

# ATTI E RASSEGNA TECNICA

DELLA SOCIETÀ DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI IN TORINO

RIVISTA FONDATA A TORINO NEL 1867

NUOVA SERIE . ANNO XXIX . N. 3-6 . MARZO - GIUGNO 1975

## SOMMARIO

### ATTI DELLA SOCIETÀ

G. BOFFA - *Lo sviluppo urbanistico di Torino* . . . . . pag. 37

*Direttore:* Roberto Gabetti.

*Comitato d'onore:* Gaudenzio Bono, Mario Brunetti, Mario Catella, Cesare Codegone, Federico Filippi, Rolando Rigamonti, Rinaldo Sartori, Paolo Verzone, Vittorio Zignoli.

*Comitato di redazione:* Giuseppe Boffa, Paolo Bondi, Guido Bonicelli, Aldo Brizio, Vincenzo Ferro, Oreste Gentile, Mario Oreglia, Ugo Rossetti.

*Segretario di redazione:* Dante Buelli.

*Redazione, segreteria, amministrazione:* Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, via Giolitti, 1 - Torino.

Periodico inviato gratuitamente ai Soci della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino.

SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE — GRUPPO III/70

NELLO SCRIVERE AGLI INSERZIONISTI CITARE QUESTA RIVISTA

# SOCIETA' ITALIANA PER IL GAS

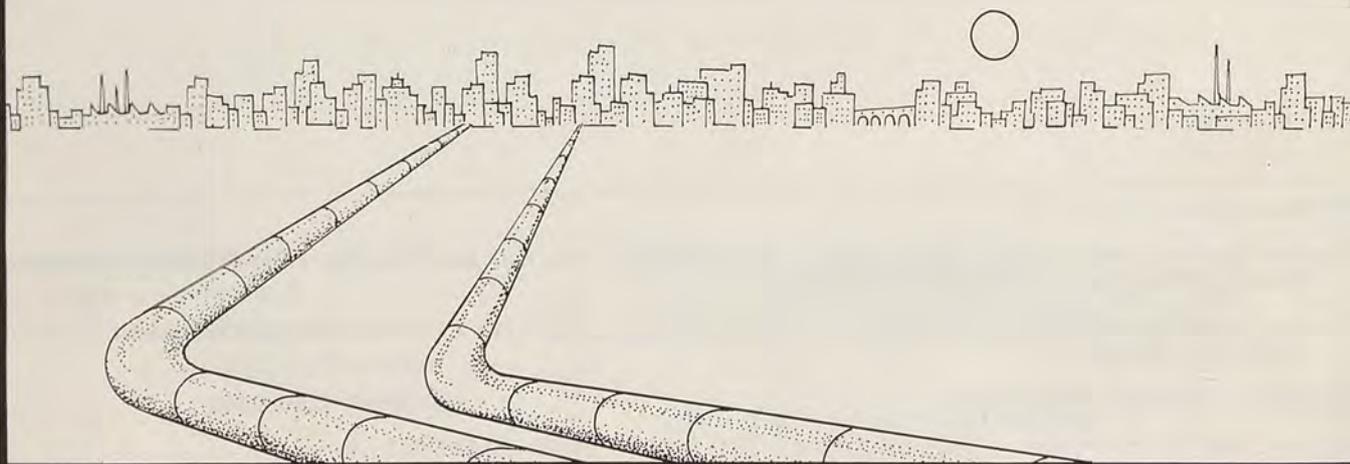
CAPITALE L. 49.882.666.000 int. vers. / Sede Sociale - TORINO / Via XX Settembre, 41 - telefono 23.951

**italgas**

una grande organizzazione  
per la distribuzione cittadina  
del gas e del metano

**italgas**

al servizio di 1.500.000 utenti  
da TORINO a MESSINA e MATERA  
da CATANZARO a SONDRIO e PORDENONE  
da ROMA ad altri 100 Comuni



# RASSEGNA TECNICA

*La Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino accoglie nella « Rassegna Tecnica », in relazione ai suoi fini culturali istituzionali, articoli di Soci ed anche non soci, invitati. La pubblicazione, implica e sollecita l'apertura di una discussione, per iscritto o in apposite riunioni di Società. Le opinioni ed i giudizi impegnano esclusivamente gli Autori e non la Società.*

## LO SVILUPPO URBANISTICO DI TORINO

*GIUSEPPE BOFFA\* ha effettuato ricerche particolareggiate inerenti lo sviluppo di Torino a partire dalle sue origini, svolge uno studio inteso ad evidenziare graficamente tutti i provvedimenti che hanno disciplinato l'evolversi urbanistico della Città.*

Nell'unico tratto di pianura che collega il Piemonte settentrionale a quello meridionale, tra l'anfiteatro morenico di Rivoli e le colline del Po, su una terrazza cono di deiezione della Dora Riparia, delimitata a settentrione dalla Dora stessa e ad oriente dal Po, è nata Torino.

Questa pianura, sensibilmente inclinata verso il Po, è ricca d'acque, utili in passato, per la pulizia della Città e, successivamente, per la notevole quantità di energia idraulica a servizio dell'attività industriale; il dislivello da Piazza Massaua, m 280,85 sul livello del mare, a piazza Vittorio Veneto, m 222,46 sul livello del mare, supera i 50 metri.

Lo sviluppo e la forma della Città furono molto condizionati dalla posizione geografica e topografica [1].

La Torino romana presentava la sua pianta modellata su quella di un accampamento o « castrum »; due grandi vie a perpendicolo la dividevano: il « cardo maximus », attuali vie San Tommaso e Porta Palatina, e il « decumanus maximus », via Dora Grossa attuale via Garibaldi; alla estremità di queste vie le quattro porte principali; « cardines » e « decumanus » suddividevano poi il territorio in « insulae » o isolati.

La cerchia murata aveva secondo alcuni autori uno sviluppo di m 2760 [2], secondo altri di m 2875 [3].

La superficie del campo romano era compresa tra i 45 ed i 53 ettari, la larghezza delle strade tra i quattro e i cinque metri.

Il numero delle insulae o isolati era compreso tra settanta e cento, le case sorgevano ad un solo piano fuori terra, eccezionalmente due [4] [5].

Lungo le mura, ad una distanza compresa tra i 70 e 75 m, dove le strade della Città sboccavano nell'« intervallum » o nella via « singularis » sorgevano le torri, sette nel fronte di mezzogiorno e sei negli altri tre lati, ne rimaneva privo il lato inclinato di nord-est.

Queste torri distavano circa 70 m l'una dall'altra per una ragione pratica in quanto la possibilità offensiva di un arciere era tale da battere come massimo un tratto di quaranta metri di terreno [6].

Gli abitanti in quel periodo oscillavano tra le cinque e le settemila unità.

Notevoli trasformazioni avvennero nel medioevo all'interno di Torino pur senza mutare il peri-

metro esterno, la Città si sviluppò in altezza, le case divennero di due o tre piani e la popolazione raggiunse nel 1536 i 20.000 abitanti.

La semplice assonometria del Caracha del 1572, a tutti nota, ne è la prova. Sono compresi nei ventimila abitanti i cittadini dei sobborghi fuori mura, Borgo del Pallone verso Porta Palazzo, Borgo San Donato verso Porta Susina, Borgo dei Marmi verso Porta Marmorea. I sobborghi furono gravemente danneggiati dai francesi nel 1536 [7] (fig. 1).

La condizione delle strade e delle fognature era alquanto primitiva; la descrizione di via Dora Grossa del Cibrario è sintomatica. Solo nel 1437 il Comune ordinò la pavimentazione delle strade e nel 1511 erano selciate soltanto alcune delle vie principali; tra queste l'attuale via San Tommaso e l'antica via della Corona Grossa che conducevano dalla Porta Marmorea a Porta Palazzo [8].

Emanuele Filiberto al suo rientro nello Stato avito non si limitò a riformarne le strutture, né si interessò unicamente di edifici militari affidando a Paciotto di Urbino la costruzione della Cittadella, prima applicazione del sistema bastionato moderno; egli si preoccupò anche di favorire il rinnovamento edilizio di Torino quanto mai impellente data la situazione economico-sociale [9]. Il suo primo atto di disciplina urbanistica fu un divieto: lettere patenti del 16 maggio 1566, della Reggente Margherita di Francia, che proibivano di fabbricare in Torino senza espressa licenza sovrana [10], ma il 2 luglio 1573 emanò un decreto con cui dava facoltà ad « ... ogni persona quale abbi casa o sito in Torino et voglia abbellire et ornare esso sito o casa di notevole et onorato edificio, di costringere il proprio vicino a vendergli la parte di stabile o di terreno che gli era necessario per l'attuazione dell'opera, pagando il prezzo di stima, aumentato di un quarto, ma dovendo impegnarsi ad incominciare l'edificio entro un anno ed a finirlo entro tre » [11].

Il di lui figlio Carlo Emanuele I diede inizio al primo ampliamento di Torino, previa sistemazione di Piazza Castello voluta con lettere patenti di Sua Altezza Serenissima del 26 marzo 1612, che

\* L'autore, Vice Ingegnere Capo della Città di Torino, ringrazia i collaboratori ed il figlio Ing. Gianfranco per il loro contributo nella ricerca.

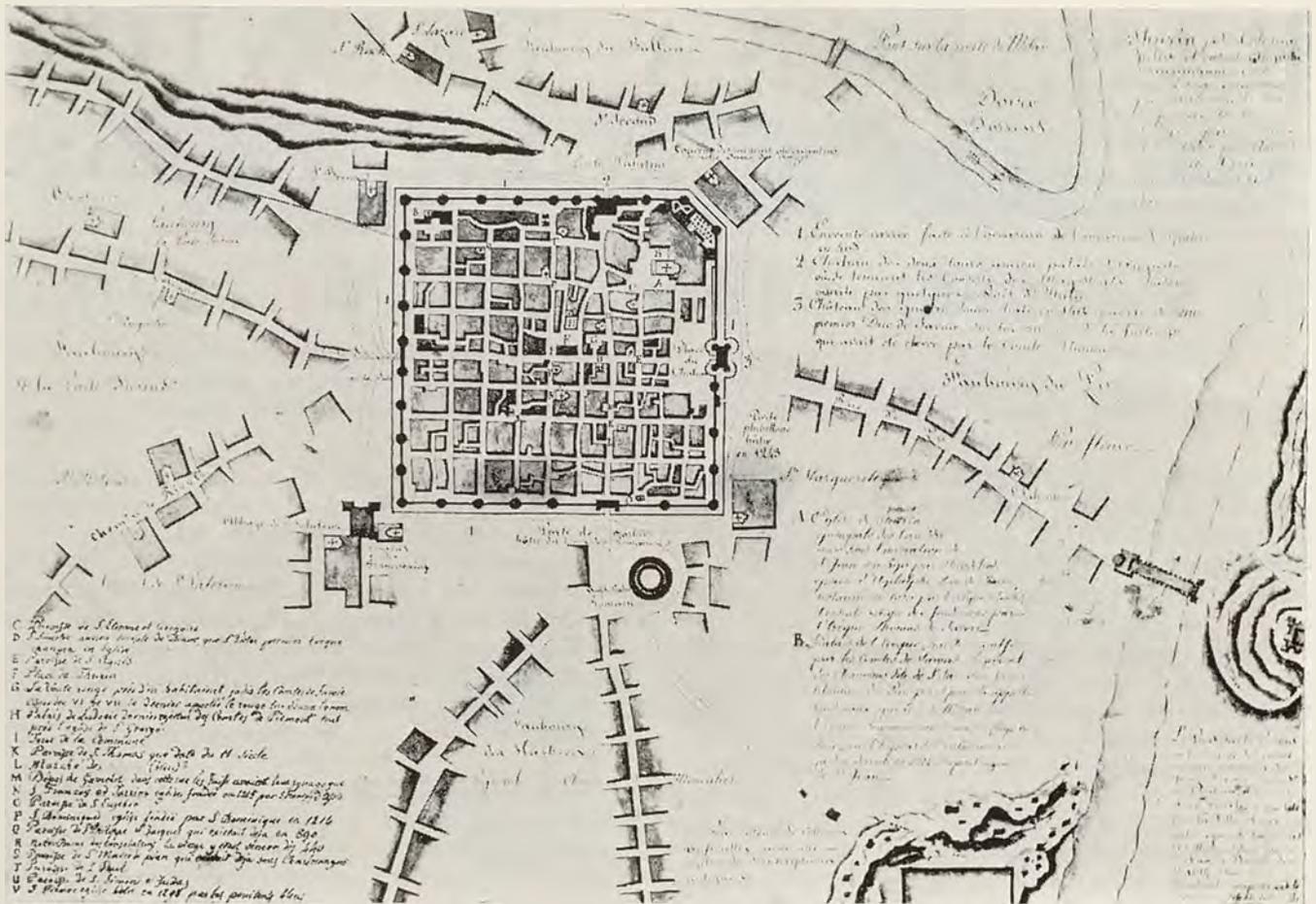


Fig. 1 - Torino e sobborghi all'inizio del xv secolo.

così recitano: « ... cediamo, trasferiamo et rimettiamo a tutti li possidenti le suddette case presenti e future la parte di essa Galleria per quanto s'estende e sta vanti di caduna di esse case a dirittura verso la Piazza, con carico però ad essi possidenti et padroni di far fabbricare essa parte ognuno si et come gli tocca per la detta dirittura, cioè sopra li portici due stanze o siano l'uno sopra l'altro o sottoterra ancora con le finestre, poggiali et ornamenti che saranno designati e ordinati dall'ingegnere nostro Capitano Ascanio Vitozzi; lasciando però li portici nello stato di pubblica comodità nel quale di presente si trovano et non altrimenti, né in altro modo » [12].

