È di prossima apertura e sistemazione: il prolungamento del corso Vinzaglio e dei corsi Rapallo e Mario Pagano, adiacenti al gruppo A, case popolari.

Sono quasi ultimati i lavori per il cavalcavia sul corso Stupinigi.

Sono a buon punto i lavori per l'apertura della strada di circonvallazione tra la Barriera di Nizza e quella di Stupinigi, con cavalcavia sulla ferrovia Torino-Genova, e quelli inerenti alla strada tra Grugliasco e Moncalieri.

La popolazione della zona lamenta però che la deficienza di vie aperte o sistemate non incoraggia la fabbricazione, quantunque si possano avere i terreni dai privati a prezzi non esagerati. Così è avvenuto per parecchie vie, nella cui testata verso il corso era già stata fabbricata qualche casa nell'anteguerra, e che attualmente sono appena segnate sul piano regolatore. Si può discutere se debbano sorgere prima le vie oppure le case. Certo chi vuole fabbricare una casa cerca una località, dove vi sono strade fornite di tutti gli impianti di servizi necessari alla vita. Nessuno pensa a costruire una casa in mezzo ad un prato colla prospettiva di rimanere, se non con spese eccessive, senza gas, senza acqua, senza luce, senza fogne, e sopratuto di non poter accedere alla sua casa, che percorrendo un sentiero fangoso fra gli sterpi e col pericolo di disgrazie personali o di aggressioni. E ciò lamentano specialmente gli abitanti di via Poirino, che è privata e buia e senza canali di scolo.

Molte proteste si sollevano pure per la via La Loggia, dove è quasi nulla la manutenzione, mancano la fognatura e nell'ultimo tratto la conduttura del gas, e troppo scarsa è l'illuminazione.

È poi urgente ed indispensabile una revisione ed un razionale riordinamento della numerazione per ovviare alle frequenti difficoltà di recapito in rapporto al progressivo aumento della popolazione.

Come le abitazioni, anche le industrie, le quali, come abbiamo visto, sono in progressivo sviluppo, si risentono delle difficoltà prodotte dalle scarse comunicazioni coi centri popolari della Barriera di Nizza e del Lingotto. Si domanda perciò il cavalcavia che era stato progettato per unire il corso Sebastopoli al corso Spezia, nonchè il passaggio fra il corso Girgenti ed il corso Porto Maurizio, già compreso nel piano regolatore e progettnto da molti anni dall'Amministrazione ferroviaria, che aveva a tal fine espropriato i terreni occorrenti all'imbocco del corso Girgenti quando furono soppressi tutti i sottopassaggi della ferrovia. Perchè la difficoltà principale per le industrie è quella di avere un personale se non abitante nella regione, almeno unito ad essa da facili e spedite comunicazioni. A parità di compenso l'operaio accorre alle officine che sono vicine alla propria abitazione e diserta quelle che richiedono un lungo viaggio e rendono impossibile il ritorno a casa negli intervalli di lavoro in quelle officine dove non esistono l'orario continuato.

La via Savanarola e il piano del ferro.

Si è accennato alla sistemazione della via Savonarola.

Un' altra questione si sollevava in merito a questa via. Secondo il progetto per l' abbassamento del piano del ferro, la via verrebbe interrotta all' altezza della linea ferroviaria di Modane e di Milano, mentre basterebbe approfondire di sessanta centimetri lo scavo per rendere possibile la costruzione di un cavalcavia e non sopprimere così questa importante comunicazione.

A questo proposito il cav. Janetti, ex consigliere della Camera di commercio, fa notare che inconvenienti di questo genere, i quali hanno la loro gravità, si sarebbero potuti evitare, quando per l' abbassamento del piano del ferro si fosse adottato il progetto più radicale, che egli ha sempre patrocinato

Il piano del ferro — egli dice — viene abbassato con un susseguirsi di abbassamenti e di rialzi come una specie di montagne russe. La città viene divisa in due zone nettamente con un continuo avvallamento di profondità diverse, protetto da una duplice murata, in tratti ancora sormontata da una griglia, ciò che impedisce la visuale non solo fra le vie parallele, ma anche fra un tratto e l' altro della città con un antiestetismo, che fa a pugni colle tradizioni della nostra Torino. Ed accanto alla questione estetica ve n' è una altra più importante ed è quella della viabilità, che viene ad essere intercettata per lunghi tratti e resa possibile solo a lunghe intermittenze attraverso vari ponti o cavalcavia.

Il cav. Janetti avrebbe quindi voluto la costruzione di una vera e propria metropolitana; tutta la rete ferroviaria della città in galleria. Progetto questo veramente grandioso, e che metterebbe Torino al livello delle città più moderne; ma in questi momenti di crisi, chi osa affrontarlo?

La fognatura.

Dato il graduale sviluppo della fabbricazione che indubbiamente si effettuerà, se nella regione verranno attuati i provvedimenti necessari a favorirlo, occorrerà che il Municipio, oltre agli altri servizi pubblici, estenda a quelle periferie la fognatura.

Attualmente esiste tutta la canalizzazione sia bianca che nera nei corsi e vie adiacenti alla piazza d'Armi; il collettore nero sul viale di Stupinigi sino all' Ospizio di carità. Venne eseguita tutta la fognatura nera per il gruppo A delle case popolari. Fu costruito il grande collettore bianco di corso Lepanto e via Cassinis sino all'ex Barriera di Nizza, con sottopassaggio alla ferrovia in correlazione dell' abbassamento del piano del ferro. Per lo stesso scopo vennero deviati i canali bianco e nero in corso Marsiglia e corso Stupinigi. Si procedette alla copertura della bealera scorrente in via Rivalta e per un tratto sul corso Re Umberto e furono costruiti i canali bianchi di corso Stupinigi e Re Umberto sino al corso Lepanto. Si coperse un tratto dell' ex fosso della cinta, con sifone sotto la ferrovia.

Sono di prossima attuazione, il prolungamento del collettore bianco in corso Marsiglia sino all' incontro col corso Parigi con sottopassaggio alla ferrovia Torino-Milano e la fognatura nera in corso Re Umberto sino alla via Torricelli.

Il servizio tranviario.

Da tutto il complesso risultato delle nostre indagini sulla vita della regione, sull' importanza degl' istituti e delle industrie che la popolano, senza tener conto dell' influenza considerevole che vi esercita l' elemento sportivo nelle sue forme più moderne, emerge colla più chiara evidenza la necessità di un comodo, pronto e sufficiente servizio di comunicazioni tranviarie.

Già abbiamo accennato alle trattative avviate dall' Amministrazione straordinaria del Comune di Torino e per essa dal commissario aggiunto conte ing. Alessandro Orsi, in accordo colla Direzione dell'Azienda tranviaria municipale per l' acquisto e l' elettrificazione della linea Torino-Stupinigi-Orbassano.

Attuato questo progetto, che auguriamo sollecito, verranno certamente risolti i problemi delle più frequenti e più rapide comunicazioni che interessano il Museo ed il centro di Stupinigi, la borgata di Mirafiori, i campi di aviazione e delle corse dei cavalli, e quanti, Enti e privati, appartengono all' estremo lembo di quella zona torinese.

Per gli interessi più vicini alla città, il Circolo Corso Stupinigi, che ne ha assunto con alacre zelo la tutela, domanda: 1° il completamento del doppio binario della linea n. 11 per evitare il disagio delle lunghe attese ai frequenti scambi, che nella stagione invernale troppo si protraggono in causa della nebbia; 2° il prolungamento della linea n. 11 a piazza Castello da un lato e dall' altro sino alla nuova Barriera di Stupinigi; 3° la concessione del biglietto valido per due corse da centesimi 70, da rilasciarsi a tutte le ore del giorno, anzichè soltanto fino alle ore 14,30, come si pratica attualmente, per permettere una reale comunicazione col centro della città, avvicinando gli utenti della linea n. 11 ai vantaggi dei lunghi percorsi, di cui godono tutte le altre linee della città colla spesa di soli 40 centesimi.

Si lamenta inoltre dagli abitanti che il servizio, benchè migliorato col collegamento diretto colla stazione di Porta Nuova, lascia ancora molto a desiderare, specie per la lentezza. Al mattino, tra le ore 7 e le 8, le vetture viaggiano con passeggeri stipati ed aggrappati all' esterno; sarebbe necessario un maggior numero di vetture o almeno l' aggiunta di rimorchi.

Servizio sanitario e farmaceutico - Cimitero.

Il servizio sanitario è disimpegnato dai medici di beneficienza del Lingotto e Mirafiori dott. Bongioannini e dott. Aimaretti. Non pochi sono i bisogni nel campo sanitario, dato il carattere popolare della maggior parte degli abitanti. In parte soccorre la carità cittadina. Ma, se pure molto lodevoli per il sentimento di solidarietà umana che li ispira, questi soccorsi

non sono sufficienti: a conseguire un risultato più efficace occorre migliorare, in certi luoghi, come a Mirafiori, le condizioni igieniche delle abitazioni vecchie, occorre una clinica del lavoro, e tutti quegli altri provvedimenti di assistenza dell' operaio, che sono suggeriti dalle esigenze della vita e dal progresso della scienza.

Il servizio farmaceutico è deficiente, perchè gli abitanti del centro della regione devono ricorrere alle farmacie del Lingotto o a quelle della città, tutte eccessivamente lontane. L' ospizio di Carità aveva bensì chiesto ripetutamente negli anni andati di essere autorizzato ad aprire al pubblico la sua farmacia interna, ma la sua richiesta non fu accolta e quindi la farmacia fu chiusa. Basterebbe un provvedimento favorevole in questo senso perchè tutta quella larga zona potesse avere prossimo il servizio farmaceutico così necessario specialmente nei casi urgenti.

La popolazione è poi conncorde nell' appoggiare le istanze della limitrofa regione del Lingotto per il sollecito ampliamento del cimitero comune alle due zone.

In rapporto specialmente ai trasporti funebri, come a tutte le altre pratiche religiose, si deplora la mancanza di una chiesa, essendo le più vicine la parrocchia del Lingotto da una parte e quella della Crocetta dall' altra.

Scuole ed asilo infantile.

Due sono i fabbricati nei quali hanno sede le Scuole elementari della regione. Nel 1912 vennero iniziati i lavori per la costruzione dell' edificio per la Scuola elementare Giuseppe Mazzini su terreno compreso fra i corsi Orbassano e Sebastopoli e la via Tripoli. I lavori furono ultimati l'anno appresso e il costo è risultato di circa lire 245 mila. Il fabbricato contiene dodici aule, locali per la Direzione e per gli insegnanti, una palestra, un refettorio, due alloggi per custodi.

Scuola elementare Giuseppe Mazzini.

Si provvide inoltre all' adattamento ad uso scolastico dell' ex palazzina Discalzo, in viale Stupinigi, 302, passata in proprietà del Comune, in seguito alle permute tra lo Stato e il Municipio per la formazione della nuova piazza d'Armi. Si ricavarono così altre quattro aule. È deputato di vigilanza della Scuola il comm. Alfredo Porino; direttrice la signora Alice Sacchi-Guggi. Esercita la sua benefica azione nella più generosa e larga forma richiesta dalle esigenze della popolazione scolastica, il Patronato scolastico, di cui sono presidente il cav. avv. Vittorio Pasquario, vice-presidente il colonnello cav. dott. Martinotti, segretario il cav. uff. dott. Gianni Drogoul,

cassiere-economo il geom. cav. Giacomo Masante, revisore dei conti il rag. Carlo Canzi.

Animata sempre da spirito umanitario e moderno, la presidenza del Patronato si propone ancora di allestire nella Scuola il teatrino per le recitazioni obbligatorie, di provvedere la batteria da cucina, di cui una parte fu già donata dal deputato di vigilanza comm. Porino, per esercitare le alunne nelle occupazioni inerenti al buon governo della casa, di impiantare infine i bagni, potendo la Scuola disporre di un locale adatto e spazioso.

Gli alunni della Scuola sono 560, di cui 210 maschi e 350 femmine. Essi sono suddivisi in tredici classi inferiori, cinque classi superiori ed una integrativa.

Se buona è la Scuola elementare, difetta invece l' educazione infantile. È fortemente sentita la necessità dell' erezione di un Asilo, da costruirsi preferibilmente lungo il corso Stupinigi, sui terreni comunali di fronte all' Ospizio di Carità, all' angolo della via Rosario di Santa Fè.

Gli sport della regione.

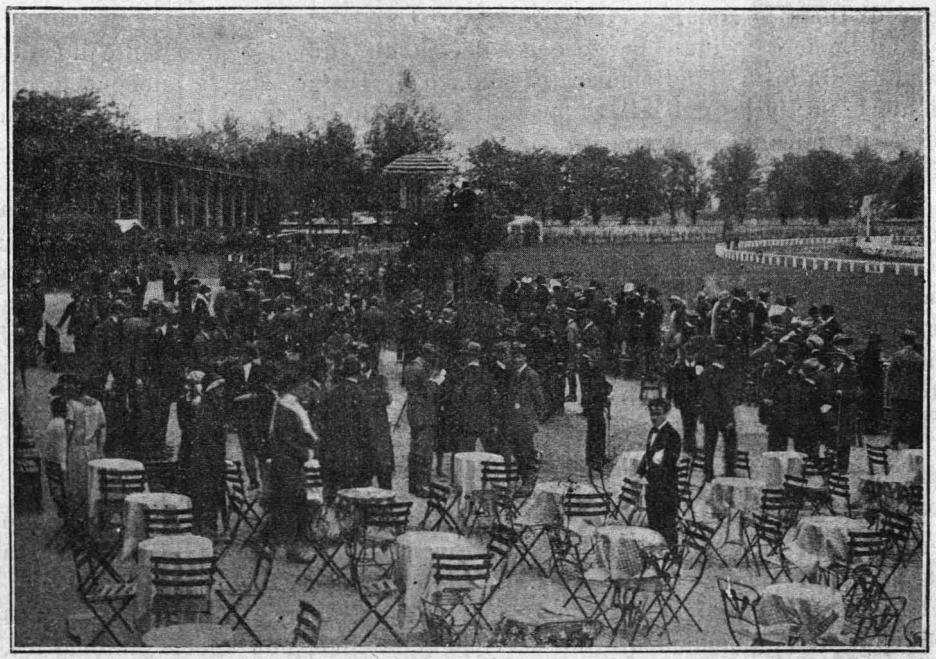
La vita sportiva nella zona della Barriera di Stupinigi è concentrata essenzialmente in tre campi: quello del Gruppo Sportivo Fiat, di cui già

L' Ippodromo di Mirafiori.

abbiamo parlato, e nel quale l' attività si svolge in quasi tutti i rami dello sport, quello del F. C. Torino, dedicato al gioco del calcio e un po' anche al tennis, e infine quello dell' Ippodromo di Mirafiori.

Vi sono poi campi minori nei quali si pratica essenzialmente il gioco delle bocce e c'è la vasta piazza d'Armi, campo.... d'azione di moltissime squadre di calciatori « liberi ».

Di fronte al lato nord della piazza d'Armi e vicino alla caserma dei bersaglieri vi è il campo di gioco riservato ai militari, i quali, tra un'esercitazione e l'altra, trovano modo di addestrarsi nell'atletica leggera e nel foot-ball: il campo è anzi, per l'atletica leggera, uno dei pochissimi regolari



L'Ippodromo di Mirafiori - Al traguardo.

esistenti a Torino ed ha servito anche per le gare di preparazione olimpionica degli atleti piemontesi.

Sul corso Sebastopoli, quasi in prossimità dell'edificio dell'Ospizio di Carità, sorgono gli impianti sportivi del Torino F. C., una delle più vecchie e floride Società sportive italiane, contando oltre un ventennio di vita. È la Sacietà del foot-ball più vecchia di Torino e forma con la Juventus, da moltissimi anni il binomio delle grandi Società calcistiche torinesi.

Oltrepassato l'Ospizio di Carità, in corso Stupinigi, ha la sua sede l'unica Società sportiva della regione; la Bocciofila Cervo. C'è, è vero, nei pressi del Cavalcavia, il terreno di gioco di un altro Gruppo bocciofilo, il Gruppo Edera, ma la sede di questa Società è in corso Valentino.

Al confine della cinta daziaria, fra il viale di Stupinigi ed il Lingotto, sorge l'Ippodromo di Mirafiori: il campo ippico forse più suggestivo d'Italia, perchè pochi altri posseggono, come quello torinese, uno sfondo panoramico tanto vario e bello. L'Ippodromo nostro, infatti, nelle più chiare

giornate di primavera e d'autunno, è un sito delizioso e le sue bellezze naturali compendiano meravigiosamente le attrattive sportive. Per questo Mirafiori è caro al pubblico torinese, che non lo frequenta però con quell'assiduità che merita, essenzialmente a motivo delle difficili comunicazioni tranviarie.

Il problema del collegamento tranviario dell'ippodromo — si tratti dell'elettrificazione della linea Torino-Stupinigi o del prolungamento della linea urbana n. 11 — è intimamente connesso con le necessità e gli interessi di tutta la zona.

La Società torinese per le corse dei cavalli, di cui è presidente il conte Sambuy, figlio dell'indimenticato sindaco di Torino, che fu anche uno dei pionieri in Italia dell'allevamento del cavallo da corsa, ha compiuto in questi ultimi anni e compie tuttora sforzi grandissimi per riportare le riunioni nostre all'importanza ed alla classicità di un tempo.

Poco oltre la cinta, nella grossa cascina già del conte Mirafiori, è sorta un'altra scuderia di allevamento, che sinora non si occupa che delle corse: la razza Sangone, che si è impiantata con mezzi notevoli e con un programma vasto e concreto. A sua volta la Società torinese delle corse ha acquistata un'altra tenuta nei pressi dell'Ippodromo, dove verranno ospitate le fattrici che invieranno le piccole scuderie, che non possono disporre di impianti propri.

I fautori del progresso regionale.

Senza soffermarci sopra altri rilievi di minor importanza, i quali hanno però anche il loro peso, come la mancanza del servizio di pubblica sicurezza (perchè la più vicina sezione di Commissariato di P. S. trovasi in via Gioberti, e la più prossima Sezione di guardie municipali è a Mirafiori) il poco soddisfacente funzionamento del servizio telefonico, non ancora automatico, ecc., chiudiamo la nostra rassegna sulla Barriera di Stupinigi ricordando che dei suoi interessi regionali, penetrati del resto nella convinzione generale, non solo di quella popolazione, ma dell'intera cittadinanza, che affluisce in frequenti occasioni a quella periferia, ha assunto la cura il Circolo Corso Stupinigi, il cui Consiglio direttivo è così composto: presidente, cav. Vittorio Pasquario; vice-presidente, cav. uff. dott. Giovanni Drogoul; segretario, signor Austa Giovanni; consiglieri: signor Bergamasco Giuseppe, cav. rag. Osvaldo Giordano, signor G. B. Martina, colonnello comm. dott. Carlo Martinotti, geom. cav. Giacomo Masante, signor Nicola Valilutto. signor G. Reni, signor G. Opessi, cav. rag. M. Maschio, signor Carlo Preda.

Alla Barriera di Orbassano

La Barriera di Orbassano, compresa fra quella di Stupinigi ed il borgo San Paolo, coi quali ha comunione di vita e di interessi, angustiati però da bisogni, di cui ci occuperemo in seguito, ha, per suo centro principale, il borgo della Crocetta. Fu così chiamato questo borgo dalla omonima chiesa parrocchiale, la quale vuolsi così denominata per un quadro in essa esistente, dove la Vergine che vi è dipinta venne chiamata « Deipara Virgo de cruce ».

Non sono molti anni che il borgo della Crocetta costituiva un piccolo nucleo di ville e di modeste case raccolte attorno alla chiesa parrocchiale: più oltre non erano che grandi cascinali e larghe zone di campi e prati, solcati dalla linea ferroviaria di Modane, che si slancia verso i monti e da quella di Milano che, oltrepassata la strada di Orbassano se ne stacca per raggiungere la stazione di Porta Susa, chiudendo in un grande semicerchio i terreni compresi tra il piano del ferro e la città.

Le ferrovie sono per le industrie una calamita, in questo caso però gli abitanti direbbero, con una freddura, che sono state una « calamità » per la regione, la quale vi ha finora incontrata una barriera alla sua espansione, barriera che solo scomparirà coll' abbassamento del piano del ferro.

Le industrie, comprese le officine ferroviarie, sorsero numerose ai lati di queste piano del ferro e attorno, agli opifici sorsero conseguentemente le case di abitazione e gli esercizi commerciali invadendo con una rapida progressione tutti quei terreni. L' alienazione dell' ex-piazza d'Armi, la costruzione dello Stadium e delle nuove palazzine hanno colmato la lacuna ed ormai il borgo Crocetta può dirsi unito al grande centro di Torino.

La popolazione è in continuo aumento. Confrontando le cifre dei due censimenti del 1911 e del 1921 si osserva un aumento percentuale del 11,79 per cento. Gli abitanti all' epoca dell' ultimo censimento erano 9949. Ora, tenendo conto del crescente sviluppo delle industrie e più che della tendenza, della necessità della popolazione premuta dalla crisi degli alloggi ad emigrare verso la periferia, hanno certamente superato, e non di poco i 10.000.

La barriera di Orbassano ripete la sua importanza dall' affluenza di gran

parte del movimento commerciale del pinerolese diretto alla zona settentrionale di Torino, mentre l' altra parte sfolla per la via di Airasca verso la grande arteria della via Nizza. Dalla strada di Orbassano giungono inoltre a Torino, i mattoni delle Fornaci Riunite, fabbricati a Beinasco, che forniscono una percentuale altissima di materiale alle costruzioni della nostra citta. Maggiore importanza di movimento ha ancora acquistato questa barriera dalla costruzione delle nuove caserme e dell'ospedale militare principale, compresi fra la strada di Orbassano ed il viale di Stupinigi.

La salubrità del luogo ha favorito l' erezione di istituti sia ospitalieri che di educazione, primissimo fra questi il Sanatorio dell' Opera pia San Luigi Gonzaga.

Il Sanatorio di San Luigi.

Le origini dell' Opera pia San Luigi Gonzaga risalgono al 1790. In quell' anno o poco prima era sorta sotto questo titolo una Società di persone pie e benefattrici, avente per scopo il soccorso a domicilio degli infermi poveri della città e specialmente di quelli che per la malattia e la cronicità della malattia non potevano essere accolti in altri ospedali. La Società, che aveva sede nella chiesa di Santa Barbara (Cittadella), ebbe un rapido sviluppo ed incontrò un grande favore tanto che, pochi anni dopo, in seguito a lasciti ed eredità, tra cui importantissima quella di lire 100.000 fatta nel 1797 da Moriondo Pietro Francesco del Lingotto, otteneva il suo legale riconoscimento da re Carlo Emanuele IV. Si trasferiva più tardi nella chiesa di San Giuseppe e nello stesso anno, oltre ai soccorsi a domicilio, iniziava l' opera di spedalità per i malati privi di domicilio fisso in vari locali affittati a tale scopo. Così sorse a poco a poco da umili inizi l' Ospedale che fu conosciuto allora col nome di San Luigi sugli spalti della Cittadella.

Saltiamo a piè pari tutte le storiche vicende dello sviluppo progressivo di questo ospedale che, trasportatosi poi nella propria ed ampia sede a tutti nota, esercitò per tanti anni così alta e benefica funzione di cura e di assistenza dei tubercolotici, finchè, col generoso concorso della Cassa di Risparmio, che celebrava il 50° anniversario di sua fondazione coll' elargizione di mezzo milione destinato alla creazione di un Sanatorio esclusivo per i tubercolotici, iniziava la meravigliosa opera della strada di Orbassano, la cui prima pietra veniva posta dal Duca d'Aosta il 27 giugno 1904.

Ultimato il primo edificio nel 1911 il Sanatorio iniziò il suo funzionamento. Qui infine si concentrò, in seguito all' ultima convenzione col Municipio di Torino, tutta l' azione benefica dell' Opera Pia di San Luigi.

L' ospedale-sanatorio sorge a poca distanza dalla nuova barriera daziaria, sopra un appezzamento di terreno di circa 15 ettari, stralciato dalla cascina « Ora », di proprietà dell' Opera pia. La località è salubre, piana, ma attigua ad una strada carreggiabile e ad una linea tranviaria. Il terreno è permeabile con falda acquea bassa.

I due edifici costituenti il Sanatorio sono volti a mezzogiorno e terminano all' estremità con due grandi ali di gallerie, un po' in curva, formanti

un' insenatura a riparo dai venti, per il riposo e la cura all' aria libera. Queste gallerie sono divise longitudinalmente: la parte anteriore è completamente aperta, la posteriore, separata dalla precedente da grandi vetrate, può essere chiusa ed in parte riscaldata.

La parte centrale dei due edifici, collegati con una lunga galleria di comunicazione, è destinata ai servizi generali comuni ai due reparti — uomini e donne — e comprende refettorio, parlatoi, spogliatoi, locali di servizio e guardaroba, chiesa, sala di cura e di medicazione. Ai due lati di questo corpo centrale seguono due costruzioni a tri piani contenenti le camere da letto per i malati, l' una per gli uomini, l' altra per le donne. Le camere, di diversa grandezza, con vario numero di letti, hanno tutte l'esposizione sud-est, mentre dietro corre la galleria di comunicazione, ben illuminata e ventilata, esternamente alla quale sono i locali per bagno, latrine, sgombro dei servizi e pulizia, una piccola cucina, ecc. Ogni piano ha lo stesso numero di letti, gli stessi locali di servizio e di disimpegno, e può essere indipendente dagli altri.

Tutti gli uffici, laboratorii, alloggi del personale, non direttamente a contatto dei ricoverati, sono allogiati in un edificio a tre piani dietro il corpo centrale del Sanatorio.

Appositi locali sono costruiti per gli infermieri e per il personale di servizio e per la lavanderia. Attualmente si è costruito un altro grande padiglione destinato a centro diagnostico, nel quale gli ammalati presentati al Sanatorio verranno esaminati e destinati, secondo la gravità della malattia, ai diversi reparti.

Gli edifici sono circondati da un ampio giardino: quando le numerose alberate saranno cresciute cingeranno tutto l' Ospedale di verde, appartandolo quasi dal mondo esterno e dal movimento della prossima strada.

Aumentati i bisogni della lotta contro la tubercolosi e Municipio e Cassa di Risparmio ed Opera pia di San Paolo ed altri enti sono intervenuti per aumentare il numero dei letti. I ricoverati sono ora 590: quando il nuovo padiglione sarà ultimato, sfollandosi dai servizi e dal personale i locali ora a tale scopo impegnati, si potrà raggiungere una disponibilità di 700 letti.

Il Sanatorio è fornito di tutti i servizi pubblici necessari per il funzionamento e per l' igiene: aria, luce, pulizia, i tre elementi che concorrono in modo speciale alla cura della triste malattia, vi sono in abbondanza. Chi visita il pietoso Istituto ne riporta una gradevolissima impressione. Ciò torna a lode del Consiglio direttivo, di cui sono: presidente il nobile cav. Berando di Pralormo, direttore sanitario il gr. uff. dott. Molinari, direttore del contenzioso il conte Gromis di Trana, direttore di economia il cav. avv. Amedeo Palazzi, e consiglieri numerosi benemeriti cittadini. La loro opera è efficacemente aiutata dall'Amministrazione, di cui sono: segretario capo il comm. avv. Buzano, il segretario contabile conte Clemente Laiolo ed il segretario economo cav. not. Adolfo Baretti.

Due soli servizi pubblici non funzionano come desidererebbero le famiglie dei ricoverati ed il personale numeroso del Sanatorio: le comunica-

zioni tranviarie e l'illuminazione del tratto di strada fra la nuova barriera e l'Istituto. Le prime sono deficienti e non rispondenti, per orario, ai bisogni; la seconda è nulla. È però stato dato affidamento che nell'elettrificazione della linea tranviaria si ovvierà tanto all'uno che all'altro inconveniente.

La Casa di misericordia A. Denis.

Questo pio Istituto, eretto in ente morale con regio decreto 2 maggio 1912, ha la sua sede in via Amerigo Vespucci, 56, in una palazzina fatta appositamente erigere dal compianto filantropo comm. Agostino Denis. Scopo dell'Ente è di provvedere al funzionamento di tre distinte opere ad esclusivo beneficio degli abitanti del Borgo della Crocetta, e cioè: Opera di misericordia pei sussidi ai poveri — Laboratorio per le fanciulle povere — Asilo pei lattanti, tre istituzioni fiorentissime. Proprietà dello stabile, in cui ha sede la pia Opera, è la Congregazione di carità di Torino, quale erede generale del comm. Agostino Denis.

Nell'intento di dare piena ed intera esecuzione alla volontà del benefico testatore, l'Amministrazione della Congregazione di carità, presieduta dal compianto comm. Giovanni Calandra, provvide ad ultimare la palazzina e ad arredarla del conveniente mobilio; curò quindi che questa pia fondazione venisse eretta in Ente morale con amministrazione propria, autonoma. Secondo lo statuto organico della pia Opera, il Consiglio di amministrazione si compone di sette membri efettivi. Quattro sono nominati dalla Congregazione di carità e tre dall'assemblea generale dei soci. Il Consiglio d'amministrazione, così composto, elegge nel suo seno il presidente. L'attuale presidende della pia Opera è il comm. ing. Ettore Morelli.

La Direzione della Casa di misericordia è affidata alle suore figlie della carità, in conformità delle ultime volontà del fondatore Agostino Denis.

Nei locali della pia istituzione venne testè aperta una sezione del Dispensario lattanti. L'Amministrazione dell'Ente, riconoscendo i vantaggi che arreca ai lattanti poveri l'istituzione del Dispensario dei lattanti, ha concesso gratuitamente i locali, soddisfacendo così ad un sentito bisogno di quella popolare borgata operaia.

La costruzione interrotta dell'Officina Carte-Valori.

In mezzo a tanto fervore di vita industriale e commerciale, che anima la regione nella barriera di Orbassano, vi è una stonatura: all'incrocio dei corsi Vinzaglio ed Orbassano si ergono silenziosi ed abbandonati i muri di un edificio non ultimato, che doveva essere nuova grandiosa sede dell'Officina Carte-Valori. Un largo steccato chiude il terreno circostante e invade il controviale del corso Orbassano ostacolando il passaggio dei pedoni. Tutti si domandano che cosa si farà di quella costruzione troncata a metà e che pure ha costato fior di quattrini.

— Tramontato questo progetto, che cosa si potrebbe fare di quella incompiuta costruzione?

— Io credo, ha risposto il comm. Porino, che vi si potrebbe dare sede decorosa e moderna alla farmacia militare. Intanto questa sede avrebbe il vantaggio della vicinanza dell'importante Laboratorio del chinino di Stato. Poi nei nuovi ampi locali sarebbe possibile dare migliore sistemazione ai diversi servizi ed ai diversi reparti.

Ciò che sopratutto monta è che non si lasci in quello stato una costruzione, perchè esposta ad inevitabile deperimento.

L'ospedale militare.

Chi percorre la strada di Orbassano e volge lo sguardo al grande ospedale militare che sorge a monte della nuova piazza d'Armi, se pure ne riporta una gradevole impressione, non può avere un'idea esatta e adeguata dell'importanza di questo istituto, il quale, fatta eccezione per l'ospedale militare di San Martino d'Albaro presso Genova, più recente, è il primo nosocomio militare d'Italia.

Da tempo l'Amministrazione dell'esercito era convinta che Torino, città di frontiera, dovesse avere un ospedale migliore di quello di via Accademia Albertina, adattato alla meglio nei locali di un ex-convento, insufficiente, non rispondente alle esigenze moderne. L'opportunità dell'erezione di un nuovo ospedale sorse in occasione delle permute del Municipio di Torino, relative alle nuove caserme nel 1904. Era allora direttore della Sanità militare il colonnello dott. Ferrero di Cavallerleone. La costruzione iniziata nel 1906, su progetto del cav. geom. Bernasconi, ed eseguita dal Genio militare, fu ultimata nel 1913 e l'ospedale venne occupato nel luglio 1914. Erano allora alla direzione del Genio militare i colonnelli Chiarle, Fassino, Botteoni. Hanno diretto i lavori il maggiore Giannuzzi-Savelli ed il maggiore Zunini. L'ospedale occupa un'area di 80.000 metri quadrati. È costruito a padiglioni isolati e comprende 31 edifici fra grandi e piccoli.

I padiglioni per gli ammalati sono 16, di cui 11 collegati con galleria a vetrate mobili allo scopo di evitare gli inconvenienti delle gallerie chiuse e di purificare colla ventilazione l'aria dell'ambiente.

Altri cinque padiglioni sono perfettamente isolati: tre per le malattie infettive, chiusi da un alto recinto in muratura; uno per i malati sospetti in osservazione, uno per le malattie della pelle. L'ospedale ha una potenzialità di 600 letti. Durante la guerra ha raggiunto i 900 letti per mezzo di ripieghi, utilizzando cioè le terrazze chiuse con vetrate, che si aprono alle testate di ogni padiglione.

L'ospedale contiene ancora un padiglione ad un piano collegato da galleria agli undici padiglioni sopra ricordati, per sale di operazioni settiche ed asettiche con ampi ambienti di sterilizzazione, con letti per degenza di ammalati operati, con un impianto modernissimo di radiografia e di radioscopia: una completa stazione di disinfezione.

Un altro padiglione è sede dei bagni, delle cure idioterapiche, elettroterapiche e kinesiterapiche. Sedi isolate in apposito padiglione hanno il servizio di lavanderia meccanica a vapore, il reparto delle caldaie per il

riscaldamento a vapore sotto pressione di quattro atmosfere, che dànno a tutto l'ospedale un calore uniforme di 15 centigradi; quello delle caldaie per la cucina a vapore, ecc. La cucina è ricchissima: essa funziona inoltre coi forni a carbone ed a gas.

Gli edifici risultano armonicamente distribuiti, con una distanza tra le infermerie di trenta metri, limite considerato come il più appropriato per l'isolamento, areazione, soleggiamento e comodità del servizio.

Lo spazio libero tra le infermerie è sistemato con piantagioni. Il costo complessivo dell'opera è stato di lire 3.500.000. Al direttore colonnello Vivalda, che ne aveva iniziato il funzionamento, è succeduto il colonnello dott. Morino, il quale già da parecchi anni apparteneva alla sanità militare di Torino ed aveva assistito al sorgere ed al progressivo sviluppo dell'importante nosocomio.

Attuale direttore è il colonnello dott. Ruta, vice direttore il tenente colonnello dott. Gillone. Fanno parte del personale sanitario il colonnello dott. Lanza, il maggiore dott. Oggero per la sezione di chirurgia, il tenente colonnello dott. Balla per la sezione speciale di otorinolaringoiatria, il capitano medico dott. Borello, direttore del gabinetto di radiografia, ed altri valenti sanitari.

È certamente questo un istituto che, mentre contribuisce al movimento della borgata, dà a questa maggior lustro e decoro.

Le industrie.

Alla necessità delle abitazioni per le famiglie operaie della regione ha provvisto l'Istituto per le Case Popolari colla costruzione del gruppo IV composto di due corpi di fabbrica a cinque piani fuori terra con 314 alloggi.

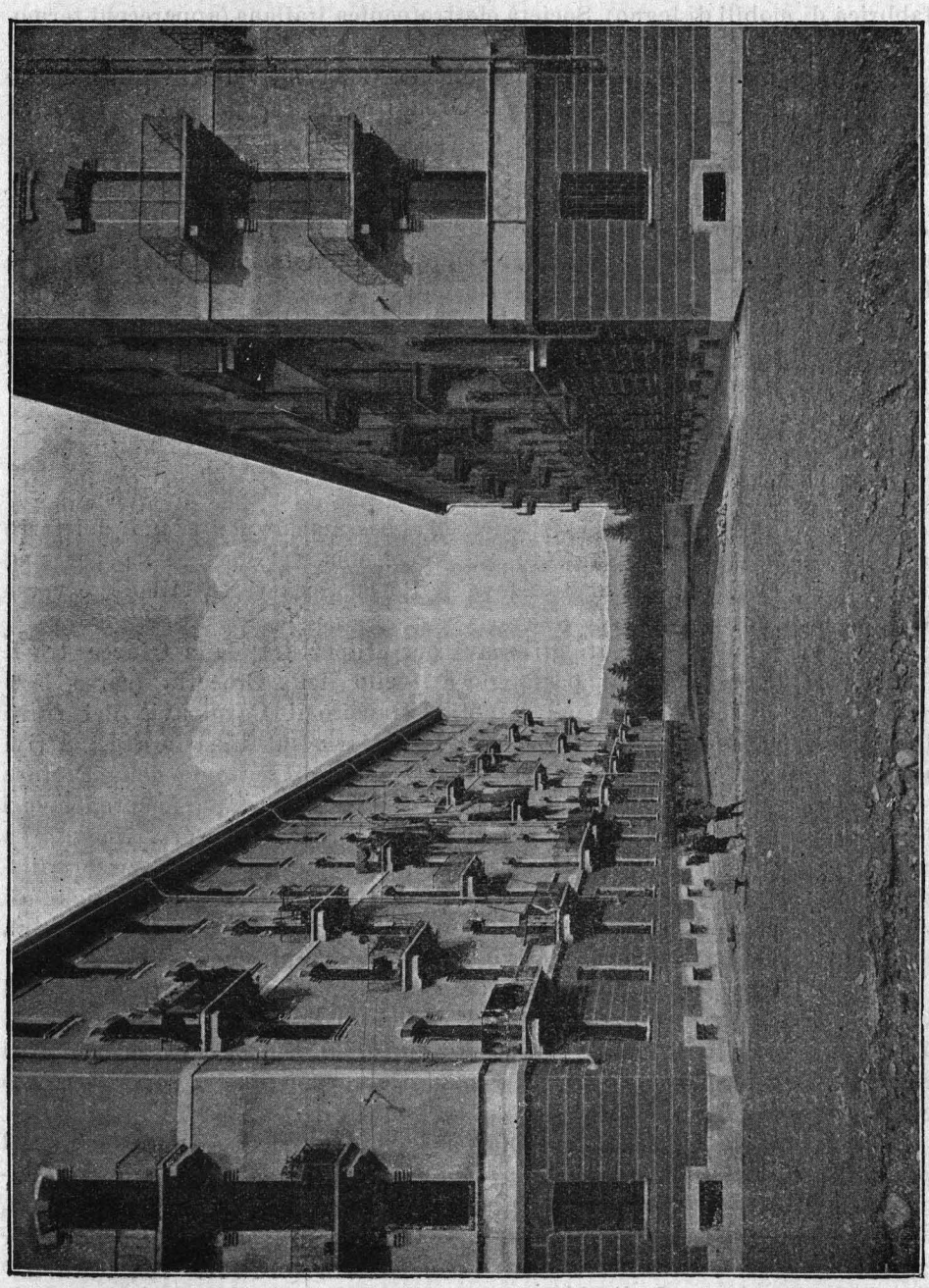
Queste case sorgono ai numeri 55 e 57 di via Tripoli.

Varia e molteplice è l'attività industriale della regione attraversata dalle linee ferroviarie di Milano e di Modane. Primi fra gli opifici sono certamente quelli per la fabbricazione delle automobili come la Spa, l'Itala, la sezione materiale ferroviario della Diatto-Fiat, le quali dànno lavoro a circa un migliaio di operai ciascuna.

Nel campo delle industrie meccaniche la barriera di Orbassano conta i nomi della Società A. Ferrabino (ruote per automobili), della Società anonima argenterie nazionali, dell'« Invicta » (macchine da scrivere ingegnere Giachero), della fonderia F.lli Chiantelassa, degli impianti di riscaldamento De Micheli, di G. Biglioni e C. (bolloneria), del deposito fonderie Ambrogio Necchi di Pavia.

Numerosi sono gli stabilimenti di industrie varie. Ricordiamo fra questi: Società anonima Manifattura Peretti, Ditta Baroni Ernesto, « La Piemonte », Società anonima, ingegnere Ipsevich (letti, mobili, costruzioni in ferro), Fabbrica mobili in ferro, barelle e carrozzelle del comm. Angelo Porino, A. Viassone e C. (carte da gioco), Chiassone, Siccardi e C. (fabbrica cuscinetti a sfere), Carrozzeria cav. Balbo, Ricci, Gritti e C. (officina riparazioni auto-

mobili), Fabbrica manometri ed accessori per automobili e motociclette del cav. Joannes, Società trafilerie e laminatoio metalli ed alluminio, Officine d'arte fratelli Ducato e C. (vetrate decorative e costruzioni di lusso in ferro),



Gruppo di case popolari nella via Tripoli

Lavori in cemento Marzano, Pomini, Cravetto, Quadri, Società radiatori « Megenet », Frabbrica frese ed articoli per lavorazione del legno, di Frè Luigi, Tipografia F.lli Pozzo, Società anonima Baratti e Milano, Ditta Ricotti (fabbrica di mobili di legno), Società elettrotecnica italiana (apparecchi termo-elettrici), Pastificio F.lli Poy, ecc.

Nè qui avrebbe termine il lungo elenco. Come nota d'attualità è degno di rilievo il fatto che la barriera d'Orbassano ospita perfino la fabbrica delle bambole Lenci, di Scavini e C., che rappresentano la più alta seduzione per il mondo piccino.

Di fronte a tanta attività industriale maggiore risulta il bisogno di un regolare funzionamento dei servizi pubblici sia per il facile accesso delle maestranze agli stabilimenti, sia per il pronto soddisfacimento delle esigenze di ogni industria.

Come già abbiamo accennato, il problema più importante e più urgente sotto questo aspetto è quello dell'abbassamento del piano del ferro, che attualmente intralcia le comunicazioni della regione.

L'abbassamento del piano del ferro.

Il nuovo impulso dato ai lavori dell'abbassamento del piano del ferro lascia sperare che prossimamente questa vecchia cerchia che va per una parte della stazione di Porta Nuova a Porta Susa verso Milano e verso Modane sarà abbattuta.

Già sono quasi ultimati gli scavi per l'apertura della trincea tra il Cavalcavia S. Salvario e il passaggio a livello della Crocetta (corso Ferruccio). Già è stato aperto al pubblico transito il Cavalcavia del corso Dante ed è stato attivato l'esercizio ferroviario sul binario degli arrivi abbassato. È stato soppresso il transito attraverso il sottovia della Pertusa — indecente serbatoio d'acqua e fango — e proseguono alacremente i lavori per l'abbassamento del binario dei treni in partenza da Porta Nuova. La costruzione dei muri, tra il corso Re Umberto e l'ex strada di circonvallazione (via Cassini), è ultimata; così pure il Cavalcavia in prosecuzione di via Cassini, e quello sul viale di Stupinigi e il muro di sostegno a destra, tra il Cavalcavia provvisorio del viale Stupinigi e la via Cassini.

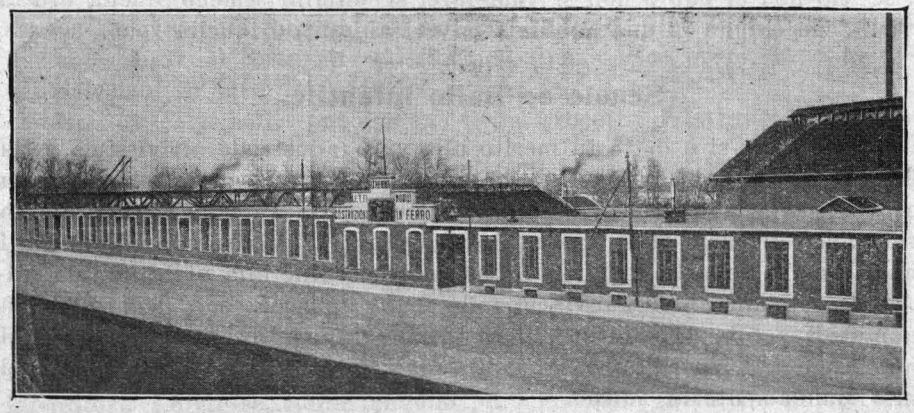
Della linea Torino - Modane è ultimata l'apertura della trincea tra il viale di Stupinigi e l'estremo limite dell'abbassamento, ad eccezione di alcuni tratti interessati delle strade ordinarie. Sono pure avanzati i lavori relativi alla costruzione del Cavalcavia sul prolungamento dei corsi Vinzaglio ed Orbassano.

Mentre si dà atto dalla popolazione della Barriera di Orbassano del progresso di questi lavori, il quale però, si ritiene potrebbe essere maggiormente accelerato ricorrendo ad una mano d'opera più abbondante, si deplora, e pare non a torto, che siansi prima eseguite le opere, che non hanno carattere d'urgenza, come il Cavalcavia in prosecuzione della via Cassini, e siansi rinviate le opere di abbassamento e della costruzione del necessario

Cavalcavia sulla strada di Orbassano, che è frequentatissima e dove ad ogni momento le comunicazioni sono interrotte dalla chiusura dei due passaggi a livello.

Industrie e maestranze isolate dalla ferrovia di Milano.

Ma se gli abitanti della regione prossima ai lavori dell'abbassamento possono aprire il cuore alla speranza di una non lontana liberazione, in condizioni molto più tristi si trovano le industrie e le maestranze degli stabilimenti sorti oltre la linea di Milano.



Fabbrica di mobili in ferro « La Piemonte »

Tra via Rivalta, il Poligono Ferrovieri e la ferrovia di Milano si delinea un nuovo quartiere che per arterie principali ha il corso Lione parallelo alla ferrovia e la via Francesco Millio, perpendicolare a questa e situata sul prolungamento dell'asse di via Torricelli.

A sinistra di via Millio vi è un largo tratto di terreno circondato da palizzate dove dovevano sorgere palazzine per ferrovieri.

A destra vi sono tre fabbriche: il Ruotificio Ferrabino, l'Officina già fratelli Diatto (ora Fiat), che ricorda la più vecchia ditta industriale torinese, e la Società « La Piemonte » di G. Ipsevich, che è forse la più recente, ma che pulsa già con un ritmo indice di lusinghiero avvenire.

La Diatto dalla mole caratteristica, risuona di colpi di maglio, essendo sfruttata per la costruzione delle parti forgiate di materiale rotabile. La « Piemonte » si snoda con le sue eleganti costruzioni in cemento armato lungo la via Francesco Millio. In essa si fanno costruzioni in ferro diverse e mobili in ferro. Questa ditta, che sorta con il solido appoggio di noti industriali, lavora largamente anche per esportazione ed è orientata sul tipo di analoghe industrie estere (tipo Forges di Strasburg), ha un avvenire favorevolissimo; certamente promette di affermarsi fra le più importanti industrie torinesi.

Dato il traffico notevole sviluppato dalle tre industrie sopra ricordate si rende necessario di prevvedero alla sistemazione delle strade di accesso alla loro zona.

La comunicazione fra via Millio ed il centro di Torino sarebbe facile lungo il corso Lione, il corso Castelfidardo ed il corso Vinzaglio, se il corso Lione non fosse sbarrato in prossimità del passaggio a livello del corso Ferruccio ove questo sbocca in corso Castelfidardo.

Non si tratta che di abbattere una misera cancellata, la quale, dopo tutto, mon fa onore alla nostra città. Certo sarebbe necessaria una prima sistemazione del corso Lione, per renderlo meno selvaggio e più praticabile, ma se ciò non si può o non si vuol fare, si elimini almeno quella brutta barriera, che chiude in una gabbia i poveri abitanti di quella zona.

Scuole ed Asilo infantile.

Dopo quanto si è detto in merito alla vita industriale attivissima della regione ed ai disagi che l'affliggono specialmente in causa della lentezza dei lavori per l'abbassamento del piano del ferro, al quale è subordinata la soluzione di varii altri problemi, facilmente si può comprendere quali siano i bisogni della barriera di Orbassano in ordine alla viabilità, all'edilizia, alle comunicazioni tranviarie, alla fognatura, ecc., che, del resto, già sono stati rispecchiati nella quasi loro totalità in una accurata relazione del comm. Angelo Porino, presidente dell'Organizzazione tecnico-elettorale del quinto Mandamento di Torino.

Due compartimenti scolastici provvedono all'istruzione elementare dei fanciulli della regione; la scuola Giuseppe Mazzini e la scuola Michele Coppino. Della prima che ha sede sul corso Orbassano ed accoglie pure una parte della popolazione scolastica della finitima zona della barriera di Stupinigi già abbiamo parlato. Più importante e prossima per il Borgo della Crocetta è la scuola Coppino allargata in un moderno edificio del corso Vinzaglio, n. 85 contenente 24 aule. Ne è direttrice la professoressa Emilia Mirone. Seicento sono gli allievi. L'aumento della popolazione scolastica ha reso necessaria l'apertura di due succursali in via Morosini, n. 107, e sul corso Parigi, n. 46. È questo un provvedimento provvisorio, che fa scusare le poco adatte condizioni dei locali appositamente sistemati con questo criterio. Alla sistemazione definitiva del compartimento scolastico si potrà provvedere coll'elevazione di un piano della scuola Coppino.

Funziona in questa il patronato scolastico locale, di cui è presidente onorario il commendatore avv. Alberto Badini-Confalonieri, presidente effettivo il cav. Carbonero, consiglieri il comm. Porino, il rag. Ganna, i signori Debernardi, Guglielmino, Borghesio; patronesse le signore Elena Badini-Confalonieri, Ceriana, contessa Balbo di Vinadio, Tapparo, Regina Nicolis di Robilant, contessa Pinchia, Ogliani, Porino, Curtino-Castagneri.

La scuola Coppino possiede pure una biblioteca circolante con oltre 1000 volumi. Ne è commissario il comm. Porino; bibliotecaria la signora Chiesa.

All' educazione infantile provvede l'Asilo della Crocetta, che ha sede sul corso Vinzaglio, numero 52, ed è eretto in ente morale. Accoglie 120 bambini. È amministrato da un Comitato così composto: presidente cav. Verde; vice-presidente, cav. uff. Porino; sig. Marzano, avv. Edoardo Curtino - Castagneri (uno dei fondatori), teologo Giuseppe Ravelli. Lo dirige la signora Ottino.

L'Asilo vive di mezzi proprii forniti dalla beneficenza ed è sussidiato dal Comune.

Esistono pure nella regione importanti altri istituti, quale l' Istituto internazionale Don Bosco dei Salesiani, che occupa l' edificio dell' ex brefotrofio. Ne è direttore il teologo Mussa. In esso compiono i loro studi 129 studenti di teologia, provenienti da venti nazioni diverse, e destinati, dopo il compimento del corso, alle missioni ed all'azione di propaganda esercitata dai Salesiani in tutte le parti del mondo.

Nei rapporti colla popolazione della Crocetta l' Istituto ha aperto un oratorio festivo per i ragazzi.

In via Caprera trovasi il pio istituto di Maria S. S. Consolatrice e Gesù Bambino. Esso fu fondato dal canonico Casalegno che vi profuse la massima parte delle sue cospicue sostanze, ed è diretto dalle Suore di Maria Consolatrice.

L' Istituto ha per scopo di raccogliere, educare ed istruire ragazze povere orfane e prive di assistenza dai quattro ai dodici anni. Alle fanciulle ricoverate si accorda l' istruzione elementare; poscia esse sono ammesse in laboratori. Le stesse suore tengono pure un asilo infantile ed una scuola feriale e festiva di lavoro femminile per fanciulle della borgata.

Esiste poi alla Crocetta un Comitato permanente di azione e beneficenza, presieduto dal comm. Porino, e di cui sono vice-presidente il sig. Marzano e consiglieri i signori: colonnello Dompè, Frè, Vesco, Sciolla, Boffi.

Lo stesso Comitato componeva la presidenza e direzione del Circolo Crocetta, ora fuso col Circolo S. Secondo e Piazza d'Armi.

Viabilità e fognatura.

Già parecchie volte nel corso di queste indagini abbiamo notato, e la stessa osservazione fa il comm. Porino nella sua relazione, che la viabilità alla periferia è in condizioni veramente disastrose. Bisogna percorrere le principali vie ed i principali corsi nei giorni di pioggia e di maltempo per convincersi della trascuratezza, nella quale è lasciato il problema stradale periferico. La popolazione delle regioni periferiche e in questo caso dell' estrema zona della Crocetta, chiede che l'Amministrazione comunale addivenga sollecitamente ad una sistemazione definitiva e non provvisoria, razionale e non di ripiego delle principali arterie, ciò s' intende, secondo le disponibilità di bilancio, ma con un'equa distribuzione di opere tra le strade del centro e quelle periferiche frequentate specialmente dagli operai che numerosi abitano nel gruppo di case popolari, di cui altra volta abbiamo parlato, e nelle modeste e lontane case della barriera. Il disagio è poi spe-

cialmente sulla strada di Orbassano nel tratto dei due passaggi a livello, ove, al grave inconveniente della frequentatissima chiusura dei cancelli, i pedoni che, per ragione di lavoro o di abitazione, devono attraversarli, sono costretti ad infangarsi in modo pietoso, non essendovi nè marciapiede, nè sistemazione del suolo. Anche nel centro del Borgo non tutti i proprietari hanno ottemperato all'obbligo regolamentare della posa dei marciapiedi: così dicasi ad esempio per il Vicolo della Crocetta e la fronte del piazzale di fianco alla chiesa parrocchiale, che per la loro speciale ubicazione diagonale sono molto frequentati.

Nella maggior parte delle vie verso l'estremità del Borgo manca la fognatura. Questa si spinge solo fino ad un certo punto del corso Orbassano, mentre sarebbe almeno necessario che percorresse tutta questa principale arteria.

Non è il caso di diffonderci nè di ripetere i gravi inconvenienti dell'assenza dei canali bianchi e neri per la pubblica igiene e per la decenza. Chi, ad esempio, svoltando dal corso Parigi all'angolo della via Piazzi, volga lo sguardo al terreno fiancheggiato da un tratto dell'antica cinta daziaria, ora di proprietà della Carrozzeria del cav. Balbo, resta nauseato dallo spettacolo di un liquame nerastro, quasi stagnante nel profondo fosso. « Come può tollerare — abbiamo chiesto al proprietario — uno sconcio simile? »

« Che vuole? — egli ha risposto. — Quando ho acquistato questo terreno il Municipio mi ha lasciato sperare che colla pronta esecuzione della fognatura quello scolo avrebbe potuto scomparire ed io avrei potuto colmare il fosso e raggiungere così lo scopo del mio acquisto. Finora invece nulla si è fatto, nè il Municipio ha provveduto almeno alla copertura del fosso e del suo contenuto, che offende non solo gli occhi ma, specialmente d'estate, le narici. Come vede, ho finito per provvedere io ai lavori della copertura di un tratto di questo fosso, ma l'intera opera importerebbe una spesa troppo rilevante. La fognatura invece potrà risolvere più economicamente ed igienicamente il problema.

Vie e corsi da aprire e da sistemare.

E poichè siamo sul corso Parigi, un altro problema si affaccia in tutta la sua evidenza. Borgo Crocetta e l'attigua zona della Barriera d'Orbassano sono prossimi da una parte al corso Stupinigi, dall'altra al Borgo San Paolo, ma i numerosi abitanti e le industrie non possono comunicare con quelle regioni se non rassegnandosi a percorsi viziosi con perdita di tempo e con danno dell'economia dei trasporti. Il corso Parigi è chiuso da una parte e dall'altra, mentre può costituire un'arteria di facile e diretta comunicazione delle tre regioni, le quali hanno fra loro tanto contatto di lavoro, di interessi e di rapporti industriali. Speciale importanza sotto questo aspetto ha l'apertura del corso Parigi verso il corso Stupinigi e la Barriera di Nizza, che si può attuare senza abbattimento di case.

L'apertura del corso Parigi verso Borgo San Paolo permetterebbe il diretto accesso degli abitanti della Crocetta al corso Racconigi, che raggiunge il centro di quel Borgo. Abbiamo dimostrato precedentemente la necessità dell'apertura e della sistemazione del corso Lione. La libera sistemazione di questo corso sarebbe stata facilitata dal trasporto del Poligono dei ferrovieri, che si incastra su quattro strade principali ed ostacola buona parte di due altre proprio nel miglior punto di collegamento delle regioni Crocetta e San Paolo. Già era destinato a scomparire per convenzioni intervenute fra il Comune e l'amministrazione della guerra, ma fu poi stralciato dalle convenzioni stesse per volere del Governo.

