

Tuttavia fu in virtù della prevista presenza del *Naviglio* che la zona del Regio Parco prese da allora il nome di *'Isola Polidora'* o *'Isola del Viboccone'*, toponimo che conservò per qualche tempo.

Lo Zuccaro, nel suo testo *'Passaggio in Italia'* pubblicato nel 1608, si spinge anche a descrivere i frequentatori del Parco, una folla di nobildonne e di gentiluomini che, potendolo fare, sciamano dalla città alla ricerca di fresco e di ristoro:

*"... Magnifico certo qui è il diporto di tutta la città, massimamente la sera, poiché si vede una moltitudine di dame, di cavalieri a piedi et a cavallo, in cocchio o in carrozze fin dentro al teatro; e nella strada di mezzo restano poi i cocchi e ele carrozze et i cavalli, e vanno a piedi le dame e i cavalieri tutti per il bosco qua et là disposto, che non vi è altro più gustoso luogo e vista più gioconda .. E' gran cosa per certo vedere tanta quantità di nobiltà con armonia di canti e suoni... Si mira entrare, uscire, girare e ritornare per diversi luoghi, a gruppi le dame e i cavalieri et ogni sorta di gente...."*

Una trionfale descrizione del parco e del palazzo del Viboccone è poi quella riportata, ancora una volta, nel *'Theatrum Sabaudiae'*, testo pubblicato ad Amsterdam nel 1684:

*"... Presso la Dora si aprono, spaziando in ogni direzione, i due querceti (comunemente chiamati 'Parchi', il Nuovo e il Vecchio, ambedue ricchi di annosi olmi, querce, pioppi disposti in filari, ameni per i sentieri che lì si intersecano, per i prati verdeggianti qua e là disposti, per i ruscelli che vi scorrono;*

*il primo è per gli svaghi del popolo e per irrobustire in vari giochi al gioventù, l'altro è riservato agli ozi del Principe, ogni qualvolta desideri cacciare la selvaggina che vi è raccolta in gran quantità.....*

*.....qui si innalza una gran costruzione, munita di torri, che serve da punto di ritrovo per la caccia, ammirevole per il numero e la sontuosità delle camere.*

*Ai due lati si stendono aiuole deliziose, allietate da fiori diversi e da una piramide che sorge al centro, sorretta da statue di marmo.*

*Di qui, attraverso moli gradini, si scende su varie terrazze, che terminano in una grotta sotterranea a volta, con molti ornamenti all'interno e fuori, la quale porta in breve ad una fontana abbondantissima d'acqua, dove si può andare in barchetta....).*

Le fa eco la pomposa descrizione dei due giardini attigui al palazzo e del parco e fatta dal Coppino, che così recita:

*"Dei due giardini... il superiore è diviso in dodici spazi quadrati intersecati da larghissime vie, con otto fontane che gettano con giocondo mormorio l'acqua in una vasca di marmo.*

*Dalla porta del palazzo sino alla Stura si stende poi una lunga e larga via tra piante di quercia...*

*.. Verso la confluenza della Dora nel Po è situata una graziosissima città di bosco, composta da loggie, sale et appartamenti di più camere e camerini, teatri, padiglioni, templi e piazze in diverse maniere tessute con gli stesi rami degli alberi.*

*.... Questi sono così aggruppati e disposti che rendono un'ammirazione singolare, e gli alberi sono di tale grandezza e qualità con i loro rami lunghi et alti che danno comodità di fare ogni grane edificio..*

*Gira detta città all'intorno di un gran spazio di bosco aperto con nuovi e diversi edifici, trà quali vi è il seggio del consiglio, o vogliamo dire riposo, che è un giro di anfiteatro assai grande, disposto con ordine di architettura rustica con archi e colonne delli stessi rami, con nicchie et seggie di riposo, con circoli di seggie all'intorno a guisa di bancate, coperte di tenera erbetta e fiori che paiono tanti tappeti, e nel mezzo un albero altissimo e diritto che fa piramide et obelisco..*

*Si esce poi per una lunga galeria parimente tessuta et coperta d'archi e colonne de gli stessi rami che tutto l'anno restano verdi..”*

Poi, nel 1706, il palazzo del Viboccone viene messo a ferro e fuoco dalle truppe assediante francesi, il parco viene distrutto e, dopo un lungo periodo di abbandono, i terreni vengono destinati alla produzione agricola.