Il primo ampliamento della Città su progetto di Carlo di Castellamonte del 1615 ebbe solennemente inizio con la posa della prima pietra il 7 dicembre 1620 [13].

Carlo Emanuele II il 26 ottobre 1673 posava la prima pietra dell'ingrandimento verso Po che Amedeo di Castellamonte aveva studiato e progettato; Vittorio Amedeo II fu il propugnatore del terzo ingrandimento verso Porta Susina, l'autore del progetto fu Filippo Juvarra; 18 nuove isole arricchirono Torino, separate da grandi strade con una magnifica piazza.

Questi ampliamenti furono favoriti ed agevolati in tutti i modi dall'Autorità che concedeva facilitazioni e privilegi di vario tipo, secondo una impostazione tattica che i Savoia sempre applicarono [14].

Lo studio di questi ampliamenti e la loro storia sono stati magistralmente descritti da autori diversi e trovano spazio in diverse trattazioni specifiche alle quali si rimanda per ogni dettaglio [15] [16], a noi può interessare in particolare questo confronto: la Torino Romana disponeva di un territorio di 53 ettari suddivisi in oltre 70 isole occupate da settemila abitanti [17] [18].

La Torino medioevale in un analogo territorio ospitava ventimila abitanti.

Il primo ampliamento della « Città nova » detta a Torino una superficie edificabile di ventitré ettari suddivisa in 18 isolati, il secondo ampliamento verso il Po interessò una superficie di sessantasette ettari e di 44 isolati, il terzo ampliamento verso Porta Susina interessò una superficie di nove ettari e di 18 isolati; la superficie della Città divenne di circa 150 ettari e gli abitanti circa 55.000.

Non si possono trascurare i fatti e le trasformazioni all'interno della città vecchia.

Il 10 marzo 1621 Sua Altezza Serenissima forma « ... un Magistrato che d'hor avanti si nominerà delle nostre fabbriche non solo per dirigere le costruzioni dipendenti dal ducal patrimonio, ma perché si regolino particolarmente le fabbriche delle case, e strade della città per renderla alla più bellezza, ornamento, et comodità d'essa, et degli abitanti... ».

Un primo consesso ha il dovere di vigilare sull'edilizia privata e dal 27 febbraio 1678 dovrà anche avere cognizione delle cessioni di aree per le

opere progettate da Sua Altezza per l'ingrandimento di Torino.

Il 29 ottobre 1672, con un regio biglietto di Carlo Emanuele II, si vietava di costruire sopra il cornicione delle case di via Nuova, risultando a Sua Altezza: « ... che alcuni particolari abbino dato principio ad una nuova elevazione di stanze della contrada Nuova e che l'innalzamento si faccia sopra il cornicione per formare il quinto piano il che disdice all'architettura, disegno ed abbellimento di detta contrada », certe violazioni si tentavano anche a quei tempi.

Il 19 giugno 1724 in un regolamento redatto in conformità degli statuti della Città furono stabilite le distanze degli edifici dai confini [19]; il 29 aprile 1729 con regio biglietto, firmato da Vittorio Amedeo II, fu dato inizio al rettilineamento di due tratti delle contrade da Porta Palazzo alla chiesa SS. Maurizio e Lazzaro e dalla chiesa alla Torre (attuale via Milano) e del Senato (attuale via Corte d'appello) conformemente al progetto di Filippo Juvarra (la casa già del capitano Gallo, fu demolita solamente nell'anno 1960) [20]. Il 27 giugno 1736 con regio editto di Carlo Emanuele fu dato inizio al « rettilineamento et abbellimento » della contrada di via Dora Grossa, con che al punto 2°... « le fabbriche di questa contrada dovranno essere disposte secondo il tipo che sarà esposto pubblicamente nell'Ufficio del Vicariato della Città, dichiarando però che effettuato l'allineamento e l'eguaglianza dell'altezza ivi prescritti potrà ciascuno nel rimanente fabbricare a suo piacimento » [21].

Il terzo notevole intervento nel tessuto della Città romana fu l'attuazione nel 1758, della nuova piazza delle Erbe ora piazza Palazzo di Città, secondo il progetto del conte Benedetto Alfieri [22]. Carlo Emanuele III il 7 agosto 1772 con regio biglietto notificava al Vicariato l'« approvazione del piano dell'arch. Dell'Ala di Beinasco relativo all'alzamento delle case laterali alle contrade di via Po e di Porta Nuova ». È opportuno rilevare come per la prima volta si facesse richiesta agli interessati del certificato di un architetto attestante l'idoneità delle strutture a sostenere il peso della sopraelevazione, in difetto ai proprietari era fatto obbligo di rinforzare opportunamente le medesime.

Il 23 luglio 1773 Vittorio Amedeo III nominava il Congresso degli Edili per esaminare le materie: « ... che potessero interessare l'esteriore buon ordine delle fabbriche, ovvero l'allineamento e la ampiezza delle contrade o altre opere pubbliche » [23]; tale congresso fu molto attivo, i suoi poteri furono ampliati il 13 settembre 1775 con nuove attribuzioni, affinché: « ... sorvegliasse non solo perché non si eseguissero opere se non previo suo esame, ma anche perché quelle sulle quali siasi espresso si eseguissero in conformità agli ordini ».

Il 18 novembre 1791: « ... in ordine ai cortili avendo rilevato la soverchia ristrettezza in proporzione all'altezza delle case crede il Congresso degli Edili conveniente che sua Maestà obblighi i costruttori a presentare oltre alle facciate delle nuove case anche le piante ed alzate nell'interno delle medesime ».

Il 23 marzo 1792 veniva accolta la richiesta e con regio biglietto, si ordinava ai costruttori di presentare al Congresso i disegni delle facciate corredati delle piante ed alzate degli interni, onde il Congresso potesse esaminare « non meno l'esteriore che l'interno di dette fabbriche ».

Nel frattempo nel 1773, il 12 ottobre, il Congresso, fissando le norme per le nuove costruzioni di via Po e di via Nuova, dava una forma embrionale di regolamento edilizio; il 15 ed il 20 maggio 1775 approvava il progetto della strada detta « vigna della Regina » collegante il piazzale allo sbocco sul ponte del Po con la villa medesima; fissava inoltre il 19 maggio 1777 le livellette della nuova contrada che partendo dal ponte sul Po andava ad unirsi alla strada Reale di Moncalieri; l'11 e il 13 marzo, il 27 aprile 1786 ed il 24 marzo 1787 emanava vari pareri in ordine a costruzioni di case in varie contrade con prescrizioni di modalità per l'esecuzione delle opere.

Alla fine del Settecento Torino è chiusa da una cintura di fortificazioni [24], come già abbiamo visto la sua superficie è di circa 150 ettari contro i 50 del 1560, la sua popolazione è salita da 20 mila a 93 mila abitanti che scendono a 65 mila nel 1813, per ritornare 88 mila nel 1816; nel 1820 non sarà più recinta dalle fortificazioni ma da grandi viali.

La Città vecchia e i tre ampliamenti si sono armonizzati in un tutt'uno semplice con una fisionomia ed una caratteristica comune; non ci sono salti di qualità (fig. 2).

I grandi palazzi nobiliari avevano lo scopo preciso di porre in evidenza le possibilità economiche del proprietario e dare stabilità alla continuità del casato; si facevano edificare ampi, superiori alle necessità abitative delle famiglie, che si limitavano infatti ad abitare il primo piano detto appunto « piano nobile », mentre gli altri piani erano abitati da parenti, cadetti, oppure erano dati in locazione.

Analogamente si comportava il borghese, che faceva costruire le case ad architettura unitaria di via Nuova, via Po, via Milano, via Dora Grossa, e, seppure gli edifici avessero la pretesa del palazzo, di fatto non erano che case da pignone aventi al primo piano l'alloggio del proprietario, negozi al piano terreno, e nei restanti piani locali da pignone. Questo coabitare di classi diverse, ne favoriva l'armonia e promuoveva fenomeni di osmosi, non vi erano le divisioni orizzontali con i quartieri di classe che vedremo poi nel 900.

Lo sviluppo della città fu regolato da una sola volontà, quella del Duca prima e del Re poi.

La corte blandiva i vecchi nobili piemontesi che ricevevano dal Re una porzione di terreno nei nuovi ampliamenti con l'obbligo di costruirvi il loro palazzo, oppure acquistavano un gruppo di vecchie case, le demolivano e vi costruivano la loro dimora.

I nuovi nobili, arricchitisi negli ultimi anni, volevano imitarli; acquistato il feudo costruivano il palazzo. In modo analogo la borghesia che lentamente si stava formando seguiva questi indirizzi.

I palazzi furono sempre sobri mai splendidi, nulla avevano a vedere con i palazzi di Firenze,

