

Giomein con la visione diretta della caratteristica cuspidale alpina. Moltissimi dei suoi Cervino differiscono per la diversa stagione e per le condizioni atmosferiche durante le quali vennero rappresentati; tutti sono differenti nei primi piani. Nessuno di essi manca d'altra parte di quelle doti di colore, di luce, di disegno, di espressione, che stanno al fondamento di ogni opera artistica.

Il Roda abbandonò nell'ultimo decennio della sua attività lo studio accurato e profondo che informa le opere di altri pittori e che troviamo anche nella sua produzione precedente tale periodo.

Io non discuto se la ricerca lunga, incerta, faticosa, sempre tormentosa, spesso sterile, della perfezione e del capolavoro, sia un elemento veramente utile per un paesista.

Certo tale ricerca non era un elemento fondamentale del temperamento artistico del nostro pittore, più portato verso il dinamismo della creazione rapida e numerosa, intesa a ritrarre tutto ciò che vedeva e proprio come lo vedeva. Forse non è estraneo a questo suo orientamento di realizzazione numerosa e di produzione intensa che informa l'ultimo periodo della sua attività,

il presagio inconsapevole della immatura fine della sua giornata terrena.

Nell'ultimo anno della sua vita il Roda ebbe a soffrire di disturbi che limitarono e spesso gli negarono del tutto la serenità necessaria al lavoro.

Fu costretto per dei mesi all'inazione completa, e tale forzata inerzia fu quella che maggiormente l'afflisse e l'unica pena di cui si lamentò con accento accorato nel quale vibrava tutto lo strazio dell'artista sincero che si sente separato da quanto fu la ragione del suo essere.

Stroncato nella piena maturità della vita, quando più e meglio era cosciente delle sue aspirazioni e padrone della sua arte, nell'immatura perdita del Cav. Leonardo Roda si rimpiangono a un tempo l'uomo e l'artista,

per le belle opere che il suo ingegno non ci avrebbe sicuramente negate in una vecchiaia feconda e serena quale la sua tempra sembrava promettere.

**FERDINANDO BOSIO**



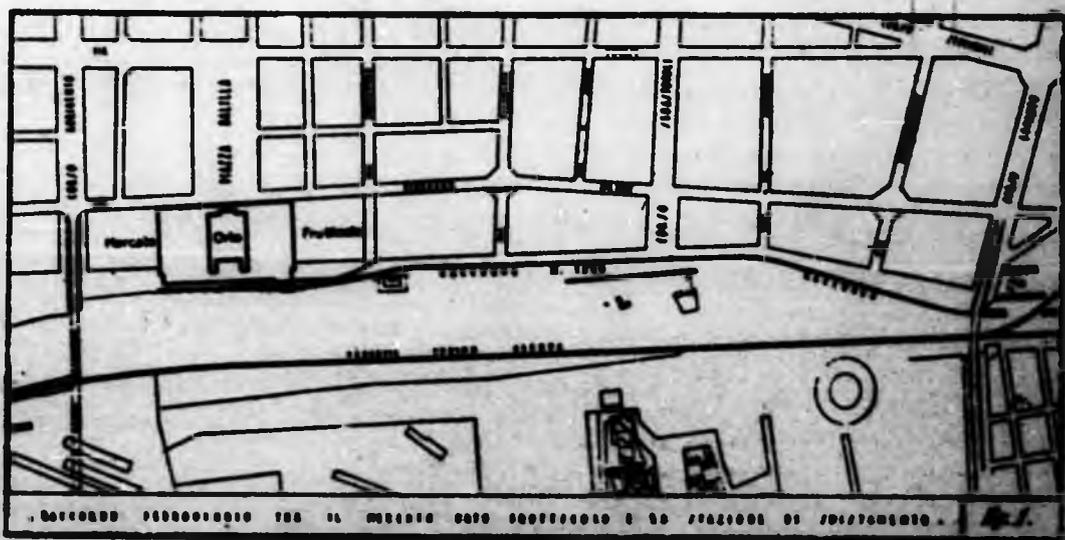
## TRAZIONE ELETTRICA FERROVIARIA PER IL NUOVO MERCATO ORTOFRUTTICOLO

La Rivista Torino, nel fascicolo di ottobre 1933, ha pubblicato la descrizione del nuovo mercato ortofrutticolo di via Giordano Bruno. L'articolo mette in evidenza la modernità della costruzione, la disposizione razionale dei posteggi e tutti i servizi per il regolare funzionamento del mercato e per la comodità dei frequentatori.

Considerazioni interessanti e confronti con quanto è stato fatto in importanti città italiane ed estere, mostrano che la ubicazione del nuovo mercato in rapporto al traffico esterno di convogliamento e smistamento della merce è veramente ottima.

La sua posizione nelle immediate vicinanze della stazione di smistamento (fig. 1) permette economie sul costo del trasporto che è pure di facile e meno complesso, a vantaggio della conservazione della merce.

I vagoni carichi di merce proveniente in massima parte dalla Campania, dalla Liguria, dalla Sicilia compresa tra Mancalieri e Bra, arrivano alla stazione di smistamento in svariate ore del giorno e della notte. Il numero massimo giornaliero in arrivo è 60, quello minimo 10, la media può ritenersi 19, come risulta infatti dal totale carri arrivati durante l'annata 1° agosto 1934 (data di entrata in funzione del mercato) al 31 luglio 1935, che è di 7020.



Detti vagoni vengono convogliati al mercato con un numero di treni variabile da quattro a dieci, successivamente quelli scaricati o anche carichi in partenza sono riportati alla stazione di smistamento con due o tre treni. In linea provvisoria il trasporto è stato effettuato mediante locomotive a vapore apprensive della Società che esercita il servizio; da alcuni giorni tale locomotiva è stata sostituita da un moderno locomotore elettrico ad accumulatori (figure 2 e 3).

Data la linea pianeggiante, le percorrenze brevi e a velocità moderate e le numerose manovre locali, il locomotore elettrico ad accumulatori rappresenta quanto di meglio la tecnica dei trasporti suggerisca (1). In caso la flessibilità di funzionamento, caratteristica del motore elettrico, si accoppia con la minima spesa di esercizio di ripercussione combustibile e si utilizza, per la carica

(1) M. Ing. Trac. Elet., N. 4, giugno 1934.