La costruzione della Manifattura Tabacchi, tra il 1758 e il 1768 su progetto di Giovanni Battista Ferroggio ed il preventivo tracciamento del Canale del Regio Parco, nel 1758, determineranno un ulteriore cambiamento della situazione: là dove si estendevano boschi e praterie, dimore regali e opere d'arte, sorgerà una borgata operaia, abitata dai lavoratori della manifattura, che arriveranno ad essere più di 3.000.

Il borgo del Regio Parco, con le sue casette addossate le une alle altre lungo una maglia di stradine rettilinee e affiancato dalla neogotica chiesa di san Gaetano da Thiene, costruita nel 1884 in occasione dell'Esposizione Internazionale dell'Industria, ancora oggi conserva un fascino antico, messo in evidenza dagli interventi di riqualificazione risalenti agli anni '80 e '90 del secolo scorso.

Tra gli anni '40 e gli anni '80 del '900 la zona tra la Borgata Maddalene e il Regio Parco, rimasta sino ad allora fuori dai processi di urbanizzazione che avevano interessato la vicina Barriera di Milano, viene completamente urbanizzata, con la costruzione di alti edifici di edilizia residenziale e di edilizia popolare, spesso dotati di ampi spazi verdi.

Sopravviverà un'unica cascina, la *Cascina Nigra*, oggi all'interno del cortile dell'abitazione all'angolo tra via Bologna e via Pacini.

In breve tempo quella che era stata una campagna fertile diventa un pezzo di città, sorto là dove si estendevano i campi e i prati dell'antica Regione delle Maddalene e del Regio Parco.



# FOTO STORICHE



01 - Corso Vigevano ai tempi dell'abbattimento della cinta daziaria del 1853, nei primi anni '10 del Novecento.



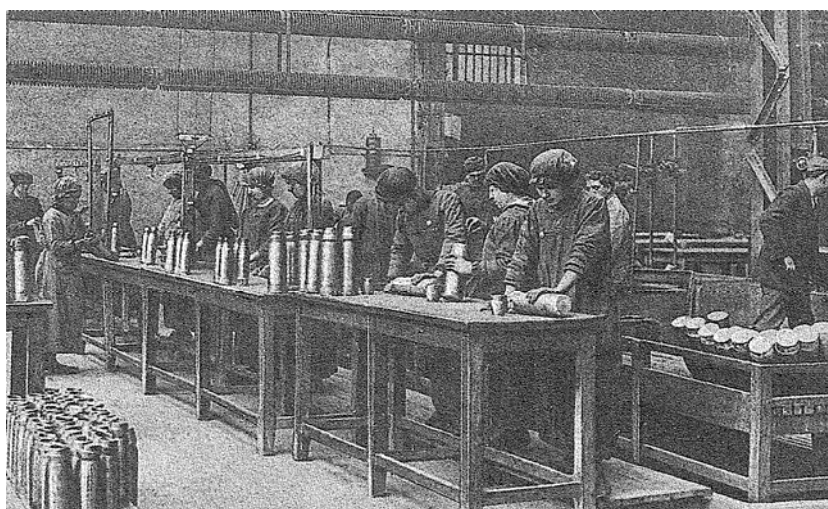
02 - Corso Vigevano negli anni '10 del Novecento, ancora sterrato e con il filare di platani da poco messo a dimora.



03 - La piazza della Barriera di Milano negli anni '10 del Novecento. I due edifici all'interno della piazza sono quelli preposti alla riscossione dei dazi.



04 - La piazza della Barriera di Milano, oggi piazza Crispi, con uno degli edifici di riscossione dei dazi abbattuto negli anni '50 del Novecento.



05 - Interno di una fabbrica per la preparazione dei bossoli in Barriera di Milano durante la prima guerra mondiale. Si noti il ricorso alla manodopera femminile.



06 - Festa patronale della Barriera di Milano in piazza Crispi negli anni '30 del Novecento.



07 – Il tratto di corso Vercelli, alberato, di fronte alla Fiat Grandi Motori negli anni '10 del Novecento. Sullo sfondo la piazza della Barriera di Milano.



