

## Le Grandi Realizzazioni Fasciste La "Direttissima" e il primo assertore d'una ferrovia appenninica

Il 22 aprile si è inaugurata la "Direttissima" Bologna-Firenze. Il comandamento del Duce è stato eseguito: superati tutti gli ostacoli, appianate tutte le difficoltà, condotti egregiamente a termine tutti i lavori, attrezzata in modo perfetto l'intera linea, il Natale di Roma dell'anno XII vedrà correre il treno ufficiale d'inaugurazione sui lucenti binari di questa grande arteria, "destinata — per riprendere le parole stesse di Benito Mussolini — a sempre meglio riavvicinare gli italiani".

Pare un sogno. Ma in Regime fascista i sogni più audaci diventano realtà tangibile. Pensate: i primi assaggi per la costruzione della "Direttissima" risalgono al 1882, ai tempi grigi di Depretis, ma dovettero passare ben venti anni perché, Capo del Governo Zanardelli, il Senatore Colombo, nel 1902, ricevesse l'incarico di studiare a fondo e portare a soluzione l'importante problema. E' del 1908 la legge che approvava la costruzione della linea, i cui lavori, però, non furono iniziati, sul tratto Bologna-Pianoro, che nel 1913. Interrotti dalla guerra (majora premebant...), furono ripresi dopo l'armistizio, ma con ritmo lentissimo, a causa dei frequenti scioperi delle maestranze. Nel 1921 parvero all'quanto animarsi; ma solo coll'avvento del Fascismo essi furono finalmente avviati col vigore necessario e condotti, di poi, ininterrottamente, con magnifico slancio, fino al compimento. I mezzi non furono più lesinati: su un miliardo e 26 milioni, costo complessivo della linea fino a mezzo il 1933, ben 888 milioni erano stati assegnati alla linea dal Governo Fascista. Le masse, inquadrato nei sindacati fascisti, diedero prova di salda compattezza e lavorarono con disciplina, costanza ed energia incomparabili. I tecnici chiamati a soprintendere all'opera, le ditte costruttrici furono all'altezza del compito grandioso. "Si deve a questi nuovi fattori spirituali e materiali, scrive giustamente S. E. Araldo di Crollalanza, se difficoltà gravissime furono superate brillantemente, e se le vallate del Bisenzo e del Setta, nonché le viscere dell'Appennino toscano-emiliano, furono trasformate in un immenso cantiere armonioso, ove ingegneri, impresari e migliaia d'operai gareggiarono magnificamente in passione di lavoro, in spirito di sacrificio e in volontà realizzatrice, per vincere la natura ribelle e assicurare il grande successo all'opera".

Successo che non fu, tuttavia raggiunto senza doloroso olocausto di vittime.

Terminata, pronta al servizio, che difatti si è iniziato regolarmente a cominciare dal 23 aprile — con quattro coppie di treni rapidi, cinque coppie di treni direttissimi, tre coppie di treni di-

retti oltre ai treni accelerati, merci con viaggiatori, derrate e merci ordinari — la "Direttissima", che corre per 80 chilometri tra le gioiote appenniniche. Terminata, la "Direttissima" una delle più notevoli opere dell'ingegneria della nuova Italia; ma a meglio comprendere il complesso ciclo dei lavori che essa ha necessitato, bisognerebbe avere spazio per allineare le cifre che ne attestano l'impennata.

Quanto ai vantaggi offerti dalla nuova linea, essi sono intuitivi. E', anzitutto, una nuova arteria (e quale arteria!) di comunicazione tra il Nord e il Sud dell'Italia, una nuova via per la quale si determinerà un flusso incessante di viaggiatori e di merci, e di cui è superfluo, crediamo, segnalare l'altissima importanza per la vita della Nazione, sia in tempo di pace, sia — dove se ne imponga la necessità — in tempo di guerra. Una nuova via, e di gran lunga più breve, meglio attrezzata e perciò più comoda ed efficiente della vecchia "Porrettana", che scorreva sensibilmente le distanze tra Bologna e Firenze, il cui percorso sulla "Direttissima", alla velocità oraria di 80 a 100 chilometri, potrà esser compiuto dai rapidi in ore 1 e 6, mentre sulla "Porrettana" elettrificata tale percorso si copre in ore 2 e minuti 36, alla velocità oraria di 50 a 100 chilometri.

