Prima puntata: correva l'anno 1898…

leStrade 120 anni

Storia e Cultura Tecnica

1. Manutenzione al centro: un chiodo fisso della rivista fin dalle sue origini

Tutto quanto può tendere a migliorare **le strade**

IL 1° GENNAIO 1898, A TORINO, L'INGEGNER MASSIMO TEDESCHI DAVA ALLE STAMPE IL PRIMO NUMERO DI "LE STRADE". I VENTI CHE SPIEGAVANO LE VELE DI QUEL PROGETTO AVVENIRISTICO ERANO DUE: LA COMPETENZA E LA PASSIONE. TEDESCHI HA INDICATO LA ROTTA, CHI È VENUTO DOPO DI LUI L'HA SEMPRE SEGUITA ALLA LETTERA. SOLO COSÌ SI SPIEGA LA PORTATA DI QUEL TRAGUARDO CHE TRA 12 MESI ESATTI LA TESTATA TOCCHERÀ: I SUOI PRIMI 120 ANNI.

Illmo Signore,

In Italia manca una pubblicazione che si occupi dell'importantissimo ramo che comprende le strade e tutto quanto via ha attinenza. Siamo quindi persuasi che la nostra *Rivista* incontrerà l'approvazione di tutti quanti amministratori e tecnici s'interessano della materia.
Rivolgiamo perciò caldo invito di prendere in attento esame il presente numero di saggio, e specialmente il programma che spiega gli intendimenti e lo scopo della *Rivista*.
Dovendo rivolgerci ad un numero ragguardevole di Amministrazioni e persone, non badando a sacrifici, diamo la maggior possibile diffusione a questo primo numero, ma non potendo continuare in sì copioso invio, preghiamo caldamente quanti approvano la nostra pubblicazione ad abbonarsi *senza ritardo*. Molti, pur avendone l'intenzione, lasciano inavvertitamente passare del tempo prima di farlo, mentre è urgente per la Rivista il regolare in giuste proporzioni la tiratura.
Confidiamo quindi nel buon volere di quanti, approvando il nostro operato, ce ne daranno prova abbonandosi con sollecitudine al nostro periodico.

Abbonamento annuo L. **Sei.** - Inviare Cartolina-Vaglia: Ing. Massimo Tedeschi - Galleria Nazionale, D - Torino.

PROGRAMMA

Nella preoccupazione generale di ricercare i mezzi più efficaci per sollevare l'agricoltura nazionale, non tiene il posto che gli spetta lo studio dello sviluppo e del miglioramento delle nostre comunicazioni stradali. Non è arrischiata l'affermazione che in oggi l'agricoltura del nostro paese (e lo dimostreremo riportando esperienze pratiche) giace oppressa da uno dei più gravosi tributi, che essa paga senza forse avvedersene, sotto forma di eccessive spese di trasporto, a causa delle pessime condizioni in cui si trovano, e per sviluppo e per stato di conservazione, quelle strade che più direttamente dovrebbero servire alle aziende agricole. La Francia, che sul finire del secolo scorso giaceva in una vera condizione di inferiorità nelle industrie agrarie, deve senza alcun dubbio, per la maggior parte, l'eminente posto ora invece conquistato, a quella organizzazione stradale in cui è ora forse prima nel mondo. In Italia invece questo campo è quasi vergine. Da noi l'eccesso delle spese di trasporto sottrae all'agricoltura non piccola parte di quel capitale che dovrebbe tendere all'accrescimento della produzione.

L'ENORME LAVORO DA FARSI

Dopo il poderoso sforzo fatto colla Legge 30 agosto 1868 per la costruzione delle strade comunali obbligatorie (legge che è ancor ben lungi dall'essere attuata), quasi esaurito in esso, il nostro paese si è completamente arrestato. Se noi riflettiamo all'enorme lavoro che ancora ci rimane a compiere in materia di strade, sia nel campo della loro costruzione sia in quello della loro manutenzione sia ancora in quello legislativo; se pensiamo che la spesa per le strade occupa un posto importante nei bilanci dello Stato, delle Provincie, dei Comuni e dei privati sì da assorbire annualmente parecchie diecine di milioni, tosto ci persuaderemo della opportunità non solo, ma della necessità che di tale questione si occupino, assai più che attualmente non facciano, tutti coloro che per ragioni amministrative o tecniche hanno competenza nella materia. Né esagerammo qualificando come enorme il lavoro da farsi. Dal punto di vista delle costruzioni, l'Italia è ancora ben lungi dall'avere perequata in ogni regione la sua rete stradale, e la stessa Legge 30 agosto 1868 sulla costruzione delle strade comunali obbligatorie è appena a metà cammino della sua attuazione. Per altra parte poi, vi è intera la viabilità rurale da creare, ed in questa parte, è doloroso l'affermarlo, siamo deplorevolmente indietro di altre nazioni, ancorché di carattere meno agricolo della nostra.