08 – Corso Palermo appena all'esterno della cinta daziaria. La casa sulla sinistra è stata costruita dal commendatore Grassi all'inizio del Novecento, quella sulla destra, con l'insegna dei Sali e Tabacchi, è una delle più antiche della borgata Monterosa, (1890) ancora oggi esistente. Al piano terreno ha



09 – Veduta della Strada delle Maddalene al Regio Parco negli anni '30 del Novecento. Al fondo della strada si nota l'ostabilimento della Manifattura Tabacchi, sorto sulle rovine del seicentesco Palazzo del Viboccone.



10 - Il tram della linea 10, appena superata l'entrata principale della Manifattura Tabacchi, sta percorrendo la strada delle Maddalene, proprio di fronte alla Trattoria del Regio Parco. Siamo negli anni '30 del Novecento.



11 - La strada delle Maddalene attraversa il borgo operaio del Regio Parco, terminando proprio di fronte all'ingresso della Manifattura Tabacchi. Fin dalla sua nascita il borgo, costituito da case di dimensioni limitate, alcune con giardinetto annesso, è abitato dalle operaie e dagli operai dello stabilimento, le "Tabachine" e i "Tabachin". Sulla sinistra un luogo importante per il borgo, la Scuola Cesare Abba.



12 - Veduta ravvicinata della Manifattura Tabacchi, con l'entrata principale sovrastata da un arco marmoreo, nel 1903. Al centro della foto si notino i basamenti delle arcate del Palazzo del Viboccone, oggi allineati lungo il corso Regio Parco.



13 – Corso Regio Parco di fronte alla Manifattura Tabacchi negli anni '10 del Novecento.



14 – La Chiesa di San Gaetano da Thiene, costruita nel 1884, durante una processione negli anni '20 del Novecento. Si notino di fianco alla chiesa i panni stesi ad asciugare al sole.



15 – Veduta dall'alto della Chiesa di San Gaetano e dalla parte più recente della Manifattura Tabacchi con, sullo sfondo, la collina di Superga. Il prato sulla destra è ancor oggi esistente. In primo piano si notano le "rocailles" ancora oggi esistenti, lungo il trincerone ferroviario che termina allo scalo Vanchiglia.





## Approfondimenti storici

### La Cinta Daziaria del 1853.

Nel 1848, come conseguenza dell'entrata in vigore dello Statuto Albertino promulgato dal *Re Carlo Alberto*, alle città italiane è concesso di occuparsi dell'esazione diretta dei dazi sul consumo, operazione sino a quel momento svolta direttamente dallo Stato.

La legge che permette questo cambiamento, datata 7 ottobre 1848, fornisce quindi la possibilità alle città di dotarsi di un'importante fonte di reddito diretto, utile per sostenere le spese e per garantire un sufficiente livello di servizi per i loro abitanti.

A Torino l'opportunità viene colta per interessamento del sindaco *Luigi Francesco Demargherita*, che nel 1849 invia una lettera all'allora Ministro dell'Interno del Regno di Sardegna al fine di inserire la città nell'elenco dei comuni abilitati al diritto di riscossione diretta dei dazi di consumo.

E' così che il 20 dicembre 1850 viene stipulata una convenzione tra la Città e il Governo, che prevede l'istituzione del dazio sui consumi in entrata, voce che porterà alle esauste casse comunali un notevole introito, tale da diventare subito la prima voce d'entrata per la Città.

Con Decreto datato 1° agosto 1853 viene quindi decisa la realizzazione di una Cinta Daziaria sia nella parte pianeggiante della città che in quella pedecollinare, secondo modelli edilizi diversi.

Nella fascia pianeggiante, in sinistra Po, viene realizzato un muro in mattoni alto 3 metri lungo ben 12 km, cinto da un fossato e con strada di ronda interna e strada di circonvallazione esterna, dotato di garitte di guardia. L'intero manufatto viene completato nel 1860.

Nella fascia oltrepadana ai piedi della collina, la cinta, la cui costruzione viene decretata il 13 novembre del 1853 ma verrà avviata soltanto negli anni '80, ha un aspetto più aggraziato, con un parapetto in mattoni con cancellata in ferro e strade di circonvallazione interna ed esterna, senza fossato e con tratti in collegamento con i muri di recinzione delle ville esistenti.

