



1917 dalla Fiat, diventando negli anni venti la sezione Materiale ferroviario della casa automobilistica torinese. Gli intrecci produttivi tra le OGR e questi stabilimenti sono evidenti. Legami meno diretti ma non meno importanti per il mercato del lavoro qualificato e lo sviluppo delle competenze professionali interessavano anche, sempre in Borgo San Paolo, la Società anonima Ligure Piemontese SPA, in via Circonvallazione 616, che nel 1914 produceva automobili, con 580 uomini; la Lancia, in via Monginevro 99, fabbricava anch'essa automobili con 400 uomini, 3 donne e 8 ragazzi, mentre la carrozzeria Lancia, in via Cumiana 15-17, occupava 56 uomini, una donna e un ragazzo. L'elenco può proseguire con la Società anonima Ruotificio Italiano, in via Vochieri 8, per la lavorazione meccanica del legno, con 40 uomini; le Officine meccaniche piemontesi già Ing. Otto Lügg in via Monginevro 121, erano impegnate nelle produzioni meccaniche e di accumulatori elettrici con 60 uomini e 3 ragazzi; vi erano poi carrozzerie di dimensioni minori in via Moretta 55 e via Frejus 11, mentre non mancavano due ragguardevoli fonderie, la Società anonima Fonderie Frejus, in via Frejus 21, dove lavoravano 210 uomini, e la Società anonima Industrie Metallurgiche, in via F.lli Bandiera 1, con 180 uomini e 10 ragazzi.

Le OGR, insomma, non furono solo alle origini di Borgo San Paolo ma influenzarono fortemente la composizione produttiva e sociale dell'area, che divenne un concentrato di quella che può a buon diritto essere considerata un'aristocrazia operaia, di cui i lavoratori delle OGR, specialisti in mansioni tipiche dell'operaio di mestiere e al contempo ferrovieri, rappresentavano la componente di punta,

sotto molteplici rispetti: l'orgoglio professionale, la forza contrattuale, la capacità organizzativa, il ruolo di avanguardia nel nascente movimento operaio, lo status e il rispetto di cui godevano all'interno del mondo del lavoro (Jalla, 1980b).

Ma le OGR, con la grande area occupata, contribuirono anche a fare di Borgo San Paolo una realtà separata dal resto della città: assieme alle OGR, due caserme, le Carceri Nuove, il mattatoio in Foro Boario, gli altri impianti industriali a ridosso della linea di cinta, la presenza del muro stesso fino al 1912 e la linea ferroviaria fino al suo interrimento nel 1930, costituirono altrettanti ostacoli agli spostamenti tra la città e il quartiere, cosicché la netta caratterizzazione sociale del borgo si cementò con l'isolamento fisico dalla città e dalle altre barriere operaie, tra loro separate da ampie aree rurali. E la separatezza accentuò l'identità e il senso di appartenenza territoriale, che in molti casi si colorava di tinte sociali e politiche. Quando gli abitanti di Borgo San Paolo si recavano in centro, dicevano di andare "a Torino": un'altra città, della quale non facevano parte (*Torino tra le due guerre*, 1978).

Sarebbero dovuti passare molti decenni perché lo sviluppo della monocultura dell'auto da un lato e l'inglobamento delle barriere operaie nell'indistinto edificato semiperiferico dall'altro lato mettessero in crisi la rilevanza occupazionale delle OGR e la dimensione del borgo. A lungo, tuttavia, in Borgo San Paolo le OGR continuarono a essere chiamate semplicemente "le officine": la fabbrica, dunque, per antonomasia, del borgo. Né sarebbe mai venuta meno, negli ambienti operai, la considerazione delle OGR come un luogo nel quale si raggiungeva la sicurezza

del posto di lavoro e, soprattutto, si raccoglievano professionalità di primo piano, testate all'ingresso attraverso il "capolavoro", mai destinate al lavoro dequalificato e ripetitivo della produzione di serie che caratterizzava i grandi impianti di stampo fordista degli anni del secondo miracolo economico. Il senso della partecipazione a una comunità di lavoro sotto molti rispetti privilegiata restò così vivo tra i lavoratori delle OGR fino alla dismissione degli impianti all'inizio degli anni novanta del Novecento.

Stefano Musso, storico, insegna all'Università degli Studi di Torino, Facoltà di Scienze Politiche

#### PER SAPERNE DI PIÙ

V. Ellena, *La statistica di alcune industrie italiane*, in "Annali di statistica", serie II, vol. 13, 1880

A. Ragazzoni, *Le Nuove Officine delle Strade Ferrate (Rete Mediterranea)*, Camilla & Bertolero, Torino 1895

P. Gabert, *Turin Ville industrielle*, Presses Universitaires de France, Paris 1964

*Torino tra le due guerre*, Musei civici, Torino 1978

D. Jalla (a), *Le officine e il Borgo San Paolo: storia di un rapporto esemplare tra fabbrica e territorio* e M. Pisto, *Le Officine delle Strade Ferrate: perché sono sorte e come sono state strutturate*, in *Le officine delle Strade Ferrate in Torino. Un'idea di riuso per il fabbricato delle locomotive a vapore*, Associazione Museo Ferroviario Piemontese, Torino 1980

D. Jalla (b), "perché mio papà era un ferroviere...". *Una famiglia operaia torinese dei primi del Novecento*, in "Rivista di storia contemporanea", n. 1, 1980

W. Barberis, *Le armi del principe. La tradizione militare sabauda*, Einaudi, Torino 1988

F. Amatori, A. Colli, *Impresa e industria in Italia dall'Unità a oggi*, Marsilio, Venezia 1999