La macchina del tempo

"*Le Strade*" prima delle strade. Quelle carrabili, che c'erano eccome dal momento che all'epoca i carri (a trazione animale) trasportavano persone e merci tra le città della nostra giovane Italia. Ma erano, per usare un eufemismo, tutte da risistemare. Ovvero lisciare, levigare, dotare insomma di una certa planarità, per esempio utilizzando quegli strabilianti "cilindri a vapore" che, nel frattempo, l'industria più avanzata aveva iniziato a produrre. Siamo in piena epoca ferroviaria, ma qualcuno, a Torino, cominciava a dare voce a quelle voci che, con intelligenza, andavano sostenendo che le stazioni dovevano pur essere raggiunte, da persone e merci, senza troppi costi per la collettività, e che una dimensione più flessibile del trasporto non poteva essere accantonata come utopia. Intanto, i velocipedi stavano iniziando a trasmigrare dalle piste alle strade, aggiungendo alla funzione "sportiva" quella "trasportistica". E intanto, iniziava a entrare nell'immaginario l'icona dell'automobile, ai tempi ancora sfocata ai più, ma non ai pochi che ci vedevano lungo. È in questo clima che nel gennaio 1898 nasce la rivista "*Le Strade*", di cui è iniziato il conto alla rovescia verso il 120° compleanno. Per festeggiarlo, e anche per ricordare al lettore quanto sia sempre utile tenere a mente certe questioni archetipiche (dalle norme alla manutenzione), abbiamo deciso di tirar fuori dai nostri archivi alcuni articoli particolarmente significativi del passato, corredandoli con materiale fotografico più unico che raro. Ne è nata l'idea di un viaggio in dieci tappe, quanti sono i numeri dell'annata, dal passato verso il futuro, affidato a questa nuova rubrica che ci avvicina alle celebrazioni del prossimo anno. Buon viaggio, dunque, e buona lettura.

2

ANNO I. Torino, 1° Gennaio 1898 NUM. 1.

LE STRADE

RIVISTA MENSILE TECNICO-AMMINISTRATIVA DELLA VIABILITÀ ORDINARIA
diretta dall' Ing. MASSIMO TEDESCHI

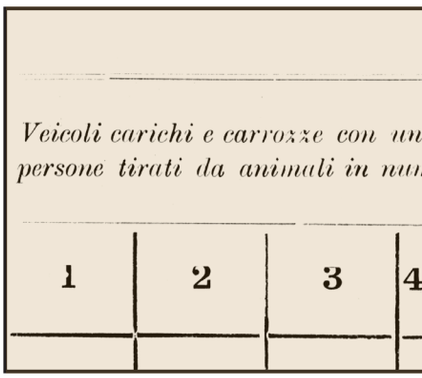
ABBONAMENTO ANNUO
ITALIA: Lire 6. — UNIONE POSTALE: Lire 9.

DIREZIONE ED AMMINISTRAZIONE
TORINO, GALLERIA NAZIONALE - INGRESSO D.

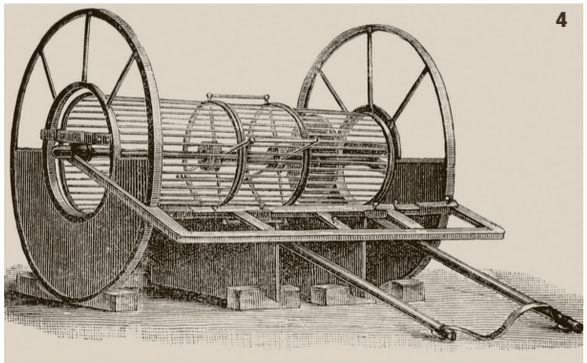
SOMMARIO: Programma (*La Direzione*). — Per una legge sulla manutenzione delle strade comunali (Ing. M. TEDESCHI). — Sui materiali d'inghiaiamento (Ing. A. DRUETTI). — Gli Uffici Tecnici provinciali e comunali. — Il ciclismo e le strade (Ing. G. VAILATI). — Cronaca tecnica. — Bibliografia.