Lungo la cinta si aprono dei varchi, le '*Barriere*', in corrispondenza soprattutto delle strade di entrata in città, normalmente circondate da una 'piazza' di forma diversa a seconda dei casi e dotate dei '*casotti*' o '*caselli*' per la riscossione dei dazi da applicare alle merci in entrata in città.

Nella zona dell'attuale quartiere le '*Barriere*' sono ben quattro, innanzitutto quella principale, la *Barriera di Milano*, in corrispondenza dell'allora *Strada Reale d'Italia*, oggi Corso Vercelli, e poi tre secondarie (popolarmente dette 'i baracconi'), la *Barriera dell'Abbadia*, in corrispondenza dell'attuale via Aosta, la *Barriera del Parco*, all'altezza di via Bologna, e la *Barriera del Camposanto*, su Corso Regio Parco.

La presenza della cinta daziaria definisce fisicamente anche il luogo di passaggio tra la zona interna, normata dai vari piani regolatori della città (tra gli altri il

'Regolamento per l'Ornato e la Polizia Edile della Città di Torino' del 1862, che prevede la riproposizione della classica scacchiera della città antica) e dai regolamenti d'igiene, e quella esterna, esente da norme specifiche per le modalità di edificazione.

Questa condizione, naturalmente, condizionerà lo sviluppo della città in modo determinante portando ad una tale 'anarchia' fuori cinta che in breve tempo sarà necessario correre ai ripari, adottando piani di sviluppo specifici per le zone esterne, applicando inizialmente norme sull'edificabilità lungo le strade di accesso in città e sulla possibilità di esproprio per motivi di pubblica utilità, e successivamente piani regolatori specifici.

Tuttavia con il '*Piano Regolatore per Prolungamento dei Corsi e Vie principali fuori la Cinta Daziaria della Città di Torino*' del 1887, i terreni compresi tra le strade principali rimangono ancora esenti da qualsiasi tipo di regola.

Solo nel 1908, con il '*Piano Unico Regolatore e d'Ampliamento della Città di Torino*', approvato con la Legge n° 141 del 5 aprile del 1908, si assiste ad un tentativo di razionalizzare la struttura urbana, prevedendo la rettifica di molte antiche strade foranee, la realizzazione di grandi isolati, l'inglobamento delle vecchie borgate rurali nel nuovo tessuto edilizio, non sempre nel rispetto della storia dei luoghi.

Il provvedimento prevede però anche l'allargamento della cinta daziaria del 1853, nel frattempo circondata dalla città in pieno sviluppo, fissando una '*Linea di Cintura*' che delimita i confini dell'area sottoposta a vincoli.

Un tentativo che sarà osteggiato con forza dagli industriali, dagli esercenti e dalla gente delle vecchie borgate, che porterà il Comune a tornare sui suoi passi e il sindaco Secondo Frola e la sua Giunta a dimettersi.

La cinta daziaria del 1906-1908 non avrà quindi mai luce, anche se ne resteranno i segni nell'attuale anello dei corsi Taranto, Grosseto, Potenza, Lecce, Trapani, Siracusa.

Nel 1912, con la Legge Speciale n° 621 del 23 giugno, viene decretata la costruzione della nuova Cinta Daziaria, che da subito porta alla soppressione e al disarmo della vecchia cinta.

Questa nuova infrastruttura ingloba i vecchi borghi foranei presenti anche al di là della '*Linea di Cintura*' del 1908, è lunga 34 Km, ed è in parte in muratura e in parte in cemento armato (in pianura) e in vari materiali nel tratto collinare.

La nuova Cinta, dotata di piazze di forma quasi sempre pentagonale in corrispondenza delle Barriere, racchiuderà un'ampia zona oggetto soggetta alle norme edilizie del '*Piano Regolatore e di Ampliamento della parte pianeggiante a sinistra del fiume Po e alla destra dello stesso sino alla Cinta Daziaria della Città di Torino*' (1913-1920) e del '*Piano Edilizio Regolatore del territorio Comunale della Città di Torino*' del 1913-1918.

