



Il diritto viale di dieci chilometri, che dal cuore della città mette capo al ridente spiazzo ove sorge la Reale Palazzina di Caccia, s'è in questi ultimi anni straordinariamente abbellito. Abbellire una cosa già decantata per il suo fascino! Può parere un'iperbole, un forzato gioco retorico. Ma ecco, effettivamente, il caso d'una strada già per se stessa magnifica, che s'aggiorna, si migliora e s'arricchisce sempre più. Era ne' secoli passati, e sin quasi al principio del nostro, un vialone campestre. Da tre o quattro lustri va diventando un corso cittadino. Enti pubblici, industrie private, singoli imprenditori pare vadano a gara per renderlo viepiù accogliente, per animarlo e accrescerne il decoro. Non per niente, una volta, questa era detta la Strada Reale.

I mezzi di comunicazione ne hanno moltiplicato anche il traffico spicciolo, quello che caratterizza una contrada e vi infonde una vita propria. Perfetta, ormai, la viabilità. La pavimentazione, eseguita nel 1927 in macadam bitumato, offre una apparenza di lucido asfalto. Suolo liscio come un biliardo. Il tranvai elettrico fu messo su banchine rialzate, sicchè si ha una carreggiata centrale di più che dieci metri di larghezza, adatta per il traffico automobilistico, oltre alle due laterali per veicoli lenti.

Provvida, poi, l'istituzione della tranvia urbana, che da Porta Nuova corre fino alla Palazzina, collegando al centro luoghi che, in frequenti periodi, richiamano molta gente: la Piscina Municipale « Mussolini », l'Ippodromo, il Campo d'Aviazione. Quel tranvai funziona dal 1936. E solo pochi anni

avanti s'era compiuto — opera davvero grandiosa — l'abbassamento del piano del ferro, ciò che permise di demolire l'antiestetico manufatto (o *passarella* come comunemente si diceva) che, poco più giù dell'Ospedale Mauriziano, mal rimediava, sopra il passaggio a livello, all'interruzione del percorso.

Ricordi assai vicini; eppure sembrano remoti. Ci si abitua presto alle comodità! C'era il traballante asmatico tranvai a vapore, da cui si scendeva incipriati di polvere, fra un acre sentore di fumo: quel tranvai che noi chiamavamo « caffettiera » e che altrove si battezzò « gamba de legn » per la sua andatura pressochè zoppicante. Ad aumentare le delizie di quei viaggi ecco, spesso, i cancelli della ferrovia chiusi per il sopraggiungere dei treni. Attese interminabili da metter a seria prova la pazienza e la rassegnazione dei passeggeri. Figuriamoci i giorni di corse a Mirafiori, quando i tranvai erano zeppi!

Basta: adesso gitanti e abitatori della zona da questo lato vengono serviti con sollecitudine. Ed altre migliorie sono in programma per il prossimo avvenire. Il piano regolatore municipale prevede di allargare notevolmente il corso in tutto il tratto fra la soppressa cinta daziaria e l'imbocco del piazzale di fronte alla Palazzina. Adesso il corso, quasi ovunque, ha una larghezza di metri 42,50. In un solo breve settore davanti all'Ospizio di Carità, essa è di 53 metri. Nell'accennato intero tratto, di là dalla scomparsa barriera, — precisamente a partire dall'imbocco di via Onorato Vigliani, ove confluisce anche il corso IV Novembre — si progetta di por-