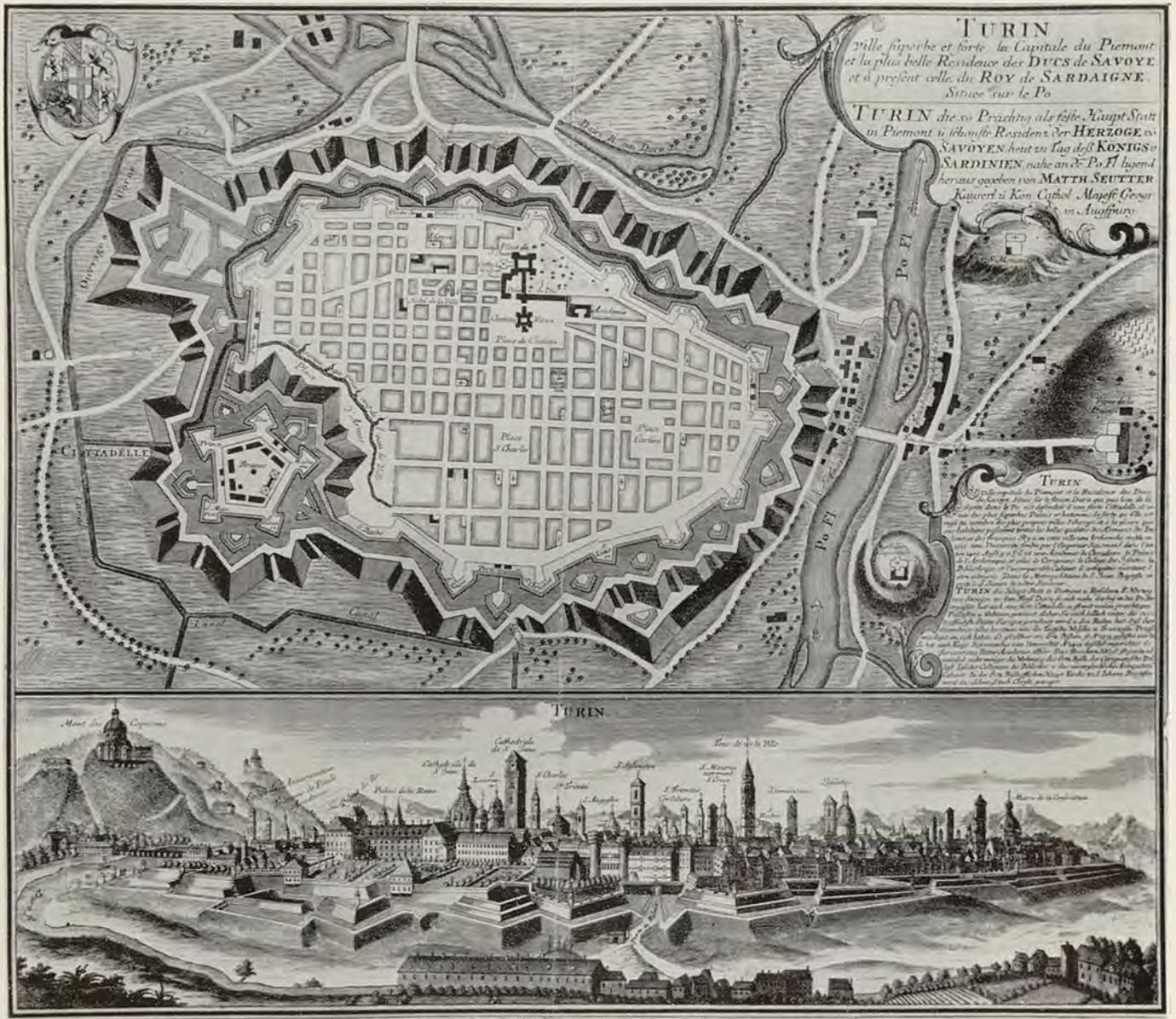


Fig. 2 - Torino all'inizio del XVIII secolo.

Genova, Venezia, Roma; niente sfarzo, niente marmi, i pavimenti dei locali erano in massima parte di piastrelle di cotto, la pietra all'esterno era usata con parsimonia, gli stipiti dei portoni in pietra per i primi due metri, erano poi riprodotti in calce. La casa era chiaramente un bene che costava sacrificio, nulla vi era di superfluo.

L'unitarietà dello sviluppo edilizio e la sua organicità ebbero un solo vettore: il Re e per lui il suo Architetto, il quale, ora concedendo ora imponendo, guidava la politica edilizia.

I regi biglietti delle varie concessioni in piazza Castello, le donazioni di terreno della « Città Nuova », le facilitazioni per chi effettuava i rettilineamenti furono gli elementi di una politica edilizia, che un governo forte poté condurre pervenendo ad ottimi risultati.

Napoleone con decreto del 23 giugno 1800, quattro messidoro anno ottavo, firmato a Milano, ordinava l'abbattimento di mura e fortificazioni che recingevano Torino, Cuneo, Ceva, Fenestrelle, Bard,

Ivrea, la demolizione doveva essere tale da renderne impossibile la ricostruzione [25].

Il decreto ebbe rapida attuazione ed a Torino unitamente alle mura furono abbattute le quattro porte (figg. 3 e 4).

Il Po a Torino si attraversò per i primi dieci secoli su ponti o chiatte, venne poi costruito un ponte di legno e nel 1417 sull'asse di via dell'ospedale, l'attuale via Giolitti, un ponte in muratura.

Secondo il Grossi alle spese di costruzione partecipò con denaro e indulgenze Papa Martino V, transitante a Torino di ritorno dal Concilio di Costanza [26].

Il ponte fu travolto il 3 novembre 1706 e le arcate cadute furono sostituite con strutture in legno come splendidamente riprodotto nella tela di Bernardo Bellotto esposta alla Galleria Sabauda [27].

Napoleone I, di ritorno dal Veneto il 27 dicembre 1807 decretò la costruzione di un nuovo ponte in pietra e l'ingegnere Pertinchamp fu incaricato del progetto [28]; il ponte fu rapida-

mente costruito e dopo quattro anni solennemente inaugurato dal Principe Borghese, governatore di Torino [29].

Con il ritorno di Vittorio Emanuele I la popolazione crebbe rapidamente e per impedire la costruzione disordinata sui terreni liberi dei bastioni, con regio biglietto del 6 febbraio 1816, si proibì: «... di addivenire a veruna costruzione o innovazione nelle fabbriche tanto nella città e nei sobborghi quanto nei siti già inservienti come sopra per le fortificazioni, salvo averne ottenuta la permesso in scritto dal Vicario ».

I bastioni furono ceduti alla Città, il 26 gennaio 1817 ne fu approvato lo spianamento ed il 26 settembre 1817 con decreto decurionale venne stabilita la formazione dei grandi viali [30] sul tracciato degli antichi bastioni, che, partendo da nord furono così denominati: Strada del Principe Eugenio, Strada San Solutore (corso Inghilterra), Strada San Avventore e Strada del Re (corso Vittorio Emanuele), Strada Lungo Po (corso Cairoli), Strada San Maurizio, Strada Santa Barbara e Strada San Massimo (corso Regina Margherita) [31] (fig. 5).

Coeva alla cessione dei bastioni alla città è la donazione ad opere pie dei terreni compresi tra il Baluardo di Settentrione, l'attuale via Giulio, e la Strada di San Massimo, l'attuale corso Regina Margherita, della superficie di circa 10 ettari (ampliamento C).

Nella allegata tavola sono indicate su un rilievo del 1970, in tinta grigio chiaro i vari ampliamenti della città di Torino; nella nota [32] sono riportati i vari provvedimenti in ordine di successione,

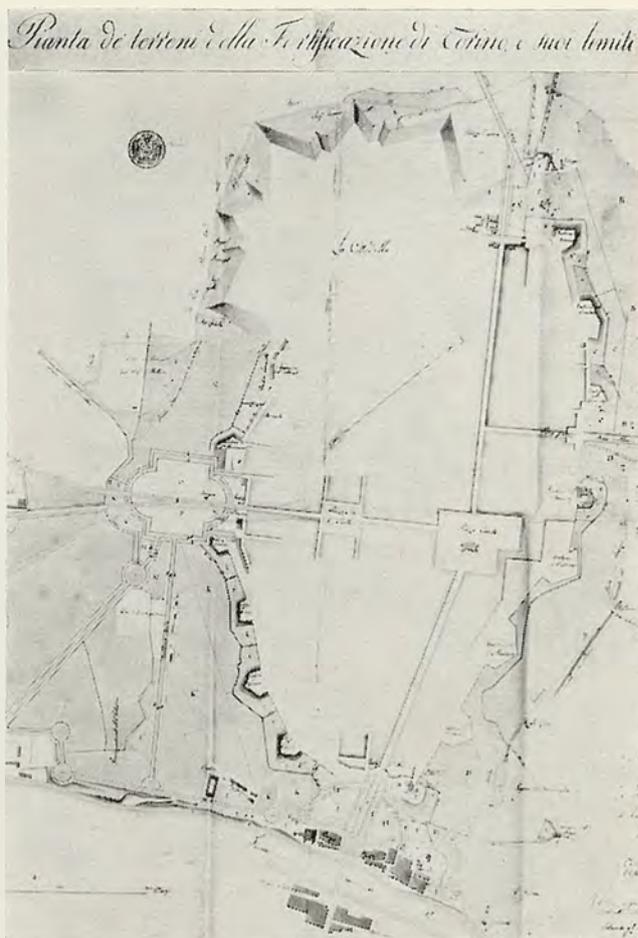


Fig. 3 - Le fortificazioni di Torino.

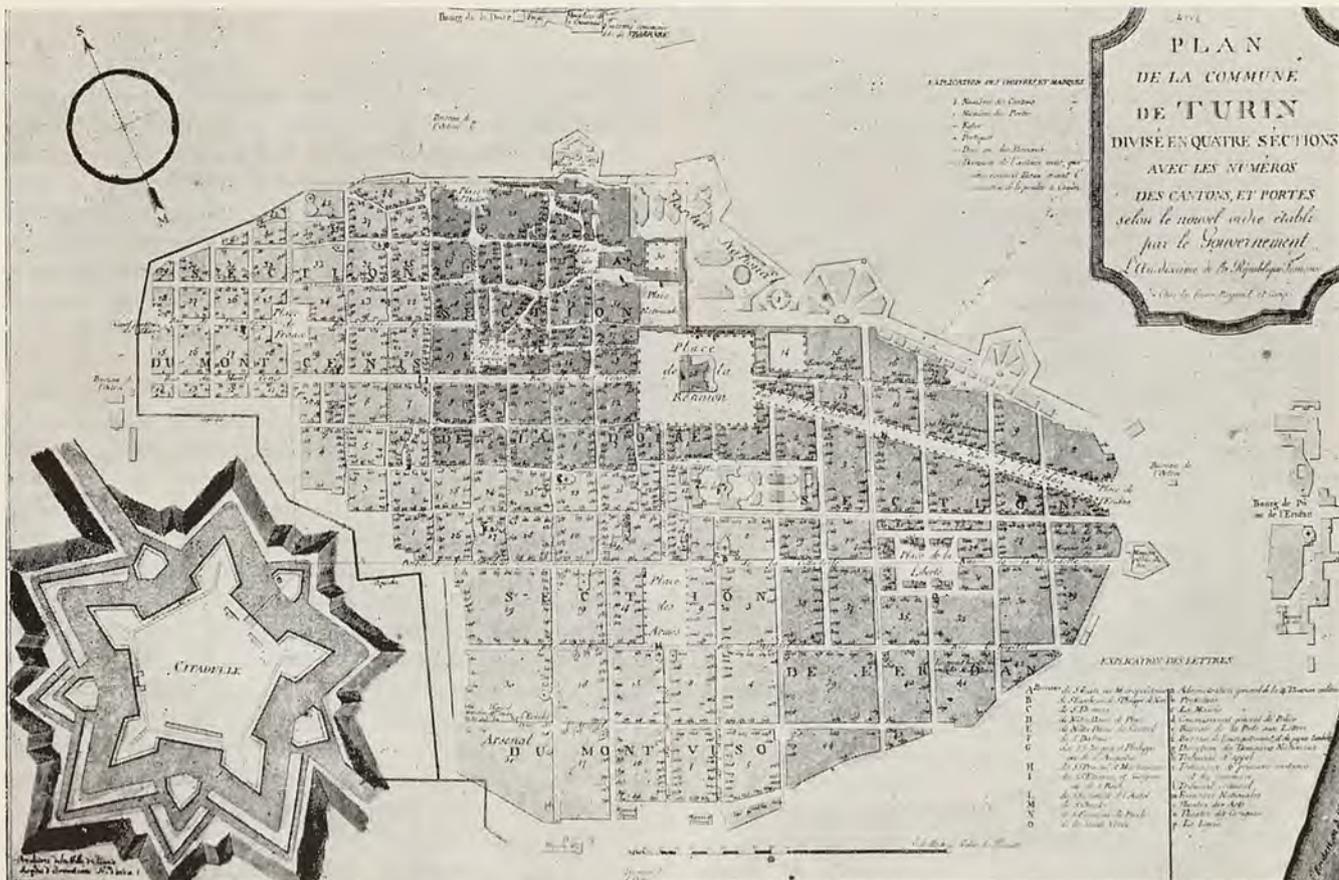


Fig. 4 - Torino senza mura all'inizio del XIX secolo.