Il Poligono rimarrà quindi dove è, ma ne sarà forse arretrato l'ingresso coll'abbattimento delle due casupole retrostanti, e la via Montenegro, che ora fa un giro vizioso per il suo sbocco al passaggio a livello, potrà proseguire in linea retta fino all'incrocio col corso Lione.

Un altro corso, che costituisce una vitale arteria a sud-ovest della città e per il suo andamento diagonale permette un'economia sensibilissima di percorso e di tempo fra il corso Francia e la via Nizza e quindi anche per l'intermedia zona della Crocetta, è il corso Peschiera, il quale è aperto nella sua quasi totalità, tranne nel punto interrotto dalla linea ferroviaria e dalla parte terminale a sud delle Officine ferroviarie.

Già da qualche tempo, come ebbimo occasione di rilevare, trattando degli interessi del Borgo San Paolo, la questione venne studiata dal Comune e dalla Direzione compartimentale delle Ferrovie di Stato. Il Comune avrebbe fornito un'area corrispondente e finitima a quella da dismettersi per la ricostruzione dei capannoni e dei raccordi che coll'arretramento si dovrebbero annullare. La pratica non ebbe però seguito perchè sospesa dall'Amministrazione ferroviaria.

« Eppure — ci diceva il comm. Porino, richiamando la nostra attenzione sulla sua relazione — il problema non è insolubile. L'arretramento della parte sud delle Officine ferroviarie deve considerarsi quale primo passo alla trasposizione delle attuali Officine, alla quale si dovrà addivenire in progresso di tempo. Ma pure volendolo esaminare a sè stante, come di risoluzione immediata, vien fatto di chiedersi se il breve tratto delle Officine da sopprimersi o da spostarsi sia indispensabile alla potenzialità dell'Officina stessa e se l'Amministrazione ferroviaria non potrebbe indursi ad un piccolo sacrificio, anche patrimoniale, di fronte alle sue insolvenze e limitazioni di progetti nella sistemazione di Torino.

« Ma anche nella ipotesi della soluzione a compenso, la cosa è fattibile date le buone disposizioni del Comune. Non si deve però dimenticare che si dovrebbe contemporaneamente procedere alla costruzione di un cavalcavia sulla trincea ferroviaria, a totali spese del Comune ».

Di interesse più locale, ma non meno importante per la viabilità e per lo sviluppo edilizio della regione è il prolungamento del corso Galileo Ferraris, arrestato ora poco oltre il corso Peschiera da terreni e cascinali, di cui è già stato deliberato l'esproprio.

Necessità diverse.

Questi i grandi problemi che, unitamente a quelli prima rilevati, incombono sulla vita della regione della barriera di Orbassano.

Concludendo il nostro studio ne elenchiamo ancora altri minori, di cui emerge la necessità nello svolgimento della vita pubblica quotidiana. Anzitutto si domanda la sistemazione della piazza dell'antica barriera e l'istituzione di un mercato rionale con regolare servizio di posteggio e colla sorveglianza del personale municipale.

In previsione che venga abolito il tratto di percorso della linea tranviaria di Orbassano sul corso Sommeiller, corso Peschiera e corso Orbassano e sostituito col percorso più breve di via Sacchi, corso Stupinigi, corso Sebastopoli e corso Orbassano, sarebbe necessario che le linee n. 9 e n. 10, appena eseguito il futuro cavalcavia, proseguissero direttamente, senza trasbordo, per il rione della periferia, e cioè verso la nuova barriera di corso Orbassano e il Sanatorio San Luigi.

Gli stabilimenti industriali nascenti alla estremità della periferia lamentano la deficienza degli impianti telefonici, che li lascia privi di comunicazioni immediate col centro della città.

Mentre si afferma la necessità della formazione di un parco e giardino pubblico, si avverte che già il Municipio possiede l'area occorrente.

Tale area in concessione alla Società dello Stadium fino al 1935, e cioè ancora per 10 anni, è stata sistemata dal Comune per le Mostre annuali, che si tengono appunto allo Stadium, con obbligo alla Società concessionaria di curarne il mantenimento.

« Ora nulla vieta — scrive il comm. Porino — che si inizino pratiche al riguardo affinchè il Comune assuma l'obbligo della manutenzione ordinaria e straordinaria cosicchè il giardino possa essere presto aperto, tranne, naturalmente — nei casi di Mostre, ecc., ed in quegli altri che si potranno meglio determinare in uno schema di convenzione che si potrebbe preparare e presentare tanto al Comune quanto alla Società Stadium.

« Trattasi quindi solo di modalità di convinzione, e di dirimere le difficoltà che possono insorgere fra le parti ».

Borgata Cenisia - Ex Barriera di Francia
Pozzo Strada

« Se uscite dalla porta di Susa, in una sera di giorno festivo, sarete aggradevolmente sorpresi dalla folla di passeggianti che, tutti giulivi, popolano quei viali, e si baloccano e giuocano alla palla e alle boccie in quei prati, e fumano e bevono birra in mezzo a canti e suoni e danze campestri. È questo uno spettacolo ordinario fuori delle porte di tutte le grandi città.... Girate anche qui lo sguardo attorno, l' occhio sarà piacevolmente rallegrato dal bellissimo prospetto della collina di Torino e della imponente corona delle Alpi che sembrano distare appena un chilometro, mentre si posa tranquillo sul verde smeraldino delle immense praterie, e l' orecchio è lusingato dolcemente dalla musica che accompagna ordinariamente nelle ore vespertine i militari reduci dai loro esercizi.

Il castello che grandeggia lassù all' estremità dello stradone rettilineo ombreggiato da olmi, che si prolunga per dodici chilometri circa è quello di Rivoli, grandioso disegno del celebre Juvara..... »

Così il Baruffi parlava nelle sue *Passeggiate nei dintorni di Torino,* ricordando la sua gita alla *Tesoriera,* magnifica villa ristaurata ed abbellita verso il 1700 dal tesoriere generale Ferrero, dal quale trasse probabilmente il nome, e divenuta poi proprietà del senatore marchese di Brème, distinto entomologo e naturalista.

Se il compianto scrittore ed illustratore delle bellezze naturali della nostra Torino ritornasse a nuova vita e rifacesse la sua passeggiata quanto dovrebbe meravigliare!

Sono rimaste più vive che mai le seduzioni lontane della collina, delle Alpi, del castello di Rivoli...., ma sono scomparse tutte quelle della poesia campestre, che toccavano il suo cuore. Prati e campi non son più, ma una miriade di edifici grandi e piccoli, ricchi e modesti ne hanno invaso, palmo a palmo, il terreno, creando a fianco della Torino antica, una nuova città pulsante di vita e di lavoro. La *Tesoriera*, che allora pareva così solitaria, Pozzo Strada, che era considerato come un lontanissimo borgo vivente di

vita propria, ormai sono stati assorbiti ed incorporati al grande centro cittadino. E sono scomparsi ancora tutti i fondi rustici che si estendevano ai lati dello stradale di Francia ed attorno all' antica strada di Rivoli che ora ha preso il nome di via Bardonecchia (ultimo Comune della Valle di Susa, che, oltre ad essere stazione importante di confine, è paese amenissimo e gradita sede di villeggiatura), si è andato formando un nuovo borgo, quello della Cenisia.

La Borgata Cenisia.

La Borgata Cenisia ha assunto questo nome sia per la sua ubicazione di estrema propagine della città verso la Valle di Susa ed il Moncenisio, che ne è il principale valico, sia per la denominazione delle sue vie che ricordano altrettanti centri o monti della vallata, nonchè uomini illustri della storia nostra appartenenti a quella regione.

Opportuna e doverosa è stata la scelta di questa zona per ricordare la vallata di Susa, che appartiene interamente alla provincia di Torino e colla nostra città ha intimi e quotidiani rapporti di interessi ed è percorsa in tutta la sua lunghezza della linea ferroviaria di comunicazione colla Francia. Se ogni treno porta a Torino abitanti dei paesi sparsi ai piedi o sui monti che stringono il fondo della valle, oppure forestieri diretti in Italia, altrettanti torinesi si spingono sulla linea o per affari o per turismo; di facili passeggiate ritempratrici della fibra umana affaticata dal lavoro cittadino, di molteplici escursioni, nelle quali si può esercitare l' acrobatismo alpinistico offre generoso campo la valle di Susa. Ottime sorgenti d' acqua, aria saluberrima, panorami incantevoli allietano il cammino dei gitanti.

Nè l' abbondanza delle acque ha lasciato indifferenti i promotori del progresso delle industrie. Ovunque esse hanno favorito il sorgere delle industrie locali grandi e piccole, ma specialmente importante è, la loro utilizzazione nei grandiosi impianti di energia elettrica costruiti dalle Ferrovie dello Stato a Bordonecchia, dal Municipio di Torino a Chiomonte, dalla Società Forze idrauliche al Cenisio ed a Venaus.

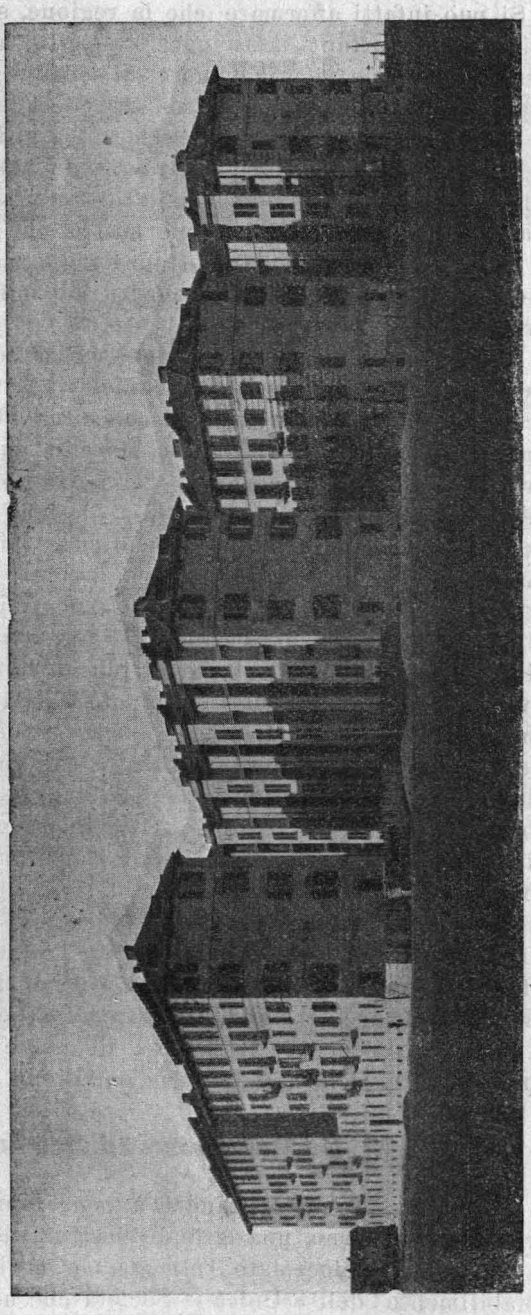
Ma non è compito nostro illustrare più largamente le bellezze e l' importanza della valle di Susa. Ritorniamo quindi nella cerchia della città di Torino.

Come il limitrofo borgo San Paolo, la Cenisia ripete le sue origini ed il suo rapido sviluppo dal moltiplicarsi delle industrie e delle maestranze operaie. Colla sostituzione della nuova alla vecchia cinta daziaria i confini della borgata si allargarono essendosi unite ad essa in una intima fusione di interessi le zone dell' ex barriera di Francia, della Tesoriera e di Pozzo Strada. Attualmente quindi si può dire che la regione Cenisia si estende dall' antica via di Circonvallazione a Pozzo Strada, dalle due adiacenze della via Fréjus e dall' ultimo tratto del corso Peschiera incrociantesi colla via Caraglio allo stradale di Francia ed isolati e terreni a nord di quest'ultimo. È divenuta quindi un centro periferico importantissimo sotto ogni riguardo. L'attraversano e la percorrono in vario senso grandi arterie, quali

il corso Vittorio Emanuele, lo stradale di Francia, il corso Peschiera, il corso Racconigi, il corso Trapani: accanto alle modeste ed antiche case prima sparse nei campi sono sorti grandi caseggiati, case popolari, case dei ferrovieri, istituti scolastici di educazione, ville civettuole e sopratutto stabilimenti industriali e sta sorgendo ora anche una nuova chiesa parrocchiale, intitolata a San Pellegrino; la popolazione cresce continuamente e conta già 8000 operai; è tutta una vita di lavoratori, di ciminiere fumanti, di automobili, di camions.. che espongono le loro gomme agli attentati del suolo stradale in più luoghi vergine e selvaggio, solcato da rotaie profonde e fangose, accidentato da avvallamenti, da sterpi, da vere montagne russe di sassi e di detriti.

La cosa, per quanto deplorevole, può essere spiegata. Troppo rapido è stato il progresso della regione in confronto della parsimonia e della lentezza dei provvedimenti per la sistemazione e la manutenzione del suolo, che anche qui sono molto trascurate.

Per altra parte l'intenso movimento industriale ha per naturale conseguenza il maggior deterioramento delle strade non munite di pavimentazione regolare e resistente.



Le case popolari del Corso Racconigi (8 corpi di fabbrica - 486 alloggi - 860 camere)

Le industrie.

Si può infatti affermare che la regione, se pure altre ve ne sono attivissime ed importanti sotto questo aspetto, ha raggiunto il *récord* del progresso industriale per il numero di officine ed opifici che in brevissimo tempo l'hanno popolata, rendendola sede dei più moderni impianti e delle più moderne applicazioni della meccanica e della produzione.

I confini ristretti della nostra rivista non ci consentono maggiori particolari riguardo ad ognuna delle industrie che svolgono la loro attività nella regione. Basterà allo scopo nostro, che è quello di presentare in un solo specchio sintetico l'importanza industriale della regione, il seguente elenco di stabilimenti appartenenti ad ogni ramo, ad ogni campo di operosità.

Silm (società italiana lavorazioni meccaniche) con circa 1000 operai, ora, Snia Viscosa « Stabilimento Meccanico ».

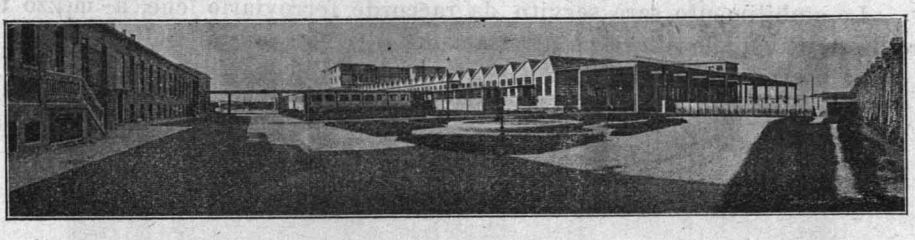
Martelleria Capaci e Copperi con circa 100 operai - Officina meccanica Perazzone, operai 50 - Segheria Marello, operai 20 - Segheria Tamagno, operai 20 - Officina meccanica successori Rob, operai 50 - Officine « Snia Viscosa » (Torcitura) - *Fip,* fabbrica italiana pianoforti, passata al gruppo *Snia* - Calzaturificio Fratelli Appendino - Officina di costruzioni in ferro di Quaranta Grisante - Officina meccanica Capriolo - Officina meccanica Castagnone - Società Bussi, Lisa e C. per forniture militari - Fonderia G. Sartorio e C. - Tribuzio, accessori per automobili - Enea Zuffi e figli, metalli - Ditta E. Schalk e C., fabbrica di pizzi e stores, con 1200 operai - Fabbrica di vetri soffiati e graduati Arbinolo - Officine Busso - Bolloneria Collo Ettore - R. Chiechio, piombi da imballaggio - Fabbrica automobili *Scat* con circa 1000 operai - Società ambientazione mobili artistici - « La Vittoria Arduino » per macchine da caffè - Officine Fanti Filippo - Ditta cav. Bocca, fabbrica mobili artistici - Carlo Altavilla e figli, articoli di cuoio e valigeria - Ditta Ansaldo per automobili, 1300 operai - « Fata Aurea », fabbrica di automobili - Ing. Giordano e Garello, lavorazione di macchine - *Capamianto,* fabbrica di oggetti di amianto - « Idea », fabbrica di dolciumi - Carburatori Zenit - Fonderia Debenedetti « Fod » - Trafilerie Milano - A. Boringhieri e C., fabbrica di birra - Fonderia già Morino, Tedeschi e C., colori e vernici. Altre 40 o 50 piccole fabbriche ed officine con meno di 15 operai.

Nè questo elenco ha la pretesa di essere completo e perfetto, essendo troppo facile qualche involontaria omissione.

Un grandioso edifico industriale.

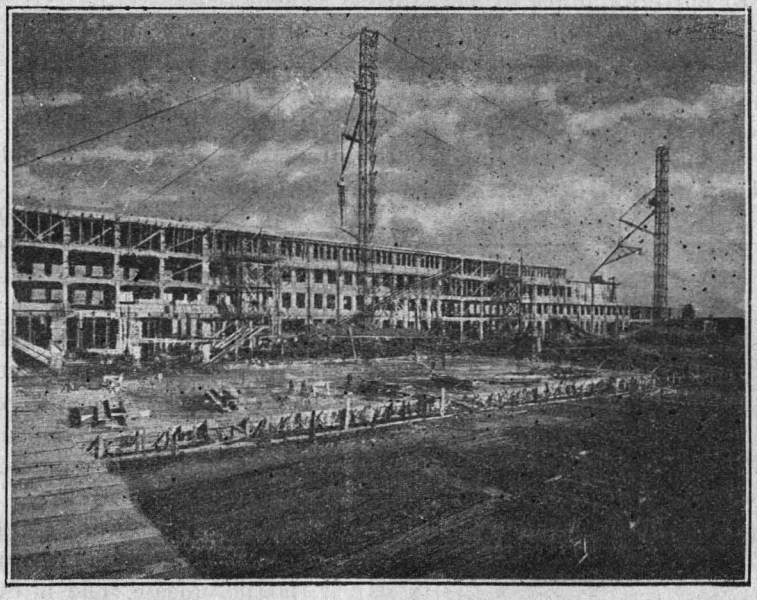
A sinistra del corso Francia, appena fuori della nuova barriera sorge, e cresce ogni giorno, una grande costruzione in cemento armato attorno alla Fabbrica di cioccolato Talmone, che ne diventerà un reparto. È questo lo stabilimento dell' « Unica » Società che ha assorbito oltre la Fabbrica Talmone quelle di Moriondo e Gariglio, di Bonatti e della Dora Bisquits.

Davanti allo stabilimento, che avrà verso il corso Francia una fronte di circa 160 metri, il terreno verrà sistemato a giardino chiuso da una cancellata lungo il corso.



Lo stabilimento dell' « Unica »

L'area occupata misura complessivamente mq. 108.000. L'area fabbricata è di 64.000 mq. dei quali 18.000 per lo stabilimento Talmone, 42.000 per il nuovo fabbricato a quattro piani per la lavorazione del cioccolato, 2200 per il nuovo fabbricato uffici.



« Unica » — La costruzione del nuovo edificio

La capacità produttivi degli impianti sarà la seguente:

Kg.	15.000	giornalieri di	confetti e caramelle,
»	15.000	id.	biscotti,
»	50.000	id.	cioccolato,
»	10.000	id.	cacao.

Quando lo stabilimento sarà in piena efficienza, potranno essere occupati 3500 operai. Gli uffici riuniranno circa 200 impiegati.

La ditta ha provveduto per la costruzione di ampi refettori e di una cucina per la preparazione e distribuzione delle vivande agli operai ed impiegati.

Lo stabilimento sarà servito da raccordo ferroviario che, a mezzo ferrovia di Rivoli, lo allaccerà direttamente alla stazione di Collegno.

Si prevede un movimento di una ventina di vagoni al giorno.

È previsto un fabbisogno di energia elettrica di circa 2500 K. W.

Il fabbisogno di freddo per gli impianti frigoriferi è di 1.300.000 frigorie.

Le scuole e l'Asilo Infantile.

Attorno a questo grande numero di opifici vivono, per necessaria conseguenza, molte famiglie di industriali, di impiegati e di operai: non scarsa quindi è la popolazione scolastica.

Anche a questa regione la provvida cura dell'Amministrazione comunale ha dato una sede ampia e decorosa di scuole.

Per la Borgata Cenisia funziona il compartimento scolastico Gabrio Casati, di cui è deputato di vigilanza il comm. Antonio Paniè. Istituite nel 1902, con due classi, in tre camerette della via Cenischia, e, risultate ben presto impari all'aumento progressivo della popolazione, le scuole vennero trasferite nel 1915, nell'attuale edifizio, che contiene 33 classi ed è frequentato da 1200 allievi circa. Ne è direttore il dottor prof. Leopoldo Pogliani, ottimo pedagogo, il quale ha saputo circondarsi di tutta la simpatia dei giovani alunni e di tutta la considerazione delle famiglie.

Scuola elementare Gabrio Casati

L'Istituto ha due biblioteche: una popolare, circolante, l'altra magistrale, fondata dallo stesso direttore.

Oltre alle classi elementari esistono dieci classi serali con corsi preprofessionali, frequentate da circa 400 allievi, nonchè le classi 6ª e 7ª per i corsi integrativi e preprofessionali.

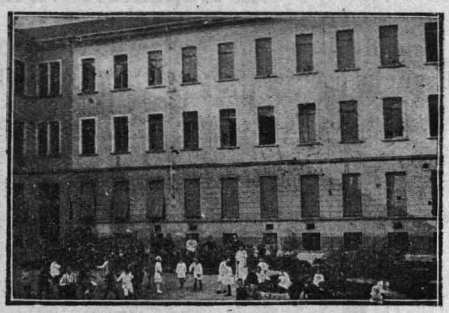
Viene in aiuto agli allievi più bisognosi il Patronato scolastico locale, che è diretto da un Consiglio così composto: presidente: Paniè comm. Antonio; vice-presidenti: Laudi avv. comm. Cesare, Quaranta Grisante; membri nati: Pogliani dott. prof. Leopoldo, direttore della scuola; ispettrici lavori femminili: Berretta-Bona Giuseppina, Laudi-Pavia Laura, Paniè-Viterbi Francesca; consiglieri: Bocca Giuseppe, Cottino cav. Alberto, Grisotti Emilio, Guglielmino Andrea, Jouvenal Giovanni, Saluta Andrea, Marchini Maria Teresa, Manzone Giovanni, Margaria dott. Giuseppe, Morino Pietro, Sartorio cav. Giovanni, Putto-Caussono Arturo, Quaranta Gianni, Quaranta Nino, Ratti prof. cav. Carlo, Tirassa Albino;

segretario del Consiglio: Putto Caussono Arturo; segretaria d'amministrazione: Tosi-Romano prof.ssa Ricciarda; tesoriere: Ditta Enrico Schalck e C.

Il Consiglio è coadiuvato da un numeroso gruppo di patronesse. È que-

Scuola G. Casati - Festa scolastica

sto uno dei Patronati scolastici più fattivi. Ad integrare l'educazione e l'istruzione della scuola elementare esso ha promosso gare annuali di componimento, un corso feriale di lingua francese, una scuola feriale di economia domestica e della buona massaia, un corso di ginnastica del dopo-scuola, un corso di stenografia, un corso commerciale festivo, un corso di computisteria, altro di disegno ornamentale ed industriale, una scuola professionale festiva per operaie (scuole di ricamo, di taglio e cucito, ecc.) e sta ora organizzando un corso di lavoro fabbrile per la lavorazione del legno e del metallo con relative officine.



Scuola G. Casati - Aiuole e bimbi

Altre iniziative del Patronato sono ancora il ricreatorio educativo, gli abbonamenti gratuiti a giornali scolastici per le famiglie degli ex-allievi meritevoli, i premi di diligenza Antonio Paniè, l'invio dei giovanetti bisognosi alle colonie marine ed alpine, ecc.

A fianco del Patronato è sorto il Comitato dei padri degli alunni delle scuole, sotto la presidenza del Sig. Busatto. Questo Comitato si è prefisso il programma di coadiuvare il Consiglio del Patronato e di dotare la scuola di quanto è utile per l'insegnamento. Così ha già fatto dono d'un

completo apparecchio cinematografico con accessori, di un pianoforte, di una macchina da scrivere e sta preparando un teatrino per la scuola.

Anche a Pozzo Strada esiste un edificio scolastico con sette classi elementari. Questa scuola è antichissima; fino a qualche anno fa aveva il carattere di scuola rurale, passò poi suburbana ed in ultimo urbana. Ne ha la direzione lo stesso direttore della « Gabrio Casati », prof. Pogliani. La prima sede, divenuta ormai insufficiente e non rispondente alle esigenze dell'igiene scolastica, venne sostituita dal Comune con un nuovo edificio di 14 classi, che sorgerà all'angolo del corso Peschiera e del corso Francia.

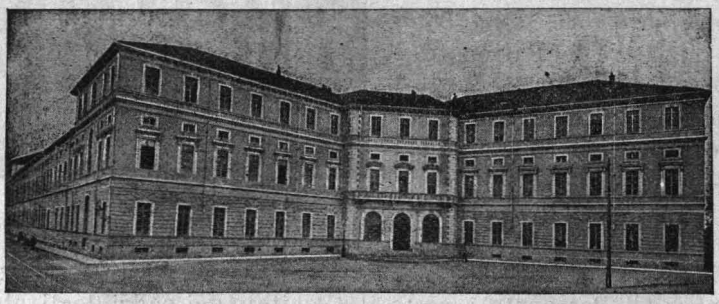
Scuola G. Casati - Durante un'esercitazione scolastica di carattere domestico

Provvede ai bisogni degli alunni poveri un Patronato scolastico presieduto dal parroco di Pozzo Strada.

Per l'assistenza e l'educazione dei bambini è sorto vent' anni or sono l'Asilo infantile Duchessa Elena d'Aosta, per opera e per munificenza dei coniugi cav. Pietro e Luisa Gandolfo. Esso ha un imponente edificio proprio ed ospita 100 bambini d'ambo i sessi. Ebbe successivamente a presidenti il cav. Gandolfo, il comm. Antonio Paniè, il cav. avv. Bubbio ed è attualmente presieduto dal cav. uff. Luigi Rignini.

L'Educatorio Duchessa Isabella.

Uno degli istituti scolastici che onorano la regione della antica Barriera di Francia è certamente l'Educatorio Duchessa Isabella, delle Opere Pie di

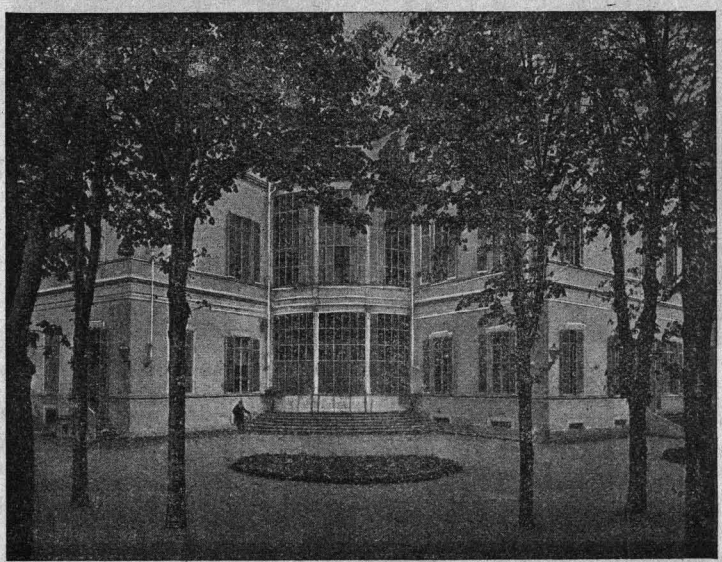


Educatorio Duchessa Isabella

S. Paolo, la cui sede venne ivi costruita fino dal 1893.

La prima impressione di chi entra nell'Educatorio Duchessa Isabella è

quella della modernità: l'eleganza dello scalone che dà sul vestibolo circolare a colonne, le invetriate a duplice settore che aprono la via al vasto giardino ombreggiato, dove i « cinque padiglioni » dell'edificio si protendono a guisa di villè, in cui il sole, l'aria, la luce penetrano attraverso a finestrone, terrazza, balconcini: la magnifica gradinata per la quale si accede al salone principale tutto ciò offre un senso particolare di freschezza, di gioventù, di gioconda serenità, sentimenti che accompagnano ogni opera umana bella e di recente creazione.



Educatorio Duchessa Isabella - L'invetriata verso il giardino

Ma se l'Edificio — grandioso nella mole, severo nella linea architettonica — è modernissimo, costruito con tutte le norme prescritte dall'igiene e dalle esigenze della vita a cui ci aveva condotti ed abituati la ricchezza dell'anteguerra, l'Educatorio Duchessa Isabella — è istituzione carica di anni, perchè « secolare » quasi quattro volte, risalendo le sue origini al 1589.

Ne fu fondatore il padre Leonardo Magnano della Compagnia di S. Paolo, il quale diede il nome di « Soccorso » al nuovo istituto, che doveva essere più propriamente un asilo per le giovanette in pericolo.

Solo coll'andar dei tempi l'Educatorio prese il suo nuovo titolo e divenne una vera casa di educazione ed istruzione femminile.

Alla nuova sede attuale il rumore della città non giunge che come un'eco, per mezzo di due tranvie elettriche, che portano nel centro della città.

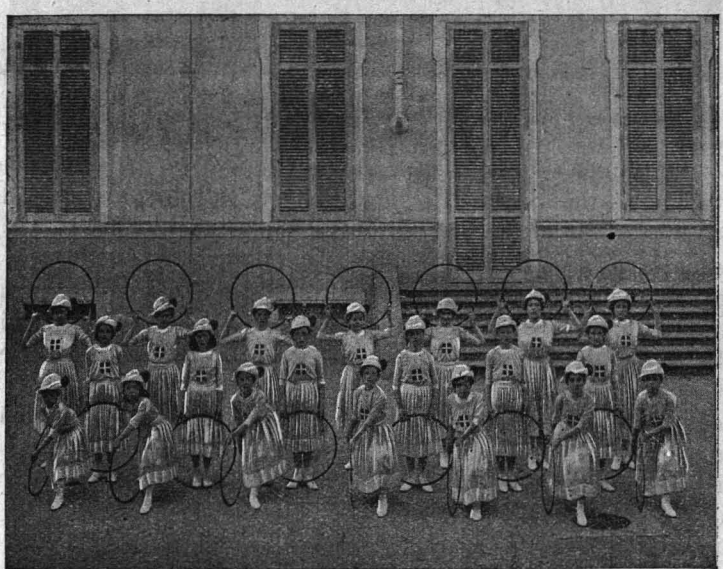
L'edificio copre oltre 6000 mq. di superficie. Il giardino che vi è annesso per la ricreazione delle alunne occupa un'area di mq. 9.200.

La funzione educativa dell'Istituto si svolge con le cure più attente e scrupolose. La Direttrice prof. Ida Belloni e la Vice-Direttrice sono coadiuvate nel loro compito da un numeroso e scelto corpo di istitutrici interne,

addette esclusivamente alla disciplina, all'ordine, all'educazione delle giovinette, che sorvegliano in tutte le ore della giornata e che dirigono e guidano nello studio preparatorio alle lezioni.

Educatorio Duchessa Isabella - Alberata interna

Lo spirito educatore nel Collegio si informa alla netta visione delle esigenze della vita moderna; riconosce tutto il vantaggio di una severità che



Educatorio Duchessa Isabella - Esercitazione ginnastica

non sia disgiunta dalla benevolenza e si propone l'intento di convertire la giovinetta in donna, provvedendola di un ricco corredo di virtù morali, di

doti intellettuali e di abilità pratiche, che l'accompagneranno un giorno nella vita. Ma, si legge nel regolamento dell'Istituto, se il Collegio ha aperto le porte al soffio di vita nuova che i tempi esigono, non ha bandito dalla sua gran casa ospitale i sani principî religiosi, che vengono, anzi, custoditi, come fattori senza dei quali non può esservi nobile, completa, sicura educazione.

Con l'anno scolastico 1925, l'« Educatorio Duchessa Isabella » ha applicato il nuovo ordinamento scolastico, deliberato dal Consiglio d'Amministrazione dell'Istituto delle Opere Pie di S. Paolo il 1° agosto 1924.

Le Scuole aperte nell'Educatorio sono:

Asilo froebeliano.

Scuole elementari di « 5 » classi.

Scuole Medie:
- Grado Inferiore — Tronco unico di « 4 » anni.
- Grado Superiore:
  - Istituto Tecnico Superiore « 4 » anni.
  - Istituto Magistrale Superiore « 3 » anni.
  - Scuola Complementare Superiore « 3 » anni.

Istituti di beneficenza.

La salubrità e l'antica tranquillità della regione hanno favorito il sorgere di vari Istituti di beneficenza.

Hanno infatti preso residenza nella borgata: l'Istituto del SS. Natale per fanciulle orfane ed abbandonate, che sono circa un centinaio; l'Istituto dei Poveri Vecchi, meravigliosa opera di beneficenza, che raccoglie oltre un centinaio di vecchi di ambo i sessi poveri e senza famiglia; l'Istituto Prinotti per i sordo-muti, noto a Torino per la carità e per i sorprendenti risultati dell'insegnamento diretto ad abilitare i giovani sordo-muti alla conversazione; la più recente « Casa del sole », diretta dalla signora Carrara-Lombroso, a sollievo delle famiglie colpite dalle conseguenze della guerra; l'Istituto delle Missioni della Consolata, ed altri minori.

La Cenisia è una delle borgate ove più fioriscono le organizzazioni sociali. Primissimo fra queste è il « Circolo Cenisia », che conta oltre cento soci, è aderente al Partito liberale italiano ed è amministrato da un Consiglio direttivo così composto: comm. Antonio Paniè, presidente; signor Arturo Putto-Caussono e cav. Alberto Cottino, vice-presidenti; cav. uff. Giacomo Vincio, Lorenzo Fiandesio, Grisante Quaranta, Pia prof. Luigi, Natale Sanlorenzo e Secondo Cerrato, consiglieri; Giovanni Jovenal, tesoriere economo; Vincenzo Capriolo, segretario; Cirio Giovanni, Pracca Antonio e Saluta Andrea, revisori dei conti.

Questo Circolo fondatosi sul finire del 1923 successe alla benemerita Commissione per la tutela degli interessi del Borgo Cenisia, che per oltre vent'anni diede lavoro continuo e fattivo per il progresso e per il benessere della sua regione.

Nel Borgo esistono inoltre: la Società di M. S. « La Libertà », con 800 soci, una delle più importanti e pratiche associazioni mutualistiche di Torino, con biblioteca circolante e conferenze educative, sotto la presidenza del

signor Spagarino; la Società di M. S. e ricreativa fra gli ex-allievi dell'Istituto Bonafous, che si prefigge lo scopo della beneficenza pubblica; tre Società bocciofile « Cenisia », « San Paolo » e « Raffins Club »; una Società corale; la Società per il campo sportivo Pastore.

A Pozzo Strada esistono ancora: un Corpo di musica, premiato a diversi concorsi, che ha quindici anni di esistenza; una importante Società corale, pure premiata, che ha circa venticinque anni di vita.

La Casa del Sole.

Fra altre istituzioni di beneficenza la regione della Barriera di Francia ospita La Casa del Sole che è annidata in Via Valgioia 10. La bella villa che ne è sede, apparteneva un tempo al barone Von Kuhlmer. Durante la guerra servì a ricoverare i figli dei soldati privi di assistenza materna. Questa istituzione fondata dalla signora Paola Lombroso Carrara dopo la guerra si trasformò in quella di assistenza ai figli sani dei tubercolotici — specialmente tubercolotici di guerra. — Nel 1921 per un atto munifico del Comm. Enrico Levi e della sua signora, la Villa fino allora tenuta in affitto fu acquistata e donata all'Istituzione e prese il nome di « Villa Giorgina » per ricordare il nome della piccola figlia perduta dai generosi oblatori.

La Casa del Sole

Gli stessi signori Levi l'anno scorso donarono un'altra cospicua somma per allargarla e renderla capace di ospitare circa 120 bambini.

La Casa del Sole accoglie bambini d'ambo i sessi — i maschi dai 3 ai 12, le femmine dai 3 ai 15 anni — e li irrobustisce facendo loro seguire un regime di vita igienico e tenendoli sempre all'aria aperta in giardino.

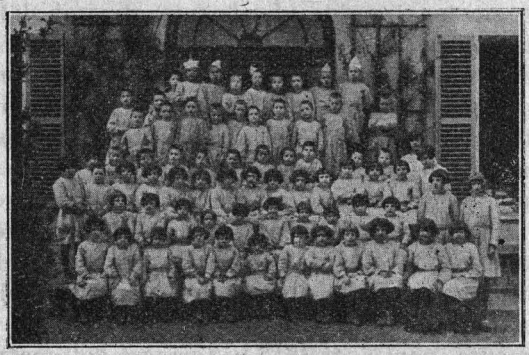
Essi frequentano le scuole elementari di Pozzo Strada.

Casa del Sole - Al lavoro

Bambini che sono entrati gracili sparuti, linfatici alla Casa del Sole si trasformano in ragazzi sani, floridi, resistenti. Il miglioramento fisico ha un riflesso anche nel migliora-

mento morale ed intellettuale. I bambini diventano più svegli e più buoni.

La Casa del Sole è diretta dalla Signora Valentina Cavandoli che compie questo lavoro con uno spirito di amore e d'abnegazione singolarissimi e a lei si deve quello spirito di famigliarità e di educazione che spira nella Casa e le conquide la simpatia di tutti quelli che se ne interessano.



Casa del Sole - La scuola all'aperto

La Casa del Sole trae i mezzi di sussistenza (oltre centomila lire all'anno) sopratutto da una vendita che un gruppo di signore volonterose e capaci fa ogni anno, prendendo ordinazioni su campioni e modelli. La vendita che s'inizia ai primi di gennaio si conclude alla prima domenica di Maggio.

La viabilità.

Per un borgo di origine recente il primissimo bisogno in ordine alla vita pubblica è certamente quello della facile viabilità. Nei rapporti della Borgata Cenisia, come già abbiamo precedentemente accennato, questo bisogno è quindi logico e giustificato, quanto impellente. Vi hanno pensato, è vero, i tecnici del piano regolatore, è piena di buone intenzioni l'Amministrazione comunale, è vero anche questo, ma in pratica poco si è fatto o si è potuto fare, sempre per il primo dei famosi trentatre motivi di Gianduia, per la limitata potenzialità, cioè, del bilancio.

Nella distribuzione delle spese per opere pubbliche fra le varie regioni cittadine, è doveroso non solo seguire l'equo criterio del contributo diretto, immediato, tangibile, di ogni gruppo di cittadini alle entrate municipali, criterio che deve avere molto peso, ma, se è possibile in tema di bilanci e di pubblica amministrazione qualche visione speculativa sull'avvenire, è interesse peculiare della città di abbondare alquanto nei provvedimenti là dove urge porgere aiuto ad una regione nascente e piena di buone promesse per il progressivo sviluppo dell'economia generale del paese.

Tre sono le arterie principali, attraverso alle quali fluisce la vita ed il movimento di attività della Borgata Cenisia verso il centro di Torino: il corso Vittorio Emanuele II, la via Frejus e lo stradale di Francia. Tutte, nel loro rumoroso linguaggio di veicoli e di pedoni, reclamano qualche cosa.

Corso Vittorio Emanuele stroncato.

Dal meraviglioso scenario delle ricche ville della collina, verdeggiante sfondo, in mezzo al quale campeggia la piramide glorificante gli eroi della Crimea, scende fiancheggiato da moderni ed eleganti edifici, attraversa il Po sul magnifico ponte monumentale Umberto I, e si spinge, fra interminabili ale di giardini sfoggianti la più superba flora, di palazzi, di tempii, di portici ospitali, il corso Vittorio Emanuele II, la più grande, la più maestosa arteria alberata della nostra città....

....Vorremmo aggiungere, la più lunga, se l'occhio, che spinge lo sguardo verso settentrione, dopo aver abbracciato l'imponente monumento al Gran Re, Padre della Patria, non urtasse, più avanti, contro un ostacolo, che bruscamente interrompe la visuale anelante allo spettacolo grandioso delle nostre Alpi belle e seducenti.

L'ostacolo, diciamolo francamente, non è sgradito ai torinesi del centro, perchè risponde ad un nome che è divenuto un richiamo: la Birreria Boringhieri, mèta di deliziose passeggiate anche non solitarie, simpatico ritrovo di comitive, oasi di frescure estive. Ma tutte queste belle qualità non giustificano sufficientemente la menomazione dell'estetica della città e l'intralcio delle comunicazioni, di cui si è preoccupato il piano regolatore.

Accenniamo di passaggio alle meno eleganti caratteristiche dell'ultimo tratto del corso Vittorio Emanuele II dalla ferrovia di Milano all'antica via di circonvallazione. Esorbiteremmo dal nostro compito limitato alla periferia se ci soffermassimo a constatazioni relative all'Ammazzatoio ed al Foro Boario, di cui si è riconosciuta la necessità del trasferimento, al triste edificio delle carceri giudiziarie, alle caserme che segnano, con nota poco gaia, il termine apparente del corso: apparente, e non reale, perchè al di là della Birreria Boringhieri si apre ancora al corso un largo orizzonte ed un non breve percorso. Precisamente da questo punto invece si inizia il nostro esame.

Il piano regolatore circonda la Birreria Boringhieri con un grande piazzale, attorno al quale girano in anello due viali, che si ricongiungono alla parte opposta, ed il corso Vittorio Emanuele II riprende la sua larga linea fino allo stradale di Francia. Piano regolatore però vuol dire progetto, non opera eseguita. Attualmente siamo molto lontani dalla sua attuazione. Molto si è discusso dei Consigli comunali, che si sono succeduti, sulla opportunità dell'abbattimento della Birreria, sia in rapporto alla spesa di esproprio, sia riguardo a quella industria, che avrebbe dovuto trasferire altrove, con proprio danno, la sua sede. Come soluzione temporanea o subordinata, sacrificando la visuale, ma non la comodità delle comunicazioni, fu accettata quella dell'apertura dell'anello, che si può ottenere eliminando gli steccati che chiudono l'area corrispondente a quella dell'attuale via che, percorrendo un semicerchio, fa capo alla via Fréjus ed al prolungamento del corso Vittorio in territorio della Borgata Cenisia. Per questa ragione, in attesa della completa sistemazione del piazzale, l'occupazione del terreno destinato al viale di destra fu concessa soltanto in via precaria. Il precario però dura

da molto tempo e gli abitanti del Borgo Cenisia domandano l'esecuzione dell'opera, perchè la circolazione sul viale di sinistra, unica comunicazione in quel punto col Borgo San Paolo e con la via Fréjus, è congestionata per il passaggio di due linee tranviarie, il n. 3 e il n. 12, e di tutto l'importante movimento industriale della popolosa regione.

Attuati l'anello ed il piazzale, per evidenti ragioni di estetica edilizia, si rende necessario il rigoroso divieto di installare tettoie e baracche di legno, come ora è avvenuto, baracche che deturpano la piazza e indecente contorno ai fabbricati civili sorti nella località.

Per lo sbocco del corso Vittorio sullo stradale di Francia è già stato deliberato l'esproprio e l'abbattimento di una piccola villa: la popolazione lo sa e se ne acqueta, ma certamente tirerà un ampio respiro, quando vedrà cadere gli ultimi mattoni di quei vetusti muri.

Opera urgente intanto è quella della sistemazione definitiva della sede stradale centrale e dei viali laterali. Anche se non si eseguisce subito da una parte l'anello, dall'altra la demolizione della casa sul corso Francia, nulla impedisce di far scomparire gli sterpi e le erbaccie, che dànno a certi punti laterali del corso un aspetto poco lusinghiero di gerbido abbandonato.

Sistemazione del Corso Francia.

Altra grande linea di comunicazione a nord della Borgata Cenisia, è lo stradale di Francia, che non ha soltanto carattere ed interesse regionale, ma accoglie tutto il movimento industriale, commerciale, sportivo della valle di Susa e delle provenienze francesi. Fatta astrazione dalle funzioni di strada provinciale ed internazionale oltre la cinta daziaria, questo stradale, nei rapporti del Comune, deve essere sistemato in modo da corrispondere al decoro ed ai bisogni della città. Questa è la richiesta che gli abitanti della Cenisia rivolgono all'Amministrazione comunale.

Essi domandano cioè che il corso Francia, nel tratto da piazza Bernini alla Tesoreria e Pozzo Strada, sia sistemato allo stesso modo del primo tronco da piazza Statuto a piazza Bernini, provvedendo alla nuova pavimentazione della sede centrale; all'uniformità del piano ed all'acciottolato dei controviali; all'abbattimento della siepe attuale, che a tratti sorge lungo la linea della tranvia elettrica Torino-Rivoli, ed alla più decorosa e regolare manutenzione della sede di questa tranvia ora fiancheggiata da piccoli avvallamenti e da montagnole di terreno rivestito di erbe selvatiche, che deturpano il corso e rendono anche facili le disgrazie; alla copertura infine dei fossi e canali che corrono lungo i controviali, intercettando la libera comunicazione e creando pericoli di cadute per i pedoni e di rovesciamenti per le automobili come si osserva davanti alla sede della Scat. La domanda è appoggiata da ragioni di estetica non soltanto, ma anche di tutela dell'incolumità personale dei cittadini, che frequentano quei luoghi.

A questo proposito un gruppo di cittadini ci prega di « far giungere a chi di dovere una protesta perchè fino ad ora non si sia provveduto alla incolumità dei numerosi viandanti transitanti per la strada di Rivoli, i

quali non sanno più a quale santo votarsi per essere salvaguardati da un possibilissimo investimento per parte di qualche automobile, bicicletta o motocicletta.

« È noto — scrivono i reclamanti — che sul lato destro di questa strada corre la linea tranviaria elettrica Torino-Rivoli, e che di conseguenza lo stradale è diventato assolutamente insufficiente, specie nei giorni festivi, al transito ognora crescente dei veicoli di ogni specie, tanto che sulla banchina a sinistra dello stesso, la quale dovrebbe essere riservata ai soli pedoni, corrono indisturbati i ciclisti e motociclisti.

« Non sarebbe quindi opportuno che il Municipio di Torino e quello di Collegno, d'accordo colla Provincia, venissero nella determinazione di aprire lungo la parte destra della tranvia elettrica Torino-Rivoli un controviale, avente il suo inizio alla nuova barriera, e termine al principio della salita del cavalcavia sulla strada ferrata dello Stato? Non vi si oppone nessuna difficoltà; basta solamente un po' di buona volontà da parte delle autorità competenti.

« E questa decisione, mentre soddisferebbe il desiderio di tutti coloro che hanno bisogno di servirsi di questo stradale, eviterebbe molte disgrazie; e per intanto sarebbe assolutamente necessario che sulla banchina, ogni cinquecento metri, si facessero sorgere apposite tabelle con l'indicazione che la banchina serve esclusivamente per i pedoni ».

Come il corso Vittorio Emanuele II attraversa la regione Cenisia parallelamente al corso Peschiera, così la via Frèjus, che si distacca ad angolo dal primo, partendo dalla parte posteriore della Birreria Boringhieri, ha percorso parallelo al corso Francia. Le quattro arterie formano quasi i lati di un rombo, e sono o devono essere unite da vie minori interne della regione.

Pur avendo caratteri tali da poter essere classificata tra le vie di prima categoria della regione per il movimento industriale, al quale serve, la via Fréjus, percorsa anche da una linea tranviaria, il n. 12, non ha una sistemazione completa e adatta al traffico. È sentito il bisogno della sua intera selciatura e della posa delle rotaie centrali in granito od altra pietra resistente ai pesanti carriaggi.

Le opere municipali per la viabilità.

La scacchiera della rete stradale, delineata dal piano regolatore per la Borgata Cenisia, ex-Barriera di Francia e Pozzo Strada, se è tale da rispondere alle esigenze presenti e future delle comunicazioni della regione colle arterie principali e col centro della città, non ha però raggiunto finora quello stato di esecuzione, che possa avvicinarsi al soddisfacimento del desiderio degli abitanti interessati.

Per essere preciso in merito ho chiesto ed ho ottenuto dall'Ufficio tecnico dei lavori pubblici del Municipio particolareggiate informazioni ed ecco quanto mi venne comunicato:

Vennero aperte e sistemate le seguenti vie: Tratto di via Fréjus sino

all' incontro del corso Peschiera e delle vie Aurelio Saffi, Cialdini, Beaulard, Revello, Chianoc, Caraglio, Sagra S. Michele, Cournour e tratti dei corsi Trapani, Racconigi e Vittorio Emanuele II e la completa sistemazione del corso Ferruccio tra le barriere Boringhieri e Francia. Venne migliorata la sistemazione del corso Francia fino alla nuova Barriera.

È in progetto l' apertura e la sistemazione di via Bordonecchia tra il corso Racconigi ed il corso Peschiera.

Ad illustrazione di questi provvedimenti il commissario prefettizio nella seconda metà del novembre scorso, rispondendo al memoriale presentatogli dal presidente del Circolo Cenisia, scriveva: « la sistemazione di tutte le vie comprese nel piano regolatore delle regioni ex-Barriera di Francia, Cenisia, Pozzo Strada e San Paolo, date le ingentissime spese di costruzione e di manutenzione, sarà eseguita per gradi, in relazione ai mezzi disponibili ed alle necessità viabili; mentre invece quella della via Bordonecchia verrà iniziata appena ultimate le pratiche d' esproprio già in corso, previa copertura o soppressione dell' attuale fosso scoperto.

« Per la sistemazione della via Frassinetto, nel tratto compreso il corso Racconigi e la via Caraglio, e per quella della via Frejour, fra il corso Trapani e la via Cristalliera, si sono fatte proposte nel prossimo bilancio.

« Anche le opere di selciatura delle vie non potranno essere eseguite che per gradi: occorre però tener presente che le vie Digione, Cenischia, Pellice, Pragelato, Praly ed Aurelio Saffi sono già per la massima parte sistemate a *mac-adam* e che la trasformazione a ciottolato porterebbe ad una spesa pari ad una sistemazione nuova.

« Tuttavia l'Amministrazione si riserva di esaminare la possibilità di migliorare le attuali pavimentazioni nella zona ».

Opere stradali urgenti.

Di quanto ha fatto e di quanto intende fare l'Amministrazione comunale, la popolazione della Borgata Cenisia ha preso atto con compiacimento, ma vi sono opere che essa ritiene urgenti, perchè dalla loro esecuzione dipendono gli interessi vitali delle comunicazioni. Quindi insiste sulla sistemazione delle vie perpendicolari alla via Fréjus, dal lato sud, già passata al Comune: Cavallermaggiore, Lombriasco, Revello, Praly, Pellice, Pragelato e Cenischia, e sull' apertura delle tre ultime fino al corso Peschiera.

Così sono ritenute urgenti l' apertura definitiva della via Frassinetto per collegare il corso Racconigi e la via Caraglio, rendendo liberi i terreni dei frontisti, ed il prolungamento della via Cournour, collegandola alla via Roccapiatta, definitivamente sistemata fino al corso Francia, per aprire per questo corso un diretto sbocco della parte centrale della Borgata. Attualmente la via Roccapiatta termina contro un cancello ed una vecchia cinta, che chiudono un terreno libero da ogni costruzione confinante col corso Francia. Fatto l' esproprio di questo terreno, nessuna altra spesa si deve incontrare che quella dell'abbattimento del muricciuolo e della sistemazione di quel breve tronco di suolo stradale.

« Parallelamente alla via Aurelio Saffi, ci scrive un nostro amico dovrebbe, secondo il piano regolatore, essere aperta una via privata, denominata via Groscavallo.

« L' apertura di questa via si impone perchè numerosi stabili sono costruiti od in via di costruzione, e gli abitanti debbono passare attraverso prati e sentieri fangosi prima di giungere alle proprie abitazioni.

« Da oltre un anno i proprietari di case e terreni prospicienti la via Groscavallo hanno versato alla Tesoreria municipale l' importo, ammontante a circa ventimila lire, per l' esecuzione dei lavori necessari alla sistemazione di tale via.

« L'Amministrazione comunale, prendendo pretesto di una tettoia e di uno steccato abusivamente costruiti sulla sede della via, non fa iniziare i lavori, e non impone la rimozione delle opere abusivamente costruite.

« Io spero che, nell' interesse dei proprietari di case e terreni, e per la serietà dei competenti uffici municipali, abbia presto a cessare un tale stato di cose ».

L' antica via di Rivoli.

La via Bordonecchia è l' antica via di Rivoli, preesistente al grande stradale di Francia, del quale può costituire un efficace sfollamento, mentre nella sua diretta funzione serve ad importanti industrie, quali gli opifici della Schalck, della « Victoria », della « Fata Aurea », ecc. E della via antica conserva tutto l' agreste carattere e tutti i difetti: passaggi angusti, dislivelli frequenti colla conseguente formazione di stagni e di pozzanghere durante le giornate piovose, pericoli di straripamento del fosso laterale per la cattiva e trascurata condizione delle sponde. È unanime quindi il desiderio della regione che la promessa dell'Amministrazione comunale sia sollecitamente tradotta in atto.

In quale deplorevole stato sia la via Freidour, chiunque vede appena percorso dal corso Francia, il brevissimo tratto iniziale del corso Trapani fino allo sbocco della via Caraglio. Un largo terreno erboso, destinato a sede del corso Trapani, ma non ancora toccato, impedisce ogni accesso ai veicoli alla vicina fabbrica di carburatori « Zenith », la quale già ha eretto le sue costruzioni sull' allineamento del piano regolatore e si trova bloccata, perchè le è stato materialmente vietato di raggiungere coi suoi camions lo stradale di Francia, passando sulla strada privata del proprietario confinante. La sospesa apertura del corso Trapani impedisce inoltre alla « Zenith » di ultimare il suo opificio, costruendo altri locali sulla striscia di terreno che a tale scopo era stata vincolata nella previsione di un corso largo sessanta metri, quale era stato deliberato, dovendo ivi passare la nuova cinta daziaria secondo il progetto Frola, che fu poi modificato. Venuta meno questa necessità, pare che al corso Trapani potrebbe bastare una minore ampiezza e si potrebbero ancora svincolare i terreni laterali con vantaggio dell' industria e dell' edilizia locale.

Intanto anche per il corso Trapani si domanda il prolungamento almeno fino alla via Bordonecchia ed il conseguente abbattimento dell' unica casa del *Sôttrôr* ivi esistente e già segnato sul piano regolatore. Aperto il corso Trapani, sarà più facile la sistemazione della via Freidour, che ha il suo sbocco naturale sul medesimo.

Nelle stesse cattive condizioni si trovano la via Bruino, per la sistemazione della quale il Municipio fin dal settembre 1923 fece concorrere i proprietari frontisti nella spesa: la via Sant'Antonino, ancora stroncata da prati, di cui già è stato deliberato l' esproprio; la via Cialdini, che costituisce il prolungamento della via Cavalli oltre il corso Ferruccio.

Urgente ancora è la sistemazione della via Digione, quale vera ed importante arteria, che unisce la ex-Barriera di Francia al Campidoglio.

I giardini pubblici sono i polmoni della regione. Se ciò è vero, la Borgata Cenisia è senza polmoni. Nel piano regolatore figuravano due aree destinate a giardini pubblici. Una segnata dal triangolo formato dai terreni compresi fra la via Caraglio, la via Fréjus ed il corso Peschiera, è stata sottratta alla sua destinazione in seguito all' opposizione fatta presso il Governo dai proprietari interessati, i quali ottennero la rettifica del piano regolatore e la concessione di fabbricare sui terreni stessi. Rimane l' altra area, cioè il parco della porporata, vasto giardino cintato della proprietà ex-Molines-Marchini, donato all' ospedale di San Giovanni col vincolo della destinazione a giardino pubblico.

L'Amministrazione dell' ospedale di San Giovanni, come già abbiamo pubblicato trattando del Borgo San Paolo, nulla finora ha fatto in proposito, esorbitando tale mandato dalle sue funzioni di istituzione ospitaliera. Si rinnova quindi l' istanza perchè intervenga il Municipio con un accordo e provveda alla realizzazione dello scopo della donatrice. La sistemazione del giardino, pare, non importerebbe grande spesa, esistendo già una specie di parco.

Vi sono nella regione altri terreni soggetti a vincoli, che ne impediscono l' utilizzazione, mentre tanti sono i bisogni della fabbricazione. Giaciono, ad esempio, in pieno abbandono tutti i terreni che erano stati ceduti dal Governo agli stabilimenti Ansaldo ora chiusi. Perchè questi terreni non potrebbero esseri sottoposti al piano regolatore?