Nel 1930 la Cinta Daziaria del 1912 verrà soppressa per l'entrata in vigore della '*Legge sui Dazi*' che verranno da allora in poi risolti direttamente alle frontiere nazionali e sul suo sedime sorgeranno le attuali vie Botticelli, Paolo Veronese, Sansovino, Pietro Cossa, De Sanctis, Santa Maria Mazzarello, Guido Reni, Onorato Vigliani.

## La storia oggi: alcuni luoghi degni di nota

Percorrendo la nuova pista ciclabile, a partire dall'incrocio tra corso Vigevano e via Cigna, si attraversa un territorio che conserva ancora alcuni segni della sua storia, che spesso passano inosservati se visti frettolosamente, magari sfrecciando in automobile lungo i corsi Vigevano e Novara o percorrendo distrattamente via Aosta e via Ponchielli.

Le zone più esterne della barriera di Milano, la borgata Maddalene e il Regio Parco, queste ultime in buona parte di aspetto moderno, conservano tuttavia alcuni luoghi degni di nota.

Partendo dall'incrocio tra via Cigna e corso Vigevano e incamminandosi lungo quest'ultimo, si incontra subito quanto rimane del vecchio stabilimento dell'**I.N.C.E.T. (FOTO 1)**, l'*Industria Nazionale Cavi Elettrici Torino*, la cui insegna, scolorita e degradata, appare ancora su un fabbricato di prossima demolizione situato giusto all'angolo.

Questa fabbrica, specializzata nella produzione di materiale elettrico in gomma destinato soprattutto alle industrie e fondata negli anni '10 del '900 come Industria Virginio Tedeschi, pur mutando nome nel 1938 a causa delle leggi razziali continuò la sua produzione aumentando la superficie produttiva e arrivando a contare più di 2.000 lavoratori nel 1943.

Danneggiata dai bombardamenti aerei dell'8 dicembre 1942, del 13 luglio 1943 e del 25 aprile del 1944, la fabbrica continuò poi a produrre cavi elettrici ed affini sino agli anni '50, periodo in cui venne assorbita dalla ditta Pirelli. La produzione ebbe termine nel 1968, anno in cui lo stabilimento venne dismesso.

Nel 1911, nel solco della concezione paternalistica dell'industria tipica dell'inizio del secolo, secondo cui era compito del datore di lavoro occuparsi anche della sistemazione abitativa dei propri lavoratori, lo stabilimento era stato affiancato, lungo corso Vigevano, da una **elegante abitazione per i dipendenti (FOTO 2-4)**, cui erano stati assegnati alloggi dotati di elevati standard qualitativi, almeno per l'epoca.

Questo edificio, che con le sue ricche decorazioni in stile liberty oggi non passa inosservato, dopo essere rimasto in abbandono per parecchio tempo, è stato restaurato negli anni '90 dello scorso secolo, in occasione della costruzione di nuovi edifici residenziali lungo il corso.

Dalla parte opposta del corso, dopo aver intravisto, in corso Vigevano 33, lo stabilimento della **Fabbrica di Carta da Parati Ambrogio Barone e Figlio**, ditta fondata nel 1852 diventata in seguito diventata Fabbrica Nazionale Carta da Parati, un basso edificio in stile liberty progettato nel 1907 dal noto architetto *Pietro Fenoglio*, avvicinandosi a corso Vercelli si vede quanto rimane degli stabilimenti della **F.I.A.T. Grandi Motori (FOTO 5)**, sorti tra il 1905 e il 1906 inglobando la vecchia fabbrica Ansaldo per la produzione di macchine agricole e tipografiche, fondata nel 1898, ingranditi negli anni '30 del '900 su progetto dell'architetto *Giacomo Matté Trucco* ed attualmente in gran parte demoliti nell'ambito di un importante intervento di urbanizzazione.

Gli stabilimenti, legati indissolubilmente alla storia della Barriera di Milano, erano destinati alla produzione di motori navali ed occupavano una vasta superficie di terreno. I vecchi abitanti, ad esempio, ricordano ancora il rumore assordante dei magli per la lavorazione delle lastre metalliche e dei motori in prova che si udiva passando lungo corso Vercelli.

All'angolo tra corso Vigevano e corso Vercelli, in particolare, l'attuale progetto di urbanizzazione dell'area ha previsto il mantenimento della parte di stabilimento risalente agli anni '30, in cui venivano completati i motori delle grandi navi.

