
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 Buttigliera 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.

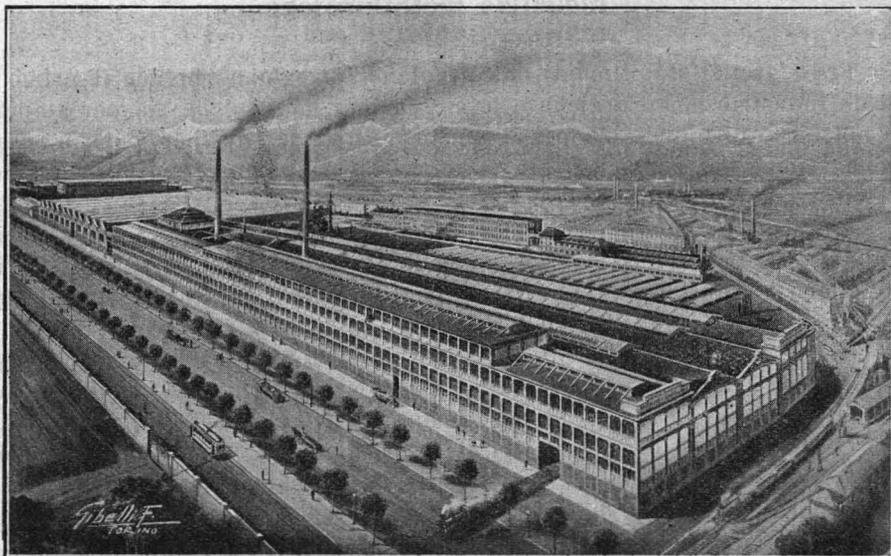
Lo stabilimento è diretto dal comm. ing. Camuri, direttore generale, e dà lavoro a circa 3000 operai.

Impiegati ed operai hanno costituita una 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 proprietario 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 circoscriventi. 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 soprattutto 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 Attila), 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.