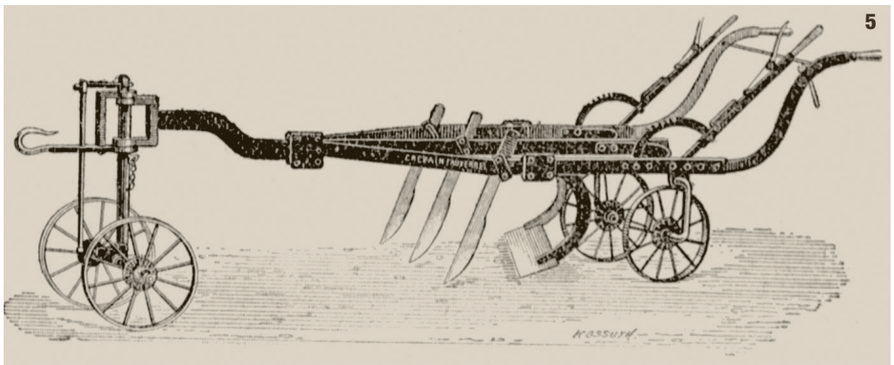
2. Testata e sommario del primo numero (1 gennaio 1898)

3



3. Una strada "grezza" di fine Ottocento





4. La tecnica al servizio del progresso: vaglio per la crivellatura dei materiali (1900)

5. Aratro stradale per ritagliare il ciglio interno delle banchine (1901)

6. Compressore stradale (1919)

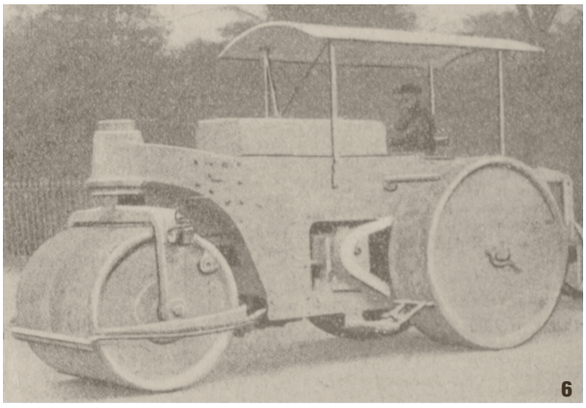
7. Modulo per la statistica del carreggio

CONSERVAZIONE DELLE STRADE

Dal punto di vista poi della conservazione delle strade, ben si può dire che moltissimo, se non tutto, rimanga a fare. Abbiamo Provincie che ancora oggi si affaticano a studiare il miglior sistema tecnico-amministrativo di manutenzione stradale ed i concetti che finiscono per prevalere, non vagliati da una discussione fra persone competenti, non sono per lo più quelli che veramente dovrebbero trionfare. Quanto poi alla conservazione delle strade comunali, troppo vagamente tutelate dalle leggi vigenti, e per le quali le più volte promesse disposizioni legislative costituiscono tuttora un desiderio, sono nelle condizioni le più tristi. Nell'ultima Relazione del marzo 1896 presentata dal Ministro dei Lavori Pubblici, si afferma che in molte Provincie le strade comunali vanno deperendo, anzi addirittura vanno distruggendosi i lavori stradali con tanto sacrifizio compiuti. Ed un senso di sconforto c'invade, vedendo un Ministro che in una pubblica Relazione è costretto ad ammonire che "*non ci sarebbe niente di più biasimevole, per un paese civile, che lasciar distruggere, per mancanza di manutenzione, opere che hanno richiesto così gravi sacrifizi di denaro*".

VIABILITÀ RURALE O VICINALE

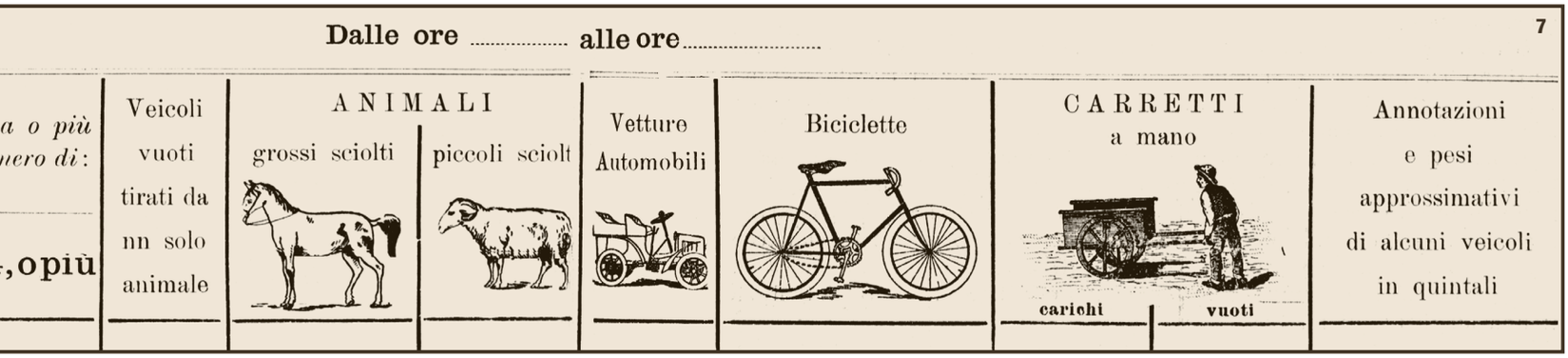
Quanto, finalmente, alla viabilità rurale o vicinale, non protetta da nessuna norma direttrice, abbandonata completamente all'iniziativa privata, che in alcun modo si cerca di coordinare, è in condizioni tali, che l'agricoltura già tanto oppressa, trova in questo stato di cose un ostacolo dei più gravi al suo rifiorimento. Ben giustamente scriveva una delle autorità tecniche più eminenti d'Italia in questa materia, il Cantalupi, fin dal 1867: "*Se le strade ferrate e l'applicazione del vapore, come forza motrice, ed il trasporto dei viaggiatori e delle merci si possono per ora considerare come i mezzi di comunicazione più perfetti, non ne consegue che le strade ordinarie abbiano perduta la primitiva loro importanza e debbano quind'innanzi essere*