Insomma, più si considera sotto i suoi diversi aspetti la mirabile opera che il Fascismo ha saputo condurre a termine, e più essa appare una delle più belle, geniali e poderose realizzazioni non dell'Italia sola ma del mondo intero, una di quelle "tappe gloriose" di cui giustamente si dice che testimoniano oggi e testimonieranno nei secoli venturi quel che l'ingegno più pronto e la volontà più tenace hanno saputo raggiungere.

Segniamo, dunque, la data del 22 aprile 1934 fra le date fauste, che ormai non si contano più, dalla Rinascita italiana sotto il segno del Littorio. Ma mentre il nostro pensiero va ancora una volta, memore, grato e riconoscente, all'Uomo della Provvidenza, che volle, fortissimamente volle rotti gli indugi e finita a scadenza fissa la grandiosa impresa, ed a Costanzo Ciano e ad Araldo di Crollalanza, del volere del Duce entusiasti e pronti esecutori, ci si consenta di ricordare il nome di un benemerito italiano di altri tempi, di Tommaso Cini (1812-1851), di San Marcello Pistoiese, che fu il primo a lanciare l'idea di una ferrovia transappenninica, e quell'idea, con nobilissimo fervore, lavorò, fino alla vigilia della morte immatura, a tradurre in atto.

Intelligenza vivida, brillante, pronta ad assimilare e a riplasmare in forme nuove e più compiute, temperamento arden-

te, volontà sempre tesa a fare, Tommaso Cini era degno figlio di quel Giovanni Cini, superba figura di pioniere, che in tempi in cui la montagna pistoiese era una delle più abbandonate regioni toscane, dove i poveri abitatori, "incapaci anche col prodotto delle castagne a sostentare tutto l'anno", erano "obbligati a cercar lavoro nelle maremme per riportarne poi non di rado con gli scarsi guadagni le febbri", aveva promosso nuove lavorazioni ed industrie, fondando nel 1808 — in società col fratello Cosimo — la prima cartiera sul Limestre, e poi nel 1822 l'altra sulla Lima, la grande fabbrica costruita con mirabile ardimento e fornita di tutti i perfezionamenti tecnici del tempo, che parve, ed era, un "portento della meccanica", così che si accorse da tutta la Toscana ad ammirarla e "molto fu il grido che se ne sparse".

Tommaso Cini, che, con i viaggi all'estero e con gli assidui studi, si era fatto una solida preparazione tecnica e che durante la vita del padre fu il suo migliore collaboratore, fu dei primi e dei più caldi fautori in Toscana della costruzione delle ferrovie. E fin dal '41, quando, a proposito della ferrovia Firenze-Livorno, vertevano i dibattiti sulla preferenza da dare al tracciato per la Valdinevole o a quello per il Valdarno, il Cini già pensava ad una via ferrata che avrebbe dovuto collegare l'Italia del Nord alla Centrale attraverso gli Appennini. Lo credero folle o poco meno; ma qualche anno dopo, nel '45, il progetto incontrava l'approvazione di alcuni capitalisti stranieri che si erano resi conto della sua grande importanza, ed allora Tommaso Cini, associatosi ai fratelli, chiedeva al Governo di Firenze la concessione per una ferrovia da Pistoia al confine bolognese.

Nel '47, troviamo il Cini in viaggio per l'Inghilterra, la Francia ed il Belgio, per informarsi sugli ultimi progressi realizzati nella tecnica ferroviaria, soprattutto in materia di ponti, di viadotti e di gallerie, ritornando in patria con un corredo di studi preziosi, di cui intendeva valersi per una relazione sulle strade ferrate in Italia.

Ma ecco il '48, le cinque giornate di Milano, la guerra. L'Italia chiamava, e Tommaso Cini, lasciando ogni lavoro, correva, con i volontari toscani in Lombardia, dove egli spese tesori di energia per provvedere ai bisogni dell'esercito, ed a Curtatone si prodigò a tutt'uomo nel trasporto dei feriti e nei parare ad ogni loro necessità, seguendo di poi i suoi compagni d'arme fino al loro ritorno in Toscana.