In prossimità dell' antica Barriera di Francia sono tuttora vincolati i terreni che il Comune aveva destinato alla costruzione della nuova sede dell'Accademia militare. Un' altra grande area confinante con questi terreni forma come un' immensa lacuna in mezzo alle molte costruzioni civili ed industriali che la circondano. È vero che, secondo il piano regolatore, deve aprirsi quivi la piazza del Risorgimento, ma perchè, domandano gli abitanti della regione, non gettare le altre aree sul mercato edilizio?

La regione ha tre grandi edifizi di abitazioni popolari: un gruppo di abitazioni per ferrovieri, un altro gruppo di palazzine per ferrovieri, ed un gruppo di case popolari. Molti però sono ancora i bisogni. Le nuove aree, rese libere, sarebbero ben presto fabbricate.

Fognatura - bagni e lavatoio.

Nei riguardi delle opere di fognatura l'Amministrazione comunale ha preso i seguenti provvedimenti:

Vennero eseguite le opere di fognatura bianca nella via Fréjus (dalla via Villafranca al corso Racconigi), sul corso Vittorio, da Boringhieri sino al corso Racconigi, nelle vie Chianoc, Montebracco, Revello, A. Saffi, Cialdini e Trana, e sul corso Ferruccio venne effettuata la copertura dell' ex fosso cinta, fra le Barriere Boringhieri e Francia.

Vennero eseguiti i canali neri nella via Fréjus, fra il corso Ferruccio ed il corso Racconigi, nella via A. Saffi, tra il corso Francia ed il corso Vittorio Emanuele II, in corso Francia, lato sud, sino al corso Stupinigi, con un tratto su detto corso fino al corso Vittorio Emanuele II.

Della via Fréjus rimane ancora senza canali bianchi la parte superiore, per la quale si reclama un sollecito provvedimento, non avendo l' acqua piovana altro sfogo che nelle cantine dei proprietari frontisti.

Altro provvedimento si domanda per i canali neri, mancanti nella parte del corso Francia, oltre il corso Racconigi.

La regione sente poi il bisogno di un impianto di bagni e di un pubblico lavatoio. Questo impianto potrebbe aver sede nel recinto di via Montebracco delle case popolari, come già era stato deliberato. I bagni servirebbero, con certe norme, anche per gli alunni delle Scuole Gabrio Casati, che sono prive di tale servizio igienico. Il lavatoio ovvierebbe ad uno spettacolo non decoroso per una grande città, di una fila di donne del popolo che fanno il bucato sulla pubblica via.

Pare che questa richiesta già avanzata all'Amministrazione comunale non abbia incontrata una disposizione favorevole. Al presidente del Circolo Cenisia il commissario prefettizio ha risposto: « Per quanto riguarda impianti di bagni e lavatoio osservo che, essendovi analoga necessità per la vicina Borgata San Paolo, è intenzione di questo Comune, allo scopo di evitare spese eccessive, di costruire un solo edificio per gli usi di entrambe le borgate ».

Necessità di migliori servizi tranviari.

Sufficiente per ora è il numero delle linee tranviarie che provvedono alle comunicazioni della regione, che comprende l' ex-Barriera di Francia, la Cenisia, Pozzo Strada. Su questo tema le discussioni si svolgono quindi limitatamente alle modalità ed all' orario del servizio, nonchè a qualche prolungamento delle linee esistenti.

Il primo prolungamento è desiderato per la linea n. 12, dall' attuale fermata provvisoria sul corso Peschiera, all' altezza della via Sagra di San Michele, fino al corso Francia. Si giustifica la domanda osservando che questo tronco di linea servirà subito agli abitanti dentro e fuori cinta e sovratutto alla maestranza della grande fabbrica di cioccolato Unica. La sua necessità è anche dimostrata da un futuro prossimo servizio per le

nuove scuole di Pozzo Strada, che sorgeranno precisamente all'angolo del corso Peschiera e del corso Francia.

Nello stesso ordine di idee si domanda che l'Azienda tranviaria municipale faccia proseguire, a vantaggio degli insegnanti e della numerosa scolaresca delle Scuole Gabrio Casati, la tranvia n. 6, sbarrata dalla fermata attuale in capo al corso Racconigi, sul corso Francia, fino alla via Fréjus.

Alcuni industriali poi propongono che le vetture di questa linea, la quale si ferma alla stazione di Porta Nuova, siano fatte proseguire, almeno in parte, fino alla ex-Barriera di Nizza, per favorire il trasporto delle loro maestranze, che abitano in quella regione. Già in questo senso è stata presentata una domanda alla Direzione dell'Azienda municipale.

Vi è un'ultima questione tranviaria, che interessa la Borgata Cenisia. Attualmente sulla tranvia elettrica Torino-Rivoli il servizio daziario è eseguito o alla stazione di Pozzo Strada o a quella di piazza Statuto. Gli abitanti della Borgata Cenisia e dell'ex-Barriera di Francia, come quelli del Borgo San Paolo, che hanno con sè merce da sdaziare, devono conseguentemente discendere ad una delle due stazioni, che sono molto distanti dalla loro residenza. Ciò con molto disagio. Essi quindi domandano una fermata obbligatoria all'incrocio del corso Francia col corso Vittorio Emanuele, e lo sdaziamento alla Barriera di Francia, e non più all'uscita della stazione di piazza Statuto, trattamento che corrisponde a quello di altre linee intercomunali.

Borgo S. Donato - Campidoglio
Parella - Lionetto

Se Porta Susa, nella terminologia delle regioni torinesi, rappresenta ormai un anacronismo, il Borgo San Donato, che al suo nome è legato da vincoli tradizionali perpetuati in una fiorente Associazione locale, non ha meno snaturato il suo carattere di piccolo centro, di satellite attratto nell' orbita dell' astro maggiore. Da un lato è divenuto parte integrante del centro cittadino, pur non potendo cancellare il suo confine segnato dal solco profondo della linea ferroviaria di Milano; dall' altro si è esteso gradatamente verso la campagna ed ha superato anche l'antica cinta daziaria occidentale, invadendo ed unendosi in un' intima fusione di vita e di interessi alle zone superiori. La consuetudine, aliena da innovazioni, ha però sempre designato con questo solo nome generico tutto il settore occidentale di Torino, limitato dalla ferrovia di Milano, dallo stradale di Francia, dalla nuova cinta daziaria, dal letto della Dora Riparia e dal corso Regina Margherita. È divenuto il Borgo San Donato, alla stessa guisa di quello di San Paolo, una piccola città, sviluppatosi a fianco della vecchia Torino, col suo centro popoloso ed operoso, colle sue propaggini radiali anelanti ad un più libero e largo respiro di polmoni. Fuori cinta vecchia non esisteva piano regolatore: ville, cascinali, piccole case di abitazione e più tardi opifici di industrie tempestarono la campagna circostante con assoluta libertà di ubicazione e di orientamento. Fortunatamente non molte. Fortunatamente anche un Consorzio di proprietari, se pur fissò una troppo limitata ampiezza di strade, disciplinò almeno la costruzione di un nuovo agglomeramento di case. Fortunatamente infine venne l' allargamento della cinta daziaria ed il piano regolatore. Questo ha operato ed opererà un inesorabile taglio netto di alcune di quelle costruzioni che ostruirebbero le arterie della futura zona di abitazioni, sacrificio doloroso, ma necessario, per l'igiene e per l'estetica della città. Il giorno in cui il piano regolatore avrà avuto la sua piena effettuazione, non è esagerazione il dire che riuscirà questa una delle parti più belle di Torino.

L' intera regione ha una popolazione di circa 60.000 abitanti, dei quali almeno 40.000 appartengono a famiglie operaie e 20.000 circa fra queste a maestranze delle industrie locali.

Campidoglio - Piazzale Altacomba

Poichè numerose qui sono le industrie impiantatesi, attratte dalle favorevoli condizioni del luogo, dalla esistenza di forza motrice varia, dalla facilità delle comunicazioni. Nel grande settore, però, si sono formati via via gruppi speciali di abitanti e di interessi, per modo che attualmente non si parla solo più del Borgo San Donato, ma hanno assunto nome proprio e proprie manifestazioni di vita i diversi piccoli centri della regione: il Martinetto, la Borgata Campidoglio, la Borgata Parella, la Borgata Lionetto, le Basse di Dora. Di essi quindi converrà far particolare cenno. E poichè muoviamo il passo dalla Borgata Cenisia e da Pozzo Strada, ultimi punti di osservazione, ai quali si è riferita la nostra rassegna, abbandonando la strada di Francia e proseguendo verso la Dora, incontriamo a poche centinaia di metri il Lionetto e la Borgata Parella.

Borgata Parella e Lionetto.

Il terreno sale insensibilmente. Del dislivello superato il passeggiero si accorge soltanto quando, giunto sul ciglio della grande riva che precipita nello scuro canale della Pellerina, gli si para dinanzi l' avvallamento delle Basse della Dora e più lungi, oltre l' altra sponda, l' Istituto Bonafous, i caseggiati di Lucento. Magnifico il panorama delle Alpi nevose che dal Monviso al Monte Rosa formano una grande corona all' ampia regione.

L' alta riva del canale della Pellerina ospita tratto tratto qualche villa circondata da giardino o da parco e fa pensare ad un delizioso soggiorno estivo. Il piano regolatore provvederà a generalizzare questo carattere della zona destinando la spianata di quelle elevazioni naturali di terreno a villini circondati da giardini e da cancellate in ferro con basamento in pietra. Già

qualche costruzione è sorta secondo queste disposizioni, come il villino del signor Panetto, uno dei migliori floricoltori di Torino, il quale in attesa della sistemazione definitiva di quei terreni, vi ha impiantato una coltivazione ed una fioritura in serra di quei *lila* che nella fredda stagione sfoggiano la loro finezza, il loro delicato colore ed il loro squisito profumo nei salotti delle signore eleganti.

La linea di confine della zona dei villini verso l'interno del Borgo è segnata della via Giovanni Servais e dalla via Michele Lessona, le quali costituiscono due tronchi della grande arteria centrale di comunicazione della estrema regione occidentale colla via Cibrario e col centro della città.

L'area sottostante, compresa fra il canale della Pellerina e la Dora, è invece vincolata a parco ed a giardino pubblico. Questo si stenderà per oltre un chilometro dalla derivazione del canale a monte della Dora fino all'attuale recinto del Tiro a segno, che dovrà essere abbattuto per il proseguimento del corso Lecce ed il futuro piazzale terminale del corso Regina Margherita.

Le industrie.

Traversalmente alla via Giovanni Servais, percorrono la regione due altre arterie; il corso Monte Grappa ed il corso ad anello prossimo alla nuova cinta daziaria. Nel piano regolatore è pure segnata l'apertura di una piazza fra le vie Borgomanero e Domodossola e la via Giacomo Medici, nel punto attraversato ora dall'antica strada vicinale di Collegno, che va scomparendo.

Questo il sorridente avvenire delle due Borgate. Nè il presente si dimostra indegno di questa promessa. Alle attrattive naturali del luogo fanno riscontro l'iniziativa e l'attività degli abitanti, tutti uomini di lavoro nel più largo senso della parola, che dànno vita a numerose industrie. Nella regione infatti esistono, oltre a quello di floricoltura del signor Panetto, già ricordato, i seguenti stabilimenti industriali: Officine meccaniche Sala, via Piedicavallo; Fabbrica italiana autopiani (Soc. An.), via Rosolino Pilo; Fabbrica automobili Ceirano, corso Lecce; Fonderia Gaia; Costruzioni e lavorazioni marmi Pace Lorenzo, via Giovanni Servais; Fabbrica automobili Scat, corso Lecce; Fabbrica pennelli e spazzole Fornero, via Borgomanero; Fabbrica pietra artificiale, via Domodossola; Segheria e costruzioni carri F.lli Rey, via Lionetto; Segheria Pasqualino e Vienna, corso Francia; Fabbrica stringe ing. Giorcelli, via Salbertrand; Officina meccanica cav. Pasteris, via Venaus; Officina meccanica Bertino, via Salbertrand; Fabbrica vernici e pennelli Tarella, via Giovanni Servais; Utensili di precisione Audisio, via Craveri; Officina meccanica Merlo, via Romagnano; Stabilimento pizzi Simonetti, via Giovanni Servais; Officina meccanica F.lli Cusino, via Craveri; Fabbrica utensili di precisione F.lli Bruno, via Domodossola; Fonderia Baloira, via Giacomo Medici; Soc. an. S. I. R. C. A. dolciumi, via Rosolino Pilo; Società Augusta wafers ed affini, via Rosolino Pilo; Officina meccanica Borello Forno, via Brione; Fabbrica soda e liscivia Zoglia L., via Brione; Officina costruzione per macchine industriali Authemann, via Exilles: Offi-

cina riparazioni automobili F.lli Rustichelli, antica strada di Collegno; Officina costruzioni meccaniche Cirio, via Borgomanero; Officina costruzioni modelli in legno F.lli Demarchi, via Zumaglia; Fabbrica Ital. Soc. An. radiatori, via Salbertrand; Fabbrica conf. tele e sacchi, corso Lecce; Officina meccanica Cervino e Ozegna, via Domodossola; Fabbrica conserve alimentari Siccardi e Ballone, via Rosolino Pilo; Consorzio metallurgico operaio italiano via Pietrino Bello; Officina meccanica S. I. R. E. (riscaldamenti elettrici), via Brione; Officina meccanica Busso Marco, via Brione.

Scuole ed organizzazioni.

La vita intellettuale e sociale della regione ha il suo riflesso nelle scuole e nelle organizzazioni. Esiste per le due borgate Parella e Lionetto una sola scuola succursale del compartimento Manzoni delle scuole elementari municipali, che ha la sua sede al Campidoglio. Questa scuola, aperta in una casa del Lionetto, ha cinque classi frequentate da 118 allievi e possiede un giardino, che serve all'insegnamento pratico agrario. Funziona per i bambini poveri il patronato scolastico.

Nello stesso modesto edificio si tengono le scuole serali. Vi è però una classe sola, frequentata da alunni di 2ª, 3ª e 4ª elementare. Dato il continuo espandersi delle borgate ed il progressivo aumento della popolazione operaia, è sentita la necessità di un altra classe, per modo che vi sia almeno una classe per gli alunni della 2ª e della 3ª ed una per quelli della 4ª e della 5ª.

Per le stesse ragioni si domanda una scuola festiva, per dare agio alle giovinette, le qnali per ragioni speciali non poterono frequentare tutte le classi elementari, di completare la propria coltura almeno sino alla 5ª classe elementare.

Non esiste nella zona un asilo infantile. I bambini sono mandati con non poco disagio od all'Asilo Colla dell'Istituto della Visitazione sullo stradale di Francia, vicino a Pozzo Strada, o all'asilo Verna del Campidoglio. Questo stato di cose non può perdurare. Già un'iniziativa per l'erezione di un Asilo locale è stata presa dall'Unione proprietari di Parella ed il presidente signor Antonio Ellena, che ha raccolto un piccolo fondo, ha avviato in questi giorni trattative colla Federazione degli Asili suburbani a questo scopo.

È questo uno dei diversi interessi regionali patrocinati dall'Unione proprietari di Parella, il cui consiglio direttivo, oltre al presidente effettivo signor Ellena, comprende: comm. Giacomo Bosso, presidente onorario, cav. Astrua e cav. uff. Cerrone, vice-presidenti onorari; signori Forno e Ferrero, vice-presidenti effettivi; signor Amerio, segretario; signor Angesia, cassiere; signori Audagna. Cusino, Cena, Bassino, Giacotto, Cubito, Vola, Fusiello, Andreis, Vinassa, Serasso, consiglieri.

Questo Comitato, per quanto riguarda gli interessi comuni a tutte le varie parti della regione, fa capo alle organizzazioni del Campidoglio e del Circolo borgo San Donato e Porta Susa.

Viabilità.

Un altro Comitato per gli interessi delle borgate Parella e Lionetto è sorto da qualche tempo e fa capo alla Pro Torino. Esso è composto dei signori: cav. Giovanni Pignatelli, presidente; Carlo Casorzo, Giovanni Argano, Pietro Meriggio, Giuseppe Appendino Carlo Dellacà, Lorenzo Pan, Giovanni Viano, Vito Lovero, Ferdinando Galdini, avv. Alessio Momigliano, avv. Lavinio Gianotti, Guido Ghione.

Entrambe le organizzazioni hanno promosso agitazioni ed hanno affermato i molteplici bisogni della regione in richieste e memoriali presentati o alle organizzazioni maggiori o al Municipio.

Sono già in gran parte tracciate le vie segnate nel piano regolatore, ma parecchie fra esse attendono la loro definitiva apertura e sistemazione. Così dicasi della via Nicola Fabrizi, della quale si chiede l'apertura almeno fino alla via Salbertrand.

Della via Zumaglia, trasversale fra la via Rosolino Pilo e la via Giovanni Servais, è desiderato il tracciato del tratto non ancora sistemato fra la via Crevacuore e la via Lessona, in considerazione della necessità di conoscere i limiti precisi per la fabbricazione.

La via Giacomo Medici, una delle principali del borgo, è in corso di sistemazione, ma pare che questa, invece di seguire il tracciato rettilineo, venga strozzata all'imbocco di via Borgomanero. Perchè, si chiede, il Municipio, non espropria la cinta, unico ostacolo, che ostruisce la strada? Si dice che la cinta appartiene, ad una villa dichiarata monumento nazionale. Può anche essere considerata monumento nazionale una vecchia cinta, dietro la quale esiste qualche pianta di alto fusto, ma di nessuna importanza botanica?

E ancora si afferma la necessità della sistemazione della via Borgosesia nel tratto tra le vie Antica di Collegno e Giovanni Servais, delle vie Borgomanero, Ghemme, Maggiora, Gozzano, Oleggio, Exilles, molto frequentate, ma impraticabili nei giorni di pioggia.

Urge la sistemazione del corso Lecce e del corso Grappa, ai margini dei quali sorgono nuove costruzioni. E' necessario quindi assecondare questo risveglio dell'iniziativa privata.

Un corso utilissimo per le comunicazioni della regione collo stradale di Francia è quello che corre nella regione Lionetto a cento metri dalla nuova cinta daziaria. Sarebbe necessario, afferma il cav. Pignatelli in un suo memoriale presentato alla Pro Torino, che fosse aperto al pubblico il tratto da via Giovanni Servais al corso Francia, perchè gli abitanti della Pellerina, delle Basse di Dora, del Lionetto attualmente devono sopportare il disagio di un lungo giro e di circa 40 minuti di marcia forzata per recarsi da un punto all'altro.

L'antica Amministrazione, si scrive ancora nello stesso memoriale, aveva stanziato circa 75.000 lire per sistemare il breve tratto della via Salbertrand alla strada della Pellerina, costruendo sul canale omonimo un ponticello. Non si è fatto nulla ed i fondi stanziati sono stati destinati ad altri lavori,

cosicchè gli abitanti dell'una e dell'altra sponda sono obbligati anche qni a compiere un grande giro vizioso ed a sopportare una non lieve perdita di tempo per raggiungere un ponte, ove attraversare il canale.

La popolazione rileva infine che alla nuova piazza centrale del borgo è stato dato il nome di E. Ghirone, ma ne è stata rimandata la sistemazione, quantunque i frontisti già abbiano versato il loro concorso per la spesa. Perchè si lascia sussistere quel gerbido poco decoroso?

Igiene pubblica.

Diversi sono gli elementi che concorrono a salvaguardare la salute pubblica: diversi quindi sono sotto questo aspetto le richieste della popolazione.

Anzitutto manca la fognatura, non soltanto nera, ma anche bianca. Se ne comprendono le conseguenze. Se la fognatura nera può essere sostituita da una sistematica e tempestiva cura dei pozzi neri, più difficile riesce la sostituzione di quella bianca anche in considerazione della incompleta sistemazione delle strade. Allagamenti e pantani sono quindi all'ordine del giorno nell'epoca delle pioggie. A nord delle vie Brione ed Exilles, ad esempio, per non citarne altre, nei giorni di pioggia si verifica un gravissimo inconveniente dovuto al dislivello ivi esistente: l'acqua piovana forma grandi stagni e precipita nelle cantine, causando danni ai frontisti. E' quindi necessario provvedere se non ad un regolare impianto di fognatura, per ora, almeno all'apertura di pozzi perdenti.

Deficiente è il servizio dell'acqua potabile. Non vi è che una fontanella al Lionetto. Si domanda perciò il collocamento di quattro fontanelle: in via Exilles, in via G. Servais, angolo via Salbertrand, in via Lessona, angolo via delle Cascine, in via Domodossola, angolo via Giacomo Medici, od in altre località che rispondano ad un tempo ad un'equa distribuzione e ad una maggiore comodità dei consumatori. Per tali opere non occorrono grandi stanziamenti speciali se si considera che nei punti indicati scorrono bealere e quindi non vi sarà bisogno di canali di scolo.

Sempre in merito alle esigenze dell'igiene pubblica si lamenta l'esalazione di miasmi dovuti all'esistenza nella zona abitata di una fabbrica di olio e vernici e di uno squartatoio per i cavalli in prossimità della strada della Pellerina. Se queste industrie erano tollerabili quando intorno ad esse non erano che prati, oggi la popolazione vicina ritiene che costituiscono un continuo pericolo per la salute pubblica: certamente creano in certi momenti di qualche giornata un'atmosfera irrespirabile. Quindi o il rimedio radicale del trasferimento, o la riforma del funzionamento delle due industrie in modo da eliminare il pericoloso e tedioso inconveniente.

Un'ultima questione in rapporto all'igiene si solleva per l'assenza del servizio farmaceutico. Nelle due borgate, che contano circa 8000 abitanti non vi è una farmacia, nè vi è esercente che abbia autorizzazione di smerciare medicinali di primo bisogno. In caso d'urgenza, l'unica farmacia più vicina, alla quale si potrebbe ricorrere è quella del corso Francia, che dista dalle borgate Parella e Lionetto oltre 2 chilometri.

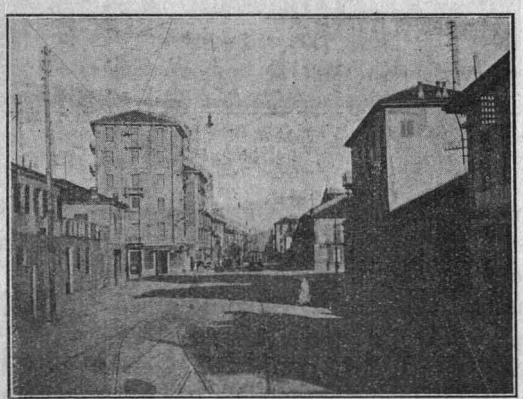
E' quindi unanime il desiderio dell'apertura di una farmacia nel borgo Parella, che è il più popoloso ed anche perchè le case popolari in costruzione non potranno che dare un contributo maggiore di famiglie, assicurando così quel reddito che è necessario per l'apertura e l'esercizio della farmacia.

Comunicazioni tranviarie e servizio postale.

E' quello del servizio tranviario un problema assillante e della massima importanza in quanto investe gli interessi generali dello sviluppo di tutta la regione e delle possibilità di accesso al centro per gli attuali abitanti.

Parecchie volte abbiamo pubblicato richieste di prolungamento della linea tranviaria di via Cibrario, che è ora il n. 4, fino alla via Salbertrand. In via subordinata si domanderebbe almeno tale prolungamento fino alla via Exilles.

Certo, senza una linea tranviaria, questa regione si troverebbe completamente isolata.



Campidoglio - Via Cibrario dal Capolinea tranviario

Manca infine un sufficiente servizio postale. L'attuale cassetta d'impostazione in via G. Servais non risponde abbastanza allo scopo. Occorre quindi un'altra cassetta in località più centrale e più rispondente ai bisogni delle industrie.

La Borgata Campidoglio.

La Borgata Campidoglio comprende la vasta zona che ha per confini il corso Tassoni, tronco dell'antica strada di circonvallazione, lo stradale di Francia, il corso Lecce ed il canale della Pellerina. Fra questo e la Dora Riparia si svolge la zona del Martinetto. Entrambe le borgate hanno interessi comuni, specialmente in rapporto allo sviluppo edilizio ed alla viabilità.

Un incremento alla fabbricazione potrebbe essere dato dalla auspicata cessione all'iniziativa privata dei terreni, che erano destinati all'erezione dell'Accademia Militare, ora sospesa, situati tra le vie Nicola Fabrizi e Digione ed i corsi Francia e Tassoni.

Scarso è lo sviluppo edilizio del Martinetto, specialmente ostacolato dall'esistenza del poligono del Tiro a segno, di cui parleremo in seguito.

Parecchie sono le costruzioni recentissime nella Borgata Campidoglio: più notevoli fra tutte quelle dell'Istituto per le case popolari, il quale ha costruito sul corso Lecce e adiacenze ventisei case a tre piani fuori terra,

capaci di 1200 camere. Le case sono suddivise in altrettanti piccoli alloggi di tre a cinque camere, forniti di tutte le moderne comodità, che l'igiene suggerisce e che la costruzione economica consente. Questi alloggi saranno pronti entro la prossima estate.

Case popolari di corso Lecce

Un' altra importante opera edilizia è quella iniziata dall'impresa Arduino, all'angolo della futura sede del corso Lecce e della riva della Pellerina. Si sono abbattuti vecchi cascinali ivi esistenti e sull' area, che rimase liberata, sorge il primo gruppo di sette palazzine o villini signorili della zona soggetta a tale vincolo, di cui abbiamo parlato precedentemente e che, secondo il piano regolatore, costeggerà tutto il canale della Pellerina, dal corso Lecce alla nuova cinta daziaria.

Chiesa parrocchiale del Borgo Campidoglio è quella di S. Alfonso de' Liguori, eretta nel 1895 ed aperta al culto nel 1898. E' di stile barocco ed è stata costruita su disegno dell' ing. Giuseppe Gallo. Magnifica la cupola, alta 25 metri, sormontata da un cupolino alto 10 metri. Ne costituisce la facciata un grande arco alto 26 metri, sostenuto da due colonne di granito rosso.

Campidoglio - Parrocchia di S. Alfonso

Lo sviluppo dell' abitato e l'aumento della popolazione hanno però suggerito l'opportunità di un'altra parrocchia al centro della nuova zona. Un coraggioso sacerdote, don Plassa, non preoccupandosi affatto dei mancanti mezzi necessari a tradurre in opera la sua iniziativa, ha lanciato l'idea di un grandioso tempio intitolandolo « Parrocchia della Divina Provvidenza », con annessi ricreatori maschili e femminili ed Asili infantili per ambo i sessi. Già è costruita nella via Salbertrand la casa parrocchiale, che in parte

è adibita a cappella provvisoria. Autore del progetto è l'architetto prof. Paolino Napione, che ha dato, per alto senso artistico, la sua opera disinteressata. La costruzione, ispirata ai concetti dell'architettura medioevale, promette fin dalla sua prima manifestazione, di riuscire un'opera pregevole ed originale.

Le scuole e l'asilo.

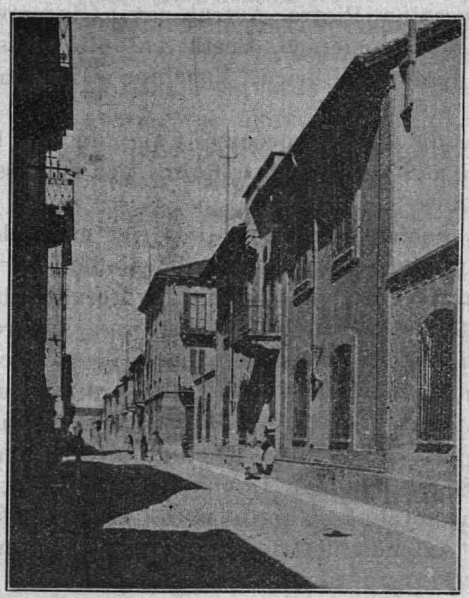
All'incremento edilizio della regione ha contribuito anche efficacemente il Municipio colla costruzione dell'edificio per la Scuola elementare A. Manzoni, in corso Altacomba, fra le vie Balme e Fabrizi. I lavori vennero iniziati nel 1912.

Scuola Alessandro Manzoni

Il nuovo edificio è in massima parte a tre piani fuori terra e comprende 21 aule scolastiche, due vestiboli, un museo didattico, locali per la Direzione e per gli insegnanti, alloggi per i bidelli, nonchè un refettorio e due palestre.

I lavori furono ultimati nel 1919 ed importarono la spesa di lire 320 mila.

Nel 1914 si procedette già all'ampliamento dell'edificio, mediante la sopraelevazione per due piani del corpo di fabbrica ad un solo piano destinato a refettorio, colla spesa di lire 90.000. Si sono così ricavate altre sei aule.

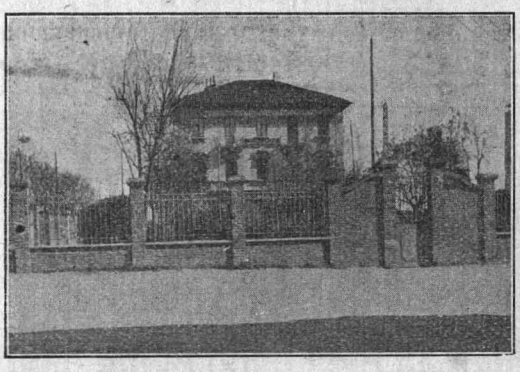


Campidoglio - Asilo infantile Verna

E' direttrice della Scuola la signora Marchisio. Gli alunni sono circa 700. Ai più poveri provvede il Patronato scolastico, presieduto dal comm. Giacomo Girardi. Per i bambini del Campidoglio è aperto l'Asilo infantile Verna, amministrato da un Consiglio di cui è presidente il comm. Giuseppe Roda. La Direzione e l'insegnamento sono affidati alle Suore Salesiane. I bambini accolti nell'Asilo sono appena un centinaio, mentre sarebbe necessaria una sede per 250. L'Amministrazione ne sta quindi studiando l'ampliamento.

Organizzazioni sociali.

Parecchie sono le Associazioni della Borgata, la quale partecipa attivamente alle manifestazioni della vita pubblica. Primo fra tutte le Associazioni è il Circolo liberale Campidoglio, centro dell'organizzazione elettorale del VII mandamento di Torino. Il Comitato direttivo è così costituito: cav. Giuseppe Astrua, presidente; comm. Giacomo Bosso e cav. Cerrone, vice-presidenti; sig. Baj, segretario; sig. Varale, economo; consiglieri: sig. Giacomo Girardi, avv. Calvi, avv. Icaro Perdomo, signori Ellena Antonio, Dovis, Baudoni, Davico, Balzola, ing. Domenico Colombatto, ragioniere Jano, sig. Carando.



Campidoglio - Sede del Circolo Rionale

Il Circolo è diventato ora organizzazione fascista.

Per la tutela degli interessi locali del Campidoglio e Martinetto si è formato uno speciale Comitato così composto: Presidente: cav. uff. Guido Cerrone; vice-presidenti: Ellena Antonio e ing. Colombatto Domenico: segretario: Merlo Luigi; consiglieri: Accatino Pietro, Astrua cav. Giuseppe, Baj Bartolomeo, Burlo Luigi, Pozza cav. Domenico, Serra Antonio, Tasso cav. Michele: consiglieri supplenti: Baudone Enrico, Vacchino Giovanni, Chiabotto Maurizio.

Esiste pure una Società operaia di mutuo soccorso Campidoglio, la quale ha sede propria ed è feconda di molti vantaggi tangibili per la classe operaia.

Nel campo artistico si notano la Società corale ed il Corpo musicale. Altre organizzazioni sono la Società famigliare, la Società bocciofila.

Numerosi sono gli opifici industriali che dànno vita e lavoro agli abitanti della regione. Riassuntivamente essi si possono così raggruppare: Molini: Figli di Martino Fejles, Bevilacqua; Fabbriche saponi: ditta Accomasso e ditta Roggia; Fabbriche mobili: Società eliche Italia e ditta Salvaterra; Officine: ditta Merlo Carlo, Fratelli Baloire, Saletta, ing. Bruno, ing. Longo, Crespi; Industrie gomma: B. Baj; Fabbrica cinghie Cavallero; Fabbrica Biscotti Società Mondino; Segherie: ditta Ellena e Fratelli Chiti; Pastificio fratelli Bianchi; Fabbrica rimorchi L. Ghiglione, le Centrali delle forze idrauliche del Moncenisio e dell'Azienda elettrica municipale; Filatura Accatino, ecc.

Apertura e sistemazione di vie.

Prima di raccogliere e riferire le osservazioni e le richieste della popolazione in merito alla viabilità è opportuno ricordare i provvedimenti già presi in merito dal competente Ufficio tecnico dei lavori pubblici del Municipio, quali risultano dal seguente elenco. Vennero sistemati: il corso Tassoni, tra la via Cibrario ed il corso Francia; il corso Altacomba, tra il corso Francia e la via Cibrario; il corso Lecce, tratto presso il corso Francia; le vie: Cibrario sino al corso Lecce; Rosolino Pilo, sino al corso Altacomba; Nicola Fabrizî, sino all'antica strada di Collegno; e tratti delle vie: Digione, Pietrino Bello, Michele Lessona.

Sono in corso d'esecuzione i lavori di sistemazione di un tratto della via Giacomo Medici e di prossima attuazione tratti delle vie Cappelli, Nicola Fabrizî, corso Altacomba, corso Lecce, nonchè le strade adiacenti al gruppo di case popolari di corso Lecce.

Mentre prende atto delle opere eseguite, la popolazione locale esprime ancora una serie di maggiori desideri in proposito. Così si domanda la sistemazione del corso Tassoni dalla via Cibrario al ponte sulla Dora.

All'imbocco del Borgo San Donato questo corso è per tre quarti ostruito da alti parapetti in muratura del canale della Pellerina, che rendono ostacolo alla viabilità specialmente nei giorni di brutto tempo. Dalla via San Donato al ponte sulla Dora esistono ancora i profondi fossati della ex cinta daziaria. Sono però in corso lavori di allargamento del ponte e si spera che anche i fossi scompariranno.

Anche dell'ultimo tratto del corso Altacomba dalla piazza omonima al canale della Pellerina è vivamente sentito il bisogno della sistemazione, indispensabile per l'accesso alle numerose palazzine ivi costruite.

Per quanto riguarda il corso Lecce, già aperto in buona parte dal corso Francia sino al nuovo gruppo di case popolari, è necessario provvedere all'apertura del tratto a nord di queste case, perchè ivi fanno fronte al corso, nella parte non ancora aperta, diversi stabilimenti industriali. Attualmente già sono iniziati gli sterri del terreno appositamente espropriato in prossimità del canale della Pellerina. La terra esportata viene utilizzata per la prima sistemazione del corso Lecce oltre la strada della Pellerina.

Altre opere stradali sono richieste per il prolungamento delle vie Nicola Fabrizî e Balme dal corso Altacomba al Borgo Parella, la sistemazione della via Saluggia, già completamente fabbricata, ma con comunicazioni impossibili a praticarsi.

Due grandi problemi incombono sulla regione delle Borgate Campidoglio e Martinetto in merito allo sviluppo della viabilità e dell'edilizia: l'ostacolo del canale della Pellerina, che intercetta le comunicazioni fra le due zone laterali e la sede del Tiro a segno nazionale.

Un progetto per la copertura del canale della Pellerina.

Le stesse osservazioni fatte circa questo canale in rapporto alla Borgata Parella sono applicabili alla viabilità della Borgata Campidoglio. Attual-

mente il canale non può essere attraversato che passando sopra un piccolo e rustico ponte in corrispondenza del corso Lecce. L' esecuzione del piano regolatore renderà necessaria la costruzione di altrettanti ponti quanti sono i corsi e le vie che accedono al canale. Si impone inoltre la necessità della sistemazione delle sponde.

Queste opere importeranno evidentemente una spesa non indifferente. I tecnici della regione si domandano quindi se non sarebbe più opportuno e conveniente provvedere all' intera copertura del canale, la quale forse si potrebbe effettuare con spesa non molto superiore: ne risulterebbe ad ogni modo il non trascurabile vantaggio dell' utilizzazione dell' area risultante per l' allargamento della strada della Pellerina, che diventerebbe così una grande arteria della regione.

Il trasloco del tiro a segno.

L' attuale sede del Tiro a segno del Martinetto è divisa in due rettangoli, uno per il campo di tiro militare, l'altro per la Società del tiro a segno nazionale.

Quando se ne fece l' impianto, or sono poco più di quarant' anni, quella località era quasi deserta; non esistevano quindi pericoli per le persone. Le condizioni del luogo, però, col tempo, sono mutate ed hanno fatto sentire la necessità del trasloco, non essendo sufficientemente tutelata l' incolumità pubblica. I torinesi ricordano, ad esempio, che nel 1911 un proiettile era giunto nell' Istituto Bonafous ed aveva ferito un allievo.

Già allora corsero trattative per allontanare il Tiro a segno, ma non approdarono; si conservò la sede e si provvide alle opere necessarie per eliminare ogni pericolo di deviamento e di uscita dei proiettili dal campo di tiro.

Non era però questa una rinuncia definitiva al trasferimento: era solo un rinvio. Infatti il piano regolatore invade con diversi corsi quell' area; attraverso ad essa dovranno passare il corso Lecce, il corso Altacomba ed il prolungamento del corso Regina Margherita.

L'azienda elettrica municipale ha risollevato la questione, avendo necessità di ampliare la Centrale elettrica del Martinetto, in previsione di aumentare prossimamente la potenzialità con nuovi impianti. Questo ampliamento non potrebbe avere il suo sfogo che nell' area del poligono del tiro. L'Amministrazione comunale ha quindi avviato gli studi in proposito, studi che saranno conclusi d' accordo coll'Amministrazione militare e colla Società del Tiro a segno per i provvedimenti relativi ad una nuova sede.

Comunicazioni tranviarie.

La borgata Campidoglio, dove più densa è la popolazione, dove, come si è detto, sorgono ora ventisei nuove case popolari, sente anche maggiormente la necessità delle comunicazioni tranviarie. È quindi pienamente concorde colle borgate Parella e Lionetto nel domandare il prolungamento della linea n. 4 fino alla via Salbertrand.

In merito a richieste di questo genere, che si avanzano da ogni regione periferica, l'Azienda tranviaria muove qualche osservazione, che può avere il suo peso. Ammesso il dovere dell'Amministrazione comunale di provvedere alle comunicazioni della periferia col centro della città con equa ripartizione di opere e nei limiti del bilancio, pare logico, secondo l'Azienda, che al miglioramento di un pubblico servizio, quale è quello delle linee tranviarie, debbano contribuire i proprietari interessati in proporzione dell'aumento di valore, che ne deriva ai loro fabbricati ed ai loro terreni. Tale contributo è già imposto per quanto riguarda la fognatura e l'apertura delle strade colle modalità e nella misura, che più non è necessario di particolareggiamente precisare; perchè non si deve applicare lo stesso criterio per il servizio tranviario? Un esempio, del resto, conchiude l'Azienda, già esiste: i proprietari di Cavoretto, allo scopo di promuovere il sollecito impianto pel prolungamento della linea tranviaria n. 14 dal Ponte del Gatto al centro del paese, hanno complessivamente sottoscritto un contributo di 350.000 lire.

Lasciamo ai proprietari dei sobborghi del Campidoglio, Parella e Lionetto di meditare sopra questa eventuale proposta, che potrebbe forse affrettare il soddisfacimento dei loro desideri e dei loro interessi.

Le opere della fognatura.

Secondo le informazioni direttamente assunte presso l'Ufficio tecnico dei lavori pubblici, vennero eseguite le opere di fognatura inerenti alla copertura dell'ex-fosso di cinta in dipendenza della sistemazione del corso Tassoni, nel tratto tra la via Cibrario ed il corso Francia, il canale bianco in via Digione tra il corso Francia e la via Nicola Fabrizi tra il corso Tassoni e la via Digione, il canale bianco di via Balme, quello di via Cibrario tra i corsi Tassoni ed Altacomba, ed un tratto di via Venaus.

Sono state avviate le opere di fognatura nera, per lo smaltimento delle acque luride delle case popolari in costruzione in corso Lecce, e cioè tratto di canale nero in corso Lecce dalle medesime sino alla via Nicola Fabrizi, con risvolto in detta via sino al corso Tassoni, e tratto di quest'ultimo corso sino al canale esistente di via Cibrario.

Quasi tutte queste opere riguardano la parte nuova della borgata. Uguale provvedimento si vorrebbe per la parte vecchia, la quale ha vie strette, poco arieggiate; in certe epoche, non infrequenti, è nauseante ed antigienica la puzza che esalano i pochi canali bianchi mai lavati, salvo che dalla pioggia. Questi canali servono in parte a scolo di fognature di case. Non sarebbe inopportuna una visita dell'Ufficio d'igiene municipale, come primo passo per un provvedimento definitivo, che si impone nell'interesse della salubrità della regione.

L'Amministrazione municipale, e per essa l'Ufficio tecnologico, diretto dal solerte ingegnere Peri, ha già fatto molto per l'illuminazione pubblica della regione. Sarebbe però desiderabile una maggiore intensificazione specialmente sui corsi Tassoni ed Altacomba e vie laterali.

Mancano invece l'impianto dei bagni e lavatoi, i quali sarebbero tanto utili per la popolazione, che è in gran parte operaia.

Dall'ex Barriera del Martinetto sino alla borgata Lionetto non esiste un Ufficio postale e telegrafico; mentre, sia per il numero degli abitanti, che per le esigenze delle molte industrie ve ne è l'assoluta necessità. Si confida che il Municipio vorrà sollecitare il desiderato provvedimento dall'Amministrazione dello Stato.

Porta Susa e Borgo San Donato

Dal Campidoglio ove siamo giunti nella nostra peregrinazione indagatrice periferica, ritornando verso il centro, muoviamo il passo verso il popoloso Borgo San Donato, non senza prima abbracciare ancora con uno sguardo ammirativo la bella zona che stiamo per abbandonare e la piazza ed il corso Altacomba, dove le signorili e moderne costruzioni, un palazzo e tre grandi ville, erette dal cavaliere Cerrone, rappresentano un pregevole campione dello sviluppo edilizio locale, degno ornamento alla testata di via Cibrario.

Dal corso Altacomba al corso Tassoni breve è la via. Qui si delinea veramente il confine occidentale del grande centro rionale di San Donato, importantissimo per la densa popolazione, specialmente operaia, per la vita industriale, per la salubrità del luogo, che fin dai tempi remoti ha offerto gradita e conveniente sede ad Istituti ospitalieri e di beneficenza, a Collegi e Conventi. Il Borgo San Donato ha, a questo proposito, una bella pagina nella storia di Torino. In esso era sorto l'Ospedale di San Cristoforo, governato dagli Umiliati, Ordine soppresso dal Pontefice verso il 1389, in base ai gravi motivi esposti dal Comune di Torino. Atterrato il vecchio Borgo dai Francesi, verso la metà del secolo XVI il nuovo sorse nell'area dell'antico, che aveva nome di San Donato e Colleasca, e si formò anch'esso lungo una sola via lunga ed ampia, la via San Donato, che conduceva al Martinetto. Solo più tardi venne delineandosi, quasi parallelamente, la via Cibrario, fiancheggiata da moderne costruzioni.

Istituti ospitalieri e di beneficenza.

Fra gli Istituti ospitalieri e di beneficenza che vennero fondati verso la metà del secolo scorso, sono notevoli l'Ospedale Oftalmico, dovuto all'iniziativa del prof. Sperino, ora scomparso, e l'Istituto della Sacra Famiglia, tuttora in vita, creato dal regio cappellano teologo Saccarelli, al quale il Borgo ha dedicato il nome di una delle sue vie. Il benemerito sacerdote assegnò tutto il suo patrimonio a questa Fondazione, diretta ad offrire un ritiro alle ragazze povere bisognevoli di assistenza e di educazione. Fu aiutato nella sua opera di umanità da parecchie benefiche persone. Nella

pia Casa si raccolgono circa 25 ragazze orfane od abbandonate, dai 10 ai 12 anni, le quali sono educate ed istruite, per poter poi uscirne ai venti anni, utili a se stesse ed alla società. Esse intervengono solitamente negli accompagnamenti funebri per la città e sono per lo più chiamate « verdoline » dal colore della veste che indossano. Fa parte dell'Istituto anche un Asilo infantile, fondato pure dal teologo Saccarelli a beneficio della popolazione del Borgo San Donato. Vi intervengono circa trecento bambini.

L'Istituto fu eretto in Ente morale dal 1856. Attualmente è presieduto dal conte Agostino Biglione di Viarigi.

Altro antico Istituto di beneficenza del Borgo San Donato è quello del « Buon Pastore » fondato dal re Carlo Alberto nel 1843. Fu monastero fino al 1868, anno in cui venne dichiarato Ente di natura laica e vi fu preposta una Amministrazione di nomina governativa. L'Istituto comprende quattro Sezioni, nelle quali si raccolgono rispettivamente ragazze corrigende fatte ricoverare per provvedimento dell'autorità, ragazze educande, signore inferme di mente e lavoratrici che rimangono nell'Istituto, essendo però ogni Sezione ben distinta e separata dalle altre.

Oltre questi due esistono ancora attualmente vari altri Istituti di beneficenza, quali l'Istituto Faà di Bruno, la Casa dell'Immacolata, l'Istituto di San Vincenzo, ecc., quasi tutti con indirizzo religioso.

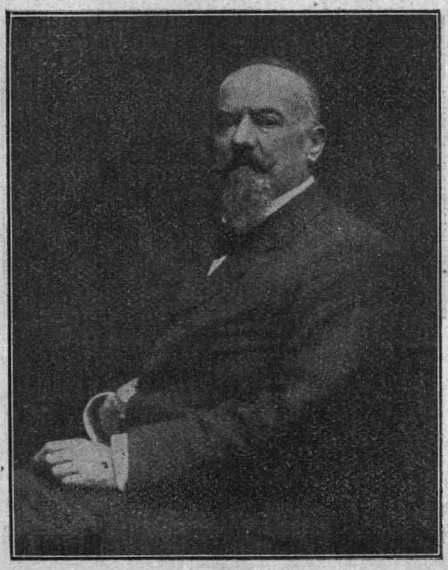
Fra le Opere di assistenza sanitaria deve pure essere ricordato l'Istituto medico torinese per gli infortuni sul lavoro, fondato nel 1898 presieduto dal comm. Eugenio Pollone e diretto dal cav. uff. dott. Regoliosi.

L'Ospedale Maria Vittoria.

Il maggior Istituto ospitaliero, che fa onore al Borgo San Donato, e le cui benemerenze sono ben note alla cittadinanza torinese per le molteplici forme nelle quali si manifesta la sua benefica attività, è l'Ospedale Maria Vittoria. Esso è sorto nel 1887, sotto l'alto patronato del principe Amedeo, per opera di un illustre benefattore, il prof. Giuseppe Berruti, che tutto gli dedicò in vita ed in morte, ed è ora affidato alla presidenza onoraria del Duca d'Aosta ed a quella effettiva del commendatore avv. Pier Carlo Roggiero. Esso presenta un aspetto singolare, del tutto dissimile dai comuni Ospedali. I padiglioni, costruiti con criteri moderni, sono tutti isolati, armonicamente disposti nel parco e circondati da annosi alberi e da leggiadri giardini, che contribuiscono grandemente, con la pulizia e l'ordine che regnano sovrani nell'ospedale e col sorriso delle instancabili Suore del Cottolengo, ad alleviare le sofferenze delle ricoverate ed a rendere piacevole il soggiorno alle convalescenti.

Sorto con tre padiglioni, ha avuto un costante, metodico, progressivo sviluppo, anche attraverso ai periodi più difficili. In breve volgere di anni — ci riferisce il rag. Ettore Torreri, diligente e cortese informatore — i letti da 12 sono saliti a 250 ed ancora oggi è tale la vitalità e la tendenza ad ulteriori sviluppi dell'Istituto da essere fortemente sentita la necessità di ampliamenti.

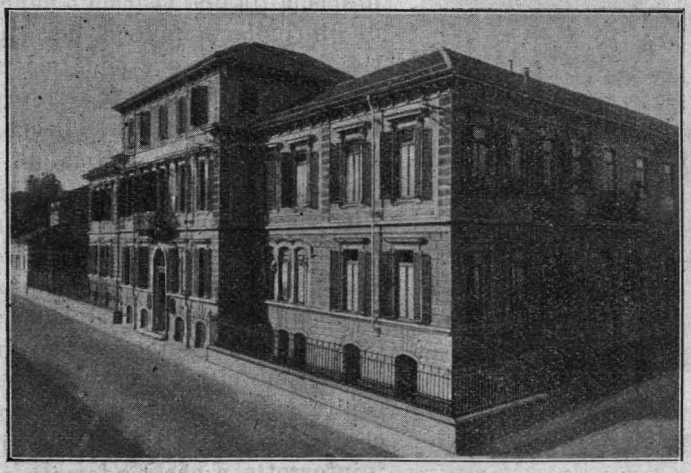
Il Consiglio, presieduto dal comm. avv. Pier Carlo Roggiero, e del quale fanno parte il comm. Eugenio Pollone, vice-presidente, ed i signori comm. prof. Libero Bergesio, conte Emanuele di Rorà, comm. Domenico Filogamo, nobile ing. Aleramo Bosco di Ruffino, cav. Samuele Fubini, cav. uff. Vittorio Falco, comm. Vittorio Grasso, ha già predisposto gli studi per dotare le Sezioni di un maggior numero di letti, migliorare le sale di operazione e gli ambulatori e destinare alle Suore, veri apostoli di carità, comodi dormitori.



Prof. Giuseppe Berruti
fondatore dell'Ospedale Maria Vittoria

Ma poichè l'Ospedale non dispone di mezzi sufficienti, l'Amministrazione si è rivolta ad Enti ed a generosi cittadini, i quali hanno già risposto e risponderanno certamente ancora all'appello.

Un altro aspetto simpatico e singolare, per quanto meno noto al gran pubblico, è rappresentato nel Maria Vittoria dall'attrazione di una delle più belle forme di solidarietà umana. L'Ospedale non possiede che i fabbricati destinati al ricovero ed il terreno sul quale essi sorgono: i pochi titoli del debito pubblico ad esso intestati sono tutti quanti gravati di vincoli tali da assorbire completamente le rendite. Non ostante ciò, vive e prospera pur destinando circa una metà dei suoi letti ai poveri, al Municipio per gli infermi bisognosi ed ai meno abbienti con rette tenuissime.



Ospedale Maria Vittoria

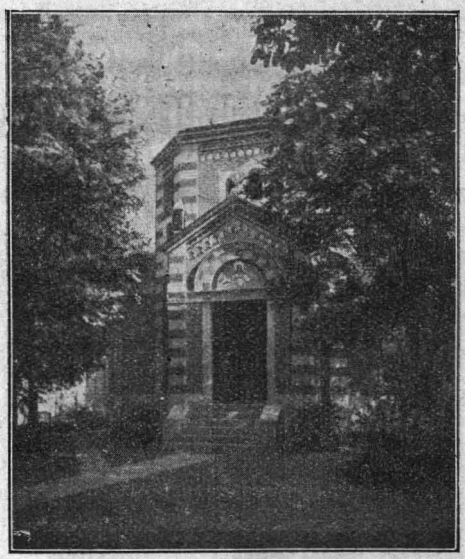
Direttore sanitario è il prof. dott. commendatore Libero Bergesio. Primari di fama riconosciuta presiedono alle numerose Sezioni, agli ambulatori, ai

gabinetti dotati tutti dei più moderni mezzi di diagnosi e di terapia. Due sono le Sezioni di ginecologia dei primari professori Herlitszka e Chiarabba ed una di pediatria medica del prof. Meynier, una di medicina generale del

Ospedale Maria Vittoria
Monumento ed ingresso

Ospedale Maria Vittoria
Un viale del parco

prof. Quadrone, una di ostetricia ed una di isolamento delle puerpere infette affidate al prof. Levi, ed altra di ortopedia chirurgica, recentemente istituita, diretta dal prof. Bargellini, oltre ad un gabinetto radiologico, alla cui direzione è preposto il dottor Sura, e ad un completo e fornitissimo gabinetto chimico-istologico che consente qualsiasi ricerca clinica.



Ospedale Maria Vittoria
La Cappella

Sono a disposizione dei poveri e degli agiati ambulatori di tutte le specialità dell'Ospedale nonchè di otorinolaringoiatria, dermopatia, oftalmoiatria e odontoiatria, tenuti rispettivamente dai prof. Pinaroli, dai dott. Sura e Pecchio, dall'odontoiatra sig. Mondon.

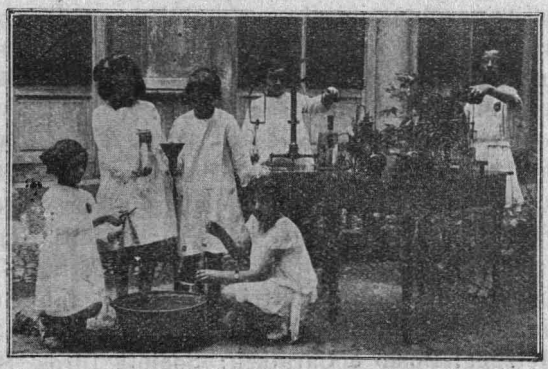
Ma l'attività del « Maria Vittoria » non si arresta qui. Esso fa funzionare, in accordo col Municipio, un dispensario per lattanti, disimpegna il servizio della guardia ostetrica per una vasta zona cittadina, istruisce le aspiranti infermiere in una Scuola che conta ormai 17 anni di vita ininterrotta e che ha fornito numerosissime, esperte ed apprezzate infermiere agli ospedaletti da campo ed agli ospedali militari durante la guerra, educa le madri e le giovani spose nell'arte della puericoltura, pubblica la « Rivista Medica Subalpina », che

diffonde in modo particolare tra i medici della provincia per far loro conoscere i progressi della scienza e della pratica medico-chirurgica, e sta per aprire un reparto di meccanoterapia e di ginnastica ortopedica, dalla quale trarranno grandissimi vantaggi i giovanetti deformi, specialmente delle classi meno abbienti e povere, a cui non è possibile ricorrere alle sale private.

Veramente poderosa fu ed è tuttora la spinta al progresso di questa provvida istituzione; ogni giorno appare in miglior luce la mirabile opera del Berruti, dedicatosi con tanto amore e tenacia alla cura delle malattie delle madri e dei bambini, che egli vide sofferenti e non adeguatamente curati. Degna fu pertanto l'iniziativa dell'Amministrazione dell'ospedale, benevolmente accolta dal commissario prefettizio barone La Via, di intestare al nome di Giuseppe Berruti una delle vie che adducono o sono prossime all'istituto.

La Scuola elementare C. Boncompagni.

All'istruzione primaria dei fanciulli del borgo San Donato provvede la scuola C. Boncompagni, che ha un cinquantennio di vita ed è situata in via Galvani, 7. È composta della sezione maschile e della sezione femminile e conta 30 aule. Di queste 24 sono nella sede principale e 6 in quattro succursali diverse. Gli alunni iscritti al compartimento sono oltre un migliaio. Direttrice della scuola è la signora professoressa Rosina Lupo Renaudo.



Scuola C. Boncompagni - Esperimenti di fisica nella 5ª classe.

Per necessità di ampliamento e per raccogliere nello stesso compartimento tutti gli alunni, si è provveduto alla costruzione di altre 15 aule e all'impianto dei bagni, di una cucina per le esercitazioni di economia domestica e di una sala-laboratorio per il corso integrativo. Hanno pure luogo nella sede centrale la scuola serale con 5 classi (3 del corso elementare e 2 del corso popolare) e la scuola festiva con 11 classi (3 del corso elementare e 8 del corso commerciale).

Il Patronato, che ha per presidente il prof. cav. Emilio Bonaudi e per vice-presidenti il comm. Girardi e il cav. uff. Merlo, funziona egregiamente con la valida cooperazione di tutti i membri del Consiglio direttivo e col concorso dei soci e delle famiglie degli alunni. Fra i benemeriti vanno segnalati il cav. Leopoldo Beltrami, il comm. Corrado, che elargirono somme cospicue, le ditte Gatti e Bosso. Per iniziativa del Patronato scolastico

Boncompagni s' inaugurò l'anno scorso un'artistica lapide simboleggiante la Vittoria portata sulla palma di forti eroi e ciascuna figura ritrae la vera effige di un caduto, ex-alunno della scuola. Ad alimentare la pura fiamma del ricordo e della riconoscenza venne apposta sotto la lapide una lampada votiva mantenuta accesa dalla « Guardia d'onore » dei fanciulli della scuola.