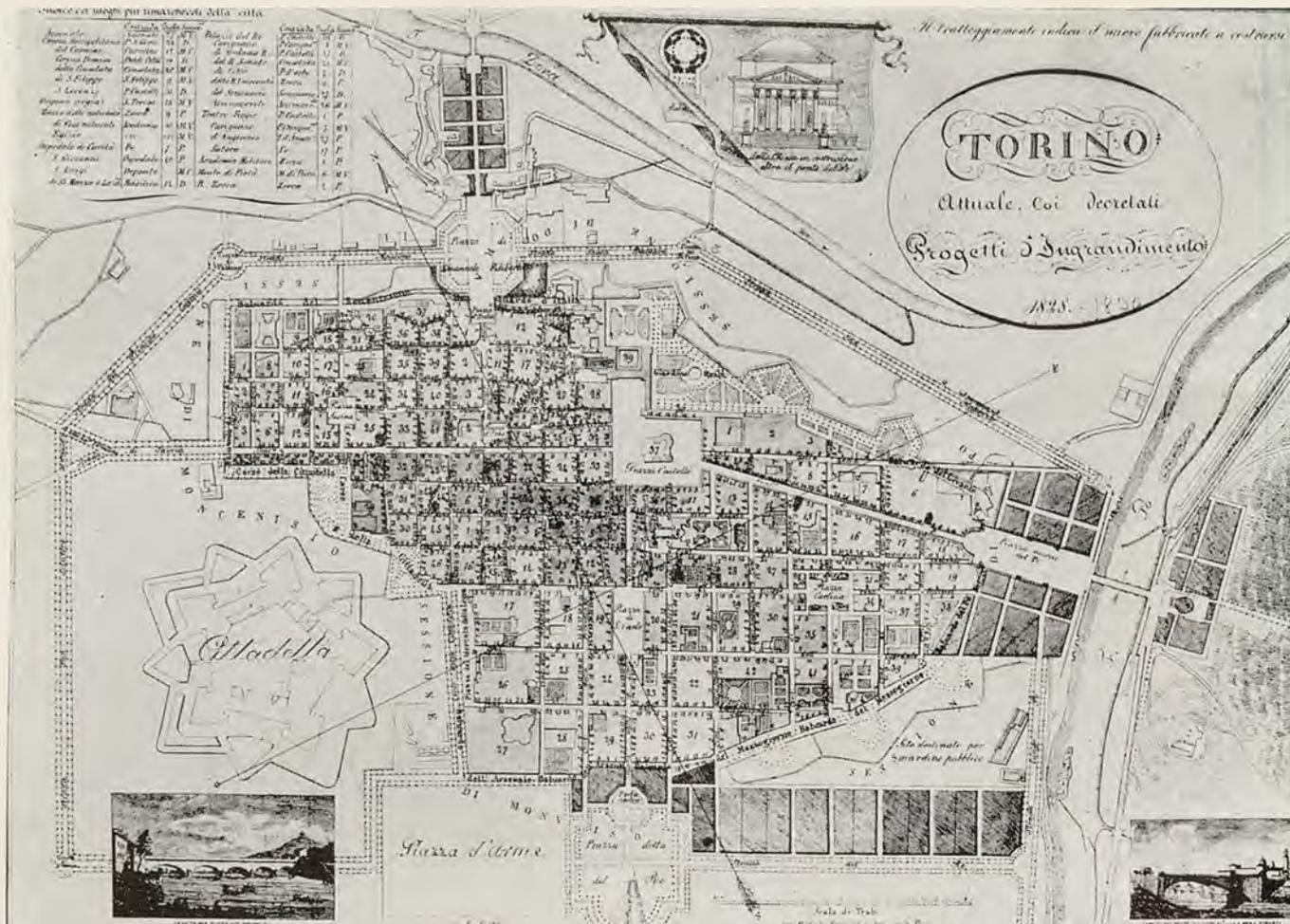


Fig. 5 - I grandi viali di Torino.

la natura dei medesimi con la data, la documentazione della loro origine, la superficie interessata dal provvedimento, la superficie progressiva della città, il numero di abitanti all'epoca, il numero attuale degli abitanti nel comprensorio, il totale progressivo degli abitanti.

Al fine di garantire il regolare funzionamento dei molini, per provvedere la farina alla Città, il 23 febbraio 1814 fu stabilita la costruzione del canale Michelotti, divenuta poi inutile la sua funzione poco più di cento anni più tardi fu trasformato in viale ricolmo delle macerie della ricostruenda via Roma; il 30 aprile dello stesso anno il Corpo Decurionale deliberò la costruzione della chiesa della Gran Madre di Dio in ringraziamento del ritorno del Re.

L'esercito abbisognava di un luogo idoneo alla istruzione militare, il 20 maggio 1817 fu decretata la formazione di una piazza d'Arme: detta « di San Secondo », realizzata su progetto dell'ing. Lombardi, nella zona attualmente compresa tra il corso Matteotti e le vie Volta, Gasometro, Assietta, Bellini e il corso Siccardi.

Tuttavia il problema più urgente era attuare l'ampliamento della città consentendo nuove edificazioni, il 15 settembre 1818 fu approvato l'ingrandimento verso il Po secondo il progetto dell'ing. Frizzi e si permise la costruzione di dieci isole,

solo il 2 novembre 1826 fu approvato il necessario abbattimento dei platani nei due viali fra la via Po ed il fiume, per attuare la formazione di piazza Vittorio. I provvedimenti per l'ampliamento si succedettero negli anni 1818, 1819, 1825 e terminarono con i due fondamentali del 17 e 27 ottobre 1826, che completarono la disciplina per l'ampliamento verso il Po ponendo a disposizione dei cittadini una superficie di circa sedici ettari (ampliamento n. 1) (fig. 6).

Nel 1819 i proprietari di via Po furono autorizzati a collegare i portici secondo il progetto del Vicariato al fine di dare alla via continuità e maestosità; il 24 febbraio 1823 per rendere più regolare e imponente l'imbocco alla via Nuova, fu autorizzata la costruzione di due isole all'angolo verso mezzogiorno della « contrada », secondo il progetto dell'ing. Lombardi (ampliamento n. 2) (fig. 7).

Con ordinato del 30 aprile 1822 fu approvato il progetto dell'ing. Lombardi del 20 ottobre 1821 relativo alla formazione di n. 7 isole in Borgo Nuovo tra il viale del Re, corso Vittorio Emanuele, e via Borgo Nuovo (via Mazzini), il provvedimento, uno dei più vasti sino ad ora adottati, interessava circa diciotto ettari (ampliamento n. 3).

Con regie patenti del 19 luglio 1825 fu autorizzata l'edificazione di nuovi corpi di fabbrica tra il costruendo ponte sulla Dora Riparia e piazza

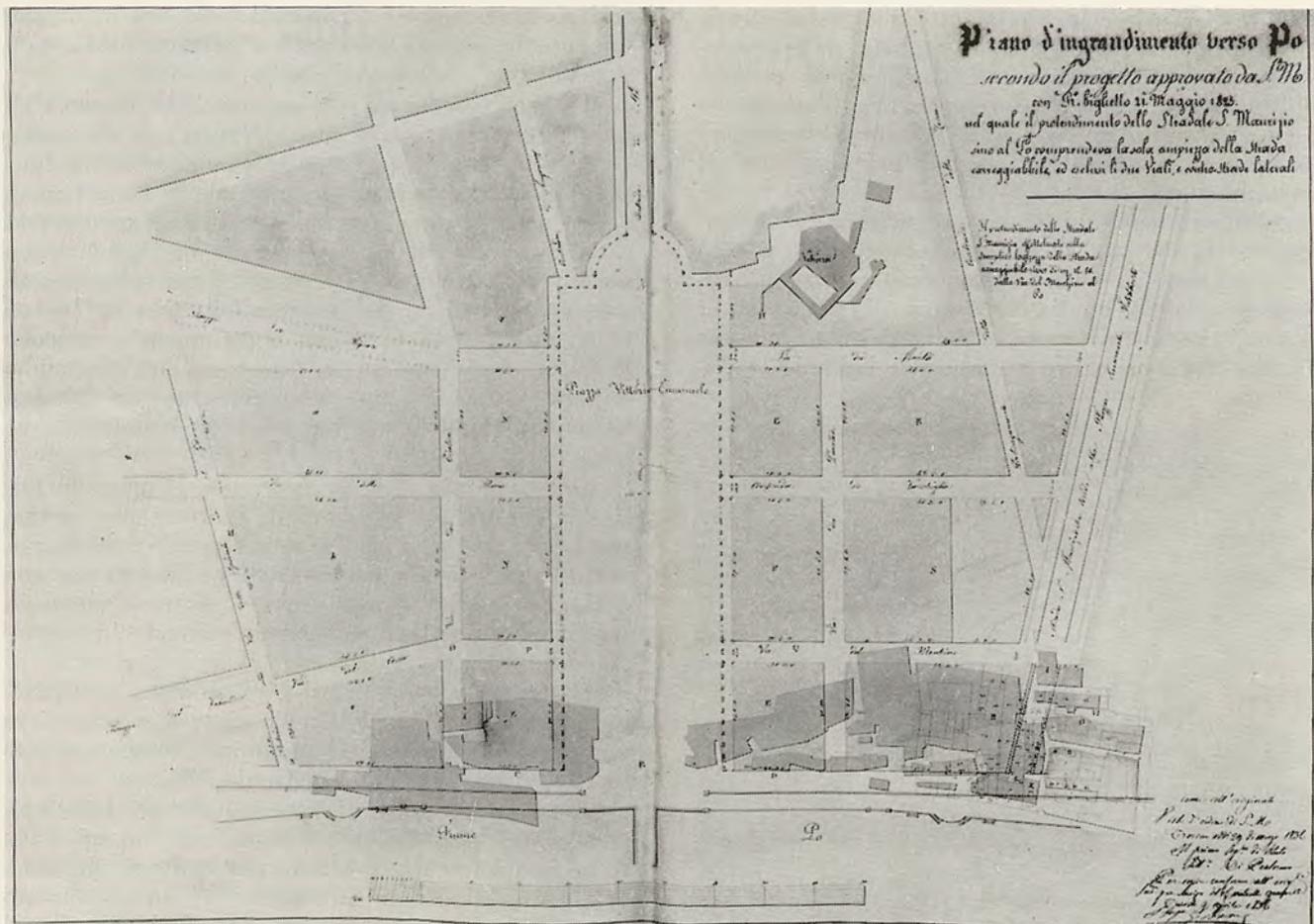


Fig. 6 - Piano d'ingrandimento verso il Po - 1825.

Emanuele Filiberto, in conformità del piano dell'ing. Mosca; i nuovi 10 isolati comprendenti una superficie di più di cinque ettari (ampliamento n. 4) dovevano essere ultimati entro il 1829, ma con regie patenti del 13 settembre 1825 tale periodo fu prorogato indeterminatamente.

Il 20 gennaio 1826 furono approvati i progetti di due quartieri « ad uso esercenti macellai » uno

in piazza Emanuele Filiberto e l'altro attiguo alla piazza Vittorio Emanuele (ampliamenti n. 5 e n. 6).