Senonché, nei trambusti della guerra, il progetto della ferrovia appenninica era stato messo in disparte, e la società si era vista costretta a sciogliersi. Bisognava ricominciare.

Ma il Cini non era uomo da perdersi di coraggio. Nel principio del '51 si sparse una voce, che i Governi dell'Italia centrale volevano unirsi per costruire una strada ferrata, che per le catene dei nostri monti mettesse in comunicazione Parma, Modena e Bologna colla nostra Toscana. Ed ecco il Cini uscire fuori con un suo pregevole scritto "Sui passi che presenta l'Appennino toscano per una via ferrata", e quando la costruzione della ferrovia dell'Italia centrale viene deliberata, costituire una società per i suoi lavori, ottenere la concessione dai rispettivi Governi, e — nominato ingegnere in capo "per quel tratto di via ferrata che da Reggio o Modena dovea condurre a Pistoia od a Prato" — presentare a Modena, sui primi di giugno, ai Commissari dei Governi il progetto da lui approntato dopo tanti anni di studi. Ma quando ormai l'impresa era decisa, e al contratto stipulato non mancavano che le firme, una malattia ribelle ad ogni cura stroncava il 25 giugno 1851 la vita del Cini non ancora quarantenne, a cui la fortuna pareva avesse riservato l'avvenire più brillante.

Nell'ora in cui l'Italia fascista celebra l'inaugurazione di una grande arteria di civiltà, destinata — come si è visto — a rendere più solleciti, più frequenti e più comodi i rapporti fra il Nord e il Sud della Penisola, è giusto ricordare il nome

del valente ingegnere toscano, magnifico simbolo — nella sua insonne febbre di azione intesa a travalicare i monti per riunire le genti disperse d'Italia — del Destino nazionale che maturava e che doveva fare di tutta la Famiglia italiana un Popolo solo, un solo Stato.

Corrado Masi

La nostra colonia dimostrerà la sua simpatia al Console Ambrosi partecipando numerosa al Banchetto e Ballo del 2 Maggio.

### Sommario Casabella

Non da oggi i problemi della tecnica e della organizzazione sociale sono i più appassionati per coloro che ricercano nelle opere di architettura una funzione ed un significato che vadano oltre l'estetica e si riferiscano a concetti intimamente pratici e perfino politici. "Casabella", l'autorevole rivista milanese diretta dall'architetto Giuseppe Pagano, ha sempre seguito questa via nel commentare e diffondere lo spirito delle forme nuove, mettendo sullo stesso piano il valore artistico e quello morale. Questo impegno è divenuto negli ultimi numeri della rivista un aspetto del programma a cui essa promette di restare fedele nel corso delle pubblicazioni. Il numero di marzo di "Casabella" può servire come esempio di questo modo di guardare all'architettura: il sommario è dedicato, infatti, ai problemi più vivi di una compiuta organizzazione civile: porti, officine, ricostruzioni, urbanesimo, tecnica edile, sovvenzioni per la costruzione delle fabbriche. Dino Secco Suardo ha scritto un articolo assai comprensivo e attento sulla creazione del porto di Gdynia in Polonia, che è fra le soluzioni più originali che siano consentite all'architettura moderna quando si occupa di problemi sociali. Segue una diffusa relazione su tre officine cecoslovacche, che hanno, oltre ad un insolito pregio estetico, un enorme valore dal punto di vista della economia pubblica. L'architetto Agnoldomenco Pica illustra con vivezza di cultura la storica "Addizione Erculeo" di Ferrara, ragionando sottilmente di taluni problemi urbanistici nuovi. Oltre alla solita rassegna da circa ottanta riviste di architettura di tutto il mondo, questo numero di "Casabella" reca alcuni articoli tecnici sulla costruzione dei gasometri e sul condizionamento dell'aria; dando in questa parte specificamente tecnica largo spazio ai problemi di rifacimento delle vecchie case. Come si vede, un numero denso di idee e di riferimenti che sono indispensabili, oltre che ai professionisti, a tutti coloro che vogliono farsi dell'architettura un'idea assai precisa e motivata.

Il fascicolo è in vendita in tutte le librerie a L.10. Tutti i nostri lettori possono chiedere copie di saggio arretrate gratuitamente, direttamente alla Editoriale Domus — Soc. An. — Via de Togni 23, Milano.