abbandonate o trascurate. Anzi, la vita delle ferrovie è interamente collegata alla buona conservazione delle strade comuni, che vi traducono le merci e le persone, senza delle quali le spese di trasporto aumenterebbero a dismisura ed i vantaggi che si avrebbero colle une, verrebbero a perdersi colle altre". Ma fu voce inascoltata.

RACCOGLIERE L'ESPERIENZA

Raccogliere, coordinare e mettere a profitto l'esperienza di tutti quanti si occupano della materia, aprire il campo a discussioni serene e feconde, rendere noti i progressi fatti dalle altre nazioni ed i vantaggi ricavati, popolarizzare il concetto che nei paesi agricoli la strada è un elemento di prima necessità ed il più potente per la prosperità dell'agricoltura, persuadere che i denari impiegati nelle strade, anziché costituire uno spreco od un lusso, sono invece denari impiegati ad un frutto altissimo, che si concreta in economia di tempo e di trasporto ed in comodità di transito, ecco lo scopo principale del nostro periodico. Da anni occupandoci di questa materia, abbiamo dovuto ricono-



La prima pubblicità

Sul terzo numero di "*Le Strade*", marzo 1898, compare la prima pubblicità della testata. L'azienda promossa, sotto il titolo-slogan "Impresa per la Cilindratura a Vapore delle Strade", è la ditta Ing. Gola Conelli & C. di Milano, con sede in via Dante 16, a cui l'inserzione invita a rivolgersi per "*scharimenti e preventivi*". "*La cilindratura a vapore* - recita il testo - *serve al consolidamento di strade, terrapieni, fondi di canali, ecc. L'economia di materiale derivante dalla cilindratura è evidente, poiché una strada cilindrata è preparata pel passaggio dei veicoli e non distrutta da questi. L'Impresa assume lavori di consolidamento a prezzo determinato per ogni tonnellata-chilometro*". A corredo del testo, una curatissima illustrazione del memorabile cilindratore, ovvero l'antenato del nostro rullo. Anche la réclame rende dunque merito alla modernità e maturità "mediale" della rivista, che non disdegna, anche per evidenti ragioni di sostentamento, l'impiego di questo strumento comunicativo, già motore della giovane industria culturale coeva. Per rendercene conto, basta andare a leggere quanto scrive un anonimo cronista a commento della prima Mostra di Pubblicità che si tenne in occasione delle Esposizioni Riunite di Milano del 1894: "*La réclame, questa leva potentissima dei commerci e delle industrie, questo indispensabile allenatore - per dirla in linguaggio sportivo - d'ogni vecchia e nuova impresa commerciale è, in Italia, ancora poco più che bambina e, eccettuati pochi industriali di coraggio, coloro ai quali essa potrebbe arrecare tanto giovamento o la disprezzano come inutile, o come indegna, o non la conoscono assolutamente*". Aggiungerà Umberto Notari, fondatore del modernissimo "*Verde e Azzurro*" *nel 1903: "La reclame sui giornali è certamente uno dei mezzi più potenti per fare prosperare industrie e commerci. Ma per giungere colla reclame alla prosperità* [...] *bisogna saper scegliere e valutare i giornali; bisogna valutare la loro potenzialità e misurare il loro successo: bisogna possedere cioé quel fiuto* [...] *che può definirsi la psicologia della reclame*".