Verrà anche conservata la facciata del vecchio Stabilimento Ansaldo su via Damiano, opera di Pietro Fenoglio.

Nello stabilimento della Grandi Motori, durante la Seconda Guerra Mondiale, lavorava Antonio Banfo, operaio metalmeccanico diventato un simbolo per la Barriera di Milano dopo essere stato ucciso per rappresaglia dalle truppe occupanti tedesche il 19 aprile 1945.

Ad Antonio Banfo subito dopo la guerra venne intitolata la vecchia **via Montebianco (FOTO 6)**, asse della borgata omonima, su cui si affaccia, al n° 32, la scuola del quartiere, intitolata a Gian Enrico Pestalozzi **(FOTO 7 e 8)**, costruita tra il 1904 e il 1905 e inizialmente chiamata 'Scuola Montebianco'.

In Piazza Crispi **(FOTO 9)**, la piazza della Barriera di Milano un tempo occupata dagli edifici di riscossione dei dazi la piazza, all'angolo con corso Novara c'è **Casa Bestonso (FOTO 10)**, al cui piano terreno, all'inizio del '900, c'era il famosissimo *Caffè Birreria Trocco*, raffigurato in molte foto dell'epoca.

Procedendo lungo la pista, poco prima dell'incrocio con Corso Giulio Cesare, sulla destra si vede un palazzo in costruzione che ha sostituito uno dei luoghi-istituzione della Barriera di Milano, il Cinema-Teatro Adua, luogo di spettacolo frequentatissimo sino a pochi anni fa, poi abbattuto per far posto alla nuova costruzione. Tra il luogo in cui sorge il nuovo palazzo e le case che si affacciano su Corso Vigevano, la piccola strada inclinata rispetto al corso tradisce il fatto che lì scorreva la Balera Nuova di Lucento, corso d'acqua che è stato alla base dello sviluppo industriale ottocentesco di questi luoghi.

Procedendo lungo la pista, si arriva all'incrocio di corso Novara con corso Palermo e via Monterosa, dove resiste inalterata una **casa di forma allungata con terrazzino (FOTO 11-12)** risalente al 1891 al cui piano terreno avevano sede, all'inizio del '900, una rivendita di Sali e Tabacchi e la nota *'Trattoria delle Maddalene'*, visibili in alcune delle più belle foto dell'antica Borgata Monterosa.

Qui accanto, all'incrocio del corso con l'attuale via Aosta, un tempo conosciuta come *Strada dell'Abbadia di Stura*, a partire dal 1853 venne costruita la *Barriera dell'Abbadia*, un piazzale con casotto di esazione del dazio secondario rispetto a quello della Barriera di Milano e in quanto tale dotato di un semplice 'baraccone' in legno. Oggi della vecchia Barriera non rimane nulla, se non il vecchio nucleo di case che lo affiancava lungo corso Novara, alle spalle di un grande condominio realizzato negli anni '70 del '900.

Anche della vecchia Cinta Daziaria del 1853 non rimane più nulla, se non il tracciato, individuato, in questa zona, dai **corsi Novara e Vigevano (FOTO 13-14)**.

Procedendo lungo via Clementi, sulla destra si vede un tratto di via Aosta rimasto inalterato dall'800, che conduceva, ancora affiancato da alcune **vecchie case (FOTO 15)**, lungo il tracciato delle attuali vie Aosta, Cruto e Strada dell'Arrivore, al traghetto dell'Arrivore e poi all'Abbadia di San Giacomo di Stura, prima che fosse costruito il ponte Amedeo VIII lungo la Strada di Settimo, verso il 1880.

Poco oltre, lungo la stessa via Aosta, il cui tracciato viene per un tratto affiancato dalla via Petrella, superata Piazza Bottesini resistono le vecchie case della **Borgata Maddalene**, che, affiancate irregolarmente le une alle altre, hanno conservato l'aspetto semplice e rustico originario, nonostante oggi siano circondate da edifici moderni. Tra queste le più antiche sembra siano quelle di via Petrella 13 e 19.

La pista ciclabile raggiunge questa borgata on una deviazione dalla pista principale, che si dirama a partire da Piazza Bottesini e raggiunge la *via delle Maddalene*, asse viario di collegamento con il borgo del Regio Parco che ripercorre in parte il tracciato della più irregolare *Strada delle Maddalene* (di cui rimane un breve tratto), tracciata verso il 1850.