Soli 75 soldi bastano per partecipare al Ballo del 2 Maggio al Royal York Hotel.

### N. F. A. Scandiffo B.A.

AVVOCATO, NOTAIO ITALIANO

Associato con la Ditta MacDONELL & BOLAND

217 Bay St. Stanza 401-3  
EL. 5255-6 Res. LL. 4278

### Meyer Rotstein

B. A. LL. B.

Avvocati, Collettori, Notai  
Room 506 Federal Building  
WA. 7557. Di sera per appunt.

Specializzati in clientela Italiana.

## AGENZIA D'ITALIA

Bollettino D'Informazioni Da Roma

### Movimento Della Popolazione Nelle 10 Più Grandi Città D'Italia

Nelle 10 più grandi città del Regno, Roma, Milano, Napoli, Genova, Torino, Palermo, Firenze, Venezia, Bologna e Trieste, i fenomeni demografici hanno avuto nel 1933 un diverso andamento. La natalità, dice l'"Agenzia d'Italia" è diminuita in 8 città rispetto a quelle dell'anno precedente. Soltanto a Palermo e Bologna si riscontra un saggio superiore a quello del 1932. In confronto con la media del Regno (23,5%) i rispettivi saggi risultano maggiori a Palermo e Napoli, mentre nelle altre 8 città sono inferiori.

La mortalità è diminuita all'anno 1932 in tutte le 10 città. I saggi di mortalità superano la media del Regno (13,5%) soltanto a Napoli, Palermo e Bologna.

Per l'incremento naturale le differenze fra le 10 città sono più spiccate. Tre città segnano una diminuzione del saggio rispetto all'anno precedente e tra queste anche Torino, ove il numero dei morti supera quello dei nati vivi. A Venezia il saggio d'incremento naturale è rimasto invariato. Nelle altre città si osserva un aumento, però due città cioè Firenze e Bologna, conservano un saggio negativo, mentre a Trieste il saggio che era negativo nel 1932 è divenuto positivo nel 1933. Soltanto a Palermo il saggio è superiore a quello medio del Regno (10%).

La sala fissata per il Banchetto e Ballo del 2 Maggio è la "Banquet Hall", la più grande e più bella del Royal York Hotel.

### FUNERALIA

**Il Bambino Lipari Muore**  
Sabato, nell'ospedale dei bambini, cessava di vivere la ragazza Maria, di 4 anni, figliuola di Tony Lipari, 38 Henderson Ave. I funerali hanno avuto luogo martedì scorso, nella chiesa cristiana di Euclid Ave., e accompagnamento della salma al Prospect Cemetery.

Non prendete impegni. Lasciate libera la data del 2 Maggio.

## "Paradiso" sovietico

Gli uomini intenti ad una qualsiasi costruzione sanno quanto il costruire sia difficile ed arduo; e sanno anche che, se è lecito a dei rari spiriti privilegiati concepire una costruzione perfetta, è poi impossibile realizzarla perfettamente. Ma ciò non significa affatto che si possa concepire una tesi per poi realizzare la più netta antitesi della tesi stessa. Questa è, almeno, l'opinione comune.

Ebbene: è un'opinione falsa. In realtà si può benissimo muovere verso una ipotetica civiltà nuova e raggiungere il contrario E' quanto sta succedendo nel "paradiso" sovietico. La costruzione concepita dai "civilizzatori" comunisti era un colossale edificio umanitario, solidaristico, egualitario, redentore del popolo. La costruzione realizzata è né più, né meno che industrializzazione dei lavori forzati, meccanizzazione della carne umana.

Il diciasette marzo u. s. il Consiglio dei Commissari del Popolo, "ai fini di rinvigorire la disciplina del lavoro e di migliorare la qualità della produzione industriale", ha emanato un decreto che non sarebbe esagerato definire: schiavitù. Tale decreto è stato pubblicato da tutti i giornali di Mosca.

Eccolo:

"D'ora in avanti gli operai non avranno più diritto ad un minimo di salario. Essi saranno pagati solo in proporzione della quantità e della qualità del lavoro eseguito. Gli operai perderanno una parte della loro retribuzione a cottimo anche nel caso in cui l'insufficienza, o la deficienza della produzione sia dovuta a cause estranee alla loro buona volontà. In caso di deficienze sistematiche gli operai verranno licenziati e sarà loro ritirata la tessera per il pane".