8

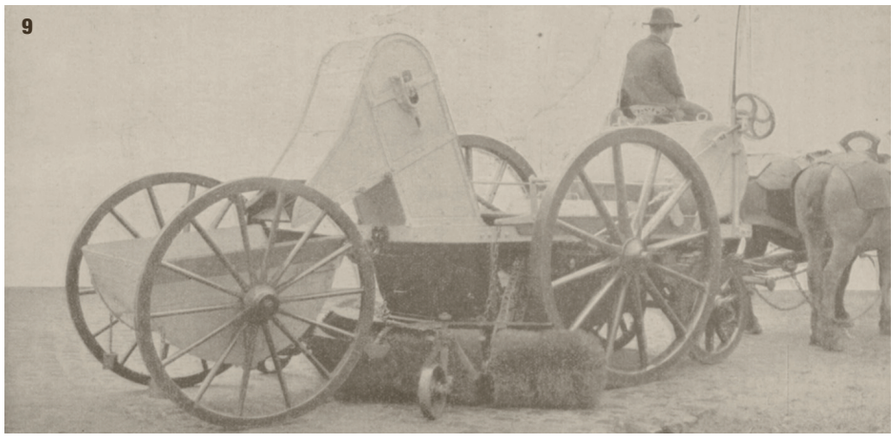
scere che l'incremento incessante di ogni ramo tecnico, rende impossibile ai periodici tecnici già esistenti di trattare con tutta quell'ampiezza e continuità che sarebbero richieste dall'importanza loro, i vari problemi inerenti alle strade, ed è perciò che siamo venuti nell'idea dell'utilità ed opportunità di pubblicare anche per questa parte un periodico speciale, come già ne esistono per altri rami, forse più attraenti, non certo più importanti. Ma per utilmente conseguire il nostro scopo, abbiamo bisogno dell'appoggio di tutte le pubbliche Amministrazioni che hanno il governo di strade, dei Sodalizi agrari e di tutti quanti veramente hanno a cuore il rifiorimento dell'agricoltura. E principalmente ci rivolgiamo alle Amministrazioni comunali.

PROGRESSO E LEGISLAZIONE

In ogni più piccolo Comune vi sono strade, e quindi vi sono persone che ad esse devono rivolgere la propria opera. Ai Comuni, ai quali più direttamente è affidata la rete stradale che più interessa l'agricoltura, noi rivolgeremo le nostre maggiori cure. Noi esporremo man mano, ed in forma semplice e pratica, tutto quanto può tendere a migliorare le strade, procureremo di dare notizie di tutto quanto si riferisce al progresso in questo ramo, suggeriremo quali sono i mezzi più acconci per tendere al completamento delle varie reti stradali e specialmente delle vere e proprie strade rurali, patrocineremo gli interessi dei Comuni presso le Amministrazioni superiori. Gradiremo, infine, che ci vengano presentati quesiti di qualsiasi genere, relativi alle strade, non trascurando la importantissima parte legislativa e legale, e confidiamo così di creare una palestra feconda dei migliori risultati.

SARÀ ACCOLTO IL NOSTRO APPELLO?

A tutti quanti poi si occupano di strade, o come amministratori di Provincie e Comuni, o come tecnici, facciamo caldissimo appello di aiutarci coll'opra e col consiglio, ricordando loro che se apparentemente modesto è il compito nostro, è in sostanza uno dei più importanti e sul quale si può dire poggia grande parte dello sviluppo economico di un paese. Fortunatamente non mancano, fra coloro che si occupano di strade, distinti cultori, ed è bene che i loro studi, le loro proposte, anziché tornare a solo profitto dell'amministrazione da cui dipendono, possano venendo alla luce, giovare all'intero paese. Né, per ultimo, trascureremo gli interessi di coloro che si occupano delle strade, poiché, appunto per l'apparente modestia del loro compito, molte volte le Amministrazioni non tengono il personale, che pure ha così importanti e delicate mansioni, in quel conto in cui dovrebbe essere tenuto. Sarà accolto il nostro appello? Noi lo speriamo, e senza presumere troppo delle nostre forze, confidiamo, se coadiuvati, di efficacemente contribuire a portare rimedio ad un male di cui purtroppo molti non si rendono abbastanza ragione, e di far conquistare anche all'Italia in questo ramo, che per molti aspetti può ritenersi la misura del grado di civiltà di un popolo, quel posto che veramente le spetta come nazione eminentemente agricola.


9

8. La prima inserzione di "Le Strade" (marzo 1898)

9. La prima attrezzatura "polifunzionale": scopatrice-innaffiatrice-raccoglitrice tedesca (1903)