All' asilo infantile provvede, come abbiamo visto, l'Istituto della Sacra Famiglia. Il borgo San Donato non ha istituti di istruzione secondaria, è del resto facile agli studenti l'accesso agli istituti centrali. Nel campo degli istituti privati è degno di essere segnalato il Convitto dei salesiani di via Carlo Vidua, nel quale sono accolti circa 160 giovani. Di questi circa un centinaio frequenta le scuole elementari Boncompagni. Oltre una di altri giovani, tutti artigiani, riceve l' insegnamento elementare in una scuola interna professionale ed apprende il mestiere di sarto o di calzolaio. È direttore dell' istituto il signor don Grisenti, prefetto amministratore il signor don Fael.

Gli stabilimenti industriali.

Come più volte abbiamo rilevato, anche in questa parte della regione occidentale di Torino è molto attivo il lavoro industriale. In ogni punto dei vari sobborghi vi sono stabilimenti ed opifici, che già abbiamo ricordati. A questi devonsi aggiungere ancora quelli che esplicano essenzialmente la loro attività nella zona centrale del borgo San Donato. Le principali industrie si possono così classificare:

Industrie meccaniche — Ditta Luigi Zanelli, specialità macchine per mulini e concerie; Saletti Pietro e C., macchine per arti grafiche; Fichet, casseforti; Novara Mario, puleggie per trasmissioni; Officine Moncenisio; Francesco Pepino, letti in ferro; fratelli Negro.

Industrie alimentarie — Davit (fratelli Campia); Fabbrica di cioccolato, moderno impianto elettrico; Wamar, fabbrica vafers; Fabbrica confetti e cioccolato Giobergie; « Dolciaria », fabbrica di biscotti; De Coster; Birra Metzger; Bosio e Caratsch; Società Idros; Società Sansoni; Molini Feyles Martino e Feyles fratelli.

Tessiture — Cotonificio Mazzonis, Hoffmann; Paracchi e C.; Gontier; « Ingea », fabbrica nastri gomma.

Industrie varie — Conceria fratelli Fiorio comm. Cesare e Alfredo; Fabbrica di soda, comm. Giacomo Girardi; Eliche Italia; Gatti Luigi, mobili; Segheria Gardino; Ferrua, segheria; concerie De Luca e Rossi (ex-Azimonti); « Iva », industria vetri e affini, ex-Saroldi.

Il Circolo Porta Susa e Borgo San Donato.

Fra i più anziani, certo fra i più attivi ed autorevoli Circoli regionali di Torino, tiene uno dei primi posti il Circolo Porta Susa e Borgo San Donato. Fondato nel 1875 allo scopo precipuo di promuovere gli interessi morali e materiali della città in generale e della regione in particolare

questo Circolo ha sempre assolto degnamente il suo compito trovandosi sempre presente nella discussione delle grandi questioni e nelle più importanti manifestazioni cittadine.

Il suo Consiglio direttivo è così composto: on. avv. Felice Paniè, presidente; sig. Gustavo Bolle e cav. avv. Basilio Pecco, vice-presidenti; cav. Ambrogio Minoia, cassiere; cav. Gabriele Sereno, economo; consiglieri: sig. Cesare Bolley, ing. Luigi Bistolfi, avv. Goffredo Decaroli, avv. Carlo Fabbro, avv. Domenico Manassero, dott. Scipione Roggiero, sig. Agostino Varda, cav. geom. Luigi Visetti; segretario sig. Vittorio Zurra; vice-segretario sig. Francesco Rey; ispettori sig. Rimer Carani, sig. Federico Gallia, colonnello cav. Camillo Isnarni; direttore amministrativo colonnello cav. uff. Alberto Albertini.

Per l'esplicazione del principale mandato del Circolo, il quale si occupa degli interessi non solo del borgo San Donato propriamente detto, ma anche di quelli dei sobborghi che compongono tutta quella zona occidentale della città, venne nominata la seguente Commissione: on. avv. Felice Paniè, presidente; membri: cav. Giuseppe Astrua, sig. Gustavo Boite, grand'uff. avv. Adolfo Bona, grand'uff. G. Mario De Albertis, sig. Antonio Ellena, comm. Giacomo Girardi, cav. uff. Antonio Paniè, cav. avv. Basilio Pecco, colonn. cav. uff. A Albertini, segretario.

Fra le altre organizzazioni locali importante è quella della Società del Tiro a segno nazionale, sorta nel 1884 ed attualmente amministrata dal seguente Consiglio direttivo: senatore conte Teofilo Rossi di Montelera, presidente; comm. avv. Gianni Penati, vice-presidente; consiglieri: sindaco di Torino (membro nato), cav. ing. Alcide Bona, comm. Mario Fossati, cav. Carlo Vercellone, cav. Aventino Righini, cav. Ernesto Chiara, direttore del tiro e delle esercitazioni militari colonnello Fano; segretario cav. Virginio Galluzzi.

La Società possiede un ricco medagliere ed una pregevole collezione di premi vinti nel suo nome, Nei suoi quarant'anni di vita promosse ed organizzò una serie di importanti gare, fra cui più notevoli quelle nazionali ed internazionali del 1898 e del 1911 in occasione delle due Esposizioni di Torino, e la gara popolare del 1914 di preparazione alla guerra.

Prossima al campo di Tiro a segno ha pure la sua sede il Gruppo tiratori al volo, presieduto dal comm. avv. Penati.

Esiste infine nel borgo il Corpo musicale San Donato, fondato nel 1905, con sede in via Saccarelli. È composto di 40 musici, tutti operai, i quali dedicano all'arte le loro ore serali.

Esigenze della viabilità e dell'edilizia.

Constata l'importanza, che alla regione conferiscono il rilevante numero di abitanti, le bellezze naturali e le salubri condizioni che la circondano, l'attiva e feconda vita industriale, l'esistenza di non pochi istituti ospitalieri, di beneficenza e scolastici, emerge di conseguenza la necessità di un regolare funzionamento dei servizi pubblici.

Se questo non presenta campo a critiche per quella parte del borgo, che è più a diretto contatto col centro della città, molto lascia a desiderare in altre parti e specialmente le sue estremità.

Dei diversi bisogni già si sono resi ripetutamente interpreti i memoriali dell' apposita Commissione del Circolo Porta Susa e Borgo San Donato.

I bisogni più impellenti sono, come in ogni altra regione periferica, quelli della viabilità e dei servizi che riguardano l' edilizia. Vediamo anzitutto quali lavori sono stati eseguiti negli ultimi anni e quali sono in corso o di prossima esecuzione per parte del Municipio.

Venne sistemato il corso Tassoni tra Barriera del Matinetto e la Dora, con la copertura del tratto del fosso di cinta dal corso Regina Margherita alla Dora.

Circa le opere di fognatura, venne compiuta quella del corso Altacomba per l' ospedale delle malattie infettive e costruito il tratto di collettore bianco sul corso Tassoni, tra via Cibrario e la Barriera del Martinetto, nonchè il tratto a valle in dipendenza dell' allargamento del ponte sulla Dora, i cui lavori sono stati portati a termine in questi ultimi tempi.

Saranno di prossima attuazione la sistemazione di un tratto del corso Potenza tra le vie Angiolino e Ghiacciaie, e di un tratto del corso Lecce tra la Borgata Parella (via Lessona) ed il Tiro a segno, con copertura di un tratto del canale della Pellerina.

Saranno pure di prossima attuazione il deviamento per la via Verolengo del canale Ceronda (ramo sinistro) dal partitore di Lucento alla via Borgaro, ed alcune opere di fognatura in via San Donato fra la Barriera del Martinetto e la via Bossi.

Questi provvedimenti dimostrano che l'Amministrazione comunale non dimentica questa zona nella distribuzione di opere pubbliche, ma non sono ancora tali da soddisfare pienamente la popolazione, a nome della quale si avanzano ancora le seguenti domande.

Si fanno vivissimi voti e raccomandazioni perchè sia allacciata la via Beccaria con via Biella mediante il taglio dello stabile del Buon Pastore; siano aperte la via Goffredo Casalis e via Clemente, che precariamente erano state ostruite dallo stabilimento Talamona, impiantatosi nel periodo bellico per materiali interessanti la difesa nazionale e che oggi è inoperoso; si proceda all' allargamento del sottopassaggio della ferrovia di Milano sulla via Cottolengo e venga munito di lastre in pietra il restante tratto di tale via verso il Martinetto; siano collocati i marciapiedi in pietra nelle traverse delle vie della zona corso Francia, via San Donato, ove ancora mancano; sia sistemata la via Carena e tutta la zona centrale del Borgo San Donato fra le vie San Donato, Balbis e Pinelli; vengano spinte con maggiore alacrità le opere di fognatura sia bianca che nera per evitare da una parte gli allagamenti e le pozzanghere nelle epoche di pioggia, dall' altra l' infezione dell' atmosfera causata dalle esalazioni dei pozzi neri e del relativo vuotamento nell' estate; sia, infine, migliorata la generale manutenzione del suolo.

Gli sbocchi sul Corso Tassoni.

La via San Donato, all' altezza della via Jacopo Durandi si divide longitudinalmente in due parti; una si abbassa per raggiungere il Martinetto, l' altra sale a sinistra e costeggia i caseggiati verso il corso Tassoni con un dislivello di parecchi metri. Nella riva risultante fra i due tratti di strada, corre il canale della Pellerina coperto da una striscia di terreno erboso in condizioni poco decorose per l' estetica della città.

Fra questa via e la via Cibrario il piano regolatore segna gli sbocchi delle tre vie, Le Chiuse, Carlo Vidua e San Donato alta, ma all' infuori di un rustico passaggio appena praticabile dai pedoni in corrispondenza della via San Donato alta, attualmente nessuno di questi sbocchi è stato eseguito. Di quì le istanze di quella parte della popolazione, costretta a raggiungere il corso Tassoni. Per altra parte, le due vie Le Chiuse e Carlo Vidua, per raggiungere il corso, dovrebbero attraversare la proprietà dell' Ospedale Maria Vittoria.

L'Amministrazione dell' Ospedale ha quindi fatto opposizione all' apertura delle due vie e specialmente della seconda, osservando che « la sua proprietà ne risulterebbe così gravemente frazionata da compromettere il funzionamento della tanto benemerita istituzione. Infatti uno fra i più importanti padiglioni con una vasta estensione di terreno sarebbero stati scorporati dal resto dell' Ospedale, mentre ogni possibilità di ampliamento sarebbe tramontata a causa anche della forte riduzione di terreno che risulterà all' Ospedale quando si aprirà in tutta la sua ampiezza il corso Tassoni.

In verità — aggiunge l'Amministrazione — la via Carlo Vidua è di importanza puramente locale; essa ha inizio in via Galvani (una trasversale di via Cibrario) e serve in tutto tre isolati prima di giungere contro la proprietà dell' Ospedale. Parallela ad essa corre la via San Donato (parte alta), che sbocca sul corso Tassoni a pochi metri dal punto dove dovrebbe sboccare la via Carlo Vidua qualora venisse aperta attraverso l' Ospedale. Prospicienti alla proprietà dell' Ospedale sul corso Tassoni si aprono due vie strettissime che servono esclusivamente il gruppo di vecchie case formanti parte della Borgata Campidoglio e la via Levanna, di maggiore importanza (quando sarà completamente aperta e sistemata), che sbocca a metà fra le vie San Donato e Carlo Vidua. Il grande traffico percorre la via Cibrario per recarsi verso la cinta daziaria e la via San Donato (parte bassa) per portarsi al Martinetto e dirigersi quindi verso nord e nord-est. Resta quindi escluso dal transito intenso il gruppo di vie comprese fra la via Cibrario e la via San Donato, nonchè quelle che sboccano in corrispondenza ad esse sul corso Tassoni.

« Ma ammesso anche, ad ipotesi, — conchiude l'Amministrazione dell'Ospedale — che la via Levanna dovesse, col tempo, acquistare importanza nei confronti col Borgo San Donato, non pare sia il caso di compromettere l' esistenza e lo sviluppo dell' Ospedale con l' apertura della via Carlo Vidua,

dal momento che si può con tutto agio e con pochi metri di maggior percorso accedervi transitando per la parte alta di via San Donato ».

In questa condizione di cose si rende quindi più urgente e necessaria l'apertura della via San Donato alta, tanto più che la correlazione a quest'opera si dovrà eseguire la sistemazione della piazza del Martinetto eliminando la strozzatura del corso Tassoni con la copertura del ripartitore delle acque della Pellerina, e sopprimendo le brutture che in quel punto offendono gli occhi e le narici.

Il Corso Regina Margherita.

È questa, sotto l'aspetto della viabilità e dell'edilizia, la parte più infelice del Borgo San Donato.

L'avv. Ercole Toesca ed il signor Michele Vassallo, ad esempio, scrivono presso a poco in questi termini.

« Una parte della zona che intercorre tra la via San Donato e corso Regina Margherita, comprende i terreni situati tra la via Industria, via Principessa Clotilde, via Vagnone e via Pinelli, sui quali potrebbero sorgere parecchi e vasti fabbricati con numerosi alloggi e camere, ove dar ricetto a numerose famiglie.

« Sta in fatto che detti terreni, per la loro profondità di tre o quattro metri, presentano forse qualche maggior spesa di costruzione per le fondamenta, ma questa pare ricompensata ad usura dalla centralità dei terreni, dalla comodità di due linee tranviarie (n. 13 e n. 17), che scorrono ai lati, e dalla facilità dei trasporti dei materiali.

« Inoltre, colla fabbricazione di tali terreni, scomparirebbero quei luridi e malsani tuguri che fronteggiano la via Pinelli, nel tratto da via Sobrero a via Vagnone, indecenti, malsani e indecorosi per una città come Torino, e si potrebbe forse prolungare la via Sobrero fino a via Carena, prolungamento già deliberato dal Comune fin dal 1914 e richiamato in seduta 18 dicembre 1915 ».

Ed estendendo l'osservazione alla più larga zona che fiancheggia il corso Regina Margherita, il col. Uberto Franchino ci scrive:

« La clemenza di Giove Pluvio fa sì che la viabilità alla quale attentano giornalmente numerosi carri pesanti recanti materie prime e manufatti, sia ancora tollerabile, ma io vorrei che si vedesse in che stato si riducono quelle povere vie dopo una giornata di pioggia, non escluso il corso Regina Margherita!

« Non parliamo poi delle altre condizioni di viabilità. Esiste un corso in embrione (Regina Elena), lungo il quale si potrebbe risolvere a pochi passi da piazza dello Statuto, il problema assillante delle abitazioni; esiste sul piano regolatore una pomposa piazza Barcellona, dove il Municipio avrebbe potuto trovare, per esempio, la soluzione del Liceo musicale, iniziando così quel provvidenziale decentramento che si segue in tutte le grandi città e che è incitamento a costruire, come ne abbiamo esempio anche nei nuovi edifici universitari del Valentino.

« Se si vuol veramente decongestionare il centro di Torino, e non obbligare la città ad estendersi fino a Rivoli ed a Moncalieri, bisogna mettere in valore le aree meno lontane dal centro, come quella di cui si tratta.

« Invece abbiamo, per esempio, a pochi passi dalla magnifica casa municipale di via Aquila, costruita per gli impiegati, una via in cui le costruzioni che stanno per sorgere sono bruttate da una catapecchia antiigienica e pure abitata e che sarebbe intollerabile, non pure a Torino, ma ad..... Addis-Abeba!

« E le comunicazioni tranviarie? Per chi si vuol recare al centro lo può fare raggiungendo con una buona marcia la via San Donato, o con meno, ma con passaggio di corsi d'acqua senza ponti, la Barriera di Lanzo!

« Esiste bensì un tram in corso Regina Margherita, ma porta al... ponte omonimo, ed è deliziato da un trasbordo al passaggio a livello, dove la vettura arriva sempre quando la corrispondente è già partita, cosa spiacevolissima, specialmente nei giorni di mal tempo.

« Si parlava, è vero, durante il progetto di sistemazione tranviaria, di una linea per corso Regina Elena e piazza Castello ed alla stazione, che avrebbe risolto elegantemente il problema; ma pare che il progetto fosse solo nel desiderio dei laboriosi abitanti.... ».

Da numerosi abitanti della regione poi si domanda una maggiore illuminazione di alcune vie e specialmente della via Saccarelli.

Il servizio tranviario.

Certamente questo servizio funziona solo bene per il centro del Borgo. Non è di oggi la questione del grave inconveniente del passaggio a livello della linea del corso Regina Margherita sulla ferrovia di Milano: passaggio quasi sempre interrotto, colla conseguenza di trasbordi, di perdita di tempo, di inzaccherature nei giorni piovosi, ecc.

Già è intervenuto in proposito un accordo tra l'Amministrazione comunale e quella delle ferrovie per lo studio di un sotto-passaggio, e si spera che il rimedio non tarderà a venire.

Un altro invonveniente dell'attraversamento della ferrovia di Milano per parte delle linee tranviarie presenta il cavalcavia della stazione di Porta Susa, nel quale spesso la circolazione è congestionata, con grave pericolo dell'incolumità pubblica. Anche a questo pare si studi il modo di riparare colla costruzione di una passerella per i pedoni a fianco del cavalcavia.

Un desiderio ancora si esprime in merito al servizio tranviario:

« Ci sono — ci scrive un vecchio abbonato — due tranvie col n. 13 (uno ha le targhe laterali con sbarre rossastre; l'altro senza) che passano per via San Donato correndosi dietro sugli stessi regoli, cioè percorrendo da Porta Nuova (inizio della corsa) le stesse vie e corsi, con la differenza che uno si ferma al Martinetto, l'altro va mezzo chilometro più in là.

« Non potrebbe il Municipio far passare uno di questi tranvai (lo sbarrato o l'altro), per via Garibaldi e via Roma? Perchè far fare lo stesso per-

corso a due tranvie che hanno l'identico punto di partenza e quasi l'identico punto d'arrivo? ».

Per non gravare troppo la linea di via Garibaldi, si potrebbe far percorrere ad una delle due linee 6 e « 6 sbarrato » il percorso attuale del 13.

La popolazione di Borgo San Donato unisce infine a quella delle altre regioni interessate la sua istanza per la istituzione di una linea tranviaria di cintura sull'antica strada di circonvallazione.

La Barriera degli Istituti pubblici e della ferrovia.

Il Comitato permanente del Circolo Porta Susa e Borgo San Donato, per la tutela degli interessi regionali, vagliati e prospettati nella loro forma concreta di richiesta i bisogni particolari del Borgo, ha esteso il suo esame a più ampi problemi di carattere generale, raggiungendo conclusioni che, mentre mirano al progressivo sviluppo della regione più direttamente interessata, investono una questione che, da una parte rappresenta una necessità di giustizia distributiva, dall'altra può influire sul futuro incremento dell'intera città. Ha rilevato anzitutto la Commissione che, al termine di via Garibaldi si verifica uno strano contrasto di calma, di quiete sonnolenta nei commerci e nel movimento cittadino, in confronto al tratto inferiore verso piazza Castello, e ciò è evidentemente dovuto al fatto — nota l'ing. Giulietti nella sua relazione del 1919 — che nei dintorni della regione superiore a via Garibaldi sono tutt'ora concentrati una massa enorme di Istituti, che non solo non possono prender parte alla vita cittadina, ma alcune volte la ostacolano nel libero movimento delle sue esplicazioni. Principalissimi fra questi: il Manicomio, il Collegio nazionale, l'ex-ospedale di San Luigi, ora destinato agli Archivi di Stato, la Corte d'appello, il Tribunale, la Pretura urbana e le Preture mandamentali, i due edifici militari del Distretto militare e l'ex-caserma Da Bormida, a notte di via Garibaldi, la Scuola Rosmini e l'Archivio notarile a giorno. Anche oggi, in gran parte, si può dire che questa situazione rimane invariata.

È intuitivo — osserva la relazione — che una massa simile di Istituti concentrati in un'unica regione non possono che affievolire il ritmo della vita commerciale ed il movimento cittadino. Dei due edifici militari pareva prossimo l'abbattimento e la diversa destinazione dell'area, ma la crisi degli alloggi ha arrestato ogni deliberazione, reclamando una parte di quei locali per ricovero degli sfrattati.

Chiedere all'Amministrazione municipale lo spostamento della massima parte dei ricordati Istituti (spostamento che dovrà effettuarsi in un non lontano avvenire) non entra nel programma immediato del Circolo Porta Susa, ma si chiede almeno che il problema sia sempre tenuto presente e che ogni provvedimento in merito sia ispirato a questo concetto.

L'abbassamento del piano del ferro.

Ma la questione più vitale è certamente quella creata dalla profonda divisione del centro dal Borgo San Donato, determinata dalla trincea della ferrovia di Milano. Di questa essenzialmente si è preoccupato il Comitato permanente d'azione per la difesa degli interessi della zona occidentale della città, il quale, come conclusione dei suoi studi, ha presentato un progetto che importa una riforma radicale della rete ferroviaria nell'interno della città, avvicinandosi nella sua proposta a quella del cav. uff. Janetti, di cui già facemmo parola in occasione della nostra rassegna intorno agli interessi della zona dell'ex-Barriera di Stupinigi.

Coi nuovi lavori dell'abbassamento del piano del ferro, si legge nella relazione del Comitato, e con quelli eseguiti antecedentemente, bene o male, la parte della città che sta tra il corso Vittorio Emanuele ed il Sud di Torino, al di quà ed al di là della linea ferroviaria, potrà comunicare con maggiore libertà. Invece, se non si provvederà, la rimanente parte, e specialmente la zona compresa tra il corso Vittorio Emanuele e la cinta daziaria, a notte, per tutto il Torino Ovest, rimarrà tagliata fuori dal resto della città dalla linea ferroviaria, avendo pochissimi, malagevoli ed assolutamente inadeguati punti di congiunzione; e questo Comitato, facendosi carico della gravità del fatto, ha deliberato di sottoporre al giudizio dei competenti, delle antorità interessate e del pubblico, che è il maggior interessato di tutti, un suo progetto di larga massima, invocando che esso venga studiato da chi di dovere e venga quindi, entro un termine non troppo lungo, altresi attuato.

Questo progetto si compone di due parti essenziali, le quali però si compenetrano e si completano a vicenda.

Una prende in esame l'abbassamento del piano del ferro a partire da un punto conveniente al di qua del ponte sulla Stura della ferrovia di Milano, fino a congiungersi con l'attuale piano abbassato sotto il corso Vittorio Emanuele; e cioè, per una tratta di circa 4400 metri, coprendo interamente la zona ferrata, almeno per la tratta corso Vittorio, corso Regina Margherita, lasciando in trincea la parte restante con frequentatissimi passaggi, almeno ogni due isolati.

Tecnicamente questo progetto è attuabile, per quanto poderoso. Esso comporta l'abbassamento delle stazioni Dora e Porta Susa ed il sottopassaggio del torrente Dora, non dovendosi spingere le pendenze del nuovo piano del ferro ad oltre il 9,50 per mille e per una sola tratta limitata; con uno studio appena un po' più accurato tale pendenza si potrebbe diminuire.

Naturalmente l'abbassamento del piano delle stazioni Dora e Porta Susa le costringe a servire esclusivamente per i viaggiatori e per le merci di piccolo tennellaggio viaggiante a grande velocità; e qui entra in campo la seconda parte del progetto.

Torino non può più, già fino da ora, essere servita dalle stazioni merci esistenti. La Stazione smistamento non può neppure funzionare come tale,

poichè i carri che vi arrivano invece che smistarsi devono manovrare spesso parecchie volte per trovare un tratto di binario sul quale sostare. Non è esagerato pensare che per poco che si abbia fiducia nello sviluppo industriale della città, fra qualche anno non basteranno 3000 carri al giorno per il suo fabbisogno e la Stazione smistamento imbottigliata come è non potrà certamente riceverli, Torino si espande, naturalmente alla periferia ed è gravissimo danno economico costringere lo scarico in uno o solo due punti estremi della città, come si pratica attualmente e come si dovrebbe pure fare ancora anche a malgrado della nuova Stazione di Vanchiglia.

La stazione Dora-Valdocco è anche essa imbottigliata, non suscettibile di ampliazione e ci consta che stenta fin d'ora a ricevere i carri ad essa destinati: la stazione Porta Susa è virtualmente sospesa come scalo merci.

La necessità di nuove stazioni per le merci.

Per cui è inevitabile che bisogna provvedere con nuovi scali da disporsi dove maggiore è il movimento industriale e ubicati in posizioni da servire a più punti della città, onde il Comitato propone innanzi a tutto di creare una nuova stazione all'altezza della nuova Barriera di Francia e precisamente tra l'attuale linea di Modane e lo stradale di Rivoli, assicurandosi subito una superficie sufficiente ai bisogni futuri; facendo posto ivi alle dogane, che così sloggerebbero con tutti i magazzini più o meno utilizzati, che esistono tra la via Guicciardini, corso Grugliasco e l'attuale linea di corsa della ferrovia.

Un'altra Stazione merci dovrebbe trovare posto in luogo dell'attuale Dora-Valdocco nei prati della Fossata, ove lo spazio non difetta e precisamente prima di inoltrarsi entro la città mediante il piano abbassato.

L'attuale Stazione smistamento diventerebbe per sua pratica ubicazione lo Scalo merci di Torino sud.

Così ritiene il Comitato che anche per l'avvenire la città sarebbe servita in modo sufficiente, con tre grandi scali merci a sud, ad ovest ed a nord col sussidio della stazione Vanchiglia, disponendo lo smistamento nelle linee che ad esse farebbero capo Francia, Genova e diramazioni, Milano e diramazioni.

Si obbietterà che il progetto importa una spesa considerevole. Non vogliamo, osserva il Comitato, far torto a quanti potrebbero ciò rilevare, col rispondere che Torino merita certamente non meno, non avendo mai avuto nulla. E per intanto possiamo rilevare che per parte del Comune il suo contributo sarebbe assai facilitato dal provento dell'alienazione delle aree, che sono comprese tra le vie Guicciardini, Cernaia, piazza San Martino, linea ferroviaria, corso Vittorio Emanuele, corso Grugliasco, le quali formano una superficie di non meno di 72 mila metri quadrati, che valgono oggi, certamente non meno di 300 lire il mq., con un importo di oltre ventun milioni e mezzo.

E se si volessero utilizzare altre aree della zona tra il corso Vittorio Emanuele e Porta Susa, lungo il corso Inghilterra, poichè sulla sede ferro-

viaria risulterebbe un corso, si potrebbero ricavare altri 18.000 metri quadrati, circa, con un profitto approssimativo di altri 6-8 milioni, non contando lo spazio disponibile dell'attuale stazione merci del Valdocco, superficie largamente desiderata da grandiosi stabilimenti vicini e che rappresenta non meno di 100.000 mq. disponibili, il cui valore attuale non sarà inferiore ad altri 5 milioni.

Questo grandioso progetto, che ha evidentemente la sua importanza di fronte all'avvenire della città di Torino e allo sviluppo delle sue industrie, se in tempi non lontani poteva apparire iperbolico ed utopistico, si avvicina ad un orizzonte di possibile attuazione, sia pure futura, oggi, che i grandi finanzieri di Torino hanno avute audacie ben maggiori, lanciando l'idea della ferrovia Elettrica Torino-Milano-Genova. Ferrovia questa che non può concepirsi senza un impianto, che permetta la più assoluta libertà di movimento e di velocità.

Dal Martinetto a Lucento

Scendiamo dal Martinetto verso il ponte sulla Dora Riparia, per visitare la borgata Ceronda e raggiungere la vicina regione di Lucento.

L'alveo della Dora, fiancheggiato ora da una serie quasi ininterrotta di costruzioni, ha perduto in questo punto, e si può dire per tutto il tratto seguente, fino al Po, la sua poesia. Si comprende quindi come l'anima moderna, non più sedotta da queste attrattive, tendente solo a pretendere dalla natura tutte le forze che può dare, sia giunta anche all'idea della soppressione dell'alveo ed allo sfruttamento delle sue acque e del terreno, che così rimarrebbe libero.

Per la captazione delle acque della Dora e la soppressione del suo alveo.

A questi ragionamenti infatti appoggia l'ingegnere Carlo Perracchio di Torino un suo audace progetto per la soppressione dell'alveo della Dora, che già ha presentato al Municipio.

Non sono molti anni scrive l'ing. Perracchio nella relazione che accompagna il progetto che la Dora Riparia scorreva al limite della città, e largiva i benefici effetti delle sue acque a praterie e campagne ubertose; poi cominciarono a sorgere sulle sue sponde case e quartieri, la cinta daziaria venne portata assai al di là, da due a tre chilometri oltre il fiume, che ora taglia fuori una vasta zona della città nostra, e non solo ne rende zona della città nostra, e soltanto ne rende scomode le comunicazioni.

Da questa condizione di cose nacque la prima idea del progetto che l'ing. Perracchio ritienne possa procurare alla città enormi utilità e benefizi realizzabili, e pur tuttavia non richiedere gravami finanziari.

La Dora Riparia, giunta con corso abbastanza regolare sotto l'abitato di Pianezza, incomincia una serie di risvolte alternativamente a destra ed a sinistra e prosegue così serpeggiando fino al fiume Po. Ne consegue che mentre la distanza in linea d'aria da Pianezza alla cinta di Torino è appena

di sei chilometri, l'asse del fiume sviluppato raggiunge gli undici chilometri ed il suo percorso entro la città è di undici chilometri e ottocento metri.

La larghezza media del fiume è di metri 50; perciò il terreno occupato in quel tratto risulta di mq. 1.140.000, di cui 550.000 fuori cinta e mq. 390.000 nell'interno della cinta ed in località centrale in gran parte.

Scopo dell'ing. Perrachio è quello di liberare la città dal percorso del fiume, rendendo disponibile alle esigenze edilizie una superficie di oltre mq. 590.000: e questo si può ottenere, egli crede, convogliando con un canale adatto nella Stura di Lanzo, debitamente preparato, le acque del Dora Riparia. Siccome però tali acque sono soggette a diritti e si usano per servizi che non sono alienabili (fognature), si costruirà un canale capace di portare l'acqua corrente, notando che hanno perduto assai della loro importanza le bealere di irrigazione, per lo sviluppo della città, che ha coperto gran parte dei terreni che alcuni anni or sono venivano irrigati.

Il progetto però si compone di due parti distinte: 1° un canale per convogliare le acque abbondanti e di piena della Dora nella Stura, con eventuali derivazioni per l'irrigazione dei terreni attraversati; 2° un secondo canale per diritti di terzi e per servizi della cittadinanza che viene a far capo al canale della Pellerina.

Lo sbarramento della Dora verrebbe formato con due muri attraverso all'alveo a valle dell'abitato di Pianezza. Il primo muro, verso monte, è destinato a ritenere l'acqua ed a funzionare, col suo ciglio, da sfioratore. Il secondo, parallelo al primo, dovrà sorreggere il terrapieno che si formerà a valle. Tra i due muri avrà inizio il canale delle acque abbondanti. Il canale per Torino deriverà direttamente dal bacino che si verrà formando a monte dello sbarramento e nel suo percorso verso il canale della Pellerina alimenterà due centrali elettriche capaci complessivamente di produrre 2400 HP effettivi.

Non seguiamo l'ing. Perrachio nei suoi calcoli dimostrativi del progetto, tendenti a dare la sensazione non solo della possibilità dell'opera, ma della sua convenienza finanziaria, concludendo tali calcoli in una cifra totale di 15 milioni di lire per la spesa e di lire 15.370.000 per il valore delle attività.

L'idea lanciata e noi ne abbiamo preso atto. Spetta ai tecnici il controllo e la definitiva approvazione. Certo l'ing. Perrachio, sia o no realizzabile il suo progetto, avrà sempre il merito di aver portato il suo contributo di studio per il progressivo sviluppo edilizio ed estetico della nostra città.

Che se questo progetto potesse avere la sua attuazione, rimarrebbe sempre a tutto vantaggio la migliore sistemazione della viabilità di una parte cospicua della città in posizione centrale e in continuo sviluppo, anche per progettate costruzioni ferroviarie e fluviali ed il risparmio di tutte le somme che occorrebbe spendere per sistemare le sponde della Dora nell'interno della città e per la costruzione di parecchi ponti necessari, opere tutte già preventivate e stabilite nel piano regolatore.

L'ospedale Amedeo di Savoia per le malattie infettive.

Sottraendoci intanto alle seduzioni della visione dell'avvenire e ritornando alla realtà presente, mentre oltrepassiamo la Dora, riconosciamo intanto che il suo corso tortuoso è stato utilizzato come opera di difesa e di isolamento di un Istituto che rappresenta un doppio beneficio per l'umanità inferma e per la sana. Dallo stesso corso Altacomba si scorgono, a destra, i padiglioni dell'Ospedale Amedeo di Savoia per le malattie infettive. Se non è consigliabile, e permessa particolareggiata visita all'interno, è però quì opportuno un cenno sulla base delle informazioni che apprendiamo dal comm. prof. Abba, ufficiale sanitario e capo dell'Ufficio d'igiene, sotto le cui direttive si svolge il funzionamento dell'Istituto.

L'anno 1884 fu per Torino anno di apparente allegria, perchè si svolse la famosa Esposizione nazionale; ma, senza che la popolazione se ne avvedesse, e tanto meno i forestieri accorsi, si svolsero anche due epidemie: una di vaiolo e una di colera, tanto più irte di difficoltà in quanto, oltrechè col silenzio, era necessario lottare coll'impreparazione.

A tutto provvide l'ufficiale sanitario del tempo, il non dimenticato dottor Candido Ramello, di concerto col sindaco Di Sambuy e coll'aiuto della Piccola Casa della Divina Provvidenza, o Cottolengo, come il popolo la chiama, che fornì locali, personale e quanto mancava per l'isolamento e la cura dei colpiti.

A cose compiute il dottor Ramello scrisse una lettera sulla *Gazzetta del Popolo* per dimostrare la necessità di creare un ospedale per malattie infettive e mise a disposizione la gratificazione che il Municipio gli aveva concessa.

Passarono sei anni: il 18 gennaio 1890 morì il Principe Amedeo; la Società piemontese di igiene, presieduta dal senatore Bizzozero, propose di dedicare al suo nome l'ospedale, di cui il dott. Ramello giustamente lamentava la mancanza e la nuova legge sanitaria Crispi (1888) imponeva, del resto, ad ogni Comune di avere.

Ma l'arte voleva la sua parte, il monumento, e per questo si era già aperto una pubblica sottoscrizione e raccolte 160.000 lire; il re Umberto risolse la questione; mise a disposizione dell'erigendo ospedale l'egual somma e così si ebbero ospedale e monumento.

Per quello si aprì una nuova sottoscrizione che fruttò 30.000 lire: l'Istituto delle Opere pie di San Paolo conferì altre 100.000 lire e il Municipio destinò lire 250.000 del famoso lascito Rudigoz.

Così si potè acquistare il terreno nella penisola formata dalla Dora tra le barriere del Martinetto e della Bianchine (ora soppressa) e su di essa costrurre l'Ospedale Amedeo di Savoia per le malattie infettive a carattere diffusivo, e cioè vaiolo, morbillo, scarlatina, difterite, colera, tifo esantematico, ecc.

Costrutto l'Ospedale sorse la difficoltà del funzionamento; nessuna Amministrazione ospitaliera volle assumerlo: il buon Cottolengo ancora una

volta si sobbarcò e per venti mila lire annue, fornite dal Municipio, non solo assunse il funzionamento dei padiglioni infettivi, ma si obbligò a costrurre e far funzionare un Sanatorio per 100 letti, onde accogliere tubercolotici.

Così, nel gennaio 1900, fu aperto l'ospedale Amedeo e, nel luglio 1908, il Sanatorio.

Il giorno 8 aprile 1911 venne a morte la signora Cecilia Guglielmini vedova Cubito. Morendo senza eredi, il dott. Ramello l'aveva consigliata di lasciare ogni suo avere all'Amedeo, consiglio che ella seguì a puntino: ma seguì anche una lite, cui parteciparono i parenti, il Cottolengo ed il Municipio e che finì coll'assegnare l'eredità al Cottolengo, ma con l'obbligo di conservare il capitale ai fini dell'ospedale Amedeo.

Il Cottolengo non credette accettare questa clausola e, sciolto il contratto col Municipio, riconsegnò a questo l'Ospedale.

Il Municipio lo gerì così dal gennaio 1917 al marzo 1919, in cui l'ospedale Amedeo, eretto in Ente morale, potè riprendere vita, ormai propria, coi capitali realizzati dall'eredità Cubito e coll'integrazione annua che il Municipio gli fa, se i suoi redditi non sono sufficienti.

L'ospedale Amedeo è capace di 150 letti, divisi in padiglioni moderni, ciascuno dedicato ad una malattia; attualmente non ospita che una ventina di malati e l'augurio cordiale che ad esso si può fare è che ne contenga anche meno, nessuno, se possibile, indice di salubrità e di benessere della popolazione.

La Borgata Ceronda.

Appena passato il ponte della Dora dal corso Altacomba si stacca a sinistra la strada di Pianezza, abbastanza importante, perchè ad essa affluiscono le comunicazioni della regione occidentale, che si stende sulla sponda sinistra del fiume, da Pianezza a Druent, a Venaria Reale.

La strada è percorsa da una linea di tranvia a vapore, che serve questi tre Comuni ed i borghi intermedi, e da una linea della tranvia urbana di Torino, il n. 13, che fa capo per ora all'Istituto Bonafous ed alla parrocchia di Lucento.

La borgata Ceronda è formata dall'agglomerato di abitazioni e di stabilimenti industriali, che sono sorti ai lati del primo tratto di strada. Al centro ha pure la sua sede principale e la sua stazione la Società delle tranvie occidentali di Torino.

Qualche nuova costruzione eseguita, sia pure con mezzi semplici, ma con criterio di arte moderna, corregge alquanto la poco simpatica impressione prodotta nel visitatore dall'aspetto edilizio della borgata, che potrebbe dare nuovo argomento a qualche articolo sulle case sporche di Torino. Vi è però un'attenuante. Siamo in un quartiere eminentemente popolare. Le famiglie operaie, che vivono la maggior parte della giornata nelle officine e negli opifici industriali, sono costrette a pensare più al pane quotidiano, che all'estetica della casa

Allo sventramento ed al risanamento della borgata provvederà il piano regolatore con una rete stradale, di cui sono arterie principali il corso Potenza, in provenienza del corso Lecce, la via Viterbo e la via Forlì.

Fra gli stabilimenti industriali del luogo più notevoli sono: il Cotonificio Mazzonis, con 400 operai, il Cotonificio Dora, con 500 operai, il Tappetificio Paracchi, con 500 operai, tutti in piena efficienza; il Saponificio Dora.

La borgata Ceronda appartiene al territorio di Lucento: in merito quindi ai servizi pubblici ed ai bisogni regionali valgono per essa le considerazioni generali che esporremo per tutta la regione.

Lucento

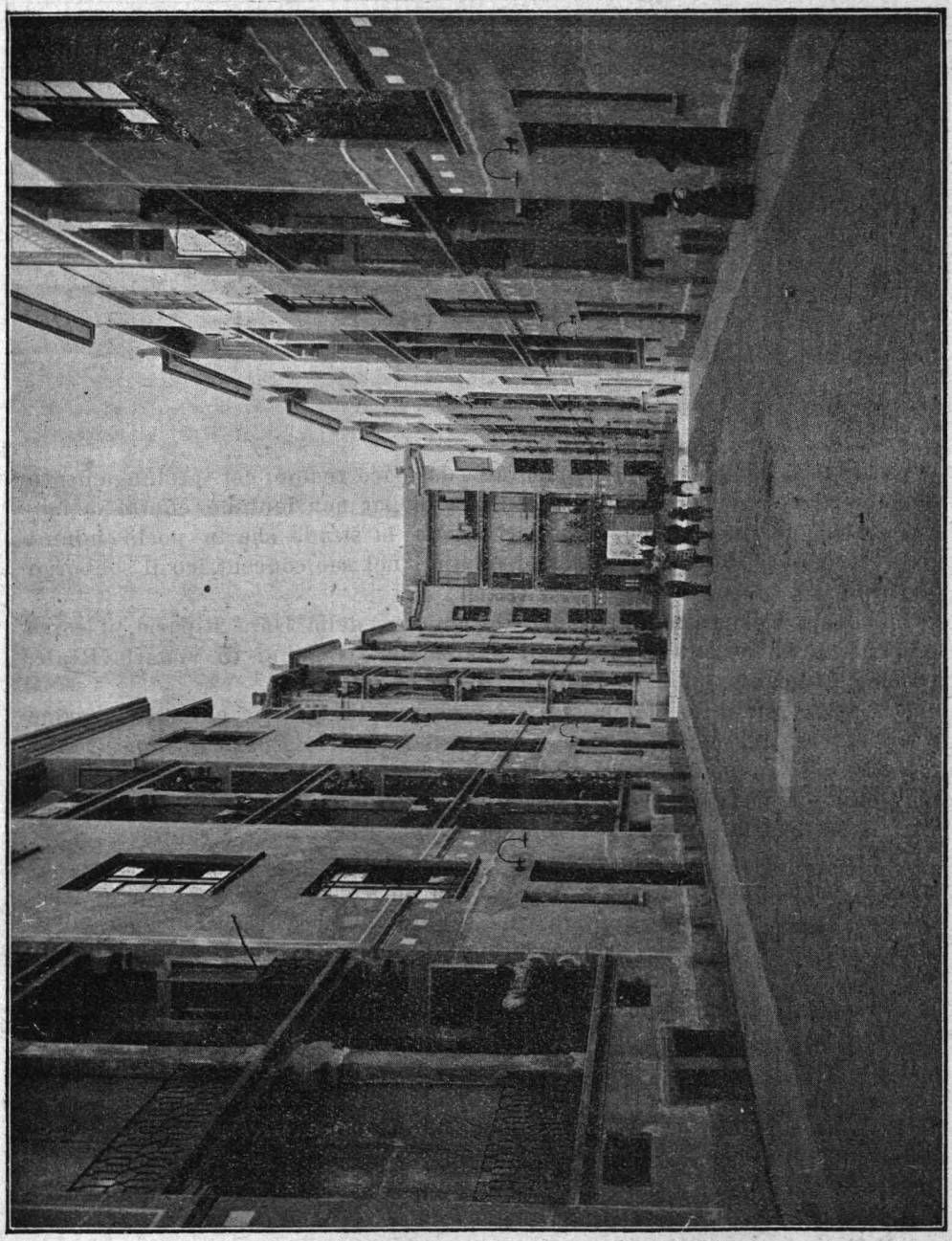
Le facili comunicazioni aumentate da poco tempo col prolungamento del servizio tranviario urbano avranno anzi per non lontano effetto la fabbricazione dei terreni ancora liberi lungo la strada che in pochi minuti conduce a Lucento; questa assorbirà quindi nel suo concentrico il sobborgo minore.

Lucento ha per confini la sponda sinistra della Dora Riparia, il corso Altacomba, la borgata Madonna di Campagna, i Comuni di Venaria Reale, Druent, Collegno.

Il vasto territorio comprende circa 8000 abitanti nelle numerose cascine e nei diversi aggregati di case (gruppo del Centro, Posta, gruppo Chiesa parrocchiale, gruppo di via Verolengo e case operaie, il già ricordato borgo Ceronda). Ha posizione bellissima, a circa 30 metri di altezza sul livello di Torino, sottosuolo sano, luce e sole abbondanti, aria pura e salutare.

Oltre a quelli della borgata Ceronda, già ricordati, possiede parecchi stabilimenti industriali, fra i quali, il più antico, l'Ovattificio Boero, successore Vailua, il Lanificio Richard e Fantone, l'unico esistente verso ponente (strada di Pianezza, 255) e perciò bisognoso di collegamento mediante tranvia elettrica per un più comodo trasporto della maestranza, composta di 300 operai; il Lanificio Fratelli Fallia, con 150 operai; la Manifattura Caglieri per la torcitura della lana, con 200 operai; lo Stabilimento cinematografico F. E. R. T., lo Stabilimento F. I. L. I. S. per la produzione delle macchine da scrivere « Esperia », manometri, tassametri, con 400 operai; lo Stabilimento Garbry per la produzione del materiale elettrico con 200 operai; lo Stabilimento serico e bacologico, diretto dal signor Primo Favero; la Manifattura Pipino per calze a macchina; sei piccole industrie meccaniche, fornitrici delle grandi industrie.

Nella campagna sono da tempo notevoli le coltivazioni razionali e l'uso delle macchine agricole moderne.



Case Popolari di Via Verolengo 82-84 (Cortile).

L' Istituto Bonafous.

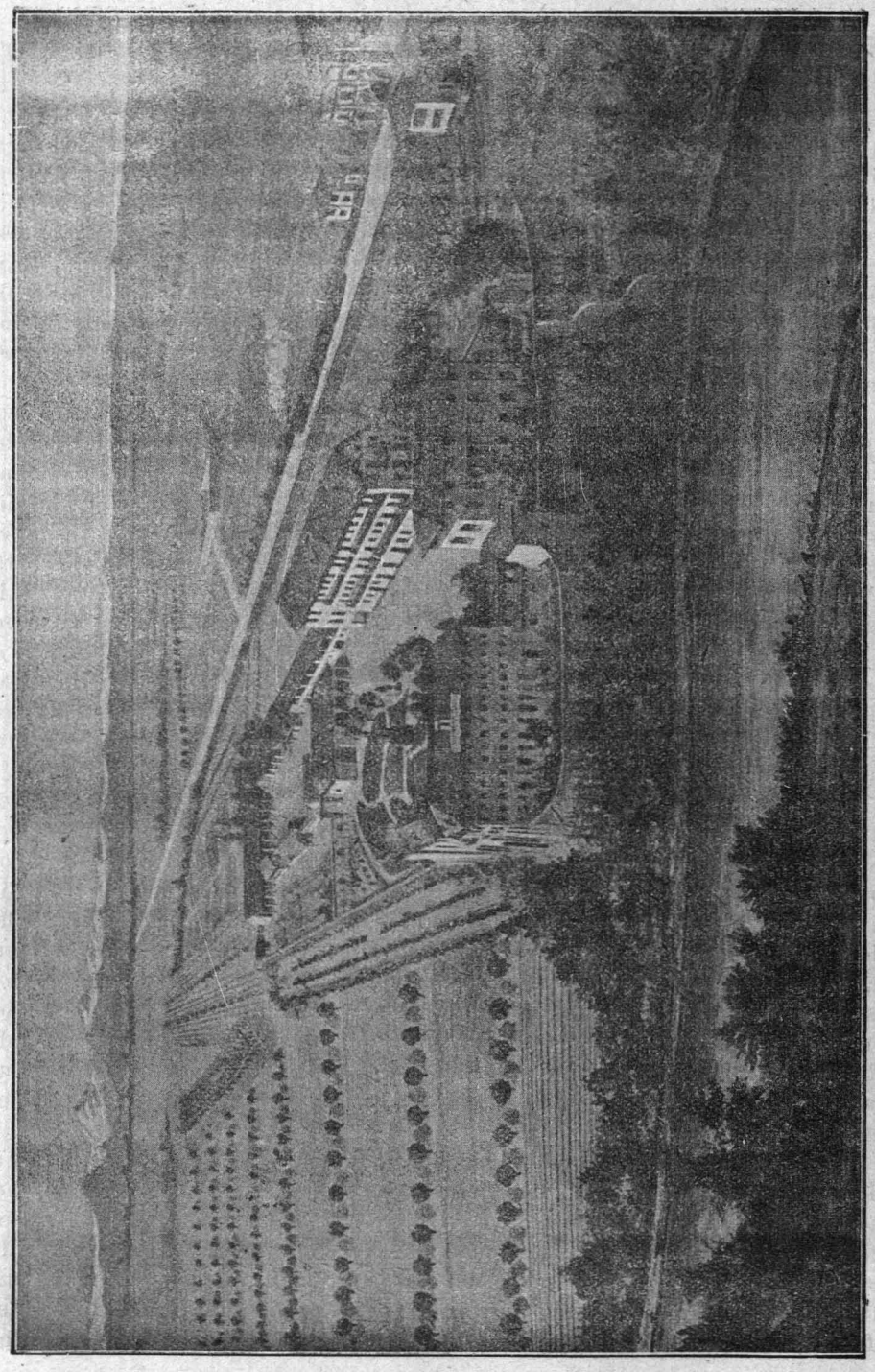
Lucento possiede una delle migliori istituzioni piemontesi create ad un tempo a scopo di istruzione, di educazione, di beneficenza, di difesa dell' umanità diseredata dalla fortuna: l' istituto agrario Bonafous, che ha sede sui ruderi dell'antico castello, proprietà dei Principi di Casa Savoia, centro del campo della battaglia del 1706 di Torino. Della vecchia costruzione non esiste più che il vallo, in mezzo al quale è stata eretta la palazzina, ora occupata dagli uffici della Direzione dell' Istituto agrario, dell' Istituto zootecnico e dal museo. Intorno sorgono altri fabbricati per l' abitazione della colonia, per la scuola, per il teatrino, per tutti i locali necessari al funzionamento dell' azienda, a disposizione della quale l' Istituto ha una larga estensione di terreni coltivabili.

Scrivendo specialmente per i nostri torinesi, che in questo benefico ed importante Istituto conoscono la storia, non occorre spendere molte parole circa le origini. Giova però ricordare brevemente che Carlo Alfonso Bonafous, nato a Lione nel settembre 1811 ivi morto il 27 febbraio 1869, lasciò erede del suo cospicuo patrimonio la città di Torino, sua patria di elezione, ove aveva attesa all' industria dei trasporti della seta, col mandato di creare un' istituzione diretta ad accogliere, proteggere ed educare quei disgraziati, che, privi di appoggio materiale e morale, sono in pericolo di darsi al male ed al vagabondaggio, coltivandone la mente, abituandoli alla vita onesta e laboriosa dei campi, rafforzandone il carattere formando in loro il senso della personale responsabilità. *Ameliorer la terre par l'homme et l'homme par la terre,* egli scrisse, e rimase questo il motto dell' Istituto ed il concetto ispirativo del suo statuto fondamentale.

La città di Torino mandò subito ad effetto la volontà del benefico testatore e l' Istituto intitolato al suo nome iniziò la sua vita nel 1871.

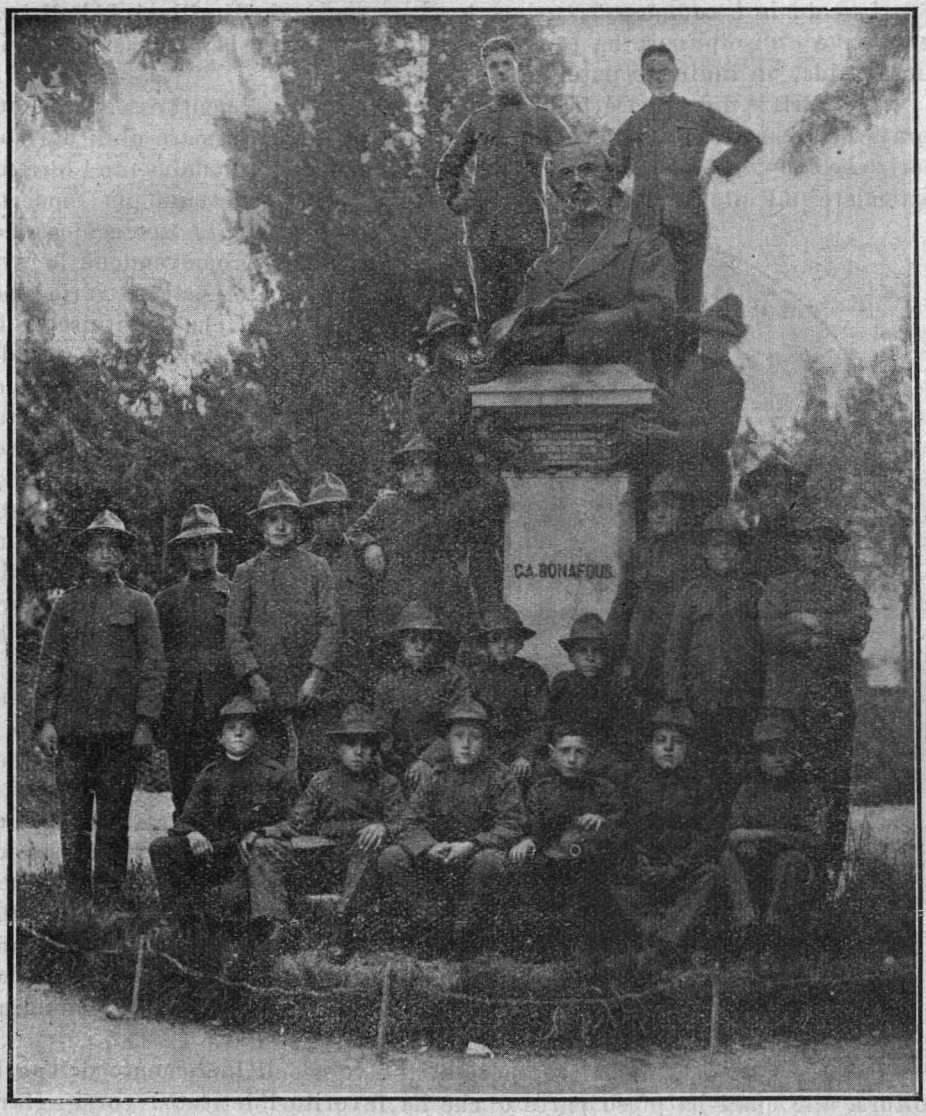
Ne furono successivamente presidenti il conte Ponza di San Martino, l' on. Tommaso Villa, l' on. Compans di Brichanteau dal 1880 al 1911, il marchese prof. Alessandro Corsi, il comm. avv. Carlo Barberis, il gr. uff. colonnello G. Mario De Albertis, che è tuttora a capo dell'Amministrazione e che per il 1924 era coadiuvato dal vice presidente marchese Amedeo Rovasenda e dai consiglieri on. Ottavio Stella, cav. Giulio Villani, cav. Eugenio Porchetta, dott. Giulio Devecchi, gr. uff. generale Mario Nejrone, gr. uff. Sebastiano Lissone, compianto nostro collega, appassionato cultore e propugnatore del progresso agricolo, che dell' Istituto fu pure benemerito vicepresidente.

Il funzionamento era affidato in questi ultimi anni alle cure paterne del direttore tenente colonnello Paolo Bottari, che vi dedicò tutto il suo amore e tutta la sua attività fino agli ultimi giorni di sua vita; del vicedirettore Giuseppe Begala, agronomo, che ha assunto ora la direzione; di un personale insegnante composto del cav. uff. prof. Vittorino Vezzani, direttore dell' Istituto zootecnico governativo, da pochi anni annesso al « Bonafous »; del prof. Venanzio Manvilli; dei maestri elementari Montermini



Veduta generale dell'Istituto Bonafous.

Aristide e Chiej Alfredo; del padre spirituale teol. Massa; di don Lorenzo David; del censore economo signor Antonio Cavallero; di capi giardinieri, agronomi, frutticoltori, margari, ecc.



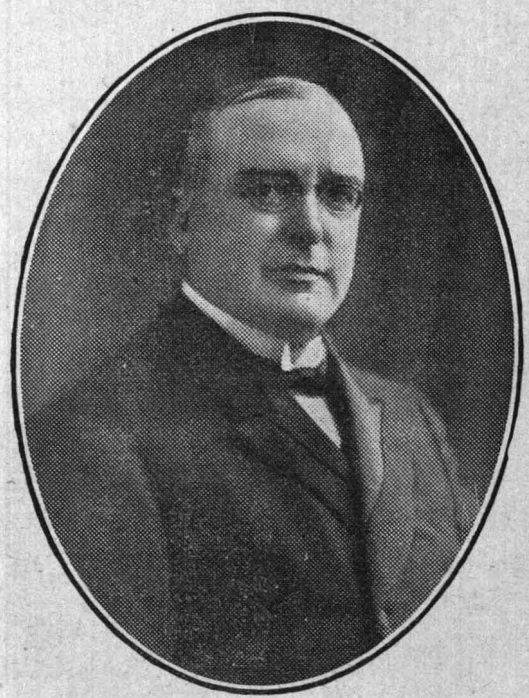
Istituto Bonafous - gruppo di orfani di guerra attorno al monumento Bonafous.

Il patrimonio lasciato dal testatore risultò di lire 1.248.805. Pochi furono successivamente i benefattori che concorsero a dare incremento all' opera. È degno di essere ricordato fra questi l' industriale cav. uff. Ermenegildo Fantone che, anche in questi anni di crisi, ha aperto all' Istituto la sua

borsa ed ha provveduto anche alla pubblicazione di una sua magnifica monografia. Recentemente la signora Varetto Margherita ved. Florio lasciò all' Istituto il suo patrimonio di lire 100.000 destinato al miglioramento zootecnico dell' azienda.

La colonia è composta attualmente di un centinaio di allievi. L' indirizzo educativo e disciplinare ha per fondamento l' affetto e la persuasione; è, in una parola, un indirizzo paterno.

L' indirizzo didattico è informato a criteri e procedimenti essenzialmente pratici e dimostrativi, poichè l' Istituto si propone di formare abili agricoltori, che sappiano, restando tali, coltivare e condurre razionalmente i terreni, attendere all' allevamento del bestiame conforme ai dettami più moderni della scienza zootecnica, accudire, promovendone lo sviluppo, alle colture varie specializzate, che costituiscono la parte più caratteristica e redditizia dell' agricoltura italiana.



Gr. uff. col. M. G. De Albertis
presidente dell' Istituto Bonafous.

L' insegnamento elementare è integrato con quello professionale di agraria e di zootecnica, colle giornaliere applicazioni, col lavoro cui attendono i giovani sotto la guida di esperti agricoltori che loro insegnano la pratica lavorando insieme.

In favore dei giovani sono istituiti premi di risparmio e l' assicurazione alla Cassa nazionale di previdenza. L' Istituto è sede inoltre della Sezione agricola dell' Istituto nazionale figli dei militari Umberto I, della Sezione agricola della Scuola di rieducazione dei mutilati, di 100 posti di fondazione per i figli di contadini morti in guerra od inabili al lavoro.

Parecchie sono le iniziative speciali in favore dell' incremento dell'agricoltura, alle quali ha preso parte o che ha favorito l' Istituto: corsi agrari per militari e studenti, esperimento di macchine agricole, ecc.

Quì infine ha pure la sua sede l' Istituto zootecnico per il Piemonte, creato dal Ministero di dell'agricoltura per il miglioramento della zootecnica nella nostra regione e attualmente trasformato in Consorzio, del quale fanno parte il Ministero di economia, la Provincia ed il Comune di Torino.

Secondo un' apposita convenzione l' istituto Bonafous rifornisce la pro

pria stalla di scelti riproduttori bovini e completa il proprio allevamento suino, conservandone la gestione economica, ma consentendo al direttore dell'Istituto zootecnico di compiere i suoi studi sul bestiame stesso. Il Consorzio corrisponde per questo accordo un contributo annuo di 20.000 lire all'Istituto Bonafous concorrendo così indirettamente all'opera di ricostruzione economica del suo bilancio, scosso in questi ultimi anni dal rincaro della vita.

L'attuale Amministrazione, come ci dimostrava il presidende gr. uff. De Albertis, ha già studiato ed attuato alcune importanti economie, ma, compresa dell'alta missione benefica dell'Istituto, confida che Enti e privati vorranno incoraggiarla a proseguire nella sua strada fornendole i maggiori mezzi necessari per una più larga ed efficace azione.

Salviamo la fanciullezza.

Viaggiando sulla tranvia Torino-Venaria, si riceve un biglietto sul quale, fra le fermate, è segnata una « Colonia profilattica », e quando si giunge col tram a questa fermata fra Lucento e Altessano si vede una grande strada che tende a ponente, in capo alla quale è un palo indicatore portando una doppia croce rossa e la dicitura: « Colonia profilattica Principessa Lætitia ».

Avviandoci per questa strada, che conduce a Druent, e percorsi popo più di 500 metri, si vede un parco cintato al quale si accede per un breve viale alberato.

È la ex villa Nigra che il .Municipio, auspice il sindaco Teofilo Rossi consegnò alla « Crociata contro la tubercolosi » pel ricovero dei fanciulli (sani), figli di tubercolotici e con essi conviventi.

La ex villa Nigra è la casa patronale delle tre cascine Contina, Continetta e Corera, già proprietà dei famosi banchieri Nigra e acquistata, pochi anni prima della guerra, dal Municipio per trasportarvi l'Arsenale militare: la guerra impedì quest'opera bellica, mane creò una oltremodo umanitaria.

Atrio della Colonia profilattica Principessa Lætitia.

La Crociata, infatti, vi entrò il 14 marzo 1914 con trenta ragazzi d'ambo i sessi che, nel corso degli anni, salirono a 195 presenti e che nel complesso sommano ormai ad oltre 700, che entrati gracili, malfermi di salute, ne uscirono irrobustiti, educati ed istruiti.

Attraverso un ampio androne si giunge di fronte ad un grande palazzo settecentesco nel quale i signori Nigra, verso la metà del 1800, accoglievano ogni domenica uomini pubblici, illustri, ministri e persino personaggi regali: Vittorio Emanuele II, Camillo Cavour, Massimo d'Azelio vi furono più volte. Poi la parabola discese, le porte si chiusero, per le finestre entrarono i gufi,

le nottole corsero a tener loro compagnia e di tanta ricchezza e di tanta ospitalità non restò che il ricordo delle mura fredde e deserte.

Ma oggi esse sono, da oltre dieci anni, riscaldate dall'alito dei bambini risanati, dall' entusiasmo dei crociati moderni, dalla beneficenza degli Enti e dei privati, dalla vita vera che sorge, che promette, che manterrà.

E i crociati moderni rispondono ai nomi di Abba, di Bormans, di Pagliani, di Pescarolo, di Sacchi, di Perroncito, di Biancotti, di Bergesio, di Almasio, di Borione, costituenti il Comitato che presiede a quest' opera veramente umanitaria.

Il palazzo contiene ampi saloni convertiti in refettori, dormitori, scuole, laboratori, bagni, cucina, ecc., con spese non poche, ma con vantaggio molto.

I ragazzi ricoverati, tutti figli di lavoratori in buone condizioni finanziarie, conducono vita essenzialmente igienica, cioè quanto più è possibile all' aperto in cortili soleggiati, in un parco secolare, alternando le necessità scolastiche (all' aperto in primavera) con esercizi ginnastico-sportivi, passeggiate, il tutto confortato da un' alimentazione fisiologicamente studiata, ciò che trasforma rapidamente i corpiccioli deboli in robusti e promettenti steli, con meraviglia degli stessi parenti che, due volte il mese, si recano a visitarli e ad esprimere i loro sensi di gratitudine verso la benefica Crociata.

I ragazzi restano in Colonia finchè a domicilio permane il pericolo di infezione rappresentato dal congiunto tubercolotico, e cioè da 3 fino ad oltre i 12 anni: presto sarà allestito anche un « nido di bambini » per i lattanti e fino ai 3 anni.

Anche la elioterapia.

Annessa alla Colonia profilattica permanente, Principessa Lætitia è un' altra Colonia estiva, la « Colonia elioterapica Camillo Poli », dedicata al medico filantropo Aronese, che in Genova diede tanto impulso alla lotta contro la tubercolosi e che, mancato immaturamente, la Crociata di Torino volle così onorare. La Colonia elioterapica funziona dalla metà di luglio alla metà di settembre a vantaggio di 300-400 ragazzi torinesi gracili, predisposti che non avendo potuto essere avviati al mare o ai monti si recano ogni giorno a Lucento per sottoporsi all' azione dei raggi solari nei prati della Colonia profilattica.

Visitando la Colonia, i quadri che ne adornano le sale, il registro dei visitatori si apprende che essa fu onorata dalla Maestà del Re e della Regina, dalle Principesse reali, da ministri, da deputati e senatori, da rappresentanze estere, da direttori della Sanità, da presidenti di altre istituzioni antitubercolari, da intere scuole, da medici e studenti in medicina....., ma sopratutto si apprende che anima e vita di questa Colonia è la principessa Lætitia, che, fino dal primo giorno, ne fu la protettrice, l' animatrice e coraggiosamente affrontò e superò difficoltà che avrebbero fatto indietreggiare il più animoso iniziatore.

Basti pensare che la Colonia, la quale si iniziò con poche diecine di migliaia di lire, ora spende ogni anno circa mezzo milione!

È doveroso qui rendere omaggio al Municipio di Torino che, oltre alla villa, conferisce alla Crociata 240 mila lire l'anno, al Governo che ne concede altre 50, alla Cassa di risparmio, all'opera pia San Paolo, alla Provincia, al Consorzio antitubercolare provinciale, che, tutti insieme arrotondano le predette cifre, mentre le completano le borse degli innumeri amici e benefattori che la Crociata ha in tutte le categorie sociali torinesi o sia che attendano la famosa « Festa del Fiore » a dare, o sia che diano giornalmente secondo l'evangelico gioco della mano destra e della sinistra.

Il fatto è che si lascia a malincuore quel sito, le buone signore del Comitato femminile, presieduto dalla principessa Lætitia, le ottime insegnanti, si risponde mestamente al saluto romano che i contadini vi porgono uscendo, poichè su tanta apparente allegria e vitalità, domina il pensiero che tutto questo, che par molto, è nulla in confronto di quanto si dovrebbe, e si dovrà fare per salvare questa nostra pur buona società dal male che la minaccia alle radici e senza alcun riguardo.

Vita sociale.

Diverse sono le organizzazioni, in seno alle quali si svolge la vita sociale della regione. Oltre ad un Comitato pro Lucento, del qnale fanno parte il cav. uff. Fantone, il sig. Gibbone, il dott. Vergano e parecchi altri fra i maggiorenti del luogo, esistono le seguenti Società:

Società « La Filarmonica », fondata nel 1872, composta di 50 esecutori, tutti operai, volenterosi ed attivi. La Società presta servizi pubblici e privati, per beneficenza e contro compenso. È diretta dal maestro Giovanni Pignatta. Ne sono presidente onorario il cav. uff. Fantone e presidente effettivo il signor Giuseppe Ferrero.

Società operaia di M. S. « La Novella », fondata nel 1914 ed unita in cordiale concordia alla Filarmonica. Ha 200 soci ed esercita una benefica funzione economica e morale in mezzo alla popolazione. È diretta dal sig. Domenico Baron, ottimo amministratore ed ha presidente onorario il cav. uff. Fantone, a presidente effettivo il sig. Giovanni Pautasso.

Società di M. S. « La Fratellanza », Ha circa 200 soci ed è presieduta dal sig. Michele Ossola.

« Unione Sportiva Lucento », inaugurata nello scorso settembre, utilissima per l'educazione fisica delle giovani generazioni. Anche di questa è presidente onorario il cav. uff. Fantone. È presidente effettivo il signor Michele Romero, direttore generale il signor Antonio Cavallero, direttore tecnico il sig. Piero Salietto.

I bisogni locali.

I bisogni più sentiti sono evidentemente quelli relativi alla viabilità, in merito alla quale si domanda:

1° La definitiva sistemazione della fognatura e dei marciapiedi della strada di Pianezza almeno dal ponte Dora alla chiesa;

2° la sistemazione e la costruzione di una *panchina* sulla strada di Lucento dalla chiesa al Centro-Posta, nonchè la copertura del canale laterale pericoloso per i passanti;

3° il prolungamento della linea tranviaria n. 13 su questa strada dalla chiesa almeno fino al centro;

4° la copertura del canale ingombrante e pericoloso che fiancheggia la via Verolengo, popolosa sede di un gruppo di case operaie moderne con 800 camere;

5° l'impianto dell'acqua potabile nella via Foligno confinante col Borgo Vittoria;

6° la costruzione di una *panchina* sulla via Altessano, che conduce a Venaria Reale;

7° una migliore illuminazione di queste vie e così pure della strada Saffarona, che conduce all'omonimo castello, interessante per la sua severa costruzione, proprietà dei conti Valperga di Masino.

La popolazione desidera inoltre: la costruzione di almeno tre lavatoi pubblici, essendo l'alveo della Dora molto più basso del livello delle strade; l'ampliamento del camposanto e la costruzione di cellette-ossari; l'apertura di una piazza pubblica non esistendo che la piazzetta della chiesa.

L'istruzione e l'assistenza scolastica a Lucento.

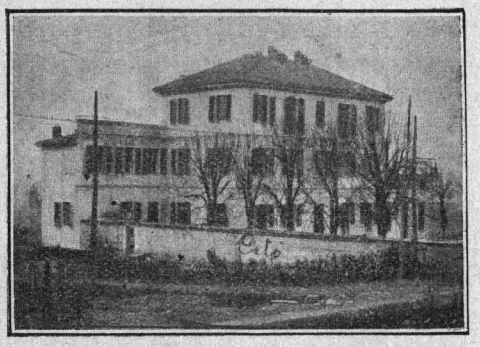
Le scuole di Lucento hanno sede in un edificio centrale di proprietà del Comune (strada di Lucento, 21), ed in tre succursali aperte in case di affitto: *a*) in Verolengo, 5 (Asilo); *b*) via Verolengo, 82-84 (case popolari); *c*) via Nole, 64. Le aule disponibili sono 24, di cui 10 nella sede centrale e 14 nelle succursali. Tre sono occupate dalla Direzione, dalla biblioteca popolare circolante e dal Museo. Le classi sono quest'anno 18; sette nella sede centrale, 11 nelle succursali. Sono suscettibili di aumento. L'edificio comunale data dal 1876. Non è moderno, ma sufficientemente adatto per le poche classi che contiene e per la sua posizione ridente, per le sue aule abbastanza ampie, soleggiate e comode. Manca però di una palestra coperta e di un salone per le esercitazioni collettive speciali che assumono tanta importanza nella scuola moderna. Costruito per una scuoletta rurale di poche classi, venne in seguito adattato alla meglio alle esigenze della scuola urbana. Primitivo il sistema di riscaldamento. Il cortile deve funzionare da palestra scoperta per l'educazione fisica.

Questo grave inconveniente, altre manchevolezze congeneri, l'inutile spreco di denaro nell'affitto delle succursali, l'impellente necessità di un indirizzo uniforme in tutte le classi, giustificano il vivo desiderio della popolazione e del corpo insegnante di ottenere un edificio nuovo. Già nel 1914 il Municipio ha fatto acquisto di un terreno a questo scopo.

Nell'edificio potrebbero trovare sede adatta e comoda, oltre le scuole, il Comando delle guardie municipali, che attualmente si trova fuori della borgata del Martinetto, il medico condotto con relativo alloggio e ambulatorio, la levatrice, una pompa incendi, tutti insomma i principali servizi d'urgenza.

Gli alunni sono 570, di cui 300 maschi e 270 femmine, gli insegnanti titolari 18, i supplenti 3. Esiste il corso integrativo (classe 6ª), nonchè la scuola serale elementare e la scuola serale popolare.

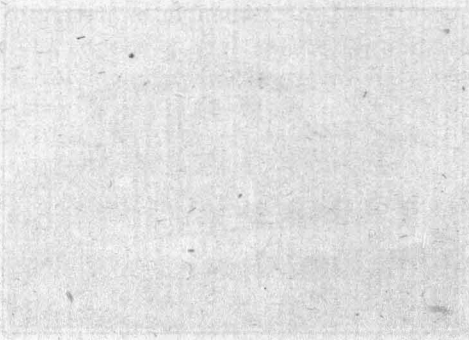
Presiedono al funzionamento delle scuole il direttore dott. Piero Vergano, il deputato di vigilanza gen. Nejrone, l'ispettrice sig. Gina Peyrani Cattaneo, il commissario per la scuola serale sig. Antonio Gibbone, benemerito fondatore di premi speciali per il disegno.



Compartimento scolastico di Lucento.

Preziosa opera presta il Patronato scolastico, nel quale, oltre ai diversi soccorsi agli allievi poveri, si concentrano tutte le attività delle opere integrative e sussidiarie, quali la Mutualità scolastica, le biblioteche, la scuola all'aperto, il Museo didattico, i corsi speciali per le classi superiori, l'orto scolastico. Il Comitato locale è così composto: sig. Augusto Richard, presidente; conte Arduino Valperga di Masino e cav. uff. Ermenegildo Fantone, vice-presidenti; sig. Antonio Gibbone, economo-cassiere; rag. Oreste Badoglio, Michele Fenoglio, Domenico Baron, prof. Maggiorino Martin, consiglieri; generale Nejrone, signorina Gina Peyrani Cattaneo, dott. Gino Vergano, dott. Luigi Villa, contessa Adele Rogier Morozzo della Rocca membri nati, Grande è il beneficio materiale e morale che il patronato arreca alla scolaresca povera ed anche a quella più agiata colle diverse istituzioni sopraccennato, molto ben fornite di libri sono le biblioteche, fra le quali va ricordata in modo speciale la biblioteca magistrale, fondata dal direttore dott. Vergano, vero apostolo dell'educazione e dell'insegnamento col concorso di benefattori della borgata, tra i quali l'industriale Tancredi Maury. La biblioteca è gerita dalla maestra Maria Crida. Presiedono alla biblioteca popolare circolante, che ha 1000 volumi, la signorina Elvira Roasio, l'ispettore per il Consorzio biblioteche cav. uff. Fantone, il commissario per il Municipio sig. Augusto Richard. Se può aspirare ad una migliore sede per le scuole elementari, Lucento ha invece ragione di essere pienamente soddisfatto ed orgoglioso di quella dell'Asilo infantile. La sua fondazione risale veramente al 1883 e la sua creazione in Ente morale al 1886, ma il nuovo edificio, dovuto alla generosità di Enti e di molti benefattori del luogo, costruito dal sig. Gibbone, con criterio di modernità, rispondente a tutte le esigenze dell'educazione e dell'igiene infantile, fu inaugurato solo il 1914 e prese il nome di Asilo infantile Duchessa Isabella di Genova, che ne volle essere la patrona.

L'Amministrazione attuale è così composta: presidente cav. Federico Reda, vice presidente, conte Arduino Valperga di Masino; consiglieri cav. avv. Paolo Cavalli, cav. uff. Ermenegildo Fantone, teol. Giovanni Massa, parroco; cav. dott. Luigi Villa cav. prof. Massimo Prelle, Michele Fenoglio, Antonio Gibbone, economo-cassiere; Giuseppe Begala, segretario.



Le borgate Vittoria e Madonna di Campagna

Il settore periferico di Torino, che fa capo alle due barriere di Lanzo e di Venaria Reale ha colla confinante regione di Lucento, che ultimamente abbiamo visitata ed illustrata, una grande affinità di formazione topografica, di gloriosi ricordi storici, di pulsante vita moderna.

Come Lucento ha per avanguardia la modesta, ma laboriosa borgata Ceronda, la Madonna di Campagna, che entrambe le anzidette barriere comprende, è unita al centro della città per mezzo della borgata della Vittoria, la quale ha con essa intima comunione di vita e di interessi.

Tutte queste borgate della periferia occidentale sono vittime di uno stesso malanno; la linea ferroviaria di Milano, la quale, prima in trincea attraversata soltanto da non frequenti ponti e da un irritante passaggio a livello che meglio si chiamerebbe « chiusura e livello », perchè quasi mai aperto, poi sopra un terrapieno rialzato, bucato nel suo lungo tratto da due soli sottopassaggi troppo angusti, inadeguati al bisogno, costituisce una intollerabile barriera a tutto il grande movimento industriale e commerciale della vasta zona.

Chi dal corso Regina Margherita scende per il corso Principe Oddone verso l'antica barriera di Lanzo, cammina quasi come in un fosso. La sua visuale a sinistra urta a pochi metri di distanza contro l'argine della ferrovia. Non gli è possibile concepire l'importanza della vita che si svolge al di là. Solo più oltre, dopo la stazione Dora e l'antica barriera, la strada di Lanzo supera in dolce voluta un ampio e comodo cavalcavia, davanti al quale si protende il rettilineo del corso Stradella e si apre il vasto orizzonte dei due borghi, cui fa sfondo abbagliante di bianchi e scintillanti riflessi la bella corona di vette alpine. Qui finalmente si respira e si concedono occhi e polmoni al vivificante spettacolo. Qui lietamente si constata che Torino non finisce in una solitudine di campi, ma ha una larga propaggine di abitazioni popolari, di imponenti opifici, di ciminiere fumanti. Questa magnifica regione depositaria delle più belle glorie dell'esercito piemontese e dei Principi di Savoia, di cui permangono storici monumenti, ha sostituito alla

vittoria antica delle armi la vittoria palpitante del lavoro e della produzione industriale. Il sole di Superga, che la irradia, più non le porta il saluto di Vittorio Emanuele II che nel settembre del 1706 era annuncio di sanguinosa battaglia e di alto trionfo, è sole che indora ed illumina le grandi vittorie della sua vita di pace feconda.

Lo sviluppo edilizio.

Il sorgere, il progredire, il moltiplicarsi delle industrie ha avuto per naturale conseguenza l'aumento della popolazione e lo sviluppo edilizio. Questo si è orientato secondo le arterie di comunicazione. Primo nucleo di abitazioni della borgata Vittoria sono quindi state le modeste case costruite lungo la strada di Lanzo che corre fra la trincea della ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo, ed il canale della Geronda. Appena sistemato il corso Stradella, che elimina il dislivello ed il giro vizioso della strada di Lanzo e facilita il diretto accesso alla Madonna di Campagna, la fabbricazione si è invece orientata con maggiore intensità verso la parte più alta della regione ancora in istato di quasi aperta campagna.

Un audace e grandioso progetto dell'architetto prof. Reyceud, per iniziativa del sacerdote don Paletto, ebbe un principio di esecuzione in mezzo al piano, che, a memoria della battaglia di Torino del 1706, erasi chiamato « della Vittoria » e sorsero così le fondamenta della Madonna della Salute, dichiarata monumento nazionale, nella quale si raccolsero, e si composero in un sacro deposito, le ossa dei caduti della memoranda battaglia. Il tempio, iniziato quarant'anni or sono, dal suo primo ideatore don Paletto, defunto poco tempo dopo, passò al parroco canonico Giaume e fu adibito in parte al culto, ma rimane purtroppo incompiuto e pare che sullo stabile gravino tali diritti di credito da non permettere alcuna previsione anche vagamente approssimativa circa la sua ultimazione. Con tutto ciò esso ha costituito un centro di attrazione, e nuove case vi sono sorte attorno, creando un notevole agglomeramento di abitazioni, di negozi, di piccole industrie.

Dal corso Stradella parte ed allunga gradatamente il suo percorso la nuova via della Chiesa della Salute, e la via Vibò, normale a questa, apre attraverso alla borgata un'arteria verso la Madonna di Campagna.

Così nell'anteguerra, e più precisamente nell'ultimo ventennio, la Borgata Vittoria ha segnato uno sviluppo accelerato nella costruzione di case di abitazione, tra le quali è degno di essere ricordato un gruppo di case popolari con oltre trecento camere. Cessate le costruzioni durante la guerra, vengono ora riprese, ma lentamente perchè la borgata difetta di comunicazioni tranviarie nel suo maggior centro. S'invadono a poco a poco i terreni delle cascine Fossata, Rossa, Carossetto, Scaravella, Ghiacciaia, ancora coltivati a cereali ed a prati. Una caratteristica speciale assumono le nuove case. Sono piccole, a quattro, a due, ed anche ad una camera sola, con sottostante cantina, ma ad un solo piano fuori terra. Ogni piccola casa ha il suo orto. I proprietari sono quasi tutti operai. Vi impiegano i loro risparmi per sottrarsi alla spada di Damocle della crisi degli alloggi.

Quanto avviene nella Borgata Vittoria si verifica, sebbene in alquanto minore proporzione, in quella della Madonna di Campagna verso le due estremità delle Barriere di Lanzo e di Venaria Reale.

Industrie metallurgiche.

Fra i grandi stabilimenti che popolano la regione tengono il primo posto le industrie metallurgiche e le costruzioni meccaniche, sia per ampiezza di officine e di opifici, sia per il numero di operai, sia per mole di produzione. Anche qui hanno un loro importantissimo ramo gli stabilimenti della Fiat; le « Ferriere Piemontesi ».

La Società anonima Ferriere Piemontesi ebbe origine dalla Società Vandel e C. trasferitasi dalla Francia in Italia nel 1890 per impiantarvi in Avigliana l'industria della fabbricazione dei chiodi da scarpe, delle « punte di Parigi » e del filo di ferro assortito.

Nel 1896, data la difficoltà di avere dall'estero la materia prima occorrente per la loro industria i signori Vandel e C. costruivano un forno Martin per la fabbricazione dell'acciaio ed installavano un piccolo treno laminatoio per la laminazione della vergella. Trasformatasi nel luglio 1899 la Società Vandel in Società Anonima, prima sotto la denominazione di « Ferriera di Buttiglieria Alta ed Avigliana » già Vandel e C., poi di quella di Ferriere Piemontesi, si diede un maggior impulso all'industria, aggiungendovi altri forni Martin, laminatoi ed altre lavorazioni per poter soddisfare le aumentate richieste, ma, essendosi nel 1908 dimostrati insufficienti gli impianti esistenti in Avigliana, specialmente perchè non adatti alla lavorazione di materiali speciali ad alta resistenza per la fabbricazione dei proiettili, si deliberò la costruzione di un nuovo stabilimento a Torino, in via Mortara, sulle sponde della Dora. Lo stabilimento incominciò a lavorare verso la fine del 1907. Esso ha una superficie di circa 40.000 metri quadrati, coperta per la quasi totalità. Dispone di una forza motrice elettrica di circa 1000 Kw., fornita dalle Società delle forze idrauliche del Moncenisio, oltre le opportune riserve di motori a gas.

Il riparto acciaieria comprende parecchi forni Martin in attività, capaci di una produzione annua di 70.000 tonnellate.

La produzione consiste in ferri profilati, acciai, tubi, lamiere.

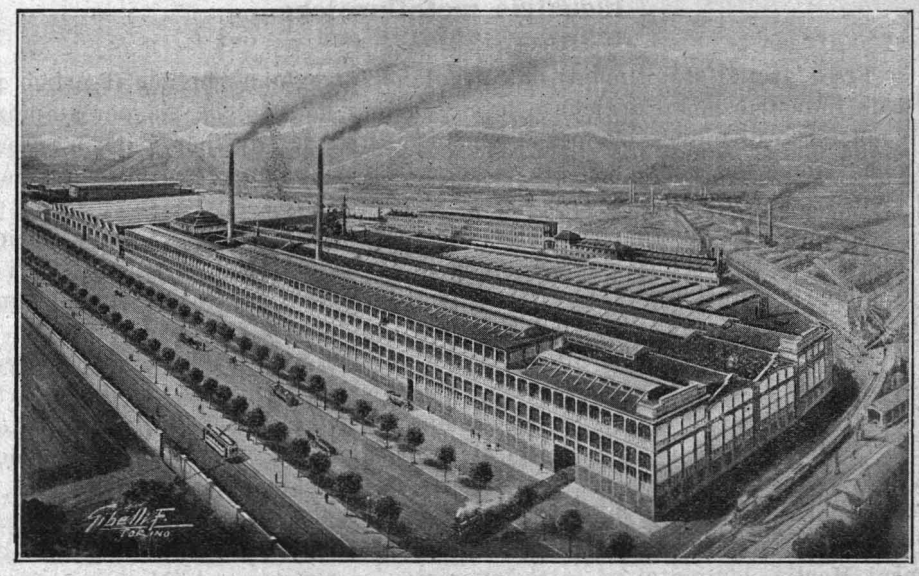
Lo stabilimento è diretto dal comm. ing. Camuri, direttore generale, e dà lavoro a circa 3000 operai.

Impiegati ed operai hanno costituita nna propria Società di M. S., che ha sede in via Cigna e di cui è presidente il sig. Bottino. Naturalmente sono estesi, specialmente agli impiegati, i benefici delle varie organizzazioni della Fiat, di cui le Ferriere Piemontesi fanno parte integrale.

Proprio di fronte alle Ferriere Piemontesi sorge un altro grandioso stabilimento, quello delle officine di Savigliano per costruzioni elettriche, meccaniche, metalliche, ferroviarie, tranviarie, locomotori elettrici delle ferrovie dello Stato.

Non è compito nostro di illustrare le grandi affermazioni di quest'industria veramente italiana.

Basti ricordare il ponte sul Po alla Gerola presso Voghera, lungo 752 metri in otto arcate, le condotte forzate della Cenischia e del Ticino, le



Le Officine di Savigliano.

dighe mobili dell'Adige e della Dora Baltea, il viadotto di Paderno sull'Adda, le sottostazioni elettriche ambulanti di trasformazione all'aria aperta e le locomotive ad accumulatori elettrici, forniti alle ferrovie dello Stato, una parte delle vetture tranviarie urbane, ecc.

La Società ha la sua sede a Savigliano, ma forse più importante di ogni altro è il suo stabilimento di Torino, il quale occupa un'area di 55.000 metri quadrati, di cui 45.000 coperti. In questo lavorano oltre 1000 operai.

La Società è amministrata da un Consiglio così composto: comm. ing. Michele Fenolio, presidente; comm. dott. V. Abbona, comm. ing. Enrico Doat, Adrien De Sauvage-Vercour, ing. Paolo Doat, Ernesto Feiro, comm. ing. Felice Guidetti-Serra (direttore generale), Pietro Lienart, cav. Luigi Donn, Luigi Aiello ed altri.

Parecchie sono le organizzazioni di previdenza sociale. Funzionano nello stabilimento: una cassa sussidi e prestiti gratuiti per gli impiegati, un'altra cassa di sussidi per gli operai, una cucina interna per i pasti meridiani del personale, una squadra sportiva, ecc.

Dirigenti, impiegati ed operai sono unanimi nel manifestare un vivo desiderio in merito alle comunicazioni fra la città e lo stabilimento: troppo angusta è la passerella attraverso la ferrovia di Milano, manca un passaggio per i veicoli, perchè, anche affrontando il disagio del giro vizioso del caval-

cavia del corso Stradella, si incontra l'ingombro del passaggio a livello della linea Ciriè-Lanzo in corrispondenza della via Udine, che è quasi sempre chiuso.

Nel campo delle costruzioni meccaniche deve ancora essere ricordato lo stabilimento Elli e Zerboni, con 200 operai.

Le industrie della gomma.

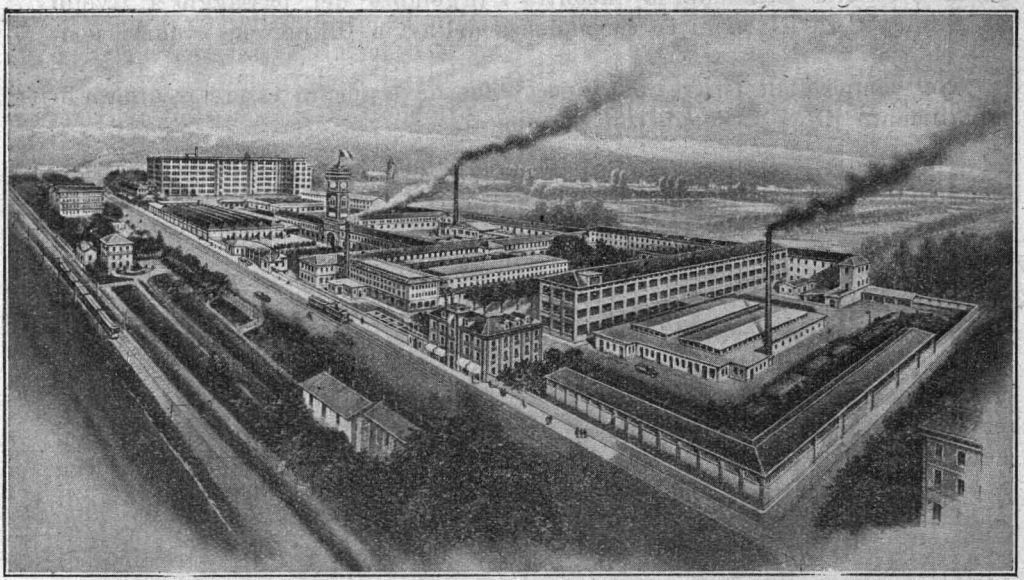
Un'altra importante industria, la lavorazione della gomma, ha fatto sorgere alcuni grandi stabilimenti nella zona della Borgata Vittoria e della Madonna di Campagna. Chi non conosce lo stabilimento Michelin ed i suoi pneumatici e le sue ruote di acciaio? L'azienda è diretta dal comproprietario comm. ing. Daubrée, nome simpaticamente noto alla nostra cittadinanza, coadiuvato da un personale tecnico in parte italiano, in parte francese. La maestranza è composta di circa 3000 operai provenienti dal Borgo e dai Comuni circonvicini. Lo stabilimento produce qualche migliaio di pneumatici al giorno.

La Società F. P. Michelin è particolarmente nota per le istituzioni di igiene, di previdenza e di assistenza a favore del suo personale. Provvede ad ogni comodità ed esigenza igienica interna ed all'assistenza sanitaria; ha istituito un distributorio di generi alimentari, uno spaccio di carne fresca, un ristorante economico per il personale e sopratutto ha costruito, in parecchie località, abitazioni per gli impiegati e per gli operai. Una speciale assicurazione degli operai, una Cassa interna gratuita di soccorso, locali di lettura, una biblioteca circolante, una Società sportiva ed altre istituzioni completano l'opera di benefica e di moderna previdenza alla quale la ditta Michelin ispira il trattamento del suo personale.

L'industria dei pneumatici di gomma ha un forte esponente nella Società anonima Bergougnan-Tedeschi, presieduta dal commendatore Celestino Bergougnan e diretta dal direttore generale sig. Leonida Gouttermanoff. Lo stabilimento in parte nuovissimo, occupa un'area di 42.000 metri quadrati e dà lavoro ad un migliaio di operai.

Pneumatici vari e tessuti ed indumenti di gomma fabbrica pure lo stabilimento Walter Martiny, di proprietà di una Società anonima, di cui è presidente il senatore Rebaudengo, amministratore il signor Walter Martiny e direttore il signor Nais.

Danno inoltre grande incremento alla vita industriale della regione: le Concerie italiane riunite, 500 operai: il Cotonificio Hoffmann e C., 500 operai; la Fabbrica di camicie Boero e C. (Società Atila), 300 operai: l'Oleificio Davide Rossi, 100 operai: il Colorificio Dora di Cognasso e Zaccaria, benemerito per l'italianità della sua industria: i Bronzi speciali (lavorazione del bronzo): la Tintoria Bacchetta: i Prodotti chimici Loschi: la Fabbrica di coltelli Serramoglia: la Fabbrica di aghi e spilli di via Saorgio, ecc.



Concerie Italiane Riunite.

Il R.° Istituto Nazionale per le industrie del cuoio.

Sull'angolo del corso Ciriè e via Biella sorge il R.° Istituto Nazionale per le industrie del cuoio, già R.ª Conceria. Scuola italiana e Stazione sperimentale per l'industria delle pelli ed affini.

L'Istituto venne eretto nel 1902 col concorso degli industriali di varie provincie d'Italia e sotto gli auspici dell'Associazione italiana dell'industria e del commercio del cuoio. Con R.° decreto del giugno 1907 passò alla dipendenza del Ministero di agricoltura, industria e commercio. Con altro decreto di circa otto anni or sono venne classificato istituto di istruzione industriale di grado superiore col titolo di R.° Istituto Nazionale per le industrie del cuoio.

R. Istituto Nazionale per l'industria del cuoio.

L'Istituto si propone l'insegnamento teorico e pratico delle discipline attenenti all'industria conciaria allo scopo di fornire all'industria stessa, direttori chimici, tecnici di conceria e capi operai. Esso comprende due sezioni: 1ª Sezione normale teorico-pratica e corso diurno, triennale; 2ª Sezione per gli operai a corso serale, annuale.

Alla scuola vengono pure tenuti corsi speciali per capitani commissari del R° Esercito e R.ª Marina e corsi speciali accelerati per laureati in chimica.

Lavoro, istruzione, vita sociale e strade alla barriera di Lanzo.

Quanto più ci inoltriamo nelle vie secondarie e nel centro della regione, maggiore diventa il movimento della vita industriale tanto del Borgo della Barriera di Lanzo che in quello della Madonna di Campagna. Diciamo di proposito Borgo della Barriera di Lanzo, perchè è questo un termine comprensivo non solo della Borgata Vittoria, ma anche di quella della Ripa Gagliarda. Forse pochi fra i torinesi conoscono l'esistenza di una regione designata con tal nome. Questo probabilmente ha avuto origine dalla grande ripa, sulla quale corre il canale Ceronda.

La Borgata della Ripa Gagliarda ha per confini: il canale Ceronda a nord, la ferrovia di Milano ad est, il corso Mortara a sud e l'ex Barriera della Bianchina ad ovest. Visitando adunque più particolarmente questa e le altre zone limitrofe troviamo ancora fra le industrie: lo stabilimento di autocostruzione Diatto, sorto nell'edificio della ex Gnome, con circa 500 operai, la fabbrica di mobili di lusso dell'ing. Maffei, le Officine meccaniche dell'ing. Rava, la fabbrica di tele cerate e coperture impermeabili del cav. Osiride Becchis, quella di isolatori elettrici Gardy, le Fonderie Gallo, il Colorificio di Natale Boletti, la nuova fabbrica di prodotti chimici del comm. Bosio, la fabbrica di pneumatici di V. Pasteris e figli, quella di solfuro di sodio dell'ing. Musso, la fabbrica di biciclette e motocicli « Alcjon », la « Filis », fabbrica di macchine da scrivere « Esperia », parecchie piccole officine.

Alle opposte estremità della regione esistono due importanti molini: il molino dell'ing. Delle Donne alla Madonna di Campagna, in prossimità della stazione della ferrovia Ciriè-Lanzo e i molini dell'Alleanza Cooperativa alla ex Barriera di Lanzo.

Maggiore è la potenzialità dei molini dell'Alleanza Cooperativa.

Questi stabilimenti comprendevano una volta, con i terreni annessi una vasta zona che era compresa tra la ferrovia di Milano e la vecchia strada di circonvallazione.

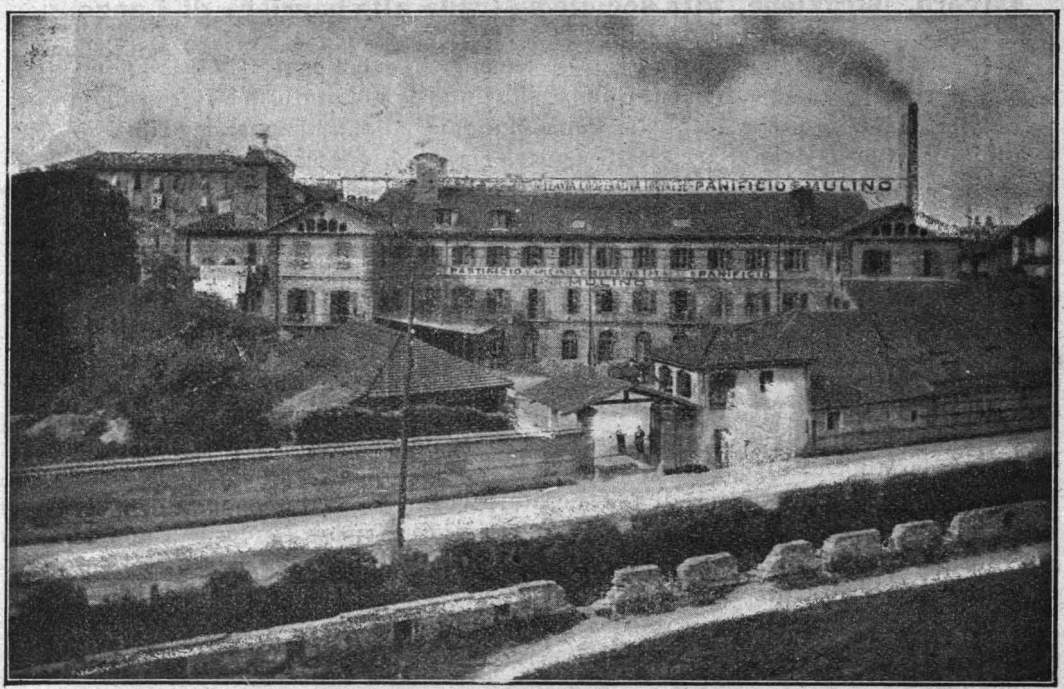
Quando fu stabilito il passaggio al Cavalcavia, e la strada di circonvallazione fu sistemata a corso, la proprietà venne frazionata, e lo stabilimento fu circoscritto da un ramo della bealera di Lucento a nord, dal nuovo corso Vigevano a mezzogiorno e dal suddetto passaggio.

Comprendeva a quell'epoca (1917) sette macini a palmenti ed alcuni forni da pane collocati in un vasto fabbricato e due tettoie.

Nel novembre di quell'anno fu rilevato dall'A. C. T. che aveva in progetto di stabilirvi i propri molini, come infatti avvenne poco tempo dopo.

Il vecchio fabbricato fu completamente rimesso a nuovo. Furono spazzati via i palmenti e sostituiti da un macchinario modernissimo di macinazione, il cui impianto venne affidato ad una fabbrica specializzata italiana.

Ai primi del 1921 il nuovo molino completamente in efficienza, comprendeva un primo gruppo di macini per grani teneri, altro gruppo per grani duri e un piccolo molino per granone; la produzione complessiva giornaliera va da 500 a 600 quintali.



Alleanza Coop. Torinese - Panificio e Mulino.

Una piccola parte dell'energia elettrica necessaria per azionare un così imponente numero di macchine è fornita dal filo d'acqua che passa a nord del fabbricato ed il resto da potentissimi motori azionati dalla linea dell'Alta Italia.

In seguito fu aggiunta una nuova ala da servire per uso magazzino dei prodotti, i quali servono quasi esclusivamente ad alimentare il fabbisogno dei panifici e magazzini dell'A. C. T.

Tali prodotti sono farine di grano tenero per uso di panificazione e pasticceria, semole e semolini per la fabbricazione delle paste alimentari e semole e farine di granoturco.

Annessi al fabbricato principale dal lato di corso Vigevano esistono i laboratori di panificazione che comprendono 7 forni e che dànno una parte della produzione totale del pane che l'A. C. T. mette in vendita nei suoi distributori. Altri forni sono dislocati in vari punti della città e incidentalmente si può dire che in questi tempi di caro-vita, l'intenso lavoro e il quantitativo del pane prodotto in questi laboratori hanno contribuito non poco ad esercitare una benefica azione di calmière a vantaggio della cittadinanza.

I docks di Torino-Dora.

Grande contributo dànno al movimento commerciale della Barriera di Lanzo i docks Dora, i quali, alla stessa guisa di quelli di Porta Nuova, sono stati costituiti da una Società anonima cooperativa appoggiata dalla fideiussione del Comune. Costruiti nel 1912, iniziarono subito il loro funzionamento. Essi sono raccordati con le ferrovie dello Stato ed hanno per oggetto: 1° di provvedere alla custodia ed alla conservazione delle merci e derrate di qualsiasi provenienza e destinazione in franchigia daziaria ed assicurate contro l'incendio; 2° di rilasciare fedi di deposito e note di pegno *(Warrants)* accettate presso qualsiasi Istituto di credito.

I magazzini generali occupano un'area coperta di 7040 mq., quelli privati un'area di 35.000 mq. Gli utenti sono 74. Il movimento annuo dei docks è di circa 2000 vagoni, quasi esclusivamente di generi alimentari.

Il funzionamento procede con soddisfacente regolarità per quanto riguarda l'Amministrazione, poco bene invece in rapporto alle vie di accesso. Guai se piove! chi deve recarvisi è costretto ad affrontare pozzanghere ed allagamenti. È stata diretta una protesta al commissario prefettizio, nella quale si lamenta lo stato miserando in cui sono lasciate le vie di accesso ai docks, e cioè il corso Venezia nel tratto da via Cervino a via Valprato, la via Gressoney, nel tratto da via Cervino a via Valprato, e la via Valprato nella parte retrostante allo stabile delle Fonderie ex-Poccardi.

Questi tratti sono privi di marciapiedi e quindi fangosi e le gronde forate offrono ai passanti poco desiderate doccie. È questione questa non particolare, ma rientra nel problema generale della manutenzione, di cui parleremo in seguito.

Il Consiglio d'amministrazione è così composto: ing. Levi Adamo, presidente; comm. Amilcare Mulassano e cav. Giuseppe Peracchiotti, vice-presidenti; Alberto Bassano, Ambrogio Arata, Enrico Berardo, Luigi Cane, Fortunato Filipello, Pietro Pio, Luigi Pizio, Pietro Quaranta, consiglieri; rag. Vittorio Coppo, rag. dott. Vittorio Grosso, Roberto Peccei, sindaci; dott. Guido Briccaretto, Osiride Becchis, Carlo Emanuel, Napoleone Ravinale, cav. uff. ing. Carlo Mario Cordoni, probiviri; Agostino Muggia, direttore.

Questa istituzione, che all'inizio aveva avuto un'eco di dubbio sulla riuscita, ha dimostrato ad un tempo quanto possa essere la sua vitalità e quanti benefici possa arrecare al commercio cittadino.

Scuole ed Asili.

Il servizio pubblico in migliori condizioni di funzionamento è anche in questa regione, come nella generalità delle borgate periferiche, quello dell'istruzione. Tanto la borgata Vittoria, quanto quella della Madonna di Campagna, che costituiscono i due centri maggiori della popolazione, hanno il loro Asilo e le loro Scuole elementari.

Sorge all'incrocio di via Vibò colla via Stradella la Scuola municipale

Giuseppe Allievo in sede propria, rispondente a tutte le esigenze dell'edilizia e dell'igiene scolastica moderna. L'edificio, eretto nel 1914 a spese del Comune, con la somma di oltre 400 mila lire, venne adibito nel periodo della guerra, fino al 1918, ad uso di ospedale militare, ma dopo quell'anno venne interamente ripristinato all'uso scolastico.

Scuola elementare Giuseppe Allievo.

Ha 27 classi, frequentate da circa 800 allievi, un refettorio, una palestra ginnastica, una biblioteca popolare circolante gerita dal maestro Leonardo Dagna, un impianto completo per le doccie....

Vi sono aule spaziose, ampi corridoi, comode scale di accesso ai piani superiori, largo cortile, nonchè giardinetti ed aiuole verso via

Presiedono all'insegnamento: la direttrice prof. Ida Bonardi, il deputato di vigilanza comm. Bosio, le ispettrici signore Maria Bosio-Gianolio e Teresa Valperga-Crosetto.

Sono annesse all'Istituto una Scuola serale elementare e popolare ed una Scuola festiva femminile di commercio e lingua francese, succursale della « Maria Lætitia », con sette classi e 210 allieve.

Alle opere integrative della Scuola provvede con generosa larghezza il Patronato scolastico, che ha a presidente il dott. Eugenio Loschi, a vicepresidente il comm. Bosio ed il cav. De Ambrogio, a segretaria la signorina Maria Merzagora.

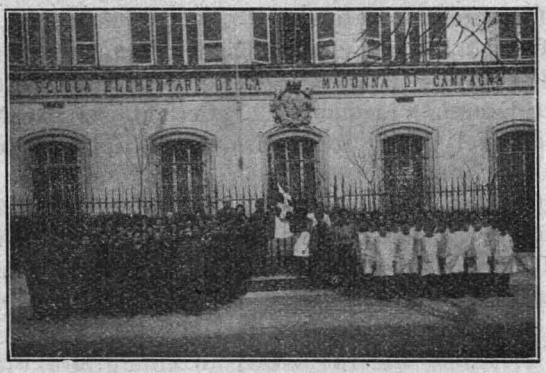
Scuola elementare G. Allievo
Esercitazioni ginnastiche.

Il Patronato ha istituito una Colonia alpina, di cui godono i benefizi 40 allievi, sotto la direzione del maestro teol. Fasano; il dopo-scuola, spettacoli cinematografici e proiezioni luminose, un orto scolastico sperimentale.

Alquanto più angusto, ma sempre in ottime condizioni edilizie ed igieniche è l'edificio delle Scuole della B. V. di Campagna, le quali hanno 20 classi e 600 allievi, un ampio refettorio, una palestra ginnastica, una biblioteca popolare. Già è stata presa dall'Amministrazione straordinaria una deliberazione per l'ampliamento, a mezzo della sopraelevazione del fabbricato della palestra.

È direttrice la prof. Elvira Bono, deputato di vigilanza il cav. Francesco

Jano, ispettrici le signore Franca Bocca, Negro Schiapparelli, Destefanis Nina, marchesa Maria Campolattaro. Presidente il Patronato scolastico il comm. Guglielmo Bocca; sono vice-presidenti l'ing. Ugo Rostagno ed il cav. Osiride Becchis. Gli iscritti sono 300.



Scuola elementare B. V. di Campagna.

Il Patronato ha istituito e mantiene varie Opere integrative, quali l'orto sperimentale per i maschi, la cucina economica per le femmine, spettacoli di proiezioni luminose, una biblioteca popolare che ripete la sua fondazione dal commendatore Schiapparelli, ed è divisa in due sezioni: una per il popolo, affidata alla maestra Maria Gra ed al maestro Ugo Rostagno; la seconda, ricca di 500 volumi, per allievi, affidata alla direttrice.

Presso questa Scuola si svolge ancora un corso speciale di disegno istituito pure dal comm. Schiapparelli, e diretta dal prof. Omegna della R. Accademia di Belle Arti.

A spese del Patronato vengono annualmente inviati alunni ed alunne in qualche colonia alpina o marina ed a Salice, secondo le loro condizioni di salute.

Scuola elementare B. V. di Campagna
Il saluto degli allievi al monumento dei caduti in guerra.

Tre sono gli Asili infantili della regione: l'Asilo Vittorio Emanuele III, ente morale, con bella sede propria, diretto dalla signora Adele-Diana-Carbonatto ed amministrato da un Comitato di cui sono presidente il cav. De Ambrogio, vice-presidente il signor Bazzano e segretario il signor Mori; l'Asilo Francesca Durio, presieduto dal comm. Guglielmo Bocca; l'Asilo di N. S. della Salute diretto dalle suore di S. Vincenzo, di quest'ultimo è sopraintendente il cav. Jano.

Oltre un centinaio sono i bambini accolti in ognuno di questi Asili, i quali adempiono una vera missione di umanità e di educazione a favore delle famiglie operaie.

Circoli e associazioni.

Numerose sono qui le organizzazioni sociali.

Molto attivo è il Circolo fascista, della cui Direzione fanno parte il fiduciario ing. Delle Donne, il cav. De Ambrogio, i signori Sclaverano, Torazza, Varia, tenente Romeo Grassi, i membri del Collegio sindacale signori Pasteris e Gallinati, quelli del Consiglio di disciplina: capitano Re, capitano Badoglio, dott. Savio, N. 170 soci.

Circa 150 soci ha la Società di M. S. « Novella » della Madonna di Campagna, di cui sono presidente il signor Frand-Vietti, vice-presidente il signor Giovanni Mariotti. Un'altra Società di M. S. « Novella » detta « La Torinese » esiste al borgo Vittoria. Ha anch'essa circa 150 soci ed è presieduta dal signor Felisio; vice-presidente il signor Fogliati.

Oltre a queste associazioni troviamo ancora: « Circolo Famigliare Vittoria », in via Chiesa della Salute, 47, con casa propria, e 200 soci, Presidente Mario Ajmone, vice-presidente Filippo Cortesio; segretario Mori.

« Associazione fra proprietari di case e terreni » della borgata Vittoria e della Madonna di Campagna. Presidente cav. De Ambrogio, vice-presidente dott. Carlo Cauda, segretario signor Mori. Soci 400.

« Circolo Fedeltà ». Presidente signor Maurizio Michelotti,

« Circolo Amicizia ». Presidente signor Boccardo. Soci 100.

« Comitato Pro Unione Filarmonica Madonna di Campagna ». Presidente cav. De Ambrogio, vice-presidente signor Bassino, segretario signor Mori.

« Unione Filarmonica Madonna di Campagna ». Ha circa 50 musicanti e vive da oltre cinquant'anni. Presidente signor Pentenero, maestro signor Del Giudice, direttore signor Carlo Boccardo, amministratore signor Martinengo.

« Circolo Mandolinistico ». Presidente signor Antonio Lano, vice-presidente signor Dolza.

« Società di M. S. Donne Cattoliche ». Un centinaio di associate.

« Comitato dei proprietari di case delle due barriere di Lanzo e Venaria ». È composto dei signori Bressa Enrico, geom. Francesco Perino, Maurizio Gambetta, Dentis Michele.

La viabilità.

Parlare della viabilità della periferia in certi giorni di pioggia, non è certo cosa piacevole, tante sono le critiche che lo stato miserevole del suolo stradale suggerisce. Si deve però dire ad onor del vero, che non tutte le critiche possono puntare contro i provvedimenti insufficienti dell'Amministrazione comunale. Anche là, dove è stata eseguita la sistemazione, il piede affonda nella fanghiglia. Evidentemente il materiale impiegato ed i sistemi adottati non sono degni di tutte le approvazioni. Spetta quindi all' ufficio competente di studiare un rimedio efficace. A questi studi ha provveduto in questi ultimi tempi il commissario Etna.

Ma all' infuori dell' ingiuria del tempo, che congiura contro le buone strade, vi è nella regione della barriera di Lanzo, in fatto di viabilità, una quantità di bisogni, di cui si ha un riflesso nei memoriali presentati dalle varie associazioni, primo fra queste il Comitato permanente « Pro Madonna di Campagna, borgate Vittoria, Ceronda e Lucento », sorto per iniziativa del Circolo Fascista Madonna di Campagna e composto dai legali rappresentanti dei Circoli rionali.

Si domanda l'apertura urgente delle seguenti vie: via Marchese Visconti, via Ciaramella, via Gubbio, via Mondrone, via Livorno, corso Grosseto, via Bibiana, le quali richiedono espropri irrisori. Per le prime tre già sono portati stanziamenti in bilancio.

È pure vivamente desiderata la sistemazione delle seguenti vie: via Lanzo presso via Lamporo ingombrata in parte da piccole case demolibili, che impediscono la posa del doppio binario della tranvia, via Chiesa della Salute oltre la via Fontanella, via Massaia, via Assisi, via Sospello, via Andrea Cisalpino, via Montessoglio, via Bernardino Luini, via Bosconero ed altre.

Si vorrebbe pure qualche comunicazione diretta della borgata Vittoria colla barriera di Milano in corrispondenza della Chiesa della Salute ed oltre ora ostacolata dalla ferrovia di Milano. Si lamenta ancora l' assenza dei marciapiedi davanti a parecchie case e stabilimenti di proprietari, la cui condizione imporrebbe di dare il buon esempio.

I bilanci del Comune nel 1925 e 1926 hanno provveduto in parte ai vari bisogni con opportuni stanziamenti.

Questo *omnibus* di opere, se è prova dell'attenzione e dei provvedimenti dell'Amministrazione comunale in favore di quella regione, che si ritiene la *cenerentola* di Torino, lascia ancora insolute alcune gravi questioni riguardo alla viabilità, specialmente nei rapporti della zona circostante alla Dora ed attualmente quasi isolata, come abbiamo precedentemente rilevato.

Vie private. — Vi è anche quì l' eterna questione delle vie private, che è comune a tutte le ragioni della periferia. Esiste, ad esempio, una via Carossio, per la quale tutti i proprietari fecero atto di sottomissione in data 27 gennaio 1922 al Municipio, affinchè la via fosse sistemata secondo il piano regolatore. Furono versate le somme relative. L' Ufficio tecnico municipale assicurò che la sistemazione sarebbe stata fatta entro il gennaio 1923. Siamo nel 1926 e nulla si è fatto. Intanto la via Carossio — ci scrivono gli abitanti di questa — per la sua conformazione e per il continuo transito di bestiame è ridotta in istato miserevole, impraticabile ed antigienico.

È questa una nuova conferma della necessità che la questione delle vie private venga ripresa e definitivamente risolta.

Cavalcavia e passerelle. — A facilitare le comunicazioni delle due parti della borgata divisa dalla trincea della ferrovia Torino-Lanzo si domanda la costruzione dei cavalcavia fra la via Boscomanero e Stradella ed in via Belgirate in aggiunta alle opere già deliberate dal Municipio.

Un più grave inconveniente si verifica in prossimità dell' incrocio delle ferrovie di Milano e di Lanzo.

La passerella attuale sulla ferrovia di Milano a nord della stazione Dora, come già abbiamo precedente rilevato, è inadeguata al grande movimento di pedoni, movimento che, ci scrive il signor Felice Merlo, è inoltre inceppato dalla quasi continua chiusura del passaggio a livello di via Udine sulla ferrovia Torino-Lanzo. Non si potrebbe, per esempio, domanda lo scrivente, evitare le lunghe soste di treni che interrompono il traffico proprio nelle ore di entrata e uscita nelle officine?

A rimediare a tali inconvenienti sarebbe necessaria la costruzione di un'ampia passerella normale al corso Mortara, in modo da mettere il corso in diretta comunicazione col piazzale di Lanzo, evitando il passaggio a livello e facilitando le comunicazioni degli stabilimenti industriali del luogo.

Lavatoio pubblico. — Le numerose famiglie operaie della regione, le quali per la loro indigenza si trovano nella necessità di dover provvedere direttamente alla lavatura della biancheria, hanno fruito finora del canale Ceronda. Poichè il corso di questo canale viene deviato alla sua derivazione, ne consegue per le famiglie l'impossibilità di lavare la biancheria.

Si chiede pertanto che venga provveduto alla costruzione di un lavatoio pubblico municipale, che per poter soddisfare ai bisogni di tutta la zona, è opportuno sorga in una località centrale, ossia in prossimità dell'edificio scolastico « Giuseppe Allievo », fra via Guglielmo Massaia e via Stradella. Altri ritiene più conveniente allo scopo un appezzamento di terreno prossimo all'attuale corso del canale della Ceronda, in corrispondenza della via Bosconero.

Bagni popolari. — È con vero senso d'invidia che queste popolazioni ammirano i comodi e utili edifici dei bagni popolari municipali sparsi in numerose zone della città, e ci auguriamo che il loro voto per uno stabilimento balneare pubblico, che potrebbe affiancarsi al pubblico lavatoio, venga esaudito con beneficio dell'igiene pubblica.

Fognatura. — Gli abitanti di via Ciaramella e Madonna di Campagna si affidano alla solerte ed encomiabile attività dell'Ufficio d'igiene, affinchè voglia provvedere perchè venga munita di fognatura, la Madonna di Campagna per il tratto dal viale a corso Grosseto. Uguale istanza fanno gli abitanti del Borgo Vittoria per la zona al nord della chiesa della Madonna della Salute.

Illuminazione pubblica. — Si lamenta che le lampade elettriche non sono sufficienti ad illuminare le ampie strade, molte delle quali restano al buio completo, e si chiede una sostituzione con lampade ad arco ed un conveniente aumento di lampade.

Servizio sanitario. — Nessun reclamo contro il medico di beneficenza: un rilievo soltanto sull'eccessiva vastità della sua zona, che si estende da Lucento alla Borgata Vittoria, con una popolazione di 30 mila abitanti. Continuo pericolo quindi di ritardo, sia pure involontario, nei casi di urgenza. Occorrerebbe dividere in due il distretto sanitario.

Nel campo dell'igiene pubblica si lamenta inoltre una quasi assoluta assenza di fontanelle e di orinatoi.

Orologio pubblico. — Questo è richiesto dalla popolazione della Borgata

Vittoria e per la sede si suggerisce la piazza della chiesa della Madonna della Salute.

Servizio postale e telefonico. — I due uffici postali succursali aperti in via della Chiesa della Madonna della Salute ed alla Madonna di Campagna funzionano bene. Non così il servizio di distribuzione della corrispondenza, che è quasi sempre tardivo e non perfettamente regolare. Che dire poi del servizio telefonico? Col pretesto dell' assenza della sottocentrale della Barriera di Milano, di cui si deve fare la costruzione, si rinviano i nuovi impianti e quelli esistenti funzionano come possono.

Il servizio tranviario.

Complessa è la questione delle comunicazioni tranviarie dei varii punti della regione col centro della città.

Bisogna intanto premettere che, secondo il piano prestabilito dell'Azienza municipale, la linea n. 2, l' unica che facesse servizio fino alla Madonna di Campagna, venne limitata, alla stazione Dora, per ridurne il troppo lungo percorso. Si spinse in sua vece, fino al capolinea della Madonna di Campagna, il n. 19, proveniente dall' Ospedale Mauriziano, che, giunto sul corso Regina Margherita, percorre la via Cigna e piega a sinistra verso la stazione Dora e la Madonna di Campagna.

Una prima domanda di modificazione del servizio è presentata dagli abitanti del nord della Borgata Vittoria, i quali vorrebbero che, oltrepassato il cavalcavia dellà stazione Dora, la linea tranviaria abbandonasse un tratto del suo percorso sulla via Stradella per raggiungere lungo la via della Chiesa di N. S. della Salute, la chiesa stessa e ritornasse di nuovo alla via Stradella, percorrendo la via Vibò.

Altra domanaa della Borgata Vittoria tende invece ad ottenere che la linea n. 2, la quale ha il suo capolinea alla stazione Dora, venga prolungata fino alla piazza Vittoria, di fronte al gruppo di case popolari, col percorso via Chiesa della Salute, via Vibò, facendo anello attorno alla chiesa e ritornando per la via omonima.

In questo senso venne presentato un memoriale da una rappresentanza dei proprietari del luogo, di cui fanno parte il cav. uff. Jano Francesco, il signor Luigi Cognasso, l' ing. Fubini.

In merito a questa prima proposta l'Azienda tranviaria municipale scartando, a priori, il proposto percorso via Chiesa della Salute, via Vibò, Stradella, che costituirebbe un giro vizioso, ha eseguito l' impianto di un nuovo tratto di linea lungo la via Chiesa della Salute per allacciare le comunicazioni della Borgata Vittoria colla linea di via Stradella, senza però turbare il servizio di quest' ultima verso la Madonna di Campagna.

Una seconda questione è stata oggetto di ripetuti memoriali dell'estrema zona delle due nuove barriere di Lanzo e Venaria Reale: il prolungamento della linea della Madonna di Campagna, la quale termina a settecento metri di distanza dalle barriere stesse.

Il Comitato per gli interessi regionali di quella zona appoggia la sua

richiesta alle seguenti ragioni. Anzitutto le due barriere di Lanzo e di Venaria, che sono vicinissime l'una all'altra, sono le sole non percorse da tranvie intercomunali. Non esiste quindi alcun'altro mezzo per raggiungere il centro della città.

Oltre a ciò le due barriere si trovano più di ogni altra distanti dal capolinea del tram comunale, mentre sono quelle in cui la fabbricazione trovasi più sviluppata e dove da molti anni esistono importantissimi stabilimenti industriali, come la Diatto (automobili), Bergougnan e Tedeschi (gomme), Fratelli ing. Musso (prodotti chimici), Boletti e C. (prodotti chimici), Genisio (segheria elettrica), Nasi Vittorio (prodotti chimici) ed altri.

Il numero degli impiegati ed operai addetti ai numerosi stabilimenti industriali si aggira sui quattromila e gli operai che risiedono in questa regione, ma che per ragione di lavoro devono portarsi ad altri stabilimenti situati in altri punti della città, si contano a centinaia, senza dimenticare i numerosissimi operai ed operaie provenienti dai paesi viciniori, addetti agli stabilimenti dell'antica Barriera di Lanzo, che, qualora il capolinea del tram n. 19 si trovasse alla barriera, ne usufruirebbero senza alcun dubbio, mentre ciò non avviene attualmente, perchè, data la sensibile distanza (700 metri) dalla barriera per raggiungere il capolinea, preferiscono di continuare a piedi il rimanente percorso di poche centinaia di metri che li divide dalla loro mèta.

Il memoriale confuta infine le ragioni speciose opposte alla domanda, fondata sulla opportunità di impedire che col prolungamento delle comunicazioni tranviarie alla barriera si favorisca lo sviluppo della fabbricazione e delle abitazioni fuori cinta e si arresti la fabbricazione interna, a danno anche dell'entrata del dazio.

Una linea indispensabile.

Con maggior ragione ancora gli abitanti della regione della Ripa Gagliarda reclamano un servizio tranviario che li tolga dall'isolamento, in cui sono costretti a vivere, causa la insuperabile barriera della ferrovia di Milano a levante, e la deficientissima sistemazione della viabilità di tutta la zona, in cui si svolge quotidianamente tanto lavoro industriale. Occorre, si dice, dare definitivo assetto al corso Elena ed impiantarvi una linea tranviaria che dal corso Regina Margherita raggiunga, attraversando la laboriosa regione, la Madonna di Campagna. Ad evitare i gravi inconvenienti del passaggio a livello Regina Margherita attraverso alla ferrovia di Milano, la nuova linea tranviaria potrebbe percorrere il lato occidentale del corso Principe Oddone ed entrare poi in città per la piazza Statuto.

Questa linea, che servirebbe a così grande numero di operai, potrebbe avere anche il vantaggio di sfollare quella che dalla Madonna di Campagna discende per il corso Stradella. Ciò per il futuro, che si augura prossimo. Per il presente la borgata desidererebbe un più regolare servizio dell'attuale linea n. 2, sulla quale le vetture a volta si rincorrono, a volte sono assenti per interi quarti d'ora.

Le Borgate della Barriera di Milano

La necessaria sistemazione della Dora.

Il limite della periferia a nord della città di Torino è segnato, si può dire dal corso della Dora Riparia, oltre al quale si allarga, suddivisa nelle borgate Aurora, Monte Bianco, Monte Rosa e Maddalene, l'estesa regione della barriera di Milano.

Per penetrarne il cuore conviene attraversare il grande e movimentato mercato di Porta Palazzo, sfilare tra la caratteristica chiesa di San Gioachino e la stazione della ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo, ed oltrepassare il noto ponte Mosca, onore all'architettura e della tecnica piemontese, davanti al quale si apre l'ampia arteria del corso Ponte Mosca, proseguimento della via Milano. Già allo sguardo dell'osservatore si prospettano il grande edificio della Manifattura Gilardini e le alte ciminiere degli stabilimenti industriali, ergentisi nere e fumanti come altrettante bandiere del lavoro.

Ma l'occhio volge istintivamente verso il letto della Dora, convinto che esso dovrebbe offrire un ammirevole quadro della natura. Quale disillusione! L'alveo, le sponde, l'acqua stessa non potrebbero mostrarsi in condizioni più miserevoli: neppure l'ombra di una decorosa sistemazione, un ricettacolo di ogni immondizia, non acqua chiara e limpida, ma un liquame, rifiuto dei canali industriali. Si corre subito col pensiero al ricordato progetto dell'ing. Perracchio, per la deviazione delle acque della Dora e per la soppressione del suo alveo, che certo rimedierebbero a questa bruttura intollerabile in una grande città come la nostra. E se l'audacia e la enorme spesa occorrente getta una doccia fredda sul nostro convincimento, certo non si rinuncia al desiderio o della costruzione di un grande canale, o, nella più modesta delle aspirazioni, di una conveniente sistemazione delle sponde e dell'alveo.

La melanconica riflessione è presto superata da altre riflessioni destate dal ponte in ferro e legno, sul quale passa la ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo. È un po' la questione del passaggio a livello del corso Regina Margherita attraverso alla ferrovia di Milano. La linea della Ciriè-Lanzo attraversa il corso Napoli e poco dopo i binari della tranvia n. 9 che va alla stazione Dora. È superfluo ogni commento in merito agli inconvenienti di questi

passaggi a livello. Conforta il pensiero che questo deplorevole stato di cose sta per finire, perchè la stazione della Ciriè-Lanzo verrà prossimamente trasportata sull'area oltre il corso Emilia, già attualmente adibita a deposito della ferrovia. Questo, almeno, il progetto, di cui la popolazione sollecita l' esecuzione.

Il provvedimento rimedia alle difficoltà della circolazione in questo punto della città. Non soddisfa per altro il desiderio degli abitanti delle borgate superiori, che vedrebbero volentieri scomparire la trincea, entro la quale corre la ferrovia, fino alla Madonna di Campagna. Desiderio del resto che si dibatte fra due convenienze: quella di fare scomparire l'ostacolo che divide in due parti la zona percorsa permettendone solo la comunicazione con non troppo frequenti cavalcavie, e la convenienza di avere la stazione della ferrovia non troppo distante dal centro della città.

L' avvenire dirà quali delle due soluzioni sia preferibile: allo stato delle cose, bisognerà, si dice, rassegnarsi a quella più modesta e meno costosa.

La topografia della regione.

Dalla Dora Riparia la zona della barriera di Milano, largamente intesa, si stende fino alla nuova cinta daziaria ed è contenuta fra i margini estremi della ferrovia di Milano a ponente e della via Bologna a levante.

Ne costituisce l' arteria centrale il corso Ponte Mosca, magnifico rettilineo, che procede senza deviazioni fino all' incrocio col corso Palermo, e sarà prolungato, secondo il piano regolatore, fino alla borgata *Splua,* oltre la Stura. Quasi parallelo al corso Ponte Mosca si apre ad occidente il corso Vercelli, importante per i grandi stabilimenti industriali che lo fiancheggiano e per la linea tranviaria n. 15, che lo percorre offrendo agli abitanti di quella zona una facile e pronta comunicazione col centro della città.

Più oltre verso la ferrovia di Milano attraversa il borgo, nella stessa direzione, la via Cigna, attualmente terminante all'altezza di via Palestrina, ma destinata a proseguire fino alla nuova barriera. A levante la rete stradale della regione è diagonalmente tagliata dal corso Palermo, che dal ponte del corso Regio Parco sulla Dora, sale in linea retta fino alla trincea della cintura di ferro della stazione di Vanchiglia e con una breve corsa sbocca per ora sul corso Ponte Mosca, in attesa che venga anche per esso costruito il cavalcavia. Traversalmente a questi corsi sono aperti il corso Brescia ed il corso Emilia, prolungamento l'uno dell'altro, il corso Novara ed il corso Vigevano, che hanno larghissima sede e seguono il percorso dell' antica strada di circonvallazione.

Il piano regolatore segna ancora il corso Sempione costeggiante la linea ferroviaria di Vanchiglia, ed il corso Taranto, tratto del grande corso ad anello che si svolgerà internamente a circa duecento metri di distanza dalla cinta.

Una larga area dell'estremità nord di quei terreni circostante all'allacciamento dei binari della stazione di Vanchiglia alla linea di Milano, è destinata a giardino pubblico. Costituiscono due polmoni della regione le future

piazze Bottesini e Marcello, unita quest'ultima, secondo il piano regolatore, dall'ampia via Nicola Porpora al piazzale della nuova barriera di Milano.

Un nuovo ponte verrà costruito sulla Stura dal Municipio d'accordo colla Viscosa che, essendo di suo speciale interesse, concorrerà per la metà della spesa.

La trincea per la linea ferroviaria di allacciamento delle ferrovie dello Stato alla stazione merci di Vanchiglia è ultimata.

Malgrado i facili e frequenti passaggi in corrispondenza di ogni corso e delle vie principali della borgata, la cerchia di ferro costituirà pur sempre un ostacolo alla libera circolazione; ma è lecito chiedersi se i vantaggi che arrecherà la nuova stazione non siano di gran lunga superiori a questo sacrificio. Del resto la trincea è aperta a tale profondità da permettere in qualsiasi momento la sua chiusura in galleria, come già è stabilito per la piazza Marcello, che attraversa.

In merito alle comunicazioni transferroviarie, le popolazioni delle due regioni limitrofe della barriera di Milano e del borgo Vittoria lamentano che il ponticello di unione della via Cervino e della via del Ridotto attraverso alla ferrovia di Milano, che è di grande utilità perchè evita il dislivello della *rampa* dal piazzale della stazione Dora al cavalcavia della via Stradella, sia troppo stretto: se ne reclama l'allargamento in modo che almeno abbiano libero passaggio due carri che si incontrano.

Questa, a grandi linee, la configurazione del suolo pubblico della regione, presente e futura. Che cosa ha fatto in merito l'Amministrazione comunale? Che cosa intende fare?

Ecco le domande rivolte al comm. ing. Scanagatta, capo dell'Ufficio tecnico municipale dei lavori pubblici, il quale ha risposto comunicando il seguente elenco di opere.

Vennero sistemati: il corso Vigevano tra il corso Vercelli e la ferrovia Torino-Milano; il corso Novara tra il corso Vercelli ed il corso Ponte Mosca, ed in parte sino al corso Palermo; il corso Palermo sino al corso Sempione, un tratto del corso Sempione tra i corsi Palermo e Vercelli; il corso Ponte Mosca tra il corso Novara e la via Malone; il piazzale della barriera di Milano; la via Cigna sino a via Palestrina; via Norberto Rosa, Malone e tratti di via Pacini.

Si sono costruiti i cavalcavia: di via Bologna sul raccordo stazione merci, di corso Vercelli e di via Cigna sulla Ciriè-Lanzo e la passerella di via Norberto Rosa.

Sono in corso d'esecuzione: la sistemazione di via Bologna sino allo stradale di Settimo; via Lauro Rossi tra i corsi Palermo e Vercelli; la modifica del corso Ponte Mosca tra il corso Emilia e via Palestrina; del corso Regio Parco per l'impianto della linea tranviaria.

Sono di prossima attuazione: la sistemazione del corso Ponte Mosca sino oltre la Stura con la costruzione di un ponte sulla medesima e sistemazione parziale del suo alveo; la sistemazione della via Valprato tra le vie Cigna e Gressoney; della strada di San Mauro, dal Ponte Stura sino al confine del Comune.

Le abitazioni.

L' aspetto generale del borgo mette in chiara evidenza il suo intimo carattere popolare. Moltissime le case semplici e modeste, ad uno, a due piani, che costituiscono la parte più antica dell' abitato. Fra esse si sono insinuate, con un' impronta di modernità, le case nuove a quattro, a cinque piani, veri palazzi in confronto alle prime. Un tempo l' area fabbricabile costava poco: conveniva quindi, o quanto meno era più comoda la fabbricazione estensiva. Sia perchè le aumentate necessità delle industrie richiamarono più numerose maestranze, sia per il notevole aumento del prezzo dei terreni verificatosi nel frattempo, i costruttori furono costretti in seguito ad utilizzare meglio le aree suddividendo sopra un maggior numero di piani e di camere la spesa generale del terreno.

Come il borgo San Paolo, anche quello della barriera di Milano è diventato, in non lungo periodo di anni, quasi un'altra città a fianco della grande madre Torino. In essa si agita la vita quotidiana del lavoro e della produzione. In essa si dibattono praticamente tutti i problemi sociali ed economici del paese. In essa quindi deve sempre essere presente colle opportune sue provvidenze l'Amministrazione della città.

Qui, come dovunque. il primo bisogno della vita è rappresentato dalle abitazioni. Dove le case scarseggiano non è possibile pensare ad un largo incremento dell' industria. Si può mangiare un pezzo di pane stando seduti anche sull' orlo di un fosso, non si può dormire in mezzo alla strada o in mezzo ai campi. Per questa ragione le nuove industrie che sorgono, prima che all' officina, pensano all' alloggio degli operai.

Lo sviluppo edilizio alla barriera di Milano è stato forse meno intenso dello sviluppo delle industrie. Tuttavia e i costruttori privati e il Municipio e l' Ente autonomo delle case popolari hanno in parte provveduto al bisogno. Fra i costruttori privati ha certamente portato un forte contributo il comm. Luigi Grassi, fabbricando parecchie case, alle quali ormai è affidata la tradizione del suo nome.

L' Istituto delle case popolari ha costruito due gruppi di case, l' uno in via Mondovì e via Cuneo, l' altro fra via Lauro Rossi e via Desana.

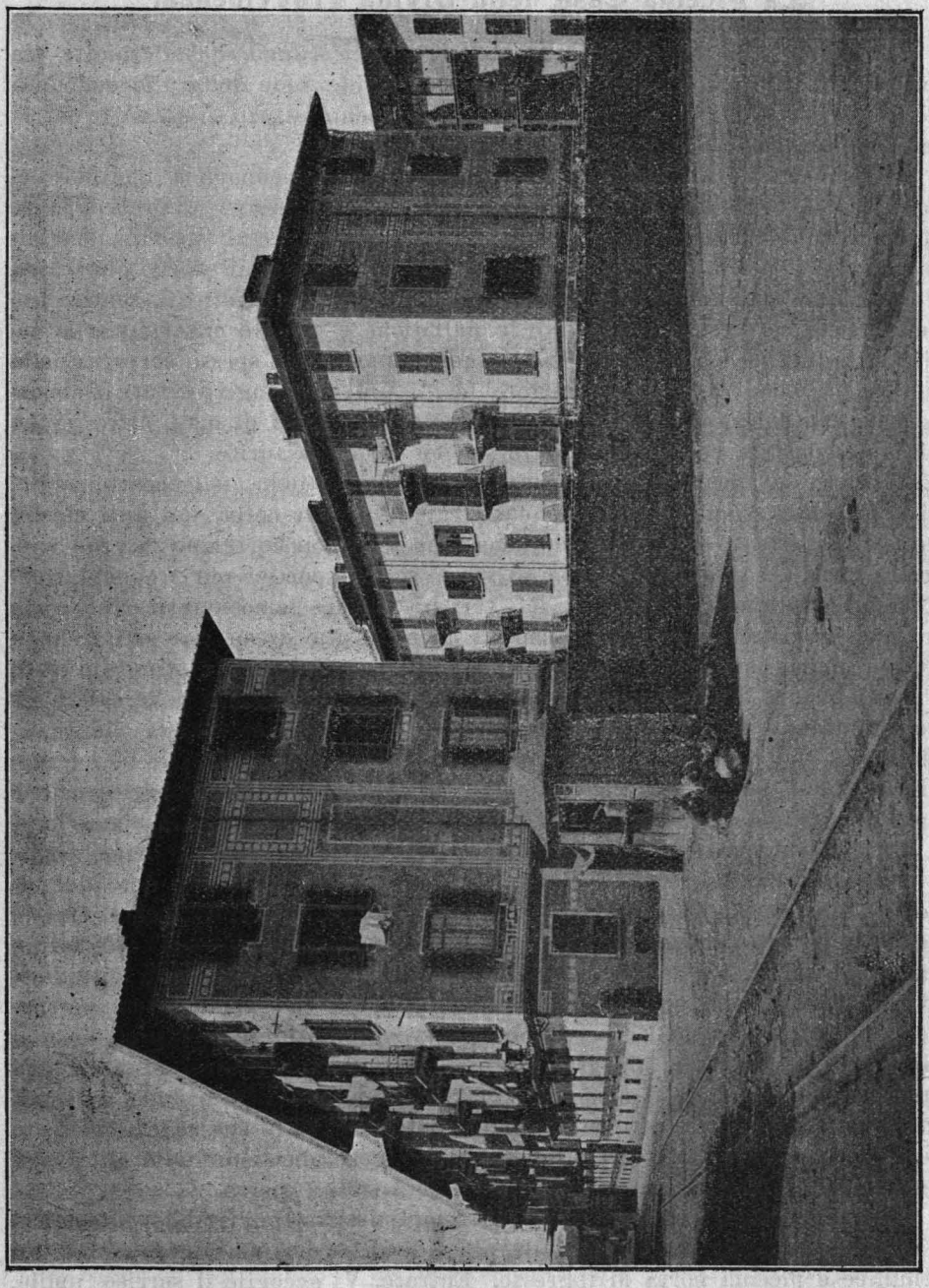
Il primo gruppo, sorto nel 1909 ha sette corpi di fabbrica a quattro piani fuori terra, con 497 camere divise in 268 alloggi, di cui 99 ad una camera, 110 a due e 58 a tre camere.

Il gruppo di via Lauro Rossi più recente, ultimato nel 1923, comprende 17 corpi di fabbrica a tre piani, ed ha un numero complessivo di 671 camere divise in 262 alloggi, di cui 112 a due camere e 149 a tre camere. I cortili interni sono chiusi e sistemati a giardino. Queste nuove costruzioni costituiscono un modello, ammirato per le sue caratteristiche di bellezza, dove all' economia fu accoppiata l' applicazione delle migliori disposizioni costruttive. L' opera dell' Istituto ottenne il plauso del Ministero, il quale ritenne additarlo quale esempio a molti Istituti del regno.

Il Municipio ha costruito per parte sua le case economiche di via Bo-

logna, al confine cioè fra le due regioni della Barriera di Milano e della Barriera di Stura.

Le costruzioni private segnano in questi ultimi tempi un risveglio, il



Le Case Popolari di via Mondovì.

quale sarebbe forse più accentuato, se non si manifestasse una crisi nel costo e nella consegna dei mattoni.

La Piccola Casa della Divina Provvidenza.

Prossima alla Dora e all' antica barriera di Milano, quasi tramite fra questa ed il centro della città, esiste la grande sede della Piccola Casa della Divina Provvidenza, che merita qui un cenno e per sè stessa e per la importante questione che affligge le Opere pie.

Vittime, le più disgraziate fra tutte, della crisi economica che nel dopoguerra si è manifestata e continua con un progressivo e preoccupante aumento sono certamente le Opere pie cui è vietata ogni speculazione sul patrimonio e, per le stesse ragioni della crisi, diventa ogni giorno più scarso l' aiuto della pubblica beneficenza. Non perchè sia inarridito il sentimento umanitario, ma perchè sono tante le pubbliche e private miserie che la carità cittadina soccorre i primi e più audaci questuanti, spesso sorpresa nella sua buona fede, e quando si tratterebbe di provedere agli istituti di beneficenza, che non esercitano la questua molesta, ma più di ogni altro hanno bisogno, constata con dolore che le sue fonti sono esaurite.

Risorge a questo proposito la dibattuta questione dell' accattonaggio, divenuto professione ignobile e quasi truffaldina per colpa dei finti ciechi, mutilati, malati cronici, ecc., che facevano, fino a poco tempo fa, con nauseante petulanza la questua per le vie e sotto i portici più frequentati di Torino, soffocando le richieste dei veri bisognosi elemosinanti. Mai come in questo critico maltempo è emersa la necessità di mettere un freno a questa piaga, che infesta la città e ne sminuisce il decoro di fronte a tutti, e specialmente di fronte ai forestieri. Anche la beneficenza deve essere regolamentata, e troverà nel suo regolamento una norma che la può maggiormente nobilitare, e certo la garanzia della sua efficacia per il raggiungimento dell' umano fine, che la ispira. Ora una lodevole ed energica azione del Presidente della Congregazione di Carità mira alla desiderata epurazione.

Fra le numerose Opere pie torinesi merita certamente il primo posto, e per le sue finalità, e per la lunga esistenza e per il numero dei suoi beneficati, la Piccola Casa della Divina provvidenza. Strano contrasto. Questo benefico istituto, che raccoglie in sè, e pietosamente soccorre, tutte le più varie miserie dell' umanità, sorge proprio a contatto del centro cittadino, ove più ferve, nella sua feconda produttività, la vita. In fondo al mercato della piazza Emanuele Filiberto, che provvede quotidianamente ai bisogni alimentari e domestici di gran parte delle famiglie torinesi si apre una modesta via che porta il nome di « via Cottolengo ». E poco dopo, a destra, sopra un' altra piazza, più rusticamente sistemata, ha la sua sede il mercato dei rigattieri, collettori di molteplici povere cose, quasi preludio allo spettacolo, che offrira la grande casa della pietà subito vicina.

Nessun lusso di architettura. Una semplicissima, ma grande, interminabile serie di edifici, esempio della più ridotta economia edilizia: una più semplice e piccola porta di ingresso. Entrate. Vi accoglie il sorriso umile,

ossequente di una suora, simbolo della quiete, della pace e del benefico regime di bontà e di lavoro, che vige oltre quella porta. Quale gradevole impressione di grandiosità, invece vi colpisce appena, usciti dalla portieria, vi affacciate al primo grande cortile interno! Nessun rumore eccessivo, ma il vero movimento di un formicolaio: sacerdoti, suore, ricoverati di ambo i sessi, di ogni eta, di condizioni fisiche le più diverse, dal cieco al sordomuto, al mutilato, al deficiente, si aggirano ritmicamente senza intralciarsi la via, come le operose formiche, ciascuno diretto ad una meta fissa, senza affanno, ma senza inerte lentezza, mossi unicamente dalla molla del dovere da compiere. Subito pensate alla complessità ed alla immensità della vita che si svolge in quel luogo del dolore e del riposo e vi domandate come mai il Beato Cottolengo, fondatore dell'Istituto, abbia potuto raggiungere così meraviglioso risultato, superiore ad ogni iperbolica aspirazione della sua infinita fede.

La casa della Volta Rossa.

Poichè Giuseppe Benedetto Cottolengo nato in Bra il 3 maggio 1876, cresciuto con pia e santa vocazione che lo condusse ad un tempo allo studio della teologia ed al sacerdozio, all' amore dei poveri ed all' esercizio della più larga carità, profondamente colpito dalla esasperante condizione degli infermi che non potevano essere ricoverati in alcun ospedale ed erano abbandonati al loro triste destino, diede umilissimo inizio alla grande sua opera umanitaria, affittando due stanze nella casa n. 13 di via Palazzo di Città, detta della *Volta Rossa* perchè il soffitto del portico era di color rosso acceso. Le due camere ben presto divennero insufficienti e il Cottolengo, sempre conservando la fede più salda nell' ideale, che perseguiva, man mano che altre camere attigue si facevano vuote, le affittava e senza pensare nè a danaro, nè a spese, si trovò in breve con nove locali di cui alcuni al secondo ed altri al terzo piano. Ordinò ad un falegname di far quattro letti, e quanto al pagarli, un signore suo devoto amico gli disse: « Non se ne prenda fastidio, che saranno pagati questi ed altri ancora ». La provvidenza veniva così sollecita in aiuto al sacerdote filantropo e le prime basi della sua opera erano fermamente gettate.

Lo sviluppo dell' opera, i crescenti bisogni, e la fiducia acquistata tra i benefattori torinesi, indussero poi il canonico Cottolengo a trasportare la Piccola casa della Divina provvidenza in regione Valdocco, ma sulla porta della modesta casa, che prima l' accolse, a memoria del grande avvenimento umanitario, le Società operaie torinesi nel 1881 fecero murare una lapide, che rimane tuttora e sulla quale si legge: « In questa casa — il canonico Giuseppe Cottolengo — nell' anno 1828 — con quattro letti fondava — il pio Istituto della Divina provvidenza ».

Le famiglie.

Non è compito possibile nei limiti di questa rassegna seguire l' azione nel canonico Cottolengo e dei suoi successori, e riassumerne i particolari.

Accenniamo quindi brevemente che in questo Istituto tutti i ricoverati si dividono in tante famiglie alle quali è assegnato, come sede, uno dei molti fabbricati della « Piccola Casa » che è pur tanto grande da assumere l'aspetto di un vero paese.

Cinque sono le famiglie maschili: Sacerdoti — Fratelli di San Vincenzo — Fratini — Luigini — Orfanelli.

Più numerose sono le famiglie femminili: Suore Vincenzine, alle quali è affidato il servizio generale della casa e molte delle quali sono mandate in provincia per servizio degli ospedali, delle Scuole e degli asili infantili — Suore Suffragine — Suore Carmelitane — Suore del preziosissimo sangue di Gesù — Figlie Pietadine — Orsoline — Genoveffe — Eliane — Taidine — Luigine — Orfanelle.

Per ambidue i sessi, separatamente, vi sono le famiglie dei sordo-muti, degli epiletici, degli invalidi, dei scemi, degli ammalati di ogni sorta, senza distinzione di patria o religione, purchè non ammissibili negli altri ospedali.

La Piccola Casa della Divina Provvidenza ha pure una scuola gratuita per giovanette esterne, alle quali si dà una piccola refezione ed anche talvolta qualche oggetto di vestiario.

Agli orfani ed ai bambini bisognosi viene impartito il regolare insegnamento elementare secondo il programma ufficiale delle singole classi. Speciali scuole sono istituite per i sordo-muti e per i deficienti.

La Piccola Casa è, in una parola, una pia istituzione, unica nel suo genere in tutto il mondo, un gran Corpo morale, completo e perfetto, che abbraccia e rappresenta nel loro spirito tanti Ordini religiosi, tutti i rami della carità, sì spirituale che temporale, che pensa ai viventi, ai sani, agli infermi, ai moribondi, ai trapassati, di ogni religione, di ogni paese, di ogni età.

I successori del Cottolengo.

Il padre Cottolengo è morto nel 1842. La sua eredità morale è stata successivamente raccolta da cinque sacerdoti che, alieni da titoli di superiorità, si chiamarono « Sentinelle della Piccola Casa »; e cioè il canonico Luigi Anglesio, don Domenico Bosso, monsignor Bartolomeo Roetti, don Giuseppe Ferrero ed il padre Giovanni Ribero. Il passaggio dall'uno all'altro si effettuò sempre nello stesso modo, cioè senza alcun apparato esterno, senza cerimonie e in silenzio, precisamente come avviene nel cambio della sentinella al palazzo del Re... Così, infatti, aveva voluto il Cottolengo.

Il padre Giovanni Ribero, è nato a Caraglio nel 1851. Venuto alla Piccola Casa giovinetto, e cresciuto ed educato in essa nella famiglia dei Tommasini, ne apprese lo spirito, che è tutto carità e religione. Le sue funzioni direttive si sono quindi ispirate agli ideali del benemerito fondatore. Il canonico Cottolengo fu beatificato, come è noto, nel 1917, ed è tale la religiosa venerazione che tutto il personale ed i beneficati hanno per la sua memoria, che in ogni punto, in ogni reparto dell'Istituto aleggia ed è sempre presente il suo spirito eletto.

Senza bilancio!

Il « Cottolengo » così soltanto, e non altrimenti lo chiama la cittadinanza, risente nella sua organizzazione edilizia, il difetto della fabbricazione frazionata a seconda dei mezzi. A questa ha sempre presieduto un criterio ispirato ai bisogni del momento. Con tutto ciò le varie famiglie hanno la propria sede, a cui sono annessi locali per ogni servizio generale della collettività, oratorio, refettorio, cortili, giardini, infermeria, ecc.

Attorno al primo modesto nucleo di case, costituito da una stalla, un fienile ed una piccola osteria, opportunamente adattate ad abitazioni, sono sorti anno per anno altri fabbricati, o addossati all' umile sede o isolati, e si è creato così un piccolo rustico paese colle sue piazze e le sue vie, che richiede parecchio tempo per una visita particolareggiata.

In mezzo alle abitazioni delle varie famiglie, sorgono qua e là gli edifici di uso comune: anzitutto una bella e grande chiesa per la vita spirituale, e per la vita materiale un molino moderno, una più moderna panetteria con impianto di macchine le più perfezionate, un pastificio, una immensa cucina, dove un piccolo esercito di suore cuoche e di aiutanti ammanisce il duplice pasto di ogni giorno, una calzoleria, una fabbrica di zoccoli, una sartoria, parecchie lavanderie, una legatoria di libri ed altri laboratori diversi; permodochè il pio Istituto introduce nella sua sede le sole materie prime e queste vengono lavorate dal personale e dai ricoverati.

Con tutto ciò le spese sono enormi. Bastano poche cifre a darne un'idea. Occorrono quotidianamente 30 quintali di grano per il pane, un quintale di grano per la pasta, un quintale di sale per la cucina! Fatte le debite proporzioni è facile immaginare quale sia il consumo giornaliero di viveri, quale l' ingente quantità di mezzi occorrenti. Pur raggiungendo una grande economia colla lavorazione delle materie prime e colla prestazione gratuita dell' opera del personale e dei ricoverati, non si spendono meno di 700.000 lire mensili. Ciò si comprende facilmente quando si pensi che la popolazione dell' Istituto è di circa 9000 persone.

— La Piccola Casa deve perciò avere un rilevante bilancio, ho osservato al cortese economo, che mi parlava di milioni, come di un chilogramma di ciliege.

— Senza bilancio! — ha risposto egli serenamente. Noi seguiamo i principi del beato Cottolengo, nostro fondatore. Spendiamo a seconda dei mezzi che abbiamo senza preoccupazioni dell'avvenire. Alla nostra fede corrisponde sempre la pubblica beneficenza, che è grande e che comprende l' importanza umanitaria e morale dell' opera nostra.

La Piccola Casa ha acquistato fama non solo in Piemonte, ma in ogni parte d' Italia, poichè essa non fa nell'accettazione dei ricoverati distinzione di età, di sesso, di luogo di nascita, di religione, di condizioni mentali e fisiche.

Succursali ed asili infantili.

I suoi aiuti pervengono quindi da ogni paese. Ne è esempio l'eredità ad essa lasciata dalla contessa Augusta Raimondi vedova Rosselmini Gualandi di Pisa, eredità di milioni, che ha dato luogo ad una lite intentata dalle Congregazioni di carità di Pisa e di Gavorano, che furono soccombenti in giudizio.

Oltre alla grande Casa centrale. la Piccola Casa della Divina Provvidenza ha istituito 36 sue succursali: in Alba, Barge, Busano, Bra, Biella, Camagna, Cambiano, Cavour, Casorzo, Casalcermelli, Chieri, Cuneo, Druent, Grugliasco, Giaveno, Lemie, Macello, Monasterolo, Moncalieri, Mondovì, Carassone, Orbassano, Pianezza, Poirino, Pinerolo, San Mauro, Pinasca, Vigone, Villafranca, Viù, Volpiano, Cuorgnè, Castellinaldo, Pisa, San Jacopo (Pisa).

Ha pure aperto 35 Asili infantili nei comuni di: Alfiano Natta, Avigliana, Amelia. Balocco, Brusasco, Calciavacca, Camandona, Cantoira, Coazze, Cinisello, Chialamberto, Colcavagno, Canove, Casalcermelli, Chambon, Fobello (Scuola), Villafranca, Garzigliana (Sardegna), Gaggio, Montano (Vernante), Granozzo (Vecchiano), Ghilarza, Orfanotrofio femminile (Sardegna), Gonnosfanadiga (Sardegna), Mango, Montericco (Bigolino), Pocapaglia (Rogeno), Priocca, Pescantina, Riva, Pinerolo, Racconigi, Scalenghe, Villabella.

In queste succursali, come nella sede centrale, quanti infelici sono passati, quanti vi sono rimasti lunghi anni, quanti, uscitine, vi sono ritornati o per condizione di salute o perchè ormai non potevano trovare fuori quella assistenza, quella tranquillità di vita, che nell'ambito dell'Istituto ne aveva migliorato il corpo e lo spirito.

Detiene il titolo di anziano un modesto sacerdote, don Andrea Baravalle, il quale, entrato modesto operaio nella Piccola Casa, or sono più di cinquanta anni, fece parte delle varie famiglie, dimostrando bontà d'animo, volontà di lavoro e di studio, rendendosi utile all'istituzione e raggiunse quel grado di coltura, che lo elevò tra gli altri ricoverati, e lo indica ad essi come esempio.

Altro anziano degno di essere ricordato è un nano sordo-muto, certo Ferrero Giovanni Battista di Asti. Ha 61 anni e vive da 51 anni nella Piccola Casa. È intelligente ed attivo. Fu per molti anni maestro della famiglia dei sordo-muti. Ora il poveretto è degente nel reparto S. Camillo dell'ospedale interno, perchè le piccole gambe rachitiche non lo reggono più. Quale pena nel vederlo deplorare, gesticolando, la propria infermità e l'impossibilità di rendersi utile all'Istituto, a cui è molto affezionato!

Infiniti sono i casi pietosi di ricoverati giovani e vecchi, bambini abbandonati e nobili decaduti, infortunati del lavoro e vittime degli orrori della guerra, mentecatti dimessi dai manicomi e frutti della più infelice ereditarietà, fenomeni anormali della natura.

Visitate quell'angolo morto della città, dove si svolge nel silenzio ed in una serena atmosfera di amorevolezza la più nobile missione di solidarietà e di carità umana, e sentirete, anche se siete anime scettiche, quali e quante siano le miserie della vita, quanto sia il dovere di tutti di venire in soccorso a quei nostri simili tanto infelici.

Il grande movimento industriale.

È ormai quasi compiuto il ciclo della nostra rassegna periferica, la quale ha praticamente dimostrato come fra le caratteristiche ed i bisogni proprii di ogni regione emerga sempre un merito comune a tutta la grande cerchia che rinserra la città, il merito del lavoro e della fecondità industriale. Pecca quindi forzatamente anche oggi il nostro rilievo di una monotonia senza fine, ma appunto da questa gradita, confortante e costante risultanza sorge la prova luminosa che, se in tutte le altre zone periferiche vi è un'attività sorprendente, alla barriera di Milano vi è tale intensa operosità da poter aspirare al primato, se non della grandiosità dei singoli stabilimenti, certo della molteplice varietà di industrie, del numero degli operai, della somma dei prodotti, che in ogni giorno, ad ogni ora escono dagli opifici, per prendere le vie interne dell'Italia o quelle dell'estero. Non per nulla il primitivo borgo della barriera di Milano è stato chiamato *'L bourg del fum.* Fumo infatti ne esce in abbondanza dalle alte ciminiere, quantunque esso non sia più l'unico simbolo, la misura evidente dell'energia che si consuma. L'elettricità, questo carbone bianco che altri paesi ci invidiano e che emancipa le nostre industrie dalla dura necessità di rifornimenti esteri, ha cacciato in gran parte il fumo dalle officine, sostituendovi la magìa della sua forza occulta, apportandovi un preciso ritmo di lavorazione, migliorando le condizioni morali ed igieniche dell'ambiente e delle maestranze. La selva di ciminiere permane quale era prima. Se alcune sono inerti, non conta. Sotto di esse vi è più che mai fervore di lavoro, fragore di macchine operanti.

Nella regione della barriera di Milano sono rappresentate, si può dire, tutte le forme di attività industriale, dalla produzione e distribuzione di energia elettrica all'automobile, dal setificio e dal cotonificio alle manifatture e confezioni, dalle industrie metallurgiche e meccaniche ai caloriferi. ai lubrificanti, alla fabbrica di saponi, ai depositi di nafta, dalla lavorazione dei marmi e della pietra alla fabbrica di carte da parati. Esiste financo una fabbrica di bambole.

Oltre trentamila sono gli operai addetti ai varii opifici. Se non fosse un po' arrischiata una statistica in proposito si potrebbe affermare che almeno un terzo dell'area coperta di fabbricati è occupata dalle industrie. Certo più dei due terzi della popolazione sono rappresentati dalle famiglie di operai.

Il primo gruppo di industrie che richiama l'attenzione del visitatore, appena oltrepassato il ponte Mosca, è quello delle industrie manifatturiere.

Se a destra, come precedentemente abbiamo accennato, appare la grandiosità dell'edificio Gilardini, a sinistra, un po' piu avanti, in forma apparentemente più modesta, ma in realtà molto più potente e produttiva, si prospetta lo stabilimento della Società Donato Levi e Figli per drapperie e confezioni. È come la viola mammola che timida e quasi inconscia della sua fresca bellezza e del suo profumo fine e soave, lascia che attorno a sè crescano ed ostentino i loro sgargianti colori il papavero e il girasole.

Si tratta più di apparenza, che di sostanza. Dietro alla modesta facciata vi è tutto un grande isolato, entro il quale, sotto la esperta e sapiente guida del grand' uff. Isaia Levi prima ed ora dal comm. Rivetti, si è gradatamente sviluppata una delle aziende di confezioni ispirata a criteri della più recente modernità, della più encomiabile e pratica economia, quali solo si può avere da un benemerito uomo che ha viaggiato molto, non per divertirsi, ma per imparare e riportare nella sua pratica tutti quegli insegnamenti, la cui applicazione può giovare al progresso dell' industria ed all' incremento dell' economia nazionale. Lo stabilimento « Donato Levi e Figli è uno dei più antichi della nostra città ». Risale al 1836. Fu sempre fabbrica di drapperie. Si trasformò nel 1887 in manifattura di confezioni assumendo un intimo carattere di italianità, in quanto contribuì grandemente ad emancipare la nostra produzione dall' influenza speculativa dei concorrenti esteri.

Lo sviluppo dell' azienda richiese una più ambia sede. Questa fu opportunamente scelta ed organizzata coll'acquisto dell'antico stabilimento « Bass e Abrate » sul corso Ponte Mosca.

Chi vi passa davanti difficilmente può immaginare in misura anche approssimativa la mole di lavoro che vi si compie, l'originalità e la preziosità delle macchine, che costituiscono il segreto di quest' industria e permettono una tariffa di prezzi inferiore ad ogni principio della più concepibile economia domestica. Guai se in questi tempi di crisi le famiglie meno agiate di impiegati e di lavoratori non potessero fare assegnamento sopra simili aziende.

La Società Donato Levi e Figli è divenuta ora un' « Anonima », di cui sono presidente il grand' uff. Isaia Levi, vice-presidente il comm. Giuseppe Rivetti ed amministratore delegato il comm. Eugenio Rivetti.

Ha qualche migliaio di operai, ripartiti negli stabilimenti di Torino, in via Ponte Mosca, via Basilica, Borgo San Paolo ed in quelli di Carmagnola, Bra, Firenze. Si è costituita nell' interno dello stabilimento una Società di mutuo soccorso, sovvenzionata dalla ditta diretta da una Commissione di cui è presidente il cav. uff. Vincio, direttore del reparto confezioni, vicepresidente l'operaio Francesco Oddone, segretario l'operaio Giovanni Ruatta.

Sappiamo di fare pressione alla grande modestia del grand' uff. Isaia Levi nel ricordare le benemerenze sue e della sua industria a beneficio della classe bisognosa della cittadinanza: non abbiamo peraltro nè la pretesa nè il rimorso di mettere in luce un fatto che è un segreto, ma è noto a tutti. Senza rilevare il munifico dono della palazzina che è ora sede della « Casa del Sole », ci riferiamo semplicemente ad un merito più recente: il largo contributo alla « Befana » dell'Associazione della Stampa Supalpina, che si è convertito in tanto benessere di numerosi bambini, i quali hanno certamente mandato tutte le loro benedizioni al generoso oblatore.

Sullo stesso corso Ponte Mosca ha la sua sede l' antica manifattura Gilardini, la quale è ora divisa in due rami assunti da due Società diverse: una per ombrelleria e valigeria, appartenente ad una Società anonima, di cui è presidente il rag. cav. Bertosso di Alba, vice-presidente il cav. Maffei, direttore il signor Giacomo Bocca, che ha alle sue dipendenze circa 400

operai; il secondo, per conceria e calzaturificio, che conserva il titolo di Ditta Giovanni Gilardini ed ha per presidente il conte ing. Salvadori, consiglieri delegati il cav. Bartolomeo Boglione di Bra ed il dottor Roberto Gilardini, con circa 300 operai.

Esiste una Società di mutuo soccorso Gilardini, dei cui benefizi godono gli operai delle due Società.

La produzione dell'energia elettrica.

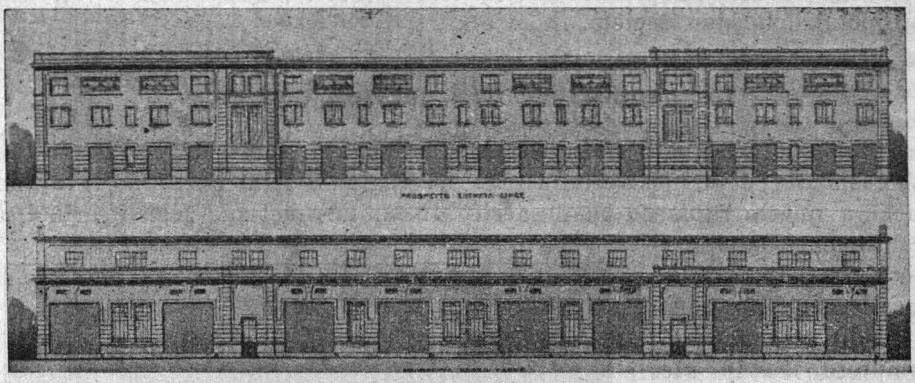
Abbiamo accennato all'importanza dell'energia elettrica per lo sviluppo e l'economia delle nostre industrie. La regione della barriera di Milano anche a questo riguardo ha il merito di ospitare nel suo seno i principali stabilimenti della Società Alta Italia, che quest'energia produce.

Grand. Uff. Avv. Panzarasa. Presidente della S. I. P.

Nel vasto trapezio compreso fra le vie Bologna, Pisa, Ancona e corso Palermo trovasi la grandiosa Centrale della Società elettrica Alta Italia che un tempo era la vera stazione ricevitrice, convertitrice, distributrice di tutta la grandiosa rete che alimenta Torino e le vicinanze.

Col crescente sviluppo della distribuzione dell'energia elettrica, sviluppo che può essere sintetizzato dal rapporto delle cifre che rappresentano il carico assorbito dalla sola città di Torino nel 1914, che era di circa 20.000 Kw., e del carico attuale che è di circa 60.000 Kw., si rese necessario il decentramento della trasformazione dell'energia elettrica che ora arriva alla città di Torino dalle tre grandi sorgenti del Monviso, Moncenisio e Valle d'Aosta, in tre grandi cabine trasformatrici situate alla periferia fuori dell'attuale cinta daziaria.

Nel complesso di queste tre grandi cabine sono installati oltre 130.000 Kw. di trasformatori e da queste cabine un' ampia e modernissima rete di cavi a 22.000 V. serve tutte le grandi industrie che sono sorte e che sorgeranno.

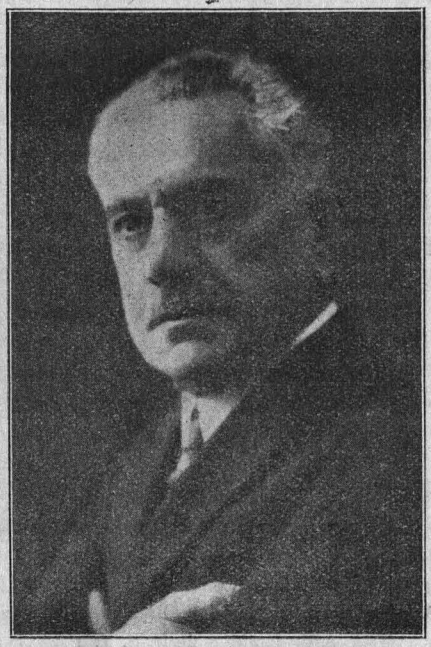


La sede Centrale della « Sip » Alta Italia.

L' antica Centrale di via Bologna ha dovuto così subire una graduale trasformazione e diventare una semplice cabina di trasformazione della rete a 22.000 V., alla tensione di 3000 Volts. Però in tale Centrale esiste ancora e per una considerevole importanza, la Centrale termica che deve supplire le deficenti energie idriche invernali, oppure le eventuali mancanze di energia in casi di incidenti alle linee di trasporto. Ma nell' un caso e nell' altro l' importanza della riserva termica per il complesso sistema di trasporto e di distribuzione del Gruppo *Sip Alta Italia,* ha perduto importanza, per il fatto che l' energia invernale è ampiamente assicurata dall' accumulazione meravigliosa di energia che si può effettuare durante i mesi estivi nel lago del Moncenisio, da cui trae energia il modernissimo impianto di Venaus, capace di produrre potenze dell' ordine di 75.000 HP. Come pure le riserve per eventuali interruzioni di linee non sono a considerarsi, dato il considerevole numero di linee che convergono su Torino e che possono ampiamente esercitare il servizio di riserva l' una all' altra, in modo che la garanzia del servizio e della continuità dello stesso possono dirsi assolute.

Ciò non pertanto l' importante fabbricato di via Bologna racchiude oggi giorno ancora un considerevole sistema di attrezzature elettriche per distribuire l' energia nella vasta rete di cavi a 3000 Volts che faceva e che fa tuttora capo alle sbarre di distribuzione. Su tali sbarre, come si è detto, si sommano le energie prodotte termicamente nella Centrale termoelettrica, così detta di via Parma, che è nelle immediate adiacenze, e che contiene sei grandi caldaie da 550 mq. ciascuna di superficie di riscaldamento fornite di tutti gli apparecchi ausiliari più moderni per la combustione del carbone e per la produzione del vapore per l' alimentazione di due grossi turboalternatori capaci di produrre complessivamente 12.000 HP. Nella nuovissiva

cabina di trasformazione pure sita in via Parma, sempre compresa nel trapezio sudescritto, sono installati sette trasformatori da 3400 Kw. per trasformare l'energia a 22.000 V. in energia alla tensione di 3000 Volts ed inoltre un motore sincrono correttore di fase di 10.000 Kw. per il miglioramento del fattore di potenza della rete.



Gr. Uff. Giuseppe Besozzi
Presidente della Società Elettricità Alta Itatia.

Nella grandiosa sala-macchine della vecchia Centrale termica di via Bologna erano inoltre in funzione 5 gruppi-convertitori di corrente alternata in corrente continua per l'alimentazione della rete tranviaria e per l'alimentazione della rete a corrente continua.

La rete tranviaria, come è noto, è ora alimentata unicamente dalla Centrale dell'Azienda elettrica municipale, essendo passato tutto il servizio tranviario della città di Torino all'esercizio municipale, e la rete di distribuzione ai privati di corrente continua è stata in questi anni gradualmente trasformata per distribuzione diretta di corrente alternata per i noti vantaggi che tale sistema ha sul sistema a corrente continua. Così: gruppi convertitori della Centrale di via Bologna hanno cessato totalmente di funzionare e da questi giorni precisamente il grande salone macchine dell'antica Bologna si può dire non è più il centro distributore della città di Torino. Esistono, però, ancora in tale fabbricato gli uffici del Reparto produzione ed il Magazzino per i grandi e piccoli trasformatori, il laboratorio per le riparazioni e le prove, ecc. ecc.

Il numero di impiegati e di operai che trovano lavoro in tale Reparto non è considerevole date le trasformazioni di cui sopra si è parlato, ma il numero degli operai può assurgere ad un valore elevato quando per necessità di servizio debbansi far funzionare le motrici a vapore e le relative caldaie. Allora un gran numero di fuochisti e manuali per il trasporto del carbone sono assunti provvisoriamente in servizio, cosicchè dalla forza normale di operai che è di circa 100, si sale a 200 operai per il disbrigo dei vari servizi inerenti all'esercizio termico.

Le Officine dell'Alta Italia, appartenenti ad una Società di cui è presidente il grande ufficiale G. Besozzi, ed amministratore delegato l'on. ing. prof. Ponti, fanno parte del gruppo S. I. P., presieduto dal grand. uff. avv. Panzarasa, ed amministrato dall'amministratore delegato stesso on. ing.

prof. Ponti, attorno ai quali opera un elevato stato maggiore di direttori e di tecnici.

Altro meraviglioso stabilimento industriale nel campo dell'energia elettrica è quello della Società ing. V. Tedeschi e C. per la fabbricazione dei cavi elettrici, il cui funzionamento risale al 1888.

On. Ing. Prof. Gian Giacomo Ponti
Amministratore delegato della Società Elettricità Alta Italia e della S. I. P.

Si avevano allora le prime applicazioni dell' elettrotecnica, piccoli impianti centrali a bassa tensione facevano le loro prime prove, le quali certamente non lasciavano prevedere quale immenso sviluppo dovessero avere le applicazioni dei conduttori elettrici e dei cavi se non a chi, intimamente persuasi che la ragione del successo sta nella perseveranza e nella fiducia nelle proprie forze, non lasciava nel fervore dell'opera adito ad alcun dubbio.

Ed oggi che le applicazioni elettriche hanno raggiunto una meravigliosa diffusione ed i conduttori elettrici isolati, dai cavi ad alta tensione a quelli telegrafici e telefonici rappresentano l'elemento più importante e vitale degli impianti elettrici come delle comunicazioni telegrafiche e telefoniche, è speciale titolo d'onore per la Società Anonima ing. V. Tedeschi e C., affermare che lo sviluppo del proprio Stabilimento ha proceduto in modo strettamente unito a quello della elettrotecnica.

Pur dedicandosi in modo pressochè esclusivo alla tecnica dei conduttori e dei cavi la Ditta non volle trascurare alcun campo delle appicazioni elettrotecniche accompagnandone ed aiutandone la evoluzione col creare per ognuna di esse tipi speciali, particolarmente adatti. La stessa radiotelegrafia costituisce per la Ditta Tedeschi un ramo di non piccola importanza per la propria attività.

L'organizzazione industriale della Fiat.

Non vi è quasi regione periferica dove la grande industria della Fiat non abbia messo le sue potenti radici. Già ne abbiamo, a volta a volta, parlato. Alla barriera di Milano essa si afferma con tre importanti stabilimenti e relative maestranze molto numerose. Nel preordinare la sua organizzazione la Fiat parte sempre dal concetto di bastare a sè stessa per tutte le esigenze della sua azienda, senza essere mancipia dell'industria e dell'o-

pera altrui. Quindi, a questo scopo, o impianta nuovi stabilimenti o assorbe quelli già esistenti che rispondono ai suoi fini.

Ed ecco qui la Sezione industrie metallurgiche. Questa sezione si compone essenzialmente di quattro grandi fabbricati. Possiede forni predisposti per il funzionamento a carbone ed a nafta con impianti moderni per la utilizzazione della nafta sotto pressione e con impianti di compressori per l'azionamento degli utensili pneumatici ad aria compressa. Eseguisce ogni lavoro di meccanica media e fine, approvvigiona la Fiat-Automobili, lavora inoltre altro materiale destinato ad altri usi, ed anche la parte principale dei « carri d'assalto ».

La misura della sua produzione, quella di tutti gli altri stabilimenti, è ordinata in modo da seguire con un sincronismo perfetto tutto il conforme fabbisogno della Fiat, alla quale appartiene e per la quale esclusivamente lavora. Dirige lo stabilimento l'ing. Carlo Rejneri.

Le operazioni di fusione delle parti di ghisa, di bronzo, e di alluminio vengono compiute dalla Fiat in uno speciale reparto di grossa e piccola fonderia installato presso lo stabilimento dei « grandi motori ».

È questo un colossale organismo di officine, originariamente create dalla Fiat, indi cedute ad altra società, e poi rilevate nuovamente dalla Fiat. La parte più moderna degli impianti di questo stabilimento è occupato specialmente da officine montate per la costruzione di motori a combustione interna, per impianti fissi e mobili, compressori, pompe, ecc., e di macchine speciali, parti di macchine, parti per motori di automobili, d'aviazione, materiale d'artiglieria, ecc. Lo stabilimento à diretto dall'ing. Giovanni Chiesa.

La Sezione acciaierie della Fiat consta di un vasto stabilimento che sorge pure alla Barriera di Milano. Esso dispone di forni elettrici per la produzione di acciaio fuso, nonchè di un impianto di convertitori di riserva in caso di deficienza di energia elettrica. Si possono produrre pezzi fusi fino a trenta tonnellate di peso.

È degno di nota il fatto che in tali stabilimenti furono ideati e costruiti i primi forni elettrici Fiat, che risolvono i problemi della produzione dell'acciaio, presentando essi, rispetto agli altri forni, i vantaggi di una minima durata di fusione ed affinazione del materiale e della riduzione del consumo della energia elettrica, dei materiali refrattarii di rivestimento, ecc. Dirige questo importante ramo dell'industria della Fiat il cav. Carlo Masera.

Migliaia di operai dànno vita ai tre stabilimenti e partecipano al lavoro, alla produzione ed ai rapporti sociali della grande famiglia di lavoratori, che si è formata e prospera intorno alla Fiat.

Un altro gruppo di industrie.

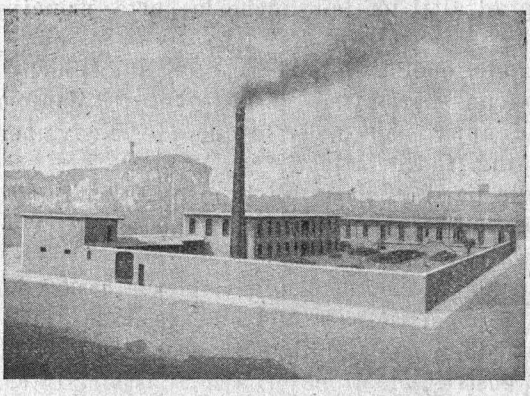
A poca distanza dagli stabilimenti della Fiat hanno la loro sede ed affermano ogni giorno la feconda loro attività, alcune altre industrie, varie per entità e per produzione.

Troviamo così il lanificio del comm. Filippo Giordano, fondato nel 1909 sopra un'area di 10.000 mq., con un impianto rispondente agli ultimi pro-

gressi della tecnica. Ha 250 operai e distribuisce i suoi tessuti sia in Italia che all'estero e specialmente in America.

Prossima al Lanificio Giordano è la Fabbrica di tappezzerie in carta già Barone Ambrogio e Figli, società anonima, di cui è presidente, ed amministratore delegato il cav. avv. Bernardino Buzzetti, il quale ha dato a questa speciale industria un geniale indirizzo ed un notevole impulso.

Un altro stabilimento industriale è sorto in questo luogo attorno alle case popolari di via Mondovì e di via Cuneo: la Fabbrica di grassi lubrificanti, del cav. Rodolfo Hirschhorn.



Stabilimento Hirschhorn.

Il cav. Rodolfo Hirschhorn ha trasportato solo da pochi anni in via Pinerolo il suo stabilimento di olii grassi lubrificanti, vaseline e disinfettanti, che prima aveva sede a Chivasso, ma già ha fatto nella nostra città una lusinghiera affermazione.

Anche allontanandoci da questo centro quasi esclusivamente industriale incontriamo quà e là altri frequenti opifici ed impianti. Eccone un'elencazione, la quale non ha però la pretesa di essere perfetta: Automobili Ansaldo - Setificio Cugini Jona - Fabbrica saponi cav. Gandini - Cotonificio Hoffman - Marmi e pietre del cav. G. Travaglini - Fratelli Ferrero, industrie metallurgiche - « Nafta » Società petroli - Martinetto Angelo, industrie metallurgiche - Società Ollomont, solfato di rame - Società conserve alimentari già Norsa e Siccardi - Società Dora-Bisquit, cioccolato ed affini - Società arti grafiche - Società « Augusta » - Nebiolo - Società forza, luce e magneti - Società Calligaris e Piacenza, caloriferi - Ing. Buscaglione e Fratello, caloriferi - Fabbrica di concimi Solopis - Ditta « L'Aurora » dei Fratelli Resegotti - Fratelli Grappi, pietre artificiali e cementi - Fabbrica di bambole Diena - Fabbrica di inchiostri - « La Fondografica », fabbrica di caratteri, ecc. ecc.

Le scuole.

La vastità della regione della Barriera di Milano richiedeva diverse sedi di scuole elementari nei punti più popolosi, che andarono via via formandosi attorno agli stabilimenti industriali.

Prima a sorgere è stata naturalmente la scuola G. Parini quando la Barriera di Milano era limitata quasi interamente al Borgo Aurora. Di queste infatti la scuola portava originariamente il nome. L'edificio della

scuola G. Parini fu costruito nel 1882 con 43 classi. Costò al Municipio lire 467.000, cifra che ragguagliata al valore odierno della moneta ed al prezzo dei materiali da costruzione e della mano d'opera, rappresenterebbe una spesa molto più rilevante.

Scuola municipale G. Parini.

Il compartimento è ora diviso in due sezioni: La prima, maschile, ha l'ingresso dal corso Ponte Mosca ed è composta di 21 classi, frequentate da oltre 600 alunni.

La dirige il cav. Alessandro Rocco. Ne è deputato di vigilanza il cav. Luigi Ramello.

La seconda, femminile, ha 23 classi e l'ingresso in via Chivasso. Vi sono iscritte circa 700 allieve. Ne è direttrice la signorina Leonilda Marchionni e deputato di vigilanza la signorina Albina Abrate.

Provvede ai bisogni della scolaresca povera il Patronato scolastico, presieduto dal cav. dott. G. B. Giachino.

Altri due compartimenti scolastici sono sorti più tardi nelle borgate Montebianco e Monterosa.

L'edificio della scuola elementare E. Pestalozzi è stato costruito negli anni 1904-1905 sul terreno posto all'angolo delle vie Cervino e Motebianco.

Il fabbricato è a tre piani fuori terra e comprende 22 aule, oltre i locali della direzione, segreteria, bidelli e due palestre di ginnastica. Il suo costo complessivo è ammontato a circa 275.000 lire. È direttrice della scuola la signorina Amalia Grillo. Deputato di vigilanza è stato per lunghi anni il comm. ing. Vittorio Tedeschi, ora defunto.

La scuola ha una succursale in via Elvo con 9 classi. Gli alunni iscritti sono circa un migliaio. Dato l'aumento della popolazione, è necessario provvedere ad un aumento di classi, anche per eliminare le classi sparse in case private. Per altra parte il compartimento non è suscettibile di ampliamento, perchè manca di area fabbricabile. È un problema grave, ma di soluzione necessaria. La città di Torino che, non senza diritto, vanta il primato nel campo dell'istruzione e dell'educazione delle giovani generazioni, saprà certo provvedere in modo sufficiente ed adeguato.

Scuola elementare municipale Aristide Gabelli

Presidente del Patronato scolastico che funziona egregiamente è il cav. Emanuele Gòlzio.

La scuola è dotata di una biblioteca circolante.

Circa dieci anni dopo è stato costruito nella borgata Monterosa l'edificio

della scuola elementare A. Gabelli. Esso è pure a tre piani fuori terra e comprende 28 aule, oltre locali, accessori, due palestre di ginnastica, un teatrino, il cinematografo, ecc. È un magnifico fabbricato costituito secondo i criteri moderni d'igiene scolastica, che hanno ispirato gli autori di tutti i più recenti edifici scolastici municipali di Torino. Esso non è però sufficiente ai bisogni della crescente popolazione scolastica, tanto è vero, che fu necessario aprire due sedi succursali: l'una in via Soana con 6 classi e l'altra con due classi in corso Vercelli.

Gli alunni iscritti sono circa un migliaio In considerazione di questi bisogni si è stanziato nel bilancio municipale un fondo di circa un milione e mezzo per provvedere all'ampliamento dell'edificio centrale, in modo che questo possa riunire tutte le classi del compartimento.

Ne è direttrice la signorina Anna Pistamiglio; è deputato di vigilanza il comm. Luigi Plassa.

Il compartimento, che è il secondo della città per numero di alunni, ed è purtroppo il primo per alunni poveri, ha un Patronato scolastico presieduto dal comm. Luigi Grassi e composto di egregie persone che volenterose danno l'opera personale ed anche finanziària in modo che, oltre a provvedere ai bisogni immediati per indumenti e libri, ha potuto dotare la scuola di una moderna macchina cinematografica per uso scolastico ed anche per rappresentazioni pubbliche. Il Patronato ha inoltre dotato la scuola di un completo teatro stabile, che ha già dato sensibili risultati sia morali che materiali. Di queste opere benefiche è anima la direttrice signorina Pistamiglio, instancabile collaboratrice dei membri del Patronato.

All'educazione infantile della numerosa popolazione operaia provvedono quattro asili sparsi nelle varie borgate: l'asilo infantile Maria Teresa in via Cignaroli, 1, con 137 bambini inscritti, affidato alle suore di Sant'Anna; la succursale dello stesso Asilo in via Alessandria, 12, con 122 bambini, diretto da maestre laiche; l'asilo infantile Tommaso di Savoia, diretto da maestre laiche, non 177 iscritti; l'asilo infantile Principessa Clotilde, tenuto dalle suore salesiane, con 177 bambini.

È vivamente lamentata la mancanza di una scuola media. In tutta la regione oltre Dora, che conta circa 140.000 abitanti, le famiglie che hanno giovani allievi del Ginnasio, del Liceo, delle Scuole tecniche, ecc. sono costrette a mandarli agli Istituti del centro con non poco disagio, spesa, perdita di tempo e pericoli.

Già vennero fatte istanze in ripetuti memoriali per rimediare a questa lacuna, ma finora sempre con esito negativo.

Organizzazioni sociali.

In un ambiente di vita così attiva è naturale l'esistenza di numerose organizzazioni sociali. L'obiettività di questa nostra rassegna rifugge da ogni rilievo di carattere politico, si limita a semplici e scrupolose constatazioni di fatto; mette quindi da parte ogni accento sia alle intemperanze ed alle violenze del passato bolscevismo di cui ormai non rimangono più le tracce, sia alla reazione del fascismo. Conforta il pensiero che, superato

il momento più critico, nel quale era affogato ogni sentimento di amore e pace, sia emerso dalle torbide acque della burrasca, puro ed incrollabile il principio della solidarietà umana, che è base ed alimento della vita sociale. È sorto e vive alla barriera di Milano un Circolo rionale fascista, che occupa i locali dell' ex Società fonditori. Esisteva pure, sebbene virtualmente soltanto, per mancanza di locali necessari alla sede, la Sotto-sezione del partito liberale italiano.

Più numerose sono le Associazioni nel campo della previdenza e dello sport. Troviamo così l' Unione padri di famiglia della regione Monterosa, che conta 680 soci ed è presieduta dal sig. Giovanni Barberis; la Società di M. S. e previdenza sociale della barriera di Milano, presieduta dal signor Ajmone e forte di 300 soci; la Società di M. S. San Martino, che ha un centinaio di soci, ed è presieduta dal sig. Giuseppe Oliva; la Società di M. S. operai metallurgici; « La Fiorente », presidente sig. Giovanni Capegno; la Società reduci di guerra, presieduta dal sig. Chatelain, con 350 soci; la Società di M. S. dei cronici con 200 soci; il Circolo « Dancing Club », ex Edelweis, in corso Vigevano, 4; il Circolo « Forza e Speranza », di cui è presidente il sig. Natale Ranieri.

La società di patrocinio per i poveri dimessi dal manicomio.

La funzione umanitaria, e ad un tempo di difesa sociale, esercitata dal ricovero dei mentecatti presenta una grave lacuna. Il pazzo. finchè è tale od è riconosciuto tale, rimane nel manicompio, la cui Amministrazione pensa ai bisogni della sua vita. Se ha la fortuna di guarire, è rimesso in libertà, ma guai a lui, se non ha i mezzi per vivere. La sua fortuna diventa la più terribile delle disgrazie. La libertà si converte in una nuova fonte di dolore, perchè il male che lo ha colpito è di quelli che la società, timorosa di sè e della sua sicurezza, non dimentica. La famiglia manca od anche, triste a dirsi, si rifiuta essa stessa di riammetterlo nel suo seno, e l' infelice, stretto dalle difficoltà, abbattuto dal disinganno e dal dolore, quasi sempre ricade. Questa triste condizione di cose si aggrava quando trattasi di uua donna.

Ecco quindi sorgere la necessità di un Istituto, di un'Opera che colmi questa lacuna, che provveda a questi reietti dell'umano consorzio. Nè lo spirito, che anima la beneficenza cittadina venne meno a questo suo pietoso còmpito.

Fin dal marzo 1881, fra consiglieri e funzionari del R. Manicomio, quali il conte Viani d' Oirano, Thaon di Revel, dott. Tibone, prof. Morselli, dott. Lombard, dott. Perotti, avv. Enrico Torti, avv. Giacinto Cibrario, avv. Frescot ed altri, tutti per ragioni d'ufficio, di scienza o di studio competenti in questioni sociali-manicomiali, nasceva l' idea della istituzione di un Ente, che si proponesse il còmpito della protezione e del soccorso dei poveri dimessi dal Manicomio nella considerazione, dice la circolare di quel tempo, che « troppo spesso i risultati conseguiti colle cure amorevoli e perseveranti che si apprestano nel Manicomio hanno durata effimera; per vieti pregiudizi, chi esce dal Manicomio è guardato coll' occhio della diffidenza e spesso della malevolenza; la famiglia è dispersa o sovente, doloroso a dirsi, rifiuta o si vergogna di riammetterlo nel suo seno; la società lo schiva paurosa; l' in-

felice legge sul volto di tutti il senso di ripugnanza che lo accoglie, ed egli, privo di mezzi di sussistenza e di lavoro, senza consigli e senza conforto, spesso invece irriso e provocato, si abbandona al disinganno ed al turbamento.... ed infine soccombe al male e fatalmente ritorna al Manicomio.

« È la storia di quasi tutti i recidivi.

« Ed intanto cresce a dismisura la popolazione dei frenocomi, onde l'ingombro dei locali, le difficoltà conseguenti per una cura razionale dei ricoverati, le spese ingenti che gravano sui bilanci provinciali.

« A tanti mali la carità cittadina sola può rimediare. Se il povero alienato guarito o migliorato è, alla sua uscita dal Manicomio, raccolto da una mano pietosa che lo guidi nei primi passi che muove nella vita di prima, a cui fa ritorno, gli procuri lavoro o soccorso, egli rinfrancato riprenderà l'abitudine d'ordine ed il sentimento della dignità d'uomo e di cittadino, ecc. ».

Sorse così la « Società di patrocinio pei poveri dimessi dal Manicomio » che crebbe prospera e trovò aderenti in ogni campo: dalla Deputazione provinciale all'Amministrazione del Manicomio, che ne fece la sua protetta, la sua figlia adottiva: dal comune di Torino e varii altri del circondario alla Cassa di risparmio ed alle Opere pie di S. Paolo; dal privato cittadino di ogni condizione agli impiegati del Manicomio.

Fu la quinta Associazione di beneficenza di questo genere in Italia. Già le città di Bologna, Reggio Emilia, Milano ed Imola ne avevano dato l'esempio. Ma Torino seppe dimostrarsi non inferiore alle altre città nella costanza per raggiungere il benefico scopo. Dieci anni dopo, con decreto 10 dicembre 1891, ottenuto un cospicuo lascito del pinerolese cav. Francesco Giuliano, la Società fu eretta in ente morale. Poi, man mano, per amministrazione oculata di dirigenti, per volontario gratuito concorso di funzionari sanitari ed amministrativi, per attiva propaganda di soci, acquistò sufficiente notorietà e fiducia. A questo successo contribuirono nuove anergie portate dagli amministratori Aghemo di Perno, Ricci des Ferres, prof. Antonio Marro, dott. Federico Rivano, prof. Vitige Tirelli, ing. Tosi, geom. Cerutti, ecc., per iniziativa dei quali nuove idealità, nuovi scopi ispirarono la funzione dell'Ente.

Già nel suo statuto fondamentale del 1891 la Società aveva fissato la propria funzione nella tutela dei convalescenti, o dei guariti, dimessi dal Manicomio, ai quali doveva provvedersi lavoro, assistenza e soccorso con mezzi morali e materiali: cioè con sussidi in denaro e con particolare vigilanza esercitata da soci, da delegati appositi e da Comitati di patroni e di patronesse.

Nel luglio 1901 la « Società di patrocinio », sicura di sè e forte del generoso aiuto della provincia di Torino, inaugurava la « Casa di convalescenza » per donne, sciogliendo il voto antico, già espresso nello statuto sociale, e coltivato nella mente e nel cuore dei consociati.

La casa di convalescenza delle donne.

Sconosciuta quasi, modestissima nelle sue proporzioni, ma tanto grande nei suoi ideali è questa istituzione. La « Casa di convalescenza per le di-

messe dal R. Manicomio di Torino » ha la sua sede in via Biella, 16. Essa è cagione di sorpresa e di commozione a chiunque la visiti. Invano, infatti, si cercherebbe in essa, esteriormente ed internamente, l'aspetto ed il ritmo di vita sempre un po' freddi delle solite case di ricovero. È un edificio popolare cui si accede per una porticina aprentesi senz'altro sopra una delle camere-laboratorio, dove le ricoverate, intente ciascuna ai proprii lavori, accolgono il visitatore colla premura sorridente e confidenziale di chi si sente un po' in casa propria. E di questo ambiente di famigliarità si ha una immediata impressione appena la suora superiora, che di solito è la prima suora che si incontra intenta ad avviare e dirigere personalmente i lavori, accompagna il visitatore nei locali della piccola casa.

A pian terreno poche camerette, luogo di convivenza comune di tutte le ricoverate, adibite agli usi più svariati: refettorio, all'ora dei pasti; laboratorio poscia, dove si cucisce, si rattoppa e si ricama; sala di ricevimento e del Consiglio nei giorni di riunione della Direzione, giacchè nell'estrema piccolezza di questa casa non vi è posto se non per quanto è di assoluta necessità; la piccola cucina ed un dormitorio.

Al piano superiore, cui si accede salendo una scala aperta, altri dormitori, se pure così si possono chiamare le basse, anguste camerette, prive di comunicazioni interne fra loro, racchiudenti alcuni letti, numericamente pochi, molti, troppi, in confronto di quanto il ristretto ambiente ne potrebbe ospitare.

Tutta questa povertà è attenuata, addolcita dagli sforzi evidenti delle abitatrici di nascondere con un ordine, con una nettezza che si rivela in ogni mobile, in ogni lettino della linda coperta rattoppata, di rallegrare, con madonnine adorne di multicolori fiori cartacei, una povertà che non si può fare a meno di constatare quando si apprenda il numero di abitatrici di questi pochi ambienti, numero esattamente doppio di quello che, secondo le meno rigorose norme di igiene, ne comporterebbe la capacità della casa, che si potrebbe paragonare ad un alveare, dove ogni membro vive addossato al vicino e non può uscire dalla ristrettezza della propria celletta senza invaderne il campo, cosa che è ben spesso causa di piccole liti, di lacrime, di bronci reciproci, in un ambiente di esseri suscettibili e nervosi quale quello di una casa che accoglie donne sulle quali si abbattè un giorno il terribile male che le ha condotte al Manicomio, donde esse, più fortunate di altre compagne di sventura, ricuperata la ragione, vennero messe in libertà.

Nella Casa di patrocinio dei dimessi dal Manicomio, queste infelici trovano ricovero, assistenza e lavoro che esse esplicano, o nella casa o presso famiglie od opifici presso i quali la Direzione le ha occupate, giacchè esse non sono affatto delle recluse, ma sono libere di uscire nei giorni festivi e quando una qualsiasi necessità lo richieda.

Una metà dei loro guadagni è lasciata a loro stesse, l'altra metà è trattenuta dall'Opera per il loro mantenimento. Partecipi della vita attiva, esse non hanno di questa le difficoltà ed i pericoli, cui non sarebbero in grado di fronteggiare.

Si esce da questa casa colla convinzione di essersi trovati di fronte al bene fatto in tutta la sua integrità ed in tutta la sua immediata efficacia, e si prova il desiderio di dare a quest' Opera uno sviluppo, maggiore, pur conservandole il carattere di semplicità che è la sua bellezza.

Questi sentimenti hanno manifestato le signore del Comitato patronesse, Comitato, al quale appartengono i più bei nomi della nobiltà e della borghesia benefica, che il Consiglio d' amministrazione, fondatore e reggitore della istituzione, ha chiamato protettrici di quest' Opera bella, perchè cooperassero all' avverarsi di quello, che è da anni il sogno di protettori e protette del Patrocinio: avere sede propria, più ampia ed igienica dell' attuale; segno che è del resto prepotente necessità che si impone, non tanto in nome della comodità, cui suore e ricoverati del Patrocinio hanno da tempo imparato di buon grado a rinunciare, ma in nome dell' igiene che non può più a lungo permettere un tale agglomeramento di persone in questa vecchia sede.

La Società da oltre dieci anni possiede un terreno contiguo alla casa prima tenuta in affitto ed ora divenuta sua proprietà. Rinunciando a parte di questo terreno e destinando l' altra parte alla costruzione della nuova sede, si potrebbe raggiungere lo scopo con un'economia di spesa. Il momento, tenuto conto dell' esonero della tassa fabbricati per 25 anni, è non solo propizio, ma incalzante. Il Consiglio di amministrazione della Società ha perciò deliberato di dare esecuzione al progetto elaborato dal consigliere cav. ing. Tosi in collaborazione col comm. ing. Corazza e col comm. dott. Rivano.

Però i fondi di cui si dispone, dovuti ai laboriosi risparmi che un grande spirito di operosità e di economia ha permesso all' Opera di fare, sono ancora ben lungi dalla somma, pur tuttavia non grandissima, necessaria alla costruzione della casa. Allo scopo di integrare questa somma venne quindi rivolto un appello alla beneficenza cittadina, sotto il patronato di un Comitato d' onore composto delle più alte personalità torinesi.

Grata a quanti vorranno concorrere a questa benemerita opera, l'Amministrazione della Casa, a dimostrazione della sua riconoscenza, offre le sue distinzioni:

1° L' oblazione di una somma non inferiore a lire 2000 dà diritto all' intestazione di un letto al nome dell' oblatore o di persona da esso designata. Se l' offerta sarà ragguardevole verrà intestato un dormitorio od un reparto:

2° Oblazione di lire 200; iscrizione fra i *Fondatori della casa di convalescenza.* Il nome dell' oblatore verrà ricordato su apposita lapide da apporsi nell' atrio della costruenda Casa:

3° Oblazione di lire 100; iscrizione fra i soci perpetui:

4° Oblazione di una o più quote annuali di lire 5; iscrizione fra i soci annuali, con impegno triennale.

Più delle accennate distinzioni deve però valere sull' animo dei torinesi agiati il pensiero che poche Opere pie come questa, meritano di essere aiutate nella più larga misura possibile. L' aiuto, oltre a quello materiale, avrà

un effetto morale e sociale apprezzatissimo. Allontanerà dalla mente di tante disgraziate donne il rimpianto del manicomio, nel quale, almena, avevano una casa ed un pane, che ora, se non potessero essere ricoverate, verrebbe loro a mancare.

Il Sanatorio di Birago di Vische. (*)

Quando, alcuni anni addietro, l' Ospedale Cottolengo cessò di gerire l' Ospedale Amedeo di Savoia per le malattie infettive, questo acquistò il Sanatorio « Birago di Vische », che il Cottolengo stesso aveva ivi costruito e, dopo la guerra, lo cedette alla Croce Rossa per ricoverarvi i tubercolotici di guerra.

Questa, l'anno scorso, cedette l'assistenza di tali tubercolotici all'Opera nazionale per gli invalidi di guerra: nel frattempo entrò in attività la « Fondazione piemontese industriale-operaia per la lotta contro la tubercolosi », che il benemerito generale Caputo, durante la guerra, col contributo degli industriali torinesi, aveva creato.

La fondazione, presieduta dal prof. Battistini e amministrata da un Comitato di rappresentanti di industriali e di operai, chiese ed ottenne dall' Ospedale Amedeo l' uso di metà del padiglione « Birago di Vische », lasciando l' altra metà ai tubercolotici di guerra, che l' occuperanno ancora per alcuni anni.

La fondazione ebbe dal generale Caputo oltre un milione di capitale: non bastando però il suo interesse a far funzionare il Sanatorio, anche solo di 60 letti (il padiglione Birago di Vische ne contiene 112), venne data esecuzione all'iniziativa che la « Crociata contro la tubercolosi », di concerto con un gruppo di volenterosi operai, presieduti dal signor Antonio Ghilardi, della Fiat, aveva preparata e cioè la raccolta, fra industriali ed operai, della mezza giornata lavorativa, ciò che assicurò alla Fondazione l' introito di 600 mila lire l' anno, pur non partecipando alla sottoscrizione gli operai della Fiat, la Fiat e numerose ditte industriali del Piemonte.

Ora la Fondazione, con grande alacrità diede opera all'allestimento dei dei locali, spendendovi circa mezzo milione, per dotarli di quanto è necessario per la diagnosi e la cura dei tubercolotici, ciò che concorrerà non poco a sostenere la lotta in cui anche il Municipio è largamente entrato, di concerto coll' Opera San Luigi e col Consorzio antitubercolare provinciale, tutti Istituti che si adoperano per ricoverare tubercolotici, coll' intento profilattico di allontanarli dalle proprie famiglie ma che, non riescono a raggiungere lo scopo, perchè non mancano i denari, ma mancano i letti.

Nel Sanatorio del San Luigi funzionano ora circa 650 letti, di cui 364 di fondazione municipale e 110 del Consorzio provinciale: ma presso ognuno

---

(*) Facciamo un passo indietro per accennare a questo nuovo istituto ospitaliero inauguratosi quando già era stampata la parte di questo libro relativa all' Ospedale Amedeo di Savoia, che per altro appartiene ai limiti occidentali della regione di cui discorriamo.

di questi Istituti e presso l'ufficio d'igiene sono sempre giacenti a diecine le domande dei tubercolotici che chieggono ricovero e che non possono essere ricoverati appunto perchè vi è deficienza di letti.

Fra non molto però il San Luigi ne metterà a disposizione altri 50 e la Fondazione, 60: nel 1929, il San Luigi completerà il magnifico suo sanatorio con altri 350 ed allora Torino ed il Piemonte, forti di una dotazione di oltro mille letti, potranno fronteggiare decisamente il terribile morbo, i cui casi non sono in aumento, date anche le Istituzioni antitubercolari già funzionanti sotto forma di Colonie marine, alpine, profilattiche, elioterapiche, ecc., che impediranno la creazione di nuovi candidati alla tubercolosi.

Il Sanatorio Biraghe di Vische.

Il sanatorio « Birago di Vische », così denominato dalla benemerita famiglia marchionale che legò il suo cospicuo patrimonio all'ospedale Amedeo, è un grande edificio lineare, a due piani, costituito da numerose camere a due letti, ampi corridoi e gallerie soleggiate, in cui i tubercolotici troveranno sollievo materiale e morale.

Il sanatorio sorge a levante dell'ospedale Amedeo: é isolato da questo e fiancheggiato da un bosco di conifere appositamente cresciuto nella vasta zona di terreno circondata dalla Dora, da cui i malati avranno conforto respirandone l'aria balsamica.

L'edificio è completato da ampie sale per refettorio, ricreazione, dalla cappella; è riscaldato a vapore e dotato di tutti gli apparecchi più moderni a scopo diagnostico, terapeutico e profilattico.

Si accede al nuovo sanatorio per il corso Altacomba, passando sul ponte Candido Ramella che l'Amministrazione fascista ha testè dedicato alla memoria dell'uomo a cui si deve l'aver promossa la creazione dell'Ospedale Amedeo e di questo sanatorio e l'aver saputo attirare su essi la benefica simpatia della famiglia Birago di Vische.

Un viale di platani conduce all'edificio sanatoriale.

Il funzionamento del sanatorio Birago di Vische consisterà nell'esame delle domande di ricovero di operai tubercolotici presentate dagli operai stessi, dai loro industriali e dai medici addetti agli stabilimenti, alle Mutue, ai Sindacati ed al Patronato nazionale; servizio che si svolgerà nell'ambulatorio di via San Dalmazzo, 20; negli accertamenti diagnostici che si faranno nel centro apposito del San Giovanni (via San Massimo, 24); nelle cure ambulatorie, nel ricovero di operai malati al Birago di Vische, nei 60 e prossimamente 80 letti, di operaie minacciate dalla tubercolosi nella Colonia ergoterapica di Lanzo testè inaugurata dalla Croce Rossa e di ragazzi

e bambini nelle Colonie profilattiche Principessa Lætitia e Davide Ottolenghi, nel Nido di Bambini della Crociata e nella Casa del Sole; nell' assistenza profilattica alle famiglie, ecc.

L' Istituto per i rachitici Regina Maria Adelaide.

Ogni giorno percorre le vie della città e si spinge nei punti più lontani un grande « autobus », che raccoglie ad uno ad uno bambini di varia età e di ambo i sessi e li porta verso la Dora. Chi non sa può forse ritenere che qualche ricco Istituto offra ai non meno ricchi e felici allievi questo comodo mezzo di accesso alle scuole. Uno sguardo nell' interno del carozzone basta a dimostrare che si tratta invece di esseri fisicamente disgraziati.

Il giorno 1° maggio 1872 — dice una relazione del 1885 — per iniziativa del conte Ernesto Ricardi di Netro, assessore per la pubblica istruzione del Municipio di Torino, e presidente della Società Ginnastica, coadiuvato da alcune benemerite persone, veniva aperta in una casa del corso Umberto, 21, la prima Scuola gratuita pei ragazzi rachitici. Aveva essa lo scopo di raccogliere i poveri bambini d' ambi i sessi, affetti da rachitismo per impartir loro l' istruzione elementare, che se non di diritto, di fatto almeno, non potevano ricevere nelle Scuole municipali, e per correggere, in quanto fosse possibile, il loro indebolimento generale e la infelice loro conformazione fisica con mezzi terapeutici ed ortopedici e con adatti esercizi ginnastici.

Il Municipio di Torino, l' Opera Pia di San Paolo e una caritatevole persona, che volle conservare l' anonimo, sopperirono alle spese di primo impianto ed a quelle del suo esercizio nel primo anno.

I risultati dimostrarono la grande utilità di questa istituzione e le continue domande di ammissione furono prova evidente che essa rispondeva ad un vero bisogno dei tempi.

A sostenere la nascente Opera pia si formò allora una Società di azionisti, la quale seppe procurarsi i mezzi per poter successivamente aprire altre Scuole nei vari centri di Torino.

L' esempio dato da Torino fu tosto imitato da altre città italiane: a Milano prima, poi a Genova, Cremona, Brescia, Mantova, Venezia. E l'esito di queste Scuole gratuite per la cura del rachitismo fu tale, che la propaganda varcò i confini del nostro Paese, e Parigi e Bruxelles svilupparono anch' esse questa nuova forma di umana carità, dovuta all' infanzia italiana.

A Torino queste Suole continuarono collo stesso sistema per 14 anni circa, periodo in cui il numero dei bambini annualmente ricoverati andò sempre crescendo, e così pure il numero delle guarigioni ottenute. Tali risultati però, per quanto lusinghieri, non si potevano ottenere che assai lentamente e tenendo il bambino per un tempo assai lungo nelle scuole, nelle quali non si aveva possibilità di ricorrere alle operazioni chirurgiche ed anche la cura ortopedica non poteva, che in piccolissime proporzioni, escogitarsi.

Il sistema principale di cura era essenzialmente fondato sulla ginnastica medica e sulla rigorosa applicazione dei più importanti principii di igiene, quali la pulizia, i bagni, le passeggiate all' aria libera, il vitto sano e nutriente, ecc. Ai bambini erano inoltre somministrate le medicine più adatte a combattere il rachitismo.

La scienza, col progresso del tempo, venne in aiuto a questa santa missione di umanità, introducendo nella cura, per iniziativa del dott. Gaetano Pini di Milano, il valido sussidio delle operazioni chirurgiche. E Torino fu pronta a seguire l' esempio di Milano e ad attuare le opportune riforme del suo Istituto, le quali richiedevano una nuova sede più ampia ed adatta.

Il nuovo Istituto.

Azionisti e benefattori adunatisi l' 8 marzo 1885, deliberavano di affidare alla Direzione l' opportuno mandato. Acquistato il necessario terreno sulla sponda sinistra della Dora in regione Vanchiglia, allestito il progetto dell' edificio dall' ing. Angelo Tonso, rivolto un appello alla cittadinanza, che, ispirandosi al generosissimo esempio dei Sovrani e dei Principi della Famiglia Reale, fu larga di offerte per la spesa necessaria, il 9 giugno 1885 si iniziarono i lavori e in due anni l'edificio era ultimato. L' 11 giugno 1887, con l' intervento del duca Amedeo di Savoia ed alla presenza di tutte le autorità, azionisti, benefattori, potè solennemente inaugurarsi il nuovo Istituto già in perfetto stato di funzionamento.

Sorge l' Istituto sopra un terreno di forma rettangolare, che misura complessivamente una superficie di circa 6000 metri quadrati. Esso fronteggia a giorno il corso Firenze, da cui lo separa un' elegante cancellata in ferro: prospetta a levante sulla via Catania, a ponente sulla via Messina ed a notte confina con proprietà private, dalle quali è diviso con muri di cinta.

Circa un terzo della superficie totale del suolo è occupato dalle costruzioni erette allora od aggiuntesi in seguito.

I fabbricati, dovendo rispondere allo scopo complesso dell' istruzione e dell' educazione fisica e morale dei bambini rachitici, nonchè alla cura dei casi più gravi di rachitismo e di deviazioni ossee, risultarono divisi in tre corpi distinti, riuniti però fra loro da opportuni passaggi coperti: la palazzina delle infermerie coll' annessa sezione di ambulanza, l' edificio delle scuole e il padiglione di ricreazione.

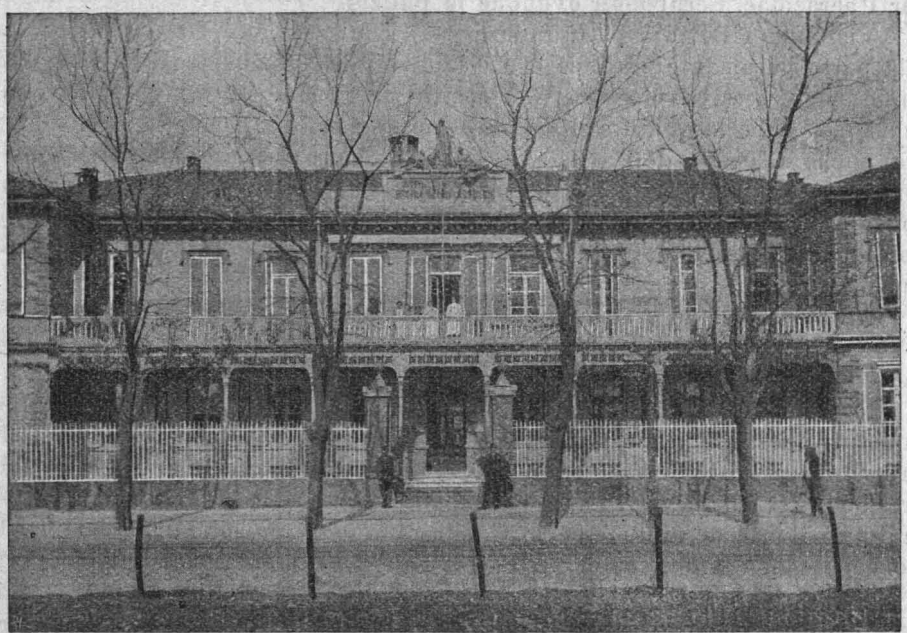
A questi si aggiunsero successivamente: il padiglione De Giuli per la ginnastica medica e per alcuni servizi, la palazzina attigua di corso Firenze, nn. 59 e 51, che la Direzione acquistò nell' anno 1906, assicurando così la possibilità di ulteriore sviluppo dell' Istituto.

Senza addentrarci nelle particolari osservazioni che meritano i bellissimi locali della palazzina, delle infermerie, sapientemente ordinati, notiamo soltanto che nel vestibolo d' ingresso, in apposite nicchie e lapidi sono consegnate le effigie ed i nomi dei benemeriti che colle loro generose elargizioni concorsero alla fondazione ed al mantenimento dell' Istituto.

Una lapide speciale ricorda che negli anni 1895 e 1899 i Sovrani Um-

berto e Margherita di Savoia visitarono l'Istituto e lo sovvennero con regale larghezza.

Sette sono al primo piano le infermerie, capaci di 50 letti. A senso delle disposizioni regolamentari le infermerie sono intitolate col nome dei



Istituto Regina Maria Adelaide per i Rachitici.

benemeriti che fecero oblazioni non minori di lire 20.000: e così alcune infermerie portano il titolo di: « Municipio di Torino », « G. B. Castelli », « Fratelli Giuliano », « Francesco Gombone », « Luisa Denina Baricalla ». I letti furono intestati ad altri minori oblatori, fra i quali la Cassa di risparmio, la signora Luisa Cobianchi, la signora Maria Ceriana, la signora Anna Abegg, i figli del barone Alberto Gamba, il cav. Giuseppe De Giuli.

L'edificio delle scuole è collegato alla palazzina delle infermerie da un passaggio coperto sul prolungamento del corridoio longitudinale, a cui si accede, sulle due fronti verso il giardino e verso l'esterno, mediante due rampe di leggera inclinazione che costituiscono utilmente le gradinate, stabilendo per i bambini un facile accesso sia alle infermerie che alle scuole.

Questo edificio che occupa una superficie di circa 1000 mq., fronteggia a ponente sulla via Messina. Tre sono le aule scolastiche, ampie sale che misurano più di 70 mq. di superficie, con un'altezza di metri 5,10, illuminate da grandi finestre prospicienti sul giardino. Fra queste aule è degna di speciale menzione quella di mezzo intitolata al benemerito cav. professore G. Cerutti, che la adornò a sue spese di un bellissimo bovindo protendentesi verso il giardino. Spazioso e pieno di luce il refettorio.

Alla costruzione dell' edificio hanno presieduto le più scrupolose norme igieniche. Ampie finestre provvedono alla illuminazione ed alla ventilazione naturale, mentre le infermerie, le classi, i refettori e le altre sale, che accolgono i poveri rachitici, sono munite di sfiatatoi e di speciali apparecchi per l' aerazione. Scrupolosa ovunque la pulizia.

Visitando l' Istituto potrà forse parere che si sia data troppa importanza alla parte puramente estetica e che alcune delle sezioni e delle sale spicchino per eccessiva eleganza. La nostra istituzione, si scrive nella citata relazione, ebbe la ventura di parlare non soltanto al cuore del filantropo ma anche al genio dell' artista. E genio e cuore sovente simpatizzano fra loro. Mentre i filantropi e le persone abbienti davano generosamente il loro concorso morale e finanziario, gli artisti e gli industriali offersero, con nobile gara l' opera loro ed i prodotti delle loro officine e dei loro stabilimenti.

L' Istituto venne eretto in ente morale con regio decreto 9 maggio 1886 e per sovrana concessione il 1° luglio 1895 prese il titolo di « Istituto per rachitici Regina Maria Adelaide ».

Numerosi sono gli Enti pubblici ed i filantropi che concorsero allo sviluppo di questa benefica istituzione. Al fondatore e primo presidente conte Ernesto Ricardi di Netro, nominato poi presidente onorario, successero nella presidenza il comm. avv. Luigi Rocca, che ebbe a vice-presidente e direttore sanitario il barone prof. Alberto Gamba, più tardi presidente, il cav. Emilio Borbonese, il colonn. comm. G. B. Bertini, il generale comm. Felice Porro.

Attualmente il Consiglio di Direzione è così costituito: Cridis avv. Basilio, presidente; D' Entreves conte Ettore, vice-presidente; consiglieri Della Croce di Diola nob. avv. Vibaldo, on. Gianotti barone Romano, Rocca ing. comm. Alfredo, Fontana ing. Vinceuzo, Verani dott. cav. Luigi, Calleri di Sala cav. Federico, Buffa di Perrero nob. avv. Alessandro, Gamba barone Carlo Maurizio; Tealdi comm. Felice, tesoriere benemerito da oltre 40 anni; Maggiorotti rag. Giuseppe, segretario.

La Direzione interna fu affidata fin dal dicembre 1905 a nove suore della Carità.

Compongono il personale sanitario il professor comm. Valentino Oliva, medito-chirurgo primario, che da circa quarant'anni presta l'alta e benemerita sua opera all' Istituto; Trova dott. comm. Antonio, medico assistente interno; Gallo dott. cav. uff. Vincenzo, primo assistente esterno; Succio dott. Michele, secondo medico assistente esterno; Reviglio dott. Giuseppe, addetto al gabinetto radiologico.

Efficace aiuto alla Direzione reca il Comitato delle ispettrici, di cui fanno parte le signore Sacco-Oytana Emilia, presidentessa; Bianchi Mina-Gotteland nobildonna Emilia, vice-presidentessa; Della Croce Di Doiola contessina Bianca, segretaria; Daneo Castellani Paolina, Grandis-Imberti Antonina, Leumann-Cerutti Amalia, Nasi Maria, Boasso-Sella Lucrezia, Ceresole Ida, Bonesio-Secchi Anna, Boselli-Piacenza Amelia, Engelfred-Pio Falcò nobildonna Beatrice, Geisser Celesia di Vegliasco contessa Maria Tetesa, Lovera-Chiesa contessa Laura, Rocca- Durandi Giuseppina, Sezzano-

Ubertalli Petronilla, Ferrante-Vegezzi Teresa, Fracassi di Torre Rossano-Crespi marchesa Maria, Scarampi di Villanova contessa Vittoria, Barberi Conti proffessoressa Giuseppina, Guillot-Sala Zelia, Perrone di San Martino baronessa Maria, Calleri di Sala contessina Maria Adelaide, Franco-Spada Lavini donna Margherita, Agnelli-Bourdon Del Monte donna Virginia.

Il libro d'oro dell'Istituto ricorda fra i suoi benefattori, oltre a quelli già accennati, i nomi di Agostino Denis, Angelo Beccaria, Ulrico Geisser, Tornielli di Crestvolant, la baronessa Anna Gamba-Bombrini, Teresa Rizzetti, avv. Paolo Cattaneo, l'ing. Adolfo Pellegrini, il comm. avv. Guido Fornaris ed altri molti.

Al munifico benefattore cav. Angelo Beccaria venne eretto ed inaugurato l'11 settembre 1899, alla presenza della regina Margherita, un monumento, opera egregia del compianto scultore comm. Tancredi Pozzi.

E un bronzeo ricordo, opera del comm. prof. Alberto Gamba, apostolo convinto e fervido dell'Opera pia, esiste nella grandiosa palestra, che a lui era stato campo di studi profondi e di acute osservazioni sul rachitismo.

Alcuni dati statistici relativi al periodo prebellico ed a questi ultimi anni possono dimostrare matematicamente quale sia stato il funzionamento di questo benefico Istituto.

Nel 1911 il movimento dei bambini in tutte le sezioni è stato complessivamente di 1143 e intorno al migliaio si è mantenuto fino al 1916. Nel 1917 si nota l'inizio di una forte diminuzione: i bambini ricoverati sono solo più 768 e diminuiscono ancora fino al 1922, in cui sono appena 448, per salire più tardi leggermente a 590 nel 1923, 666 nel 1924, a 402 nel primo semestre del 1925. Bisogna notare che dal 1916 al 1919 non funzionò la ginnastica medica, perchè il sanitario che vi era addetto fu chiamato agli ospedali militari per il servizio di guerra.

I maggiori coefficienti di queste cifre sono rappresentati dal servizio di ambulanza. maggiore importanza invece hanno i dati relativi alle infermerie. In queste entrarono 207 bambini nel 1911, 190 nel 1912, 244 nel 1914, 296 nel 1915, 237 nel 1916; poi il numero andò decrescendo durante la guerra per aumentare di nuovo nel 1920 a 204, nel 1821 a 185, nel 1922 a 203, nel 1904 a 201. Nel primo semestre del 1925 entrarono all'infermeria 78 bambini.

Nel 1925 funzionò il nuovo impianto del gabinetto radiologico per interni ed esterni, e vennero a tutto il giugno 1825 eseguite 118 radiografie e 60 radioscopie.

Se si tien conto di tutti i bambini che frequentarono l'Istituto dalla fondazione, l'Opera pia può ascrivere a suo onore di avere giovato a 31.963 bambini. Il che non è poco.

Ma a provvedere a tutto questo funzionamento occorrono fondi finanziari. A dire il vero in passato non mancarono mai, perchè la carità cittadina non ha confini. Più difficile si è resa invece in questi ultimi tempi la situazione. Il conto consuntivo del 1924, ad esempio, presenta un'entrata totale di lire 301.120,67 ed un'uscita di lire 282.660, con un fondo di avanzo di appena 18.460,67. Per un'Opera pia è già un ottimo risultato il chiudere

il bilancio con un avanzo, anche minimo. Ma questo risultato diventa preoccupante quando si pensi che parecchie sono le sue necessità future. Principali fra queste: l'ampliamento delle infermerie, urgente per il continuo aumento delle domande di ammissione; le modifiche radicali all'impianto di riscaldamento; la provvista di un apparecchio per raggi ultravioletti per la cura del rachitismo, ecc.

Si noti che nel 1924 e nel principio del 1925 vennero aumentati 12 letti, con una spesa di oltre 20.000 lire; ma l'aumento è ancora insufficiente.

Questa esposizione forzatamente riassuntiva può dare appena una pallida idea del funzionamento e dei bisogni di questa pia istituzione, tanto benemerita dell'umanità, alla quale restituisce tanti organismi, risanati, mentre, senza le sue cure, essi avrebbero dovuti rimanere dolorosamente confinati tra i rifiuti della natura. Alle anime buone, quindi, che dànno alle miserie umane i migliori palpiti della loro pietà e dei loro soccorsi, un semplice appello: recatevi in corso Firenze, penetrate nell'Istituto dei rachitici, vi sarete accolte come la grazia di Dio. Se di fronte allo spettacolo di tanti infelici, ai quali la miseria fisica, non toglie l'intelligenza, il sorriso dei grandi occhi incoscienti, l'aspirazione alle gioie della vita, l'esplosione degli affetti famigliari, un profondo sentimento di amore e di riconoscenza verso le persone che li curano e li educano, non vi sentirete commossi, oh! rinunciate allora alla dolce pretesa di avere un cuore sensibile e buono.

Viabilità e fognatura.

Varii Comitati per la tutela degli interessi regionali non funzionano in permanenza, ma si costituiscono ogniqualvolta si fa viva la necessità di manifestare i desiderii e le richieste della popolazione alle autorità locali.

Ne abbiamo già parlato incidentalmente nella parte generale, rilevando le deficienze della manutenzione del suolo pubblico della regione e constatando per altra parte quanto ha fatto in proposito il Municipio.

Altri desideri però manifesta ancora la popolazione.

Vi è una via Cherubini, arteria di 20 metri, la quale dovrebbe congiungere il centro della borgata con l'importante sbocco, che tende verso San Mauro, ma nel progetto per la costruzione del nuovo Mattatoio civico fu ridotta a metà, con grave disagio delle comunicazioni locali.

Perchè non si espropria e si sopprime l'orto che taglia la via Monterosa?

Urgono infine il prolungamento di via Brandizzo fino alla via Aosta, la sistemazione delle vie Verrès, Leynì, Lauro Rossi, Spontini, Vestignè, Nomaglio, Châtillon (fronteggiante le case popolari), che congiungono i corsi Vercelli, Palermo e Ponte Mosca.

Si domanda ancora l'apertura di via Montanaro attraverso alla cinta daziaria.

La via Valprato, arteria che dà accesso al Docks Dora, manca di ogni elementare forma di strada, di marciapiedi, e sembra un campo arato, quantunque tocchi lo stabilimento metallurgico della Fiat.

L'assenza dei marciapiedi e delle traverse delle vie è quasi generale ed arreca grandi noie alla popolazione in tempi di pioggia o di neve.

Una questione principale e degna della massima considerazione è quella della fognatura, specialmente nera.

In tutta la zona oltre la vecchia cinta daziaria non vi è fognatura all'infuori di due rami di canale provvisori che servono allo scarico dei due edifizi scolastici. Così dicasi dei canali bianchi, dei quali saltuariamente si è aperto qualche ramo insufficiente ai bisogni.

Delle conseguenze di tale stato di cose sono stati finora vittime gli abitanti delle case prossime al corso Vigevano, poco oltre il corso Vercelli. Qui è collocata una bocca della fognatura, nella quale in tempi non lontani venivano versate le botti di scarico dei pozzi neri, non solo di notte, ma anche di giorno. Non tutto il liquame scompariva nel canale nero; una parte si spandeva sul suolo del corso, con quale delizia delle narici dei passanti ognuno lo può immaginare.

A precisare quanto in proposito di fognature ha fatto l'Amministrazione comunale abbiamo sollecitato ed ottenuto dal competente Ufficio tecnico le seguenti informazioni:

Furono eseguite nella zona: la copertura dell'ex-fosso Cinta dal piazzale Stazione Dora all'ex-Barriera di Milano e da questa sino alla Dora presso il cimitero; il canale bianco del corso Vercelli sino alla cascina Malpensa; il canale nero in via Parella e via Montebianco sino alle scuole; il canale nero in via Monterosa sino alla via Scarlatti; i canali bianchi nella via Bologna, dalle case popolari al gran collettore, che per corso Sempione, svoltando nella via Bologna, per la strada di Settimo e la strada di Circonvallazione, dalla nuova Barriera di Stura sbocca nel Po; la fognatura nera per il gruppo delle case popolari di via Lauro Rossi; il sifone al canale demaniale detto « La Potabile », attraverso la via Bologna, presso il Regio Parco; il canale bianco lungo la trincea della ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo, con risvolto in via Mondovì, sino alla Dora.

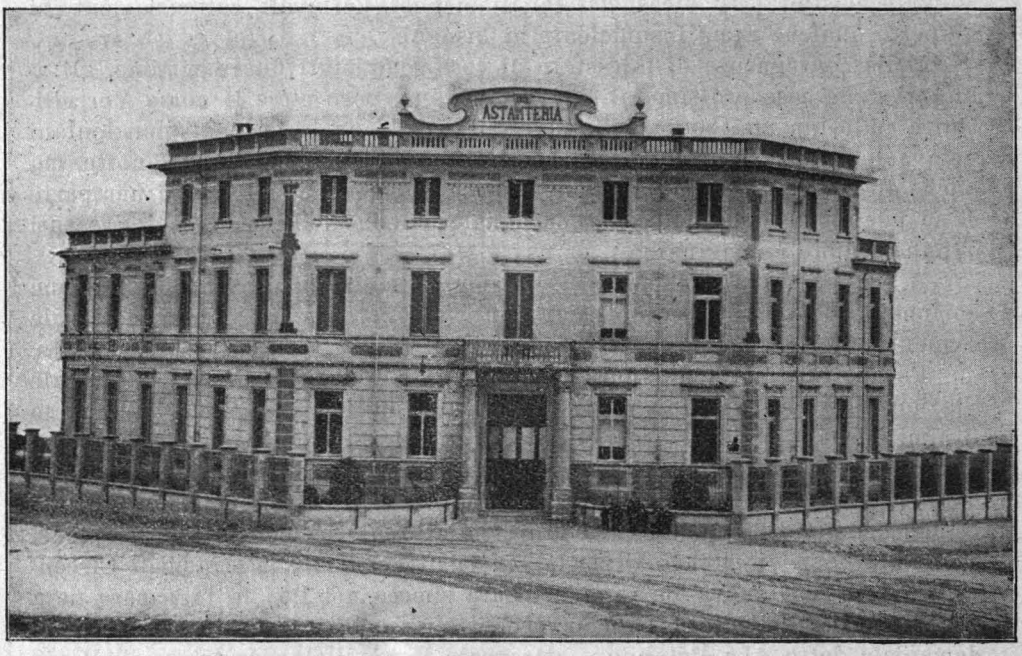
Pur comprendendo la cura dell'Amministrazione comunale nello svolgimento dei suo programma relativo a questa opera di grande importanza igienica e di decoro cittadino, la popolazione della Barriera di Milano ritiene che si potrebbe fare di più, almeno per l'impianto dei canali nelle arterie principali.

Servizi pubblici.

Il servizio tranviario della regione era prima costituito dalla linea n. 15, che, partendo dal ponte Isabella, attraversa la città, ed oltrepassato il ponte Mosca, piega sul corso Emilia e poi sul corso Vercelli, che percorre fino all'altezza di via Lauro Rossi; dalla linea n. 8, con percorso Porta Nuova - Monte Rosa, ove giungeva passando in via Bologna e corso Palermo; dalla linea n. 9, corso Orbassano - Piazza Lanzo, che dopo il ponte Mosca, volta in corso Emilia, e per la strada di Lanzo fa capo alla stazione Dora.

Secondo il programma di sistemazione della rete tranviaria il servizio venne però modificato. Il numero 15 continua invariato, il suo servizio; ma il n. 8 abbandonò il corso Palermo e prosegue per la via Bologna fino al

l'attuale capolinea del n. 10, assumendo la linea Ospedale Mauriziano Regio Parco e passando sul corso Umberto I, via Pietro Micca, via Genova, via Milano, ecc.



L' Astanteria Martini.

Il servizio sul corso Palermo, è fatto dalla linea n. 18, che a sua volta ha assunto la linea Crocetta - Borgata Monte Rosa, per corso Vinzaglio, via Cernaia, via Pietro Micca, via Genova, via Milano, corso Ponte Mosca, fino all' incrocio col corso Palermo.

Alle comunicazioni della regione circostante al corso Palermo provvede la linea n. 18, che prima arrivava solo fino alla via Bologna e ora prosegue invece fino al capolineà del n. 10.

Nei rapporti della pubblica igiene, mentre si constata con soddisfazione il funzionamento dell'Astanteria Martini, che supplisce alle deficienze dell'assistenza sanitaria, si domanda un miglior servizio medico di beneficenza per le Borgate Monte Rosa e Maddalene, non più dipendenti del Regio Parco; la costruzione di orinatoi decenti negli incroci delle vie principali; l'allontanamento dello stabilimento chimico « Sclopis », le cui esalazioni sono nocive alla popolazione cresciuta nei dintorni, la costruzione di pubblici lavatoi.

È sentita la necessità di una maggiore illuminazione con lampade ad arco sui corsi e nelle vie principali.

L' avvenire della Barriera di Stura

Se la nuova cinta daziaria prima e il letto della Stura più oltre, colla sua ampia distesa di *basse* e di ghiaieti, facevano finora pensare che al di là del tortuoso ed infido torrente fra le strade di Lanzo e di Settimo Torinese non esistessero che cascinali, prati e campi, un grande avvenimento ha rotto la romita solitudine del luogo e richiama in modo speciale e con grande ansia di attesa l'attenzione di tutta Torino, di tutto il Piemonte, di tutto il mondo industriale verso quel punto della campagna. È suonata l'ora estrema per il trionfo dellà natura; non più biade, non più foraggi profumati, non più discrete ombre di alte e verdi siepi deliziate dal murmure corso delle abbondanti bealere. La febbre dell' industria ha superato ogni sentimento di poesia campestre e vi ha sostituito la poesia del lavoro e della produzione.

Su quel terreno sono sorti rapidamente giganteschi edifici cui dovrà far corona e da una piccola città di abitazioni, in mezzo, alle quali si manifesterà un fervore di feconda attività, tale da non far rimpiangere il sacrificio dei prodotti della terra. In confronto sarà grandemente superiore il compenso dei risultati industriali coi quali l' audace ideatore vuole sbalordire il mondo intero.

Gli impianti della Snia - Viscosa.

Diffusamente si è parlato due anni or sono nei giornali del grandioso progetto della Snia-Viscosa, presieduta dal grand' uff. avv. Gualino, per un colossale impianto di un nuovo stabilimento per la fabbricazione della seta artificiale su terreni acquistati nella regione dell'Abbadia di Stura. Ne ha dato allora l'annuncio ufficiale lo stesso Gualino, esponendo la relazione del Consiglio di amministrazione all' assemblea generale degli azionisti della Snia-Viscosa.

« In queste nuove officine, egli ha affermato, sarà messo in atto quanto di più coraggioso e di più perfetto si conosca nell' industria moderna. Tenteremo di ottenere la massima produzione col minimo dispendio, mediante la eliminazione di operazioni superflue, l' automatismo di geniali congegni e l' intensificazione del lavoro, portato alla più alta efficienza.

« Lo stabilimento di Torino, pel quale vennero deliberati dal Municipio di Torino, col nostro concorso, ingenti lavori stradali, sorgerà sopra una vastissima area, sufficiente per ogni ulteriore sviluppo; copre con fabbricati oltre 200.000 mq.; impiega circa 15.000 operai; ha una potenzialità di Kg. 50.000 giornalieri. La prima pietra degli edifici è statà posta nel mese di aprile 1925; la prima matassa di seta è uscita nel mese di aprile 1926. In conseguenza i 50.000 Kg. giornalieri che si produce in tale stabilimento, attraverso graduali incrementi, si aggiungeranno ai 50.000 Kg. che si ottengono dagli impianti di Venaria Reale, Pavia, Cesano Maderno, completati e messi in piena efficienza. In questo modo calcoliamo di raggiungere al più presto la produzione di 100.000 Kg. giornalieri ».

Grand' Uff. Avv. Riccardo Gualino
Presidente della Snia-Viscosa

Le prime promesse sono state puntualmente mantenute. I lavori subito iniziati con grandiosità di mezzi, sono proceduti alacremente.

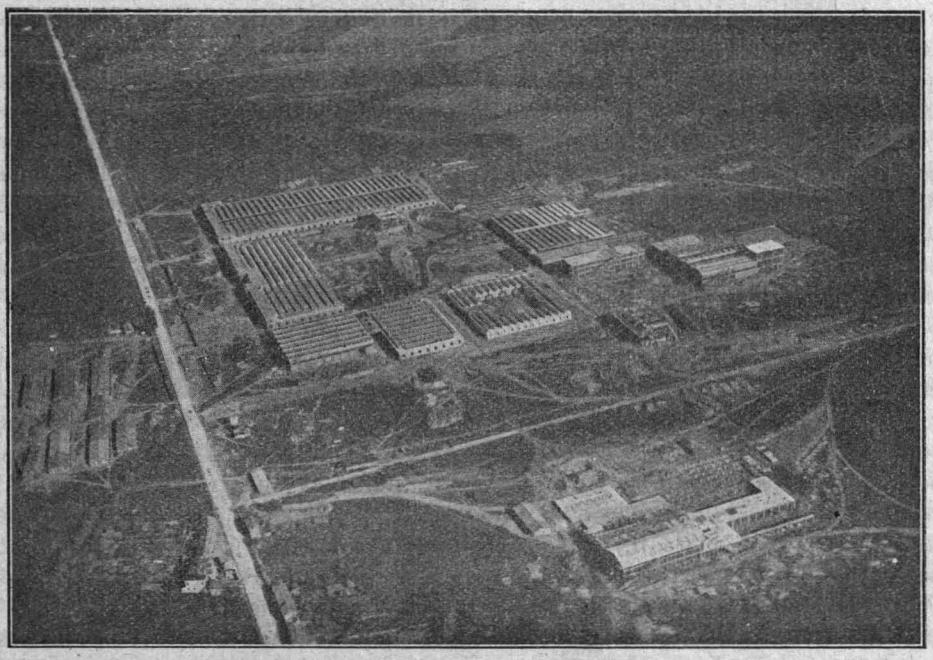
Pur troppo dovettero poi essere sospesi per la sopravvenuta crisi dell' industria artificiale della seta, si spera però una non lontana ripresa.

I confini del territorio della Viscosa, sono compresi fra la strada Torino-Settimo a levante, la Stura a mezzogiorno, la strada di Vercelli (in qualche punto oltrepassata per la stazione ed i binari di raccordo colle ferrovie di Milano e di Lanzo) a ponente, e la strada vicinale della Cebrosa a mezzanotte. Vi sono compresi i terreni delle cascine Sant'Antonio, Cascinette, Mo, dell'Abbadia ed altre.

Oltre agli altri imponenti fabbricati industriali vengono ivi costruiti varî edifici per la Direzione, per gli Uffici amministrativi, per le abitazioni degli impiegati, per le case operaie, che avranno, come già è noto, la disponibilità di 11.000 camere.

L' impianto dello stabilimento avrà una fronte di 1500 metri dal costruendo ponte sulla Stura al muro di cinta che sorgerà a mezzanotte, oltre il fosso, nuovo percorso della bealera dell'Abbadia. Internamente sarà costituito da parecchi capannoni ad un solo piano, quali richiedono le esigenze dell' industria, divisi a scacchiera da altrettante strade e viali alberati. Tutto lo stabilimento sarà circondato dal muro di cinta. Gli edifici conte-

nenti le 11.000 camere per abitazioni operaie saranno costruiti a fianco del prolungamento del corso Ponte Mosca fino all'incrocio collo stradale di Vercelli, all'altezza della cascina « La Splua », prolungamento che sarà per-



I lavori dell'impianto della Snia-Viscosa all'Abbadia di Stura visti a volo di aeroplano

corso da una linea tranviaria urbana. Un altro gruppo di questi edifici sorgerà esternamente al limite nord dello stabilimento. Le palazzine per gli impiegati avranno diversa ubicazione, ma saranno specialmente raccolte sul terreno contiguo alla futura stazione ferroviaria. Per ora le prime costruzioni sono state concentrate sulla fronte dello stradale di Vercelli. La fabbricazione si svilupperà in seguito, e per gradi, verso la strada Torino-Settimo. Il solo stabilimento occuperà un'area di oltre un milione di metri quadrati. Un altro milione di metri quadrati sarà destinato ai diversi servizi ed alle abitazioni.

Queste, a grandi tratti, le linee generali del progetto, che potrà subire, in corso di esecuzione, qualche variante.

Il Villaretto.

Evidentemente la vita di questi nuovi stabilimenti industriali avrà il suo benefico riflesso su tutta la regione circostante, promovendone l'incremento edilizio e lo sviluppo dei commerci.

Non passerà gran tempo che di questo beneficio si avranno le prove più evidenti non solo nelle immediate adiacenze, ma con una progressività senza interruzione, fino all' estremo limite del territorio di Torino ed anche oltre. Verrà anche così messo in buona luce un piccolo villaggio che della nostra città fa parte, ma che forse nemmanco la quarta parte della popolazione torinese conosce. Lungo la strada di Leynì, percorsa assai scarsamente da qualche treno della nota tranvia a vapore, si incontra, a circa ottocento metri dal suo distacco dalla strada provinciale di Vercelli, una piccola borgata. Siamo alla Falchera, frazione che ha il suo ufficio postale, le sue scuole elementari, qualche negozio e qualche casa di abitazione. È un modesto centro, che ripete le sue origini e la ragione di vita dalla stessa sua ubicazione, perchè un punto quasi esclusivo di affluenza, al quale convergono tutti gli abitanti delle borgate e delle cascine sparse in quella campagna per recarsi a Torino.

Una bella strada, infatti, parte dalla Falchera e lontano, seminascosta dalle ramaglie scheletrite delle piante, si profila un piccolo campanile, circondato da caseggiati. È il Villaretto, ultima frazione del territorio di Torino confinante con quello di Borgaro. Lungo la strada, la cui buona manutenzione la fa distinguere a prima vista dalle semplici e fangose vicinali, sorgono a tratti i pali dell' illuminazione pubblica elettrica. Sono questi i pochi segni della cura che la grande madre Torino ha per il suo lontano figliuoletto. Di fronte alla piccola chiesa della capellania esiste un edificio scolastico, ove un' unica maestra, la signora Nice Ciceri-Parietti-Breda, raccoglie ed educa i bambini di ogni età della borgata, ma nulla più.

Eppure il piccolo borgo conta circa quattrocento abitanti e l' intera popolazione, comprese le famiglie dei cascinali, raggiunge il migliaio. E sono abitanti che, data la vastità dei loro fondi, e lo sviluppo dell' industria zootecnica, pagano una discreta somma di tasse all'erario municipale. Un' importanza speciale poi ha il Villaretto per il largo contributo quotidiano all' alimentazione lattea della citta: circa 2000 litri.

« Noi siamo un borgo un po' troppo dimenticato — mi dicevano il geometra Scarana, l' ing. Vigo ed il dott. Moretto, tre ottimi e laboriosi cittadini del centro di Torino e ad un tempo rappresentanti degli interessi regionali del Villaretto, che mi hanno cortesemente accompagnato nel nostro sopraluogo. — Siamo dimenticati, perchè l'Amministrazione comunale ritiene che, non lamentandoci troppo spesso, e vivendo in campagna.... ci basti pagare le tasse!

« Pagare, sta bene, ma almeno avere l' impressione che si pensa pure in qualche modo a provvedere ai nostri bisogni. Questa impressione pur troppo finora non abbiamo.

« Siamo lontani da Torino; non siamo vicini alla Falchera. Siamo quasi isolati in mezzo ai nostri campi. Guai se succedesse un incendio o qualche altro sinistro. Non abbiamo alcun mezzo di comunicare col centro. Sarebbe quindi urgente ed assolutamente necessario che il nostro borgo fosse dotato del telefono.

« In secondo luogo siamo un po' costretti a subire il suplizio di Tantalo.

Abbiamo l'acqua potabile a meno di trecento metri dall'abitato, poichè la condotta della Favorita passa a poca distanza dal bivio della strada di Borgaro e di quella del Villaretto ed ha anche in quel punto una bocca di ispezione, ma tutte le famiglie del borgo devono accontentarsi dell'acqua dei pozzi e delle pompe. Poichè l'impianto costerebbe poco, sarebbe unanime il desiderio che il Municipio provvedesse almeno ad una fontanella pubblica in prossimità della sede delle scuole.

Una terza domanda, e questa è la più importante. La strada comunale, selciata nel concentrico che attraversa, si spinge fino ad una grossa bealera, il Rivo Sturetta, e muore proprio al centro del letto di questo. Gli abitanti del Villaretto, che devono recarsi al lavoro dei loro campi oltre la Sturetta, sono costretti ad attraversare il rivo a guado. Così quando devono riportar i loro raccolti in cascina. Oltre la Sturetta esiste una strada vicinale, che, serpeggiando, raggiunge quella provinciale di Lanzo, ma in quale orribile stato! Non è possibile percorrerla, nei giorni di pioggia e in quasi tutta la stagione invernale, nè a piedi, nè in vettura. Eppure è questo l'unico mezzo di comunicazione del Villaretto colla Venaria Reale, con Altessano e quindi colla regione occidentale di Torino.

Tutta la popolazione quindi domanda al Municipio di Torino che provveda alla costruzione di un piccolo ponte attraverso alla Sturetta ed alla assunzione in manutenzione dei tronchi di strada di Bellacomba e del Francese o di quegli altri che meglio possono rispondere allo scopo per stabilire una sicura e comoda comunicazione colla strada provinciale di Lanzo. La miglior soluzione sarebbe la costruzione di una strada rettilinea, a cui si potrebbe provvedere colle opportune permute di terreni. Senza di ciò continueranno a rimanere assolutamente isolati da quella parte, con grave danno dei loro interessi.

La sistemazione di questa strada si rende anche necessaria di fronte alle necessità della Viscosa, la quale, permanendo questo stato di cose, sarebbe costretta ad un lungo e disagevole percorso per comunicare colla sua sede di Venaria Reale.

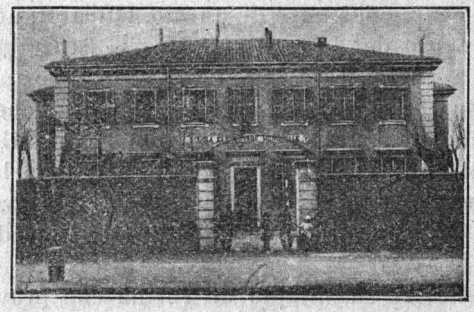
L'Abbadia di Stura.

Come ho detto, gli stabilimenti della Viscosa, avranno per confine a levante l'Abbadia di Stura. Non mi soffermo a ricordare l'importanza di questa Abbadia, che apparteneva alla Mensa Arcivescovile, di fronte alla storia di Torino. Ora non è più considerata che come una grande tenuta agricola, dotata di speciali diritti d'acqua e di una parrocchia, la quale esercita la sua giurisdizione ecclesiastica sopra un largo territorio, che abbraccia anche il Villaretto. Dei molti terreni, circa seicento giornate piemontesi, che compongono questa tenuta, i due terzi sono stati ceduti alla Viscosa. Come azienda agraria l'Abbadia perde quindi gran parte della sua importanza. La conserva invece per le industrie che si sono impiantate sulle sponde della sua grande bealera, quali la Fabbrica di tappeti del comm. rag. Giovanni Mercandino e la fabbrica di concimi chimici Fino. Grande riflesso sulla sua vita avrà in seguito si spera, la Viscosa.

Per le sue comunicazioni con Torino è servita dalla tranvia elettrificata Torino-Settimo dei fratelli Ghigo.

Le scuole.

La Giunta Municipale, nel giugno 1924, deliberava di togliere alla Scuola « Cesare Abba » le lontane succursali di Abbadia di Stura, Borgo Stura (Bertolla) e Ponte Stura (Falchera) e formare con queste scuole e con quella di Villaretto, già dipendente dalla Scuola « Gabelli », il nuovo compartimento scolastico di Abbadia di Stura.



Scuola Elementare della Falchera.

I locali di queste scuole, ad eccezione di quella di Borgo Stura (Bertolla), hanno veri e propri edifici in buonissime condizioni di costruzione e di igiene, circondati da ampi cortili alberati. Manca a tutte un locale coperto da adibirsi a palestra indispensabile specialmente nella stagione invernale.

La Scuola di Abbadia di Stura, sede di Direzione, conta sei classi, frequentate da 165 alunni. Tale numero è in continuo aumento dovuto all'inizio dei lavori della grandiosa azienda « Snia-Viscosa ».

Le Scuole Borgo Stura (Bertolla) e Ponte Stura (Falchera) hanno cinque classi miste, dalla 1ª alla 5ª con circa 140 fanciulli caduna.

La Scuola di Villaretto ha un unica classe con 23 alunni.

È direttrice del Compartimento la signorina prof. Francesca Racca, che, pure fra scomodità di disagi, visita spesso le scuole del Compartimento, e con entusiasmo cerca di dare nuova vita e fecondo risveglio a queste scuole che, purtroppo, furono a lungo lasciate in abbandono.

Scuola Elementare di Abbadia di Stura.

Il Municipio, che corrisponde largamente alle continue richieste della direzione, procurando tutto il materiale didattico mancante, dovrebbe pure pensare a procurare maggior comodità di trasporto al corpo insegnante eliminando in tal modo le frequentissime assenze.

Il Borgo del Regio Parco

Del Regio Parco la regione conserva solo più il nome. Sono scomparsi anche i ricordi dell'antica sede estiva, ove i Principi di Casa Savoia solevano cercare il riposo e le distrazioni di qualche partita di caccia attraverso all'ampia tenuta ed ai folti boschi delle adiacenze della Stura.

Anche qui la vita civile e lo sviluppo delle industrie hanno portato una radicale rivoluzione assegnando all' attività umana quasi tutta la zona che non aveva molti altri ospiti all'infuori di qualche contadino e di molta selvaggina. Il Regio Parco è ora un vero borgo della periferia torinese. Fra esso ed il centro cittadino ormai non vi è più soluzione di continuità, sia che si percorra la popolosa via Bologna, attorno alla quale svettano innumerevoli ciminiere fumanti, sia che si segua il più melanconico percorso del viale, che fiancheggia il cimitero generale. La tristezza di quest' ultima via sarà per altro attenuata fra non molto, perchè, se da una parte il viandante volgerà istintivamente un pietoso pensiero ai vinti della vita, dall' altra sarà tutto compreso del movimento e delle energie fattive, che nella nuova stazione merci di Vanchiglia daranno una profonda sensazione del lavoro e del progresso.

La popolazione attuale è di circa quattromila abitanti, ripartiti nelle varie case che gradatamente sono state costruite attorno al primo piccolo nucleo. Si nota quindi nel borgo una sensibile varietà di gusti edilizi, dalla semplicità e quasi povertà antica agli sforzi moderni di una qualche eleganza e di maggiori comodità, quali possono consentire le più modeste condizioni dei proprietari. Non mancano del resto, specialmente tra gli edifici industriali, costruzioni eseguite senza la suggestione dell' economia.

Case popolari e case municipali.

Essendo la regione eminentemente popolare sia l'Ente autonomo che il Municipio l' hanno dotata ciascuno di un gruppo di case di abitazione.

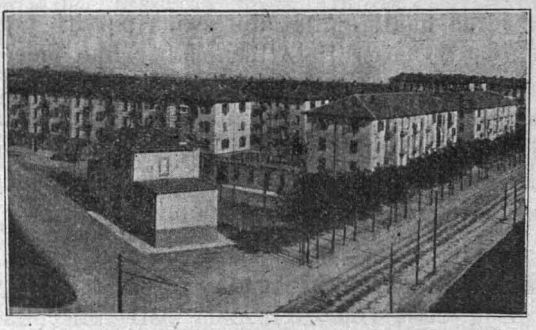
Le case popolari situate in via Cimarosa e via Moncrivello hanno otto corpi di fabbrica, a cinque piani fuori terra con 791 camere, distribuite in 402 alloggi di cui 92 ad una camera, 231 a due camere e 79 a tre. Il costo

complessivo dell'impianto, compreso il valore del terreno, delle costruzioni e del dazio, è stato di lire 1.314.017.

Le Case popolari di via Cimarosa

Le case economiche municipali sono invece più recenti. Esse sorgono tra le vie Bologna, Paganini, Borriana e Caresana. La costruzione è stata iniziata nel 1921.

Il gruppo è costituito da sei case a quattro piani fuori terra con 760 ambienti divisi in 168 alloggi, otto botteghe, sei portierie e due locali per uffici. Il costo complessivo ha raggiunto la cifra di 4.400.000 lire circa, che corrisponde a circa lire 5900 per ambiente.



Le Case Municipali di via Bologna.

È superfluo aggiungere che tanto le case popolari quanto le case economiche municipali sono interamente affittate. In prossimità di queste case ha i suoi magazzini la Croce Rossa.

La manifattura tabacchi e le altre industrie.

Nel campo del lavoro e della produzione al Regio Parco tiene certamente il primo posto la regia Manifattura tabacchi. La sua sede è antica. Già esisteva colà una sezione, quando la Manifattura aveva la sua sede principale nella via della Zecca (ora via Giuseppe Verdi), di fianco alla caserma di cavalleria. Circa trent'anni sono l'intera azienda veniva trasportata nell'unica sede attuale.

Ha sempre dato lavoro a circa 2000 operai. In questi ultimi anni, in seguito all'aumentato consumo delle sigarette ed alla conseguente diminuzione dei sigari e dei trinciati, che richiedono più numerosa mano d'opera, la maestranza si è alquanto ridotta. Attualmente lavorano nella manifattura 1500 donne e 280 uomini.

La produzione annua si riassume in queste cifre approssimative: sigari 600.000 kg., sigarette Macedonia 500.000 kg., sigarette Nazionali 250.000 kg., sigarette Mariland 25.000 kg., trinciati 700.000 kg., tabacco da fiuto 90.000 kg.

Il funzionamento dell'Azienda è affidato all'alta direzione del cav. uff. ing. Settimio, ispettore superiore, che è coadiuvato dal direttore tecnico ing. Alessandro Grisoni, dal direttore amministrativo rag. Giovanni Garcea e da circa ottanta impiegati.

Fino a poco tempo fa la forza motrice necessaria era fornita dalle acque demaniali, di cui è dotata la Manifattura, ed in parte dalla centrale della Società piemontese di elettricità. Essendo questa stata assorbita dalla Società Alta Italia, la sua centrale è passata alla Manifattura tabacchi.

Importanti altre industrie esistono al Regio Parco quali il lanificio filatura Tollegno, lo stabilimento di filatura e coloritura Gianotti, il lanificio fratelli Piacenza, la Carbonifera italiana, la Società anonima stagnole, la S. I. G. M. A., la fabbrica velluti Delleani ecc.

Vita intellettuale e sociale.

Sulla piazza principale, di fronte alla Manifattura tabacchi, sorge l'edificio delle scuole elementari municipali G. C. Abba, le quali già nel 1918 ebbero un ampliamento di cinque aule, un vestibolo ed una palestra con una spesa complessiva di lire 120.000.

Presentemente è stato eseguito un secondo ampliamento. Se ne ricaveranno altre dodici classi nuove. La spesa è preventivata in lire 750.000. Le scuole sono frequentate da 430 allievi.

Oltre le lezioni ordinarie, hanno luogo corsi serali. Esiste una biblioteca, alla quale ricorrono con encomiabile frequenza i giovani lettori.

Dirige le scuole il prof. Matteo Alessio, che alla cura dell'insegnamento e dell'educazione dà tutta la sua energica attività. Deputato di vigilanza è il cav. Edoardo Costa, il quale, insieme al cav. rag. Pietro Bruno, è pure vice-presidente del benefico Patronato scolastico, presieduto dal cav. Celestino Gianotti. Si è costituito recentemente il Comitato dei padri di famiglia sotto la presidenza del signor Romolo Guglielmetti, col quale colloborano:

Giovanni Garcea, Gerardo Kistermann, vice-presidenti; Barrera Angela, Oechslin Emilio, revisori dei conti; Serafino Gialli, segretario-cassiere; Francesco Bertolino, Cesaroni Vincenzo, Gianelli Giovanni, Migliasso Andrea, Mosso Giovanni, Paletto Marziano, Soda Giovanni, Vigliocco Cesare, consiglieri.

Dal rendiconto del primo anno di vita del Comitato risulta quanto attiva e feconda sia stata la sua opera; iconoscopio, cinematografo, pianoforte, orto-giardino-frutteto scolastico, materiale didattico, macchina da scrivere, macchina da cucire e parecchie altre offerte vennero fatte con grande beneficio della scolaresca.

In cifre l'opera integrativa delle scuole così si riassume: spese per la Scuola dal Comitato dei genitori lire 11.572,30; dal Patronato locale G. Abba lire 8324,24; dal Patronato centrale lire 11.854,90. Totale generale lire 31.751,45.

Sulla facciata dell'edificio scolastico è stata murata, ad educazione e ricordo delle giovani generazioni, un'artistica lapide-monumento ai caduti in guerra.

Il Regio Parco possiede uno dei più belli asili infantili di Torino. Costruito nel 1880 ed abbellito e rimodernato nel 1912, fu intitolato ad Umberto I ed eretto in ente morale. L'edificio, circondato da un'ampio cortile-giardino, chiuso con una cancellata in ferro, ha grandi aule, un magnifico salone-teatro, un dormitorio colle piccole brande per il riposo dei bambini nel pomeriggio, una bella palestra.

Vi è nella costruzione, nelle decorazioni e nell'arredamento un gusto di signorilità squisita.

L'Asilo è amministrato da un Comitato di cui sono: presidente il cav. Pietro Bruno e vice presidente il signor Cornibert. Il funzionamento è affidato alla signorina Sericano ed a maestre laiche. Vi sono iscritti 205 bambini, che dànno una frequenza quotidiana di 180 bambini.

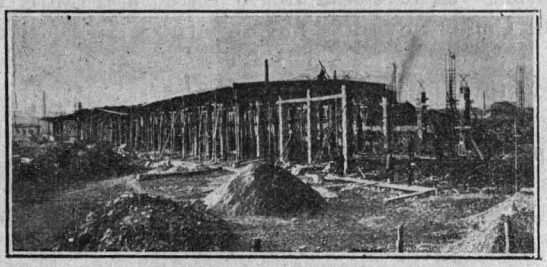
Parecchie sono le organizzazioni sociali del luogo. Prima fra queste il « Circolo Regio Parco », apolitico, presieduto dal signor Pietro Cornibert, che ha a vice-presidente il signor Giuseppe Crida. Presso la parrocchia si è costituito il Circolo Alimonda. È in funzione la Cassa Rurale, presieduta dal signor Guido Modena. Nel campo della previdenza esiste la Società cooperativa ed il Circolo fascista, che hanno fuso insieme i loro interessi.

Lo scalo merci di Vanchiglia.

Quasi a contatto dell'abitato del Regio Parco passa e si svolge in curva la trincea destinata ai binari di allacciamento della futura stazione merci di Vanchiglia colle linee delle ferrovie dello Stato. Anche questo impianto rappresenta per la regione una nuova promessa di maggior benessere avvenire, perchè, soddisfacendo alle crescenti esigenze commerciali ed industriali della città, costituirà una specie di calamita per lo sviluppo edilizio ed economico della regione.

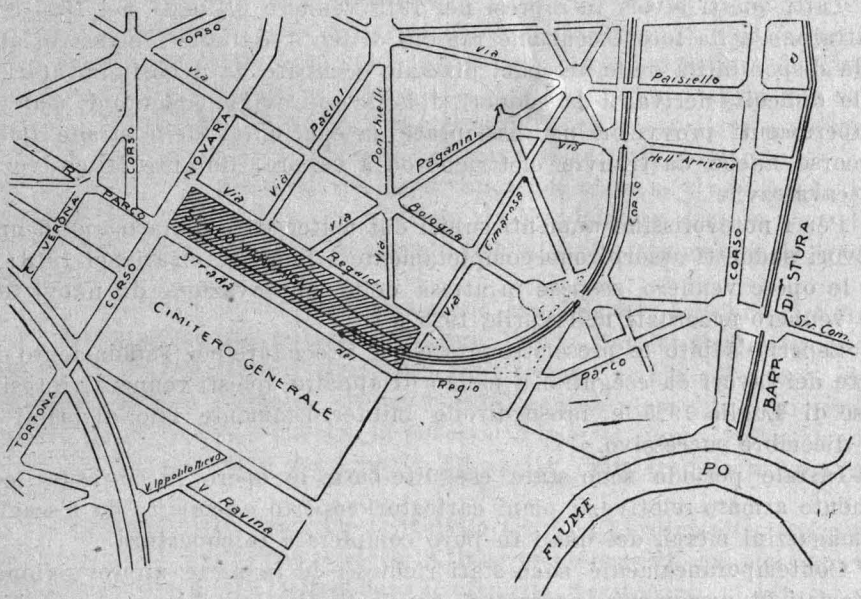
La costruzione della stazione è ormai ultimata.

Questa fu deliberata perchè gli scali Merci di Torino P. S., Torino Valdocco e Torino Dora costrutti fra linee ferroviarie e vie o corsi cittadini fiancheggiati da importanti costruzioni civili ed industriali, non sono suscettibili di ampliamenti adeguati al notevole sviluppo del traffico dovuto all' incremento del commercio e delle industrie delle regioni poste a nord della città, che pei trasporti fanno capo agli scali predetti.



I lavori dello Scalo merci di Vanchiglia ora ultimato.

Onde ovviare a tale stato di cose, fin dal 1918 è stato approvato il progetto per la costruzione di un nuovo scalo merci denominato « di Vanchiglia » da servire specialmente la regione di tal nome estendetesi fra il corso S. Maurizio, il Po e la Dora, nonchè per la costruzione della relativa linea di accesso diramantesi dall' asta di manovra estrema verso Milano del parco di Torino Dora, subito dopo il passaggio a livello della strada della Fossata.



Pianta dello Scalo merci di Vanchiglia.

Lo sviluppo complessivo della linea è di circa 3 chilometri a semplice binario ma con espropriazioni e manufatti già eseguiti per la sede del futuro raddoppio.

La linea è in trincea, a scarpata libera, onde permettere l'attraversamento a raso delle strade che la intersecano, a mezzo di cavalcavia.

Il piazzale merci si sviluppa su un'area trapezoidale di circa mq. 130.000 nella zona di rispetto del Cimitero, fra il Corso Regio Parco a levante, la futura via Regaldi a ponente, il Corso Novara a mezzogiorno e la Borgata Regio Parco a mezzanotte.

L'ingresso allo scalo è previsto dal corso Novara.

Iniziati i lavori nel 1919, collo stanziamento approvato vennero completamente eseguiti i seguenti impianti:

a) Formazione della sede della linea, implicante scavi di oltre 170.000 metri cubi di materie terrose, la maggior parte portata a formazione del rilevato del piazzale merci:

b) La costruzione di n. 5 sifoni, 4 tombini e 5 cavalcavia per gli attraversamenti del Corso Vercelli, Corso Ponte Mosca, via Paisiello, via dell'Arrivore, via delle Maddalene.

Il Municipio di Torino ha provveduto per la costruzione di un cavalcavia pedonale, con scalinate di accesso, in corrispondenza della via Norberto Rosa:

c) La costruzione dei fabbricati per l'Ufficio Gestione, per il custode, per il ricovero personale, per l'ufficio movimento, nonchè il muro di cinta verso corso Novara ed i relativi cancelli di accesso.

Tutti questi lavori intrapresi nel 1919 vennero ultimati nel 1923 ed incontrarono nella loro esecuzione ragioni di lento sviluppo; prima in attesa della disponibilità delle aree del piazzale occupato da depositi militari, poi dalla difficoltà derivanti da scioperi, difficile approvigionamento di materiali, temperamenti provvisori per assicurare la continuità delle strade (alcune percorse anche da tranvie elettriche od a vapore) durante la costruzione dei cavalcavia.

Per i notevolissimi aumenti subiti dai materiali e dalla mano d'opera, i lavori suddetti assorbirono completamente i fondi stanziati nel 1918; per cui le opere vennero sospese in attesa della approvazione di nuovi fondi, che vennero accordati nell'Aprile 1925.

Esperite subito le prescritte pratiche e procedure per l'affidamento della parte dei lavori da eseguirsi a mezzo di appalto, questi vennero ripresi nel mese di Luglio 1925 e proseguirono ininterrottamente fino ai primi geli del dicembre successivo.

In tale periodo sono state eseguite tutte le opere in muratura ed in cemento armato relative ai piani caricatori coperto e scoperto da 2 scaglioni di magazzini merci, dei quali fu pure completata la copertura.

Contemporaneamente sono stati richiesti ed in parte approvvigionati i materiali di armamento occorrenti per la linea e pei binari e scambi del piazzale.

I lavori furono ripresi non appena cessato il forte gelo e sono ormai ultimati.

Il nuovo scalo comprende:

Binari di ricevimento treni — Binari di deposito per carri 170 — Binari

di riordino — Binari di carico e scarico per le fronti di 138 carri — Magazzini e piani caricatori per le fronti di 36 carri — Impianti accessori di manovra, sosta locomotive, rifornimenti acqua, carbone ecc.

L'espropriazione eseguita, consentirà un futuro ampliamento capace di raddoppiare quasi la potenzialità nei carri sotto carico e scarico.

Servizi pubblici da migliorare.

Queste le condizioni di vita del borgo, le quali sarebbero abbastanza felici, se certe imperfezioni dei servizi pubblici non affliggessero la popolazione. Interprete della quale si è resa una Commissione così composta: cav. Pietro Cornibet, presidente; cav. Edoardo Costa, vice-presidente; signor Garcea, consigliere. La Commissione, a nome del Comitato « Pro Regio Parco », ha presentato al commissario prefettizio le seguenti richieste:

1° Costruzione della fognatura, che è una delle più importanti necessità per l'igiene della regione. Essa è stata costruita in via Bologna e corso Sempione, ma nessuno può usufruirne perchè mancano i canali di sbocco nelle vie della borgata.

2° Sistemazione della via Maddalene dalla Manifattura Tabacchi al cavalcavia di via Bologna, con canali di scarico, divenendo tale strada durante le pioggie e le nevi affatto impraticabile per la melma che vi si accumula e che imbratta le case adiacenti.

3° Prolungamento della via Brandizzo dalla Cascina Condales alla strada dell'Arrivore, onde dare comodità di transito alle migliaia di operai che dalla barriera di Milano si recano alla Manifattura Tabacchi e agli altri stabilimenti industriali del Regio Parco, costretti ora a transitare attraverso i campi per sentieri resi impraticabili durante la cattiva stagione.

4° Sollecita sistemazione del capo linea del tram n. 8 per la via Paroletti, onde rendere libero il transito per via Maddalene e dare la sicurezza e incolumità di circolazione ai settecento fanciulli che frequentano la scuola G. C. Abba.

5° Ultimazione di via Bologna tra via Maddalene e barriera di Stura.

6° Sistemazione del pubblico lavatoio di via Paroletti con copertura del canale di scarico, le cui esalazioni conferiscono punto all'igiene, specialmente durante la stagione estiva. Questo lavatoio dovrebbe anzi essere trasportato in altra località, essendo necessario in quel punto l'allargamento della via per il passaggio del binario ad anello della tranvia urbana già deliberato.

7° Prolungamento del tram n. 31 dalla Cascina Verdina alla piazza del Regio Parco, unico mezzo per rendere la linea meno passiva, con conseguente utile dei borghigiani che potrebbero usufruirne per recarsi al lavoro nel borgo Vanchiglia.

3° Si richiama la speciale attenzione delle autorità cittadine perchè i bagni municipali di via Paganini siano tenuti aperti durante la stagione invernale almeno nel pomeriggio del sabato e nei giorni di domenica; e che sia illuminata con una lampada la passerella di via Norberto Rosa.

9° Ultimazione della scuola elementare Giulio Cesare Abba con demolizione e ricostruzione della via Maddalene nel tratto prospicente la Scuola stessa.

Un desiderio vivissimo ancora avrebbe la popolazione del Regio Parco in merito all' orario del servizio della tranvia urbana.

Già la tranvia elettrificata Torino-Settimo ha un treno che parte dopo la mezzanotte da Torino nei giorni di sabato e di domenica. Perchè l'Azienda municipale non potrebbe fissare l' ultima corsa della sua linea dopo il termine degli spettacoli teatrali? Al Regio Parco vi sono 4000 persone. È logico ritenere che la vettura tranviaria potrà sempre essere affollata in quell' ora e non rappresentare quindi un servizio passivo.

In merito infine alla manutenzione delle strade, questione di carattere generale per tutte le regioni periferiche, si afferma « la necessità di una migliore e più assidua manutenzione della via Bologna, specialmente nel tratto che intercede fra corso Brescia e le case economiche, di proprietà del Municipio stesso.

Percorrendo tale strada, ormai molto frequentata da veicoli d'ogni specie, nei tempi asciutti si soffoca della polvere, e quando piove si annega nel fango.

Il piazzale poi che trovasi all' incrocio della via in parola con l' ex strada di Circonvallazione, in tempi di neve o di pioggia si converte in un vero pantano.

Problemi generali della Periferia

« Usciti fuor del pelago alla riva »... conviene volgere indietro lo sguardo ed il pensiero e raccogliere in una sintesi il risultato delle molteplici osservazioni fatte sul luogo.

Dopo cinque mesi di lavoro compiuto se non colla pretesa di un'assoluta perfezione, certo con passione di cittadino torinese e colla più coscienziosa e serena obiettività, e non è facile raffigurarci in un solo quadro tutto il bene e tutto il male, che è passato come in un caleidoscopio, sotto i nostri occhi. Sfrondandoli quindi da tutto ciò che ha sapore ed interesse puramente e limitatamente locale, emergono in modo più saliente alcuni problemi generali, che sono comuni a tutte le regioni periferiche.

Edifici scolastici.

Prima di sviscerarne i difetti è doveroso rilevare i meriti della città di Torino. Nobilissimo fra questi il suo primato fra le città italiane nel campo dell'istruzione primaria. Forse nessuna città come Torino può vantare tanti edifici scolastici costruiti con un senso di signorilità, con criterio di praticità e di previdenza per il futuro, con osservanza dei più minuti requisiti dell'igiene e delle altre necessità della scuola. La periferia potrà invidiare il centro in rapporto ad altri servizi pubblici: il centro, fatta qualche eccezione, non potrà mai mettere a confronto le sue scuole elementari, più antiche, con quelle della periferia, ricche d'aria, di luce, di grandi mezzi ed ambienti per l'educazione fisica. Piena lode deve essere data a questo proposito ai tecnici municipali, i quali nella grandiosità dei loro progetti hanno dimostrato di comprendere quanta salutare influenza possa avere l'ambiente sull'educazione morale ed intellettuale delle piccole anime che nella scuola alimentano le prime radici della vita.

Nel bilancio 1925 si sono stanziate 5.415.000 di lire per nuove costruzioni ed ampliamenti di edifici scolastici, altri stanziamenti non meno importanti se non uguali nelle cifre, contiene il bilancio 1926. Il patrimonio immobiliare scolastico, già ingente e moderno, viene così ad accrescersi notevolmente. Ormai, poche sono le sezioni di compartimenti scolastici alloggiate in locali

privati e si può ritenere che in tempo prossimo saranno eliminate tutte le locazioni per sedi scolastiche. Si provvide così all'ampliamento dei compartimenti M. Coppino, Boncompagni, L. A. Muratore, Silvio Pellico, Pestalozzi, B. V. di Campagna; al secondo fondo per la costruzione della scuola di Pozzo Strada, all' acquisto dell' edificio di via Luserna per le scuole di Borgo San Paolo, e del terreno per le scuole della Borgata Ceronda, ecc.

Case vecchie e case nuove.

Ottime le condizioni sanitarie generali della città. Questo il secondo rilievo, che potrà essere più assoluto, quando nei futuri provvedimenti le nuove amministrazioni comunali che verranno, sappiano ispirare l' opera loro a quelle necessità di epurazione e di miglioramento igienico, estetico ed economico della città, che a volta sono emerse, or quà or là dalle nostre indagini, sia in rapporto alle condizioni della vita e delle abitazioni popolari, sia circa la questione ospitaliera, sia per quanto ha tratto all' edilizia.

Parlando di deficienze dell' edilizia intendiamo naturalmente alludere alle case vecchie, sporche, scarse di luce, contenenti angusti e mefitici ambienti, costruite senza un criterio organico, risultanti da agglomeramenti di fabbricati affiancati o sovrapposti in epoche diverse l' uno all' altro, disordinatamente.

Nulla si può eccepire invece all' edilizia moderna all' infuori del suo insufficiente risveglio in confronto dei bisogni della popolazione aumentata di numero, di gusti e di pretese. Le nuove costruzioni, che sorgono come rade costellazioni nell' ampio firmamento della carta topografica di Torino, conferiscono all' abbellimento delle nostre vie e dei nostri borghi, e fanno onore all' ingegno, alla fantasia, allo studio degli architetti.

Al progresso estetico della città potranno inoltre contribuire la costruzione di nuovi ponti sul Po e la sistemazione delle sponde del nostro maggiore fiume. Già figurano alcuni stanziamenti nel bilancio comunale a questo scopo. Aumentando le comunicazioni colla collina attraverso al Po si inviteranno gli abitanti delle varie zone della città ad apprezzare nel suo giusto valore la bellezza di quell' immenso giardino naturale, si eserciterà una maggiore seduzione sui forestieri, che ora pur troppo non affluiscono alla nostra città con quella frequenza e con quell' interesse che meriterebbe.

L' illuminazione pubblica.

Altro coeficiente delle attrattive di una metropoli è l' illuminazione pubblica. Sotto questo aspetto è doveroso riconoscere che le esigenze della guerra avevano imposto al Comune una sensibile riduzione del servizio. Nel periodo post-bellico l' Ufficio tecnologico municipale ha studiato, ed è in corso di esecuzione, un programma sia di ricostruzione che di applicazione, del quale ora si contano i primi felici risultati. Occorrerà certamente rivolgere maggiori sollecitudini anche alla periferia, dove è reclamata un' illu-

minazione più intensa, adottando in certi punti principali le lampade centrali.

Conoscendo l'energia e l'amore col quale l'ing. Peri cura lo svolgimento del programma, non dubitiamo che anche le più lontane regioni vedranno soddisfatti i loro desideri.

Intanto, se pure non possiamo ancora competere, in fatto di illuminazione pubblica, con Parigi, che vanta di essere la *ville lumière* e con Barcellona, che a sua volta si ritiene la *ciudad mas alumbrada de Europa,* ci avviamo anche noi verso l'avvenire di una continua e fulgente notte lunare.

Il grave problema della viabilità.

È forse questo veramente il più grave problema che incombe sul bilancio comunale.

In questo campo pur troppo si naviga ancora un poco nell'incertezza, non tanto per incuria dell'Amministrazione, quanto per un complesso di circostanze che congiurano contro il raggiungimento del tanto desiderato progresso.

All'apertura ed alla sistemazione di certi corsi e vie non si potè mai provvedere per l'esistenza della cintura ferroviaria attraverso alla città. L'abbassamento del piano del ferro eliminerà in parte questo ostacolo ed è quindi logico sperare il sollecito prolungamento del corso Peschiera e del corso Galileo Ferraris, la sistemazione del corso Lione, ecc.

Una quantità di altre vie periferiche attendono il loro prolungamento segnato nel piano regolatore, il loro assetto nei tronchi appena tracciati in modo da rendere possibili le comunicazioni della popolazione che vi abita.

Risorge a questo proposito la questione delle vie private, di cui già si è trattato. Anche l'assemblea dei rappresentanti delle diverse regioni tenutasi l'anno scorso presso la « Pro Torino » ne ha discusso a lungo. Ha riferito in proposito l'ex consigliere comunale cav. uff. Guerrini, il quale ha ricordato che al tempo dello studio del piano regolatore le attuali popolose borgate non avevano che un trascurabile sviluppo e molte vie private di limitatissima larghezza erano il prodotto di un libero arbitrio di piccoli proprietari, i quali costruivano lontano dai piccoli centri le loro modeste costruzioni per un ben comprensibile e spiegabile interesse personale.

Tali vie del resto non erano che incompletamente fabbricate ed eccentriche rispetto ai grossi nuclei di popolazione, inoltre nell'incertezza naturale di quelle che sarebbero state le necessità future di varie zone, allora del tutto isolate, il piano regolatore venne studiato in più località con larghe maglie, aventi talvolta persino trecento e più metri di lato, sopratutto in rapporto allo sviluppo industriale cittadino.

Ora lo stato indecoroso in cui tutte o quasi le vie private si presentano è reso ancor più manifesto dal fatto che mentre non sussiste per moltissime di esse alcuna differenza tra le vie pubbliche comunali a cui le stesse mettono capo, perchè equipollenti sia per larghezza che lunghezza, sia per l'intensità del traffico o l'importanza della viabilità, impressiona l'aspetto di

abbandono e di trascuranza del suolo tanto per ciò che ha tratto alla nettezza del medesimo, quanto per ciò che riguarda il mantenimento della massicciata, il collocamento dei marciapiedi, ecc.

Studiata la questione i rappresentanti regionali della « Pro Torino » hanno votato all' unanimità il seguente ordine del giorno:

« La Commissione di studio, riaffermando la necessità della soluzione radicale del problema, fa voti:

« 1° che l'Amministrazione civica, voglia ottenere dal Governo le disposizioni che solo possono facilitare al Comune la completa sistemazione delle vie private;

« 2° che si provveda urgentemente all' attuazione della deliberazione presa dalla Giunta municipale in seduta 13 gennaio 1923, coll' imporre agli interessati la pronta sistemazione delle vie già dichiarate pubbliche;

« 3° che sia facilitata la formazione dei Consorzi fra i frontisti per la sistemazione delle vie non ancora dichiarate pubbliche, in attesa delle previdenze che dovranno gradualmente essere applicate, con precedenza per le vie di maggior traffico e con speciale riguardo a quelle vie per cui i Consorzi sono già costituiti ».

Fatta astrazione della differenza fra vie pubbliche e private, esiste un problema che ancora attende una migliore soluzione: la manutenziene del suolo stradale. Purtroppo abbiamo visto come in ogni punto della periferia si lamenti il cattivo stato delle strade; polverone d'estate, fango d'inverno e nei giorni di pioggia, frequenti pozzanghere e montagne russe, che rendono difficile ed irritante la viabilità. Questi difetti si accentuano nelle principali arterie, come la via Nizza, la via Orbassano, la strada di Francia, la via Ponte Mosca, la via Casale, ecc., ove, per il maggior traffico, il suolo stradale è più tormentato.

Parecchie sono le cause di questo deplorevole stato di cose. In parte perchè i provvedimenti dell'Amministrazione comunale, data la vastità del territorio, non possono rimediare contemporaneamente a tutti i bisogni.

Per altra parte, specialmente nelle vie più frequentate, non si ottempera dai coducenti alle prescrizioni relative alla larghezza dei cerchioni delle ruote dei carri.

Una certa rivoluzione del suolo stradale producono anche i camions. Sopratutto però si fa questione tra i tecnici circa la qualità del materiale adoperato dal Municipio per le massicciate. Si sostiene cioè da taluno che la ghiaia prodotta dalle cave di Condove non è troppo resistente, e quindi poco adatta allo scopo. Se ne vorrebbe l' abbandono ritenendo che il sacrificio sarebbe compensato dal risparmio della mano d'opera, che si otterrebbe coll' impiego di materiale migliore.

Convinto di questa necessità il commissario straordinario generale Etna ha ordinato studi e ricerche per una nuova cava di pietra più consistente ed adatta: fatta la scelta verrà abbandonata o destinata ad altre applicazioni, la cava di Condove.

Intanto sono in corso esperimenti di diversa pavimentazione stradale sia per parte del Municipio che per iniziativa della Provincia, ciascuno per

le strade di sua competenza. Giova sperare che da questi studi possa uscire una buona soluzione del complesso problema.

Comunicazioni tranviarie.

Il servizio tranviario è di grande interesse per la periferia. La sistemazione della rete, iniziata dopo il riscatto delle linee della Belga, è ancora in corso, ma è spinta colla massima sollecitudine.

La perfezione non è di questo mondo: se il tempo dimostrerà necessaria qualche correzione non dubitiamo che questa sarà attuata. In tutta la periferia si fanno però alcune questioni di carattere generale, specialmente riguardo ai capilinea e all' orario.

Il programma di sistemazione della rete segna costantemente il capolinea a distanza di qualche centinaio di metri dalla cinta daziaria. Perchè? si domanda. Non pagano forse uguali tasse i cittadini che abitano nell' estremo lembo della città? Non pagano forse le tasse quelli che sono fuori cinta, ma sempre nel territorio di Torino?

Il capolinea della tranvia alla cinta daziaria, si risponde, avrebbe per conseguenza lo stimolo alla fabbricazione fuori cinta, perchè esente da dazio, e l' estrema zona interna rimarrebbe quindi deserta, con danno dell'estetica e dell' erario della città e degli stessi proprietari dei terreni.

Questo ragionamento è un poco cervellotico, perchè vi sarà sempre chi ha interesse a costruire case in terreni più vicini al centro. Ad ogni modo i proprietari non avranno mai danno della fabbricazione, perchè i terreni aumenteranno di valore.

Vi è del resto una ragione superiore ad ogni altra considerazione. È dovere della città di facilitare e di aumentare le comunicazioni dei più lontani punti periferici col centro: solo con questo mezzo si può allettare gli operai a crearsi comode, igieniche ed economiche abitazioni; solo in questo modo si può collaborare all' incremento delle industrie, dalle quali la città può attendere lustro e ricchezza.

Vi è pure una questione di orario; si domanda cioè all'Azienda municipale se non sia ormai il caso di protrarre dalla mezzanotte all' una la partenza delle ultime vetture dal centro per le varie borgate periferiche, anche con tariffa aumentata. Ciò eviterebbe ai lontani torinesi l' imposizione di un coprifuoco, che non è più nelle abitudini della popolazione.

Sono infine necessarie alcune linee nuove per colmare qualche lacuna dell' attuale rete. Una ne abbiamo segnalata ultimamente: quella del corso Elena alla Madonna di Campagna. Non ne ripeteremo le ragioni. Ricordiamo soltanto che essa richiede la sistemazione definitiva del corso attraverso a quella regione popolata di industrie e di maestranze operaie e le libererà dall' ostacolo della ferrovia, che le chiude come in una gabbia.

Curiamo la collina.

Ma sopratutto l'Amministrazione comunale, soddisfatti gli impellenti bisogni delle industrie, delle maestranze, delle popolazioni periferiche, deve ispirare l'opera sua a più alte idealità di bellezza e di grandezza. Torino ha, fra tutte le altre città d'Italia, la fortuna di possedere una magnifica barriera di colline, che offre colle sue boscose convalli, colle sue ville eleganti e civettuole, coi diversi suoi culmini sparsi a varia altezza sulla flessuosa sua dorsale, una deliziosa ospitalità allietata dai più ambiti favori della natura, dall'imponente e grandioso panorama della corona delle Alpi.

È interesse e dovere ad un tempo dell'Amministrazione di prodigare a quella zona tutte le cure che una madre affettuosa ed ambiziosa ha per la più bella delle sue creature. Sarà opera feconda di buoni frutti. Mentre soddisferà le aspirazioni degli abitanti, renderà la collina piena di quelle seduzioni. che sono la miglior calamita per cittadini e forestieri. Larghezza adunque di servizi pubblici, buone vie, illuminazione, comodità di trasporti, programma questo che è penetrato nella coscienza dei nuovi amministratori, ma che pur troppo per un cumulo di circostanze e specialmente per la severità dei bilanci, è ancora lontano dalla perfezione.

Conchiudo quindi questo mio lavoro facendo, con tutto il fervore del mio sentimento di torinese e di italiano, l'augurio che la nostra Torino, fiera del suo passato glorioso come del trionfo odierno delle sue industrie, possa presto dire allo straniero che, valicate le Alpi, vi ferma il passo: io sono la degna sentinella dell'Italia risorta a nuova vita di lavoro e di grandezza, ammira i miei laboriosi figli, ammira le mie industrie, il mio cielo, le mie bellezze: proseguendo il tuo viaggio, troverai nuovi lavoratori, troverai nuove bellezze, troverai altre meraviglie, ma al tuo plauso sarà sempre inobliabile compagno il ricordo della ospitale e regale Torino.

APPENDICE

Opere pubbliche periferiche deliberate dal Comune per l'anno 1926.

A complemento ed a parziale rettifica delle notizie contenute in questo volume e superate dagli avvenimenti posteriori alla pubblicazione, è opportuno riportare il seguente elenco di opere stanziate nel bilancio 1926 in accoglimento delle richieste avanzate a mezzo del Fascio dai Circoli Rionali Fascisti, per i miglioramenti di pubblica utilità alla periferia.

Le opere deliberate sono le seguenti:

Bagni, ponti, cavalcavia.

Costruzione di bagni municipali e lavatoio in via Tepice angolo via Cherasco.

Costruzione di bagni municipali in Borgo S. Donato.

Costruzione di un ponte sul Po in corrispondenza del Corso Bramante.

Costruzione di un ponte sulla Stura in corrispondenza del Corso Ponte Mosca.

Sistemazione della sponda destra del Po tra i ponti Umberto I e Vittorio Emanuele I.

Cavalcavia sulla via ferroviaria Torino - Modane in corrispondenza della strada del Paletto ed i Corsi Siracusa e Racconigi.

Cavalcavia sulla linea ferroviaria Torino smistamento - Modane in corrispondenza della via Fassini.

Cavalcavia sulla linea ferroviaria Torino - Modane e Torino - Milano alla barriera di Orbassano e collocamento di marciapiedi.

Cavalcavia sulla linea ferroviaria Torino - Milano in corrispondenza della via Cervino - Ricostruzione.

Cavalcavia sulla ferrovia Torino - Valli di Lanzo in corrispondenza della via Foglirro - Ricostruzione ed allargamento.

Sottopassaggio traverso la stazione Torino - smistamento lungo l'asse dei corsi Girgenti e Portomaurizio.

Apertura di una via fra piazza Barcellona e via Capellina.

Sistemazione del contro - viale destro di corso Stupinigi per sistemazione tranviaria sino a Stupinigi.

Apertura e sistemazione fra le vie Giovanetti e la Barriera Villa della Regina del Corso Giovanni Lanza.

Sistemazione di strade e nuovi parchi.

Apertura e sistemazione del Corso Ponte Mosca fino alla strada provinciale di Vercelli.

Apertura e sistemazione del Corso Belgio per i Corsi Farina e Tortona.

Allargamento del tratto del Corso Moncalieri tra il Ponte Isabella e la Rampa di Cavoretto.

Apertura e sistemazione del Corso Lecce fra il Canale della Pellerina e il Corso Francia.

Apertura e sistemazione di tratti dei corsi Monte Grappa, Trapani e Brunelleschi.

Sistemazione del Corso Spezia dalla via Nizza alla ferrovia

Poligono ferroviario alla Crocetta - Sistemazione per l'apertura del Corso Castelfidardo.

Apertura e sistemazione della via Giordano Bruno dalla via Buenos Ayres alla cinta daziaria.

Sistemazione della via Settembrini per costruzione della sede della tranvia elettrica Torino - Orbassano.

Costruzione della strada detta « Girone di Cavoretto ».

Strada di circonvallazione alla nuova cinta daziaria, costruzione di cavalcavia sulla linea ferroviaria Torino - Genova.

Parco in Borgo S. Paolo tra il Corso Trapani, la via Montenegro, il Corso Brunelleschi e la ferrovia.

Aiuole in regione Montebianco fra le vie Lauro Rossi e Cigna ed il Corso Sempione.

Scuole, ospedali, case.

Ampliamento della scuola elementare Boncompagni.

Acquisto terreno e 1° fondo per la scuola elementare della borgata Ceronda.

Ampliamento della scuola elementare Gabelli.

Acquisto terreno per la scuola elementare della borgata Sassi.

Acquisto terreno per la scuola elementare della barriera di Nizza.

Ampliamento della scuola elementare Ponte Stura.

Acquisto terreno per la scuola elementare Barriera di Milano.

Ampliamento e acquisto terreno per la scuola elementare B. V. del Pilone.

Fognatura della città, prosecuzione ed intensificazione delle opere iniziate e da iniziare.

Nuovo ospedale e cliniche universitarie (alle Molinette): 1° rata in conto del contributo del Comune in L. 21.600,000.

Concorso nella spesa di ampliamento dell'Ospedale di S. Luigi.

Compartecipazione nel capitale per l'Alleanza Cooperativa Torinese essenzialmente per l'impianto del panificio automatico per garantire il rifornimento ai cittadini in qualsiasi circostanza e con una notevole riduzione di costo.

Il Comune ha concesso il fido di 20 milioni per la pronta costruzione di case popolari a mezzo dell'apposito Istituto ed ha concesso a condizioni di favore il terreno per costruire le case agl'impiegati dello Stato.

A-XIV-159
1

CITTA' DI TORINO - SEGRETERIA GENERALE
ARCHIVIO STORICO