Per quanto aveva attinenza con strade, fognature, illuminazione, igiene e servizi relativi, Torino era rimasta ai livelli di un comune di campagna; osservatori che riteniamo obiettivi, come Amedeo Grossi [33] e Davide Bertolotti [34], rispettivamente nel 1790 e nel 1840, rilevavano quale massimo

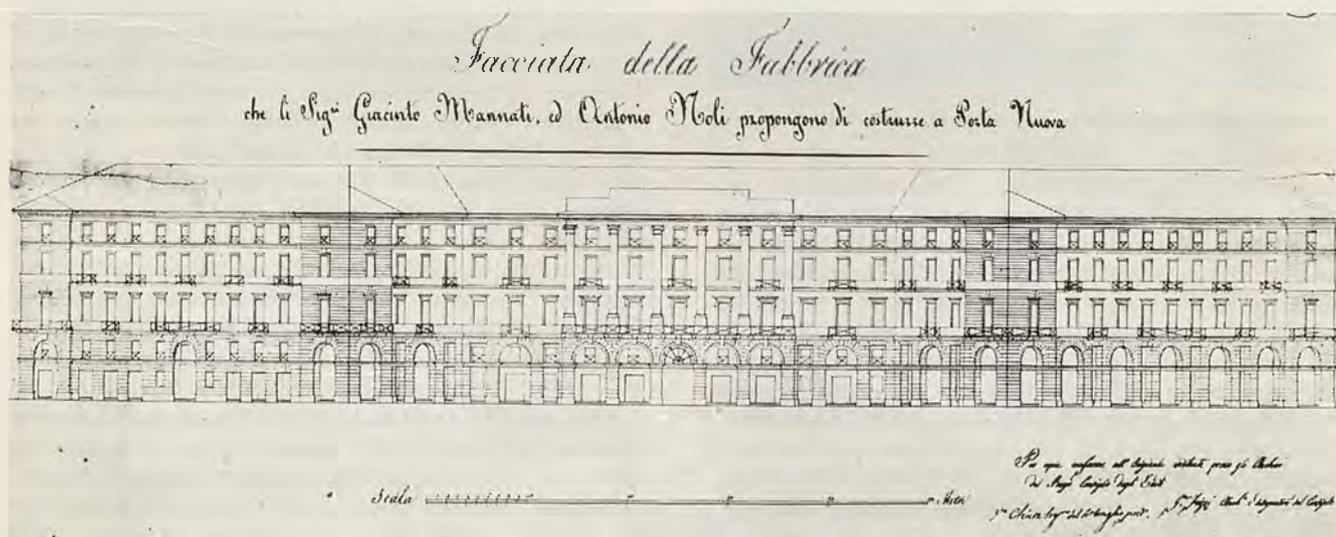


Fig. 7 - Progetto ing. Lombardi - Edificio piazza Carlo Felice.

difetto di Torino la pavimentazione delle strade in acciottolato, la carenza di pulizia delle medesime, sempre piene di rifiuti, con l'acqua corrente al centro (le famose «dore»), senza fognature e dove l'abbondanza di acqua, se pur favoriva un continuo ricambio, era molto scomoda per il transito.

I rifornimenti idrici erano primitivi. Torino era servita da una serie numerosa di pozzi; solo nel 1826 ebbe inizio un embrionale servizio di acquedotto, costituito da un pozzo di 12 metri di profondità e di 3 metri di larghezza, situato in corso Regina Margherita ove attualmente ha sede la Ca-

tori accenderanno in 20 minuti, solo nel 1846 esattamente la sera del 1° ottobre saranno illuminate a gas alcune vie centrali [36].

Il Vicariato cercò di ovviare alla carenza di questi servizi e iniziò alcuni lavori; il 22 aprile 1823 fu approvata la costruzione dei canali sotterranei di fognatura lungo le contrade di Dora Grossa e di Porta Nuova, creando con il collegamento al canale sotterraneo lungo la strada di Po, il primo nucleo di fognatura di Torino. La risoluzione finale del problema del sistema fognante di Torino fu oggetto nel 1896 di una legge speciale cosicché la Città, forse una delle poche nel mondo, ebbe doppio sistema di fognatura e cioè una rete di canalizzazione bianca e una rete di canalizzazione nera [37].

Il 1° febbraio 1830 fu approvato il progetto per il rifacimento dei marciapiedi in via Dora Grossa, per lastricare i portici di piazza Castello e di via Po, ancora in selciato, e per raccogliere l'acqua piovana dai tetti di via Dora Grossa e di via Nuova in canali ed immetterli nel canale centrale in costruzione.

Il Consiglio degli Edili fu riordinato nel 1822; il 21 febbraio 1832, il Vicario con regie patenti fu nominato presidente del medesimo in sostituzione del Capo del Consiglio del Genio Militare.

Il 22 marzo 1824, il Vicario, al fine di evitare certi abusi pubblicava un manifesto in cui dava le misure e le caratteristiche dei mattoni, delle tegole e simili, ed il 16 dicembre 1831 un altro manifesto vicariale faceva divieto: «... a chicchessia di soddisfare ai naturali bisogni ovunque non siano appositi recipienti; sotto pena di una contravvenzione di L. 6 per ogni volta ed, in difetto, di due giorni di detenzione».

Nel dicembre 1828 il «Mercato delle Erbe» fu trasferito dalla piazza omonima alla piazza d'Italia, Porta Palazzo, e fu disarmato il ponte Mosca, sotto il quale, il progettista ing. Carlo Bernardo Mosca, per dimostrare la propria sicurezza nella stabilità dell'opera, costruzione molto arditata per l'epoca, rimase con la famiglia a seguire le operazioni di disarmo [38].

Con regio biglietto 23 aprile 1833 il Re cedeva alla città di Torino, al prezzo di lire settemila, il terreno tramediante il giardino unito al palazzo Carignano, per consentire la comunicazione tra la via delle Gabelle (poi via delle Finanze, oggi via Cesare Battisti) con quella della Madonna degli Angeli (via Carlo Alberto), e ciò conformemente al piano e relazione Michela del 2 febbraio 1833 [39] (fig. 8).

Con un provvedimento di polizia del 1973, esattamente 140 anni dopo, la piazza viene chiusa al transito per creare una embrionale isola pedonale.

Il 31 dicembre 1833 Carlo Alberto dava direttive per l'ultimazione delle opere di sistemazione dei «quais» a Po, comprendenti l'ultimazione del muro di testa del ponte sulla sponda sinistra a monte del fiume, la costruzione del muro di rampa alla cala d'imbarco dallo stesso lato e la formazione dei «quais» per tutto il protendimento dei due isolati formanti angolo tra piazza del Re Vittorio Ema-

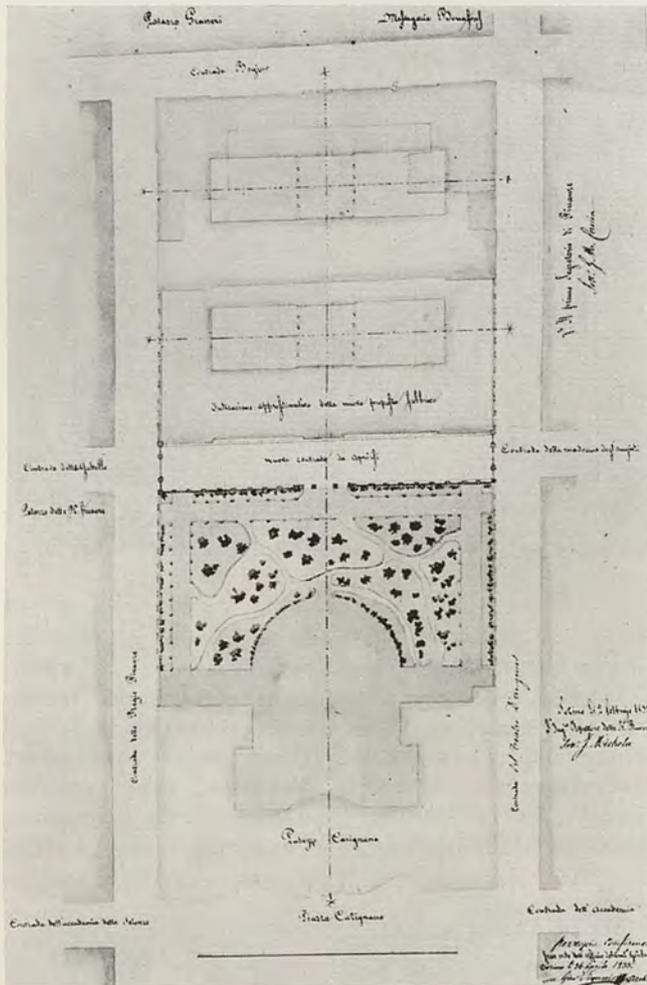


Fig. 8 - Progetto Michela - Sistemazione piazza Carlo Alberto.

serma dei Vigili del Fuoco, una pompa a stantuffo, messa in moto da una ruota idraulica, spingeva l'acqua sino in piazza Palazzo di Città, distante più di mezzo chilometro, in due fontane poste a fianco dell'entrata del Municipio, una terza fontana collegata alle prime due era situata nel cortile del Burro; occorreva attendere il lontano 1859 perché la Società delle Acque Potabili, concessionaria del Comune con atto del 13 agosto 1853, desse inizio a un regolare servizio di acquedotto inaugurato il 6 marzo 1859 [35].

Per quanto concerne l'illuminazione pubblica si dovrà attendere il 1840 anno in cui la città sarà illuminata da 481 lanterne ad olio che 28 illumina-

nuele e lo spazio delle strade dei Tintori e dei Pescatori a monte ed a valle del fiume.

L'importo delle opere fu calcolato nella perizia dell'ing. Mosca, in L. 521.388 estensibili sino alla somma di L. 600.000.

Queste furono e restano le uniche grandi opere di sistemazione delle sponde del Po, molto poco infatti si è fatto dopo.

Con editto della Città del 13 settembre 1834 fu approvato il progetto di sistemazione dell'area compresa tra l'ampliamento a Po e il primo ampliamento di Borgo Nuovo lungo il viale del Re. Altri sedici ettari si aggiungevano al territorio cittadino; il Borgo Nuovo, veniva assumendo la fisionomia attuale (ampliamento n. 7) (fig. 9) con l'unica esclusione del giardino dei Ripari, ultimo elemento dei vecchi bastioni, sui quali con provvedimento del 31 marzo 1872 sarà poi autorizzata la costruzione di fabbriche (ampliamento n. 8) [40].

La superficie della città, misurata graficamente sulle nostre cartografie, raggiunge circa i 230 ettari con una popolazione di 120 mila abitanti.

Il 14 gennaio 1842 con manifesto vicariale viene fatto obbligo di fornire ogni casa di un pozzo d'acqua viva debitamente costruito, e sempre provvisto di un coperchio, di carrucola, corda, catenaccio e di cancello con serratura; si fa obbligo per i proprietari di consegnare la chiave a ogni inquilino, cui incombe il dovere di sempre richiudere il cancello; i proprietari debbono far purgare i pozzi almeno ogni biennio, ed è vietato immergere nei pozzi animali ed altre materie atte a corrompere l'acqua.

Nel contempo tutte le latrine debbono avere pozzi di sufficiente capacità, ben costruiti e chiusi acciò non esalino fetori.

Non si possono costruire tali pozzi in prossimità a quelli dell'acqua potabile e non si permettono tali costruzioni, salvo casi di assoluta necessità, su suolo pubblico.

Sempre nel manifesto, all'art. 43, è fatto divieto di affittare ad uso abitazione camere di troppo fresca costruzione, malsane o in apparente stato di abbandono.

Il 10 giugno 1843 iniziandosi la riforma della pavimentazione delle contrade con l'introduzione delle rotaie e dei marciapiedi in pietra da taglio, viene fatto obbligo di effettuare per le case e le pubbliche passeggiate alcune migliorie quali: incanalare le acque nelle fognature, quando esistono, costruire insieme alla casa il marciapiede, eliminare entro sei anni imposte e chiusure esterne ed eventuali bussole sporgenti dal filo di costruzione. Nessuna nuova costruzione e restaurazione potrà aver luogo senza la contemporanea costruzione del marciapiede, senza l'incanalamento delle grondaie nelle fognature e senza l'eliminazione delle imposte delle botteghe e delle vetrare sporgenti verso l'esterno.

Il 31 ottobre 1843 viene approvato da Sua Maestà il Regolamento Edilizio reso pubblico con manifesto del Vicariato il 7 novembre successivo [41].

Questo regolamento, comprensivo di 55 articoli, compendia quanto il Congresso degli Edili in tanti anni di attività aveva codificato, fissa, quale limite territoriale di competenza, il territorio com-

preso nel perimetro soggetto al dazio di consumo, nonché gli edifici che prospettano su strade pubbliche; stabilisce quali sono le norme per la presentazione dei progetti e l'obbligo di eseguire tutta l'opera autorizzata salvo nuova licenza; stabilisce la validità del permesso per la durata di un anno analogamente a quanto verrà determinato ai giorni nostri dalla Legge Urbanistica della Repubblica Italiana del 6 agosto 1967 n. 765. Seguono alcune precisazioni inerenti la qualità dei materiali da impiegare, gli scavi e le fondazioni, nonché le caratteristiche esterne degli edifici e la loro coloritura.

Non vi sono indicazioni circa l'altezza dei fabbricati in quanto si costruisce ancora con progetto



Fig. 9 - Manifesto per la vendita dei terreni in Borgo Nuovo.

unitario mentre è stabilita l'ampiezza dei cortili: « ... il lato minimo dei medesimi deve essere eguale all'altezza massima delle fabbriche che li circondano », e senza speciale autorizzazione non si può occupare l'area dei cortili con costruzioni anche provvisorie o depositi di legnami o di altra cosa perché non derivino pregiudizi alla pubblica sanità dalla mancanza di luce e ventilazione.

Un numero notevole di articoli è dedicato alla sistemazione delle facciate esistenti, di quelle nuove e dei marciapiedi; eliminati tutti i tipi di bussole, marciapiedi sgombri da banchi e bacheche, tutti i muri esterni devono essere colorati con quelle tinte che saranno approvate dal Consiglio degli Edili.

È interessante notare come all'art. 43 è fatto obbligo ai fabbricanti di vetture e simili, agli scal-

pellini che lavorano nelle contrade, di provvedersi di luoghi privati per l'esercizio dell'arte loro e lasciare sgombro il suolo pubblico; oggi, dopo 130 anni, l'elettrauto, il gommista, il carrozziere, il benzinaio, tutti occupano il pubblico suolo.

Sono pure disciplinate le insegne, le iscrizioni e le tende, e se oggi Torino in questo settore può essere citata come esempio, il suo ordine trae origine da quel regolamento.

Tre articoli sono dedicati ai contravventori con pene pecuniarie fino a 100 lire e carcere sino a 15 giorni.

Fino dal 1836 si era ravvisata l'opportunità di porre a disposizione del Vicariato un architetto che si interessasse delle nuove costruzioni, ma solo nel 1843 con l'entrata in vigore del nuovo regolamento, fu creato l'ispettorato edilizio e nel 1844 l'arch. Federico Blachier fu nominato architetto del vicariato.

L'Amministrazione Comunale, separata dal Vicariato, sentì in questo periodo la necessità di creare un ufficio tecnico e nel 1843 fu data vita all'ufficio d'arte, primo embrione dell'ufficio municipale preposto alle fabbriche, alle acque, alle strade ed ai viali, retto da un ingegnere capo, coadiuvato da un ingegnere in seconda, due assistenti di prima classe e tre di seconda classe.

Il 7 agosto 1846 fu approvato il primo piano regolatore di ampliamento per il Borgo San Salvatore, per le costruzioni da innalzarsi tra il Viale del Re ed il Viale che dalla Chiesa San Salvatore scende al Valentino, interessante un'area di circa quarantaquattro ettari (ampliamento n. 9). Al nuovo piano, formato dal Consiglio degli Edili, non venne più allegata alcuna tipologia edilizia ma solo delle norme quali: l'edificazione con portici lungo la via Nizza, il limite di sedici metri in altezza con un numero massimo di quattro piani sia verso via, sia verso cortile, il divieto di costruire gli abbaini e di abitare i sottotetti. Con decreto del 13 marzo 1851, fu approvato il piano di Piazza Carlo Felice e via Sacchi interessante anche Borgo San Salvario (ampliamento n. 11); il progetto, redatto dal Consigliere prof. Carlo Promis, per San Salvario consisteva essenzialmente nell'aumento dell'altezza dei fabbricati portata a m 21 e del numero di piani portato a cinque con l'altezza minima di m 3; fu permessa la costruzione degli abbaini per rendere abitabili i sottotetti.

Il 16 gennaio 1853 con regi decreti furono approvate due varianti redatte dall'arch. Carlo Gabetti consistenti essenzialmente nello spostamento dell'asse di via Saluzzo (allora via Valentino) e nell'apertura di una nuova via (variante n. 9a).

Con regio decreto 10 aprile 1854 furono approvate le ultime varianti al piano fra i Viali del Re e di San Salvario, queste pure redatte dal Consigliere prof. Carlo Promis, interessanti sette ettari, situati per la maggior parte verso il Valentino (variante n. 9b); sono caratteristiche di queste varianti la determinazione della larghezza delle nuove strade a m 12, l'altezza degli edifici ferma a 21 m con non più di cinque piani dell'altezza minima di m 3; eguale altezza di m 3 dovevano avere i sop-

palehi. Significativa la norma relativa ai tetti « ... che dovranno avere sezione tale che la libera ventilazione ed i raggi solari non vengano per quantità di essi ad incontrare maggior ostacolo di quanto ne incontrino nei colmi della solita sezione ed altezza ». Forse, già in quell'epoca, si cercava di ricavare qualche piano in più nei sottotetti.

Con regie patenti del 12 settembre 1846 e con successivo regio decreto 27 novembre 1852 furono approvati due piani per le costruzioni in zona Vanchiglia. Il secondo, studiato dal Consigliere municipale prof. Carlo Promis interessa un'area di cinquantatre ettari (ampliamento n. 10), quasi l'area della Torino Romana; l'elevazione delle case è fissata in m 21 con un massimo di cinque piani, è permessa la costruzione degli abbaini per rendere abitabili i sottotetti, che però dovranno essere collocati a m 1,50 dal filo di gronda; per tutte le altre norme si fa riferimento al Regolamento Edilizio del 1843. È interessante rilevare l'obbligo, poi non attuato, di dotare di portici le case fiancheggianti il Po.

Alla sistemazione verso il fiume, progettata dal Frizzi, alla monumentalità di quelle opere, ben poco fa riscontro questo provvedimento, non vi è salvaguardia delle sponde del fiume e le costruzioni sono previste sino a pochi metri dall'acqua; un modesto viale servirà per il transito. La visione monumentale del 1825 è tramontata.

Il 26 gennaio 1847 fu approvata la formazione della nuova piazza d'Arme delimitata dai corsi Matteotti a mezzanotte, Re Umberto a levante, Pesciera a mezzogiorno e Vinzaglio a ponente.

Il 13 marzo 1851 fu approvato con regio decreto l'ingrandimento verso Porta Nuova con la formazione dell'attuale piazza Carlo Felice (ampliamento n. 11). Il progetto redatto dal consigliere prof. Carlo Promis [42] interessa circa sessantasette ettari, comprende per massima parte la vecchia piazza d'Arme nonché i terreni di proprietà privata a sud della medesima; l'altezza dei fabbricati rimane fissata in 21 m con un massimo di cinque piani compresi il piano terreno ed il mezzanino, sono permessi gli abbaini per rendere abitabili i sottotetti; dove sono previsti i portici i costruttori devono uniformarsi alle norme ed ai disegni forniti dal Municipio.

Questo provvedimento prevede l'unione del viale del Re con la strada dell'Avventore e quindi la nascita dell'attuale corso Vittorio Emanuele II.

Il 7 luglio 1851 fu sancito l'obbligo dell'approvazione con decreto reale dei piani di ampliamento e allineamento delle città e comuni, adottati dai Consigli Comunali del Regno di Sardegna, con dichiarazione contemporanea di pubblica utilità delle opere indicate nei medesimi.

L'11 agosto 1851 fu approvato l'ingrandimento fuori porta Susa e nella regione Valdocco, anche questo redatto dal consigliere prof. Carlo Promis e interessante circa trentatré ettari (ampliamento n. 12) [43]. Consuete le norme per la determinazione dell'altezza dei fabbricati, sempre fissata in m 21, e del numero dei piani, interessante la previsione, poi modificata con il progetto Pecco del

28 gennaio 1864 (variante 12 a) della piazza Statuto, solo citata come piazza da costruirsi in prolungamento della via Dora Grossa all'incrocio con la via San Solutore; per questo complesso i costruttori: « dovranno uniformarsi sia per i portici che per la parte esterna della fronte dei loro edifici alle norme e ai disegni da somministrarsi dal Municipio ».

Ancora interessante è l'obbligo di porre a dimora nei viali, alla distanza di m 12 dai fili di costruzione, alberi di alto fusto.

Il 1° agosto 1853 fu approvata la costruzione della cinta daziaria del territorio sulla sinistra del Po, il 13 novembre dello stesso anno fu approvata la stessa costruzione sulla sponda destra.

La cinta daziaria del 1853 fu tracciata con una ampia visione dello sviluppo della città, furono incluse vastissime aree per quel tempo molto lontane dai nuclei edificati, ma già allora, come vedremo anche per l'allargamento della cinta del 1912, lo stimolo per tale tracciato è stato di natura economica.

Dalle discussioni del Consiglio Comunale del 21 dicembre 1850 e del 7 gennaio 1851 relative alla restituzione al municipio dei dazi di consumo (oggi dopo 125 anni siamo ritornati alla formula allora vigente) traspare la notevole preoccupazione del Consiglio Comunale relativamente alle condizioni economiche a cui si doveva adeguare la città in osservanza della legge del 1848; per quanto concerneva il tracciato non vi erano notevoli preoccupazioni: occorre fosse ampio, onde comprendere tutte le borgate e case sparse all'esterno, e tale da garantire un accrescimento della città per un notevole numero di anni.

Nella seduta del 18 gennaio 1853 il Consiglio Comunale approva la linea proposta dalla Commissione per la formazione di una cinta in muratura con un onere previsto di lire due milioni circa, con riserva di prendere ulteriori provvedimenti relativi al tracciato; le riserve vengono sciolte dal consigliere Valerio nella seduta del 26 aprile 1853. In tale seduta affiora l'opportunità che la cinta debba servire contro eventuali colpi di mano, prevale il concetto che essa non debba avere alcun riferimento con opere militari, tuttavia si stanziavano centomila lire per aprire nel muro delle feritoie e se ne modifica anche il sistema di costruzione.

Il territorio cittadino soggetto a disciplina edilizia è di poco superiore ai 400 ettari, la popolazione poco inferiore ai 140.000 abitanti, l'area compresa nella nuova cinta è di 1.678 ettari nella parte piana, e 26 ettari nella parte collinare con uno sviluppo di 16,5 km; per comprendere l'importanza esercitata da questa cintura nella nostra città, nel suo sviluppo, occorre ricordare che sul suo tracciato partendo dal fiume Po, a nord, oggi ci sono i corsi Tortona, Novara, Vigevano, Mortara, Svizzera, Tassoni, Ferrucci, Pascoli, Lepanto, Bramante e nel territorio collinare i corsi G. Lanza e Q. Sella.

In quest'ambito Torino si è trasformata da capitale d'Italia a città industriale ed i corsi tracciati sulla ex cinta daziaria costituiscono uno degli anelli fondamentali per il traffico torinese [44].

Il 2 marzo 1856 è approvato il prolungamento di corso Oporto, l'attuale corso Matteotti, ed il 20 giugno 1856 la costruzione della galleria coperta a cristalli dell'isolato San Federico, progettata dall'ing. Panizza e denominata Natta dal nome del Marchese Natta d'Alfiano che concedette la servitù di passaggio; la galleria fu poi demolita nella ricostruzione di via Roma [45].

Il 5 aprile 1857 fu approvato a firma dell'ing. « capo civico » Pecco il piano di ampliamento della cittadella comprendente circa sessantaquattro ettari (ampliamento n. 13) (fig. 10). Al consueto limite di 21 m di altezza non corrisponde più la limitazione del numero dei piani; ferma restando l'altezza dei medesimi a non meno di 3 m, i sotto-

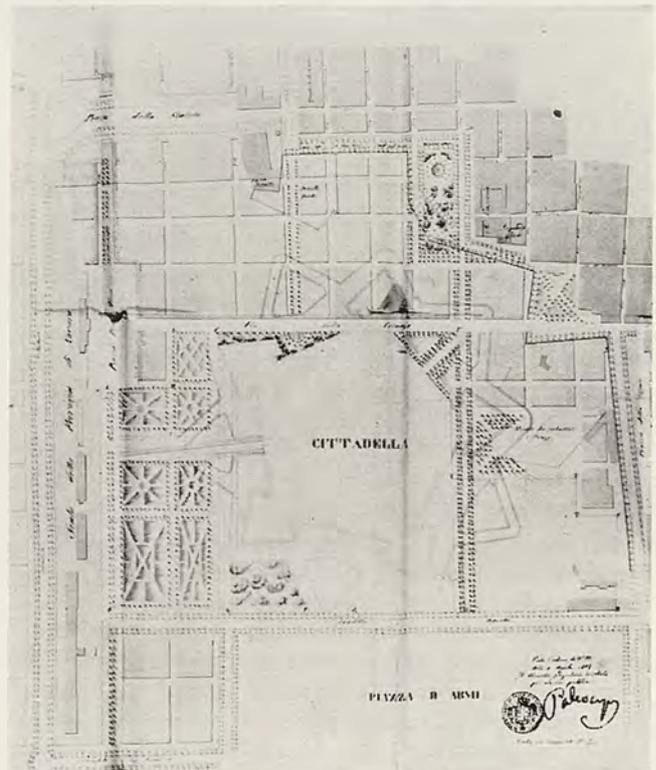


Fig. 10 - Piano di ingrandimento verso la Cittadella - 1857.

tetti sono limitati ad un solo piano e senza poter avere altezza maggiore di 3 m oltre il cornicione, sempre quando questo non sia alto meno di 20 m dal suolo. Per quanto concerne i cortili è ancora valida la norma del regolamento edilizio del 1843 che stabilisce il loro lato minimo eguale all'altezza dei fabbricati che li circondano, però vi è aggiunto: « ... metà del volume circoscritto possa essere illuminato dal raggio solare sotto l'inclinazione di 50 gradi centigradi. In ogni caso la superficie dei cortili non può essere inferiore a 100 metri quadrati ».

Queste due norme, purtroppo furono solo riprese dal piano di ampliamento della Crocetta, trascurate negli altri piani di ampliamento e ignorate nel nuovo regolamento edilizio; la continuità della loro applicazione avrebbe dato un aspetto migliore agli interni dei nostri edifici.

Regolano la sistemazione dei viali norme ana-

loghe alle precedenti, fatta eccezione per corso Valdocco dove gli alberi potevano essere posti a dimora a 7 m dal filo di fabbricazione.

Osservando il progetto originale si nota la previsione di ampi spazi a verde e la notevole area di rispetto della Cittadella. Purtroppo negli anni 1860, 1865, 1878 e 1924 molti terreni demaniali furono ceduti alla città, che a sua volta li lottizzò e li vendette a privati per l'edificazione residenziale; le prime vendite risalgono agli anni 1860-1865 (variante n. 13 a).

I terreni tra i corsi Vinzaglio e Matteotti e la ferrovia furono ceduti alla Regia Dogana il 27 settembre 1863, per la creazione degli uffici e dei servizi relativi (variante n. 13 b).

Il 26 maggio 1878 fu approvato il piano di sistemazione a notte del corso Matteotti ed a est di corso Vinzaglio (variante n. 13 c).

Infine nel 1881 e nel 1924 furono alienati gli ultimi terreni in fregio a corso Re Umberto (variante n. 13 d).

Le due aree contrassegnate con la sigla DEM sono tuttora di proprietà del demanio militare.

Il 25 marzo 1859 fu approvata una variante dell'ampliamento n. 11 sottoscritta dall'ing. capo Pecco, interessante un'area di circa otto ettari, relativa al terreno compreso tra via Sacchi, corso Duca di Genova, corso Re Umberto e via Legnano (variante n. 11 a) già oggetto del provvedimento del 13 marzo 1851; vi furono confermate tutte le disposizioni dell'ingrandimento verso via Cernaia nonché l'obbligo del piantamento degli alberi nei viali alla distanza non inferiore di 7 m.

Il 5 giugno 1862 furono approvate alcune prescrizioni edilizie per i costruttori dei portici di via Cernaia: fu permesso costruire i portici con pilastri a colonna, purché fatta salva l'euritmia e la simmetria in ciascun isolato, e fatto più saliente, fu annunciata la corresponsione di premi in denaro, nella misura di lire 200 per ogni metro lineare di fronte, ai costruttori che entro due anni a partire dalla data del decreto avessero ultimato i portici consentendone il pubblico transito, di lire 150 a chi li ultimasse entro tre anni e rispettivamente di lire 100 e 50 per quattro e cinque anni.

Il 18 giugno 1862 venne approvato il nuovo regolamento per l'ornato e la polizia edilizia entrato in vigore il 1° settembre 1863.

Questo regolamento formato da 167 articoli fu decisamente innovativo rispetto al precedente del 1843 e la sua formazione non fu facile. Dagli atti del Consiglio Comunale si rileva che il Consigliere prof. Carlo Promis compilò la prima bozza nel 1853 ed il Sindaco Cav. Bellono, nella seduta del 25 giugno dello stesso anno, annunciò la sua distribuzione ai Consiglieri onde poterla discutere nella tornata successiva [41].

Nel 1854 i Consiglieri Valerio e Vegezzi presentarono un nuovo progetto di regolamento edilizio, ma l'attesa delle nuove leggi amministrative dello Stato ne rimandava l'esame. Finalmente il 27 novembre 1856 fu nominata una commissione incaricata di redigere il nuovo regolamento edilizio e nel

1861 il Consiglio Comunale iniziò e concluse il dibattito sui vari articoli.

Nel 1862 il regolamento ottenne l'approvazione dei vari organi tutori e nella seduta del 20 luglio 1863 il Consiglio Comunale ne stabilì l'entrata in vigore per il 1° settembre 1863.

Novità essenziali furono l'istituzione della « Commissione d'ornato » e la creazione di un Ufficio Edilizio con un suo organico e compiti ben definiti; la Commissione d'ornato diretta emanazione del Consiglio degli Edili, dava il proprio parere sui progetti edilizi e in particolare sui piani di ingrandimento e di abbellimento della città.

Due sono le caratteristiche innovative del regolamento del 1863; la prima: definizione, precisa e differenziata, dell'area di competenza del territorio comunale; la seconda: determinazione dell'altezza dei fabbricati in funzione della larghezza della via.

Nella pianta allegata al regolamento e riportata nella figura 11 si nota la spezzata contraddistinta con le lettere ABCDEFGHILMNOPQ: in questo territorio non si poteva effettuare alcuna opera senza il permesso del Sindaco.

Si noti l'estrema disinvoltura con cui il tracciato è stato indicato, molto più ampio di quelli che appaiono i limiti di accrescimento della Città e formato da spezzate geometriche che nulla hanno in comune con le linee fondamentali del tracciato torinese.

Per la parte del territorio comunale compreso tra quest'area e la nuova cinta daziaria del 1853, è fatto obbligo ai costruttori di informare il Sindaco delle opere edilizie che intendono eseguire e per tale comunicazione viene rilasciata agli interessati una ricevuta.

Viene facile domandarsi perché non fu posta come limite la cinta daziaria, cinta impostata con una visione ampia della città, come si rileva osservando sulla carta dove arrivava l'edificazione.

L'altezza dei fabbricati era in precedenza stabilita dai piani di ampliamento; con il nuovo regolamento l'altezza degli edifici è stabilita in funzione della larghezza della via, massimo di 21 m per le vie larghe più di 18 m, massimo di 18 m per le vie comprese tra i 12 e 18 m e massimo di 16 m per le vie inferiori ai 18 m; per quanto concerne i cortili la loro superficie doveva essere uguale al quarto delle fronti dei fabbricati che li recingevano (fig. 12).

Per le vie larghe oltre i 18 m vi è quasi un rapporto altezza-larghezza di 1 a 1, ma nelle vie di minor larghezza il rapporto sale prima a 1,5 e poi molto di più; nei cortili si tende a conservare il rapporto di 1 a 1. Purtroppo Torino crescerà in altezza e se rimarranno fermi i limiti a 16 ed a 18 m aumenterà invece quello di 21 fino ad un massimo di 35 m.

Il Regolamento è completato da un numero notevole di prescrizioni relative alle opere esterne, alle opere igieniche, alla solidità dei fabbricati, ecc.

Il 25 novembre 1860, la Giunta Municipale decretò l'attuazione del regolamento per la numerazione degli accessi agli edifici dalle strade, coordinata a quattro arterie principali. Centro della nu-

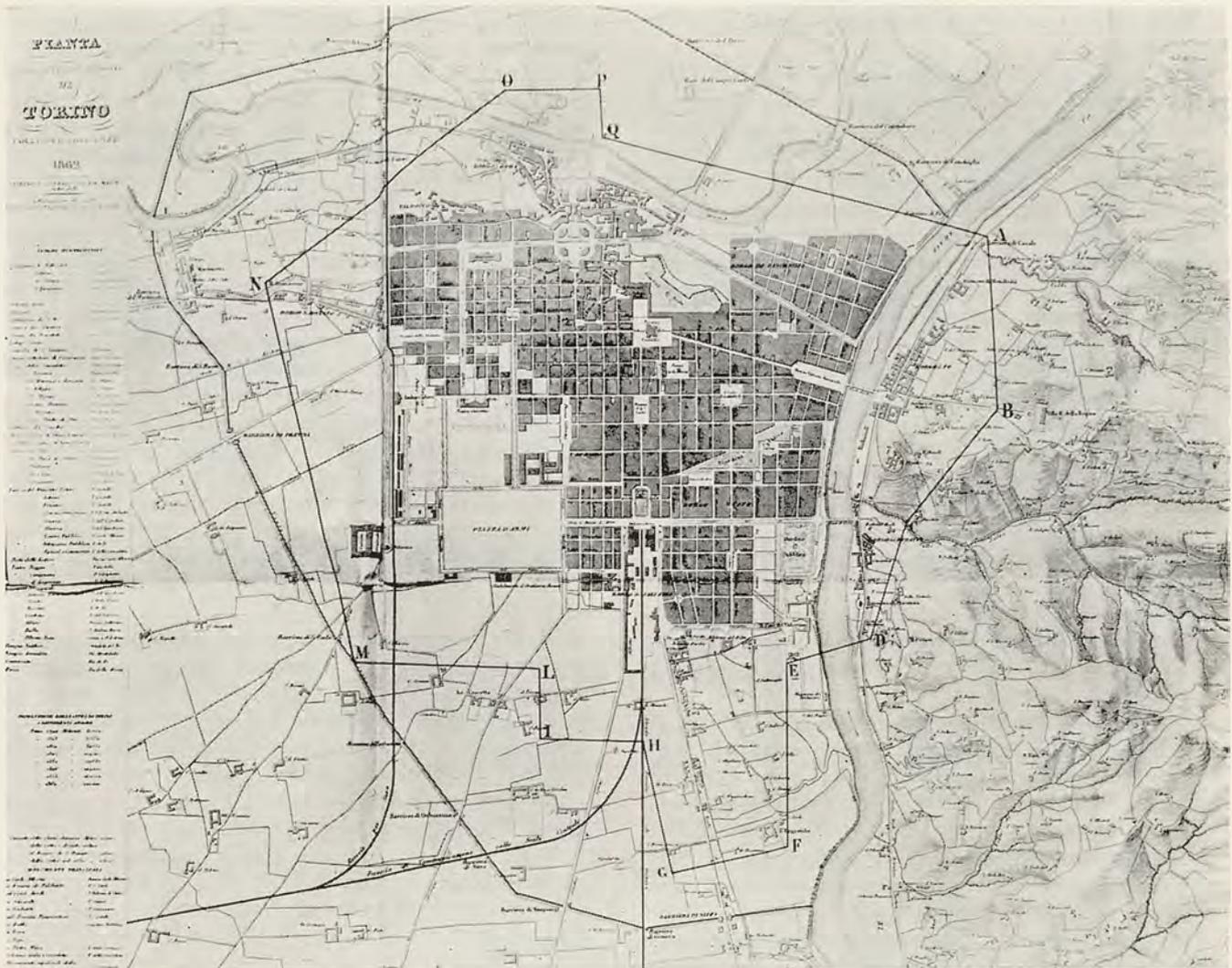


Fig. 11 - Pianta di Torino - Allegata al Regolamento d'Ornato del 1862.

merazione fu assunto piazza Castello, dalla quale si dipartivano tre delle arterie principali: via Po, via Nuova, via Dora Grossa; la quarta, via Milano, aveva inizio da via Dora Grossa. Le numerazioni di queste vie partivano da piazza Castello, i numeri pari a destra ed i numeri dispari a sinistra. Per tutte le altre vie la numerazione iniziava dall'incrocio più vicino alle quattro arterie principali.