Il tratto principale della pista prosegue invece il suo percorso costeggiando via Ponchielli e attraversando il **Quartiere E8 (FOTO 16)**, una nucleo di abitazioni sorto tra gli anni '70 e gli anni '80 del '900 sui terreni delle cascine *Crocifisso, Valinetto e Dubois*.

Questo quartiere, con le sue case prefabbricate dalle pareti di colore giallo, blu e rosso e con tre edifici a torre costruiti nel 1977, ci accompagna lungo la via Ponchielli sino alla via Bologna.

**Via Ponchielli (FOTO 17)**, intitolata al noto compositore, autore della nota *'Danza delle Ore'*, termina in via Bologna, dove ha termine anche la pista ciclabile, proprio di fronte all' **ex Caserma dei Vigili urbani di via Paganini (FOTO 18)**, edificio risalente al 1922 sede un tempo di Bagni Municipali, e al gruppo compatto delle **Case Economiche Municipali - nucleo M1 (FOTO 19)** comprese tra le vie Bologna, Caresana e Tollegno, costruite nel 1921 dal Comune di Torino e per volontà dell'impresario Luigi Grassi, (1876-1965), il noto costruttore di case economiche all'epoca Supplente dell'Assessore ai Lavori Pubblici della Città.

Le sei case del nucleo, a quattro piani fuori terra, per un totale di 750 ambienti divisi in alloggi di 4 vani, all'epoca ebbero molto successo e furono abitate in breve tempo, anche perché rispondevano a standard qualitativi elevati per gli edifici di quel tipo, tanto che non vennero destinate esclusivamente all'abitazione degli operai ma anche degli impiegati, su pressante richiesta di questi ultimi.

Al termine di questo ramo della nuova pista ciclabile, guardando oltre via Bologna, infine, si nota l'elegante facciata dell'edificio dell' **Istituto Zooprofilattico (FOTO 20)**, importante istituzione sorta tra il 1913 e il 1915 come *'Stazione sperimentale per le malattie infettive degli animali'*. per interessamento del *Conte Eugenio Rebaudengo*, all'epoca Presidente del Consorzio Agrario di Torino.



**LE FOTO DI ALCUNI LUOGHI DEGNI DI NOTA LUNGO LA NUOVA PISTA  
CICLABILE, TRA LA BARRIERA DI MILANO E  
LA BORGATA MADDALENE, VERSO IL REGIO PARCO**



**FOTO 1**  
*L'ex stabilimento  
I.N.C.E.T. di via Cigna*



**FOTO 2**  
*Facciata della Casa  
Impiegati I.N.C.E.T. in  
Corso Vigevano*



**FOTO 3**  
*Casa Impiegati  
I.N.C.E.T., decorazioni  
della facciata*





**FOTO 4**

*Decorazioni in  
litocemento sulla  
cacciata della  
Casa Impiegati  
I.N.C.E.T.*



**FOTO 5**

*Stabilimento  
F.I.A.T Grandi  
Motori - Edificio tra  
Corso Vigevano e  
Corso Vercelli*



**FOTO 6**

*Via Antonio Banfo,  
la vecchia via  
Montebianco*



**FOTO 7**  
*La Scuola Pestalozzi di  
Borgata Montebianco*



**FOTO 8**  
*Particolare della  
facciata della Scuola  
Pestalozzi*



**FOTO 9**  
*Piazza Crispi, l'ex  
Piazza della Barriera  
di Milano*



**FOTO 10**  
*Casa Bestonso, tra  
corso Novara e  
Piazza Crispi*



**FOTO 11**  
*Vecchia casa tra la  
Borgata Monterosa  
e la Borgata  
Maddalene, lungo  
corso Palermo.*



**FOTO 12**  
*La casa, costruita  
nel 1890, era sede  
della Trattoria delle  
Maddalene*



**FOTO 13**  
*Corso Vigevano,  
realizzato sul  
tracciato della  
Cinta Daziaria del  
1853*



**FOTO 14**  
*Corso Novara*



**FOTO 15**  
*Una vecchia casa  
della Borgata  
Maddalene*