Praticamente: gli operai riconosciuti abili avranno i loro 600 grammi quotidiani di pagnotta; gli inabili saranno privati del tozzo giornaliero. La fame s'incaricherà di eliminarli. I più fortunati andranno in carcere ad aumentare le schiere dei prigionieri da adibirsi al raccolto del grano, dato che i contadini fuggono dai loro paesi, al tempo della mietitura, piuttosto che mietere un grano destinato a riempire i silos dell'U.R.S.S.

Avete acquistato il vostro biglietto per il grande Banchetto e Ballo del 2 Maggio? Provvedete subito.

### PRINCIPE UMBERTO FASCIO

I fascisti di Toronto sono chiamati per la consueta riunione mensile, che avrà luogo domenica prossima, nei locali del Circolo Colombo. Per gli uomini alle ore 2 e per le donne alle 3. Ci sarà da discutere su un importante ordine del giorno che comprende, fra le altre cose: Installazione del nuovo Segretario del Fascio, fatta dal R. Vice Console; Celebrazione di Natale di Roma e della Festa del Lavoro.

Al banchetto del 2 Maggio la nostra colonia avrà il piacere di sentire parlare il Mutilato di guerra Rev. Padre Salza

### COMITATO COLONIALE

Per importanti dichiarazioni che dovrà fare il R. Vice Console Italiano, Cav. G. B. Ambrosi, i membri del Comitato Italiano, che hanno ricevuta la cartolina, sono pregati di essere presenti alla riunione che avrà luogo la sera di domenica, 29 corr., nella sala di St. Agnese, la sera alle ore 8.

Il R. V. Console Cav. Belcredi da Ottawa rappresenterà il nostro Console Generale al Banchetto e Ballo del 2 Maggio.

### PROSSIMO BANCHETTO IN ONORE DI SAURO

La locale Loggia Ontario, dell'Ordine Figli d'Italia, ha deciso di offrire un banchetto al Rev. Libero Sauro, Grande Oratore dell'Ordine in Ontario, che recentemente è venuto a stabilirsi a Toronto. Il banchetto avrà luogo nell'Angelo Ristorante, Chestnut ed Edward Sts., lunedì, 7 maggio, alle 7.30, e sarà limitato solo ai membri della Loggia. I partecipanti dovranno informare il segretario, sig. Napoleone Costarella.

Lasciate tutte le vostre preoccupazioni a dopo il 2 Maggio, dopo la grande festa coloniale al Royal York Hotel.

### CONSENSI AL GOVERNO ITALIANO

La fiducia sempre maggiore riposta dal governo italiano è testimoniata dal popolo risparmiatore, quello più minuto che risparmia attraverso le Casse di Risparmio piccole somme per i bisogni eccezionali della vita o per la tarda età.

Ecco qui alcune cifre che sono di per sé molto eloquenti. Al 31 gennaio 1934 i depositi nelle Casse postali di risparmio compresi i depositi giudiziari, ammontavano a 18.626.8 milioni di lire contro 17.346.1 milioni al 31 gennaio 1933.

I depositi nelle Casse di risparmio ordinarie ammontavano a 19.367.5 milioni contro 18.604.1 milioni al 1.º gennaio 1933.

Dove e quando ci vedremo? Se non prima, sicuramente il 2 Maggio al Royal York Hotel.

### Studio Fotografico Moderno

452 QUEEN STREET WEST  
Telefono WA. 4937

Ogni specie di lavoro fotografico - Fotografie Artistiche  
Ingrandimenti - Specialità per Gruppi  
PREZZI MODICI



## Agenzia di Navigazione

MONETA ITALIANA | ATTI NOTARILI  
FRANCOBOLLI ITALIANI | ATTI DI RICHIAMO

Rimesse di denaro per l'Italia  
LIBRERIA ITALIANA | ASSICURAZIONI  
Carte di Cittadinanza | Calendari

## M. MISSORI & CO.

287 CLAREMONT ST. TEL LL. 0101  
TORONTO - ONTARIO