Nel 1861, alla promulgazione del Regno d'Italia, Torino disponeva di un territorio di 450 ettari con una popolazione di quasi 200 mila abitanti, tutte le sue attività erano fiorenti, era la capitale del nuovo Regno, di una grande Nazione. Occorre ricordare che allora Napoli aveva 450 mila abitanti, Milano 245 mila e la Roma papalina non arrivava a 200 mila unità.

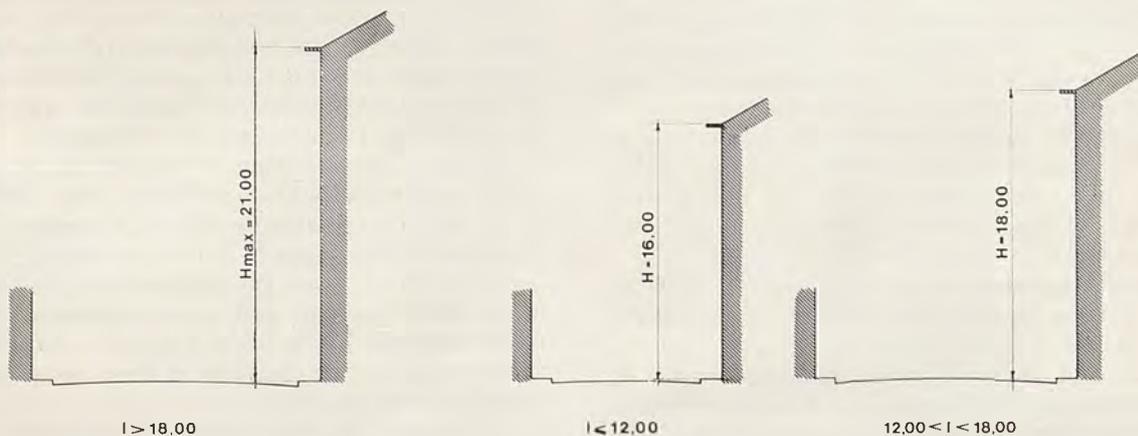


Fig. 12 - Regolamento d'Ornato 1862 - Altezza edifici verso via.

Restava da risolvere un grosso problema: lo scalo ferroviario.

Nel 1845, all'inizio della costruzione della ferrovia Torino-Genova, erano sorti nella zona di Porta Nuova degli edifici provvisori ai quali facevano capo tutte le linee esercite dallo Stato e cioè oltre a quella di Genova quelle a sud di Torino. A Porta Susa, ove nel 1856 si era costruita la stazione autorizzata con regio decreto del giugno 1853, il fabbricato viaggiatori era quello esistente tuttora e vi facevano capo le linee esercite dalla Società Vittorio Emanuele, cioè le linee di Susa, di Milano, e quelle a nord della città.

Sulla scelta della località per la nuova stazione si accessero discussioni vivacissime, particolarmente sulla sua posizione; prevalse nel 1848 l'opinione di collegare il viale del Re con la strada dell'Avventore, dando così corpo a quello che sarà poi il corso Vittorio Emanuele. I precitati piani di ampliamento di piazza Carlo Felice e di San Salvatore avevano ben definito l'area su cui potevano sorgere gli impianti ferroviari [46].

Alessandro Mazzuchetti fu incaricato del progetto, i lavori iniziarono nel 1861 e furono ultimati nel 1868, ma sin dal 1866 l'impianto poté essere utilizzato.

Questo accenno alle ferrovie non è casuale, sappiamo cosa abbia significato e cosa significhi per Torino la cintura ferroviaria. Nella carta del 1862 non è ancora indicato il collegamento con Porta Susa, collegamento che avverrà il 25 maggio 1884.

Nel 1850 era difficile prevedere lo sviluppo ferroviario e l'importanza del medesimo; per quell'epoca la stazione di Porta Susa e la sua collocazione a raso non potevano essere pensate diversamente, certo è che in tutti gli anni successivi non si parla e non si parlerà che dell'abbassamento del piano del ferro. Non per anticipare, ma nella relazione della Commissione Consigliere, incaricata per la revisione del progetto del Piano Regolatore e di ampliamento del 21 maggio 1913, si legge: « ... si fa voto però che con un completo abbassamento del piano del ferro anche nella stazione di Porta Nuova ed oltre la stazione di Porta Susa, le comunicazioni fra le due parti a levante e a ponente della Città e lungo il corso Regina Margherita ora interrotte dalle linee ferroviarie, possono avere facile comunicazione fra loro »; dalla relazione del Piano Regolatore Generale del 1959 al capo III, Viabilità e trasporti, si legge: « ... la sistemazione progettata prevede il completo abbassamento del piano del ferro e la costruzione di una stazione a ponte compresa tra il prolungamento di via Cernaia e quello di via Duchessa Iolanda, cioè spostata rispetto all'attuale più a sud su parte del sedime dell'attuale scalo merci da abolirsi data la costruzione del più importante e vicino scalo San Paolo ».

Perduta l'occasione, dopo la guerra nel 1945, di spostare la stazione di Porta Nuova a sud, necessità già sentita da Teofilo Rossi che come Sindaco, nel riferire sul Nuovo Piano Regolatore nella seduta del 9 agosto 1913 diceva: « ... Nessuno ad esempio potrebbe dire quando la Stazione di Porta Nuova sarà soppressa e dove sarà eretta una nuova Mo-

numentale Stazione degna di Torino », speriamo che fra breve si possano effettuare i quadruplicamenti dei binari da Porta Nuova a Trofarello e da Porta Susa a Chivasso, ma l'abbassamento del piano del ferro rimarrà un sogno dei torinesi, sogno che oggi ha perso molta della sua importanza in quanto non sono più necessari i collegamenti ed i piazzali studiati con quell'opera [47]. Il centro direzionale così come previsto dal piano regolatore del 1959 sembra inattuabile, moltissimi collegamenti fra le due parti della città sono realizzabili in altro modo; è auspicabile che lo spostamento dello scalo merci ad Orbassano, consenta di realizzare a Torino una grande stazione passante idonea a risolvere il traffico futuro di una grande città.

Nel 1864 fu deciso il trasferimento della capitale da Torino a Firenze; fu un duro colpo per i torinesi, dopo avere per tre secoli alimentato la costituzione di uno stato piemontese, dopo avere per quindici anni sostenuto la formazione dello stato italiano, tutto ciò era finito e l'organizzazione statale dopo trecento anni partiva e lasciava un notevole vuoto nella città.

Tutto quanto era stato creato negli anni passati era trasferito altrove e notevoli furono le ripercussioni economiche, culturali, ecc.; la popolazione in un primo tempo diminuì e Torino, per rimanere una grande città, dovette porsi come obiettivo lo sviluppo industriale [48].

Il 27 dicembre 1868 venne approvato un nuovo piano di ingrandimento; il provvedimento è quanto mai scarno, in un unico articolo « ... sono approvati, i piani di ingrandimento della città di Torino a meridione, ponente e settentrione, redatti dall'ingegnere capo Cav. Pecco visti d'ordine nostro del predetto Ministro ».

Il provvedimento interessa la zona tra il Po e il corso Valentino fino alla Crocetta (ampliamento n. 14); la zona oltre corso San Solutore a Porta Susa (ampliamento n. 15); il Borgo Dora (ampliamento n. 16); i piani interessano aree rispettivamente di quarantotto, sessantasei e settanta ettari con un totale di 184 ettari ed i quartieri sorgeranno informi e senza alcuna caratterizzazione: si tratta infatti delle zone più anonime della città.

Prima di allora si dava ad ogni piano una normativa e se non si entrava più nel dettaglio dei primi piani di ampliamento, con profili e disegni, pur tuttavia la normativa aderente allo spirito del piano poneva in luce la sua impostazione talvolta fatta con ampie vedute verso il futuro; questi ultimi tre piani invece sono semplicemente piani viari per la creazione di isole ove ricavare dei dormitori.

In questi anni Torino sta lentamente occupando tutti i terreni disponibili entro la cinta daziaria.

A sud, l'ampliamento del 27 dicembre 1868 fu integrato il 29 giugno 1873 con un modesto ampliamento di dieci ettari (ampliamento n. 17) ed il 24 agosto 1877 con più vasto provvedimento di cento ettari si disciplinò tutto il territorio compreso tra la ferrovia, la cinta daziaria, il Po e corso Raffaello (ampliamento n. 18).

A ponente, la cinta daziaria fu raggiunta tra via Cavalli e il corso Francia con il regio decreto del



37

28

36

30

a

20

35

16

15

12

4

C

a

B

A

5

a

19

13

10

29

b

Dem.

a

d

21

Dem.

25

23

Dem.

d

B

6

33

24

22

11

2

3

8

1

31

22<sup>a</sup>

a

9

34

26

a

32

27

14

b

17

38

18

20 ottobre 1876 interessante l'area compresa tra le predette vie e il corso San Solutore di quarantasette ettari (ampliamento n. 19); il 13 settembre 1878 fu raggiunta fra corso Francia e il fiume Dora con l'ampliamento n. 20 di centotrenta ettari.

L'11 aprile 1886 furono apportate alcune varianti sul territorio, di sette ettari all'imbocco di corso Regina a nord (ampliamento n. 20 a) ed il 18 agosto 1887, con regio decreto fu approvata la sistemazione del territorio di otto ettari (ampliamento n. 21) fra la cinta daziaria, via Piercarlo Boggio e l'area di proprietà demaniale a cavallo del corso Vittorio ove avevano trovato sede le caserme Cavalli e Lamar-mora, il foro boario, il mattatoio, le carceri e l'officina del materiale ferroviario.

A nord, il regio decreto del 27 dicembre 1868 disciplinò il territorio delimitato da corso Regina, dalla Dora e da via Cigna comprendente gli isolati del corso Ponte Mosca, oggetto dell'ampliamento n. 4; con regio decreto del 16 febbraio 1877 fu variata parte dell'area a cavallo di corso XI febbraio interessante otto ettari (ampliamento n. 16 a).

Il 29 giugno 1873, con regio decreto, fu approvato il piano di ampliamento per il territorio oltre la Dora compreso fra l'antica strada dell'Abbadia di Stura (via Aosta), la Dora, la ferrovia e la cinta daziaria (ampliamento n. 28) di settantadue ettari, con lo stesso provvedimento fu variato parte del piano di Vanchiglia del 27 novembre 1852 con un modesto ampliamento a nord fino alla cinta daziaria (ampliamento n. 29).

Entrambi i piani furono oggetto di un'unica disciplina con il regio decreto del 7 luglio 1881, che li riunì comprendendo tutto il territorio di duecentoventi ettari, tra la cinta daziaria, il corso Santa Barbara (Regina Margherita), la Dora e la ferrovia (ampliamento n. 30).

Con la riduzione della piazza d'Arme si rese disponibile un ampio territorio quasi nel centro della città; l'area delimitata dai corsi Re Umberto, Duca di Genova, Vinzaglio, Peschiera, unitamente al territorio compreso tra le vie Genovesi, San Secondo, Legnano e corso Re Umberto (ampliamento n. 22) furono interessati dal regio decreto del 27 dicembre 1868 unitamente al piano di San Salvario; la restante parte di trentacinque ettari fu lottizzata e venduta dall'Amministrazione Civica con i capitoli di vendita dell'11 e del 21 giugno 1872 (ampliamento n. 23).

Con lo spostamento di Piazza d'Arme nella posizione attuale delimitata dai corsi Galileo Ferraris, Sebastopoli, Vinzaglio e Lepanto, l'area compresa tra i corsi Montevecchio, Vinzaglio, Peschiera e ferrovia di quattordici ettari, fu concessa prima alle ferrovie e poi al Comune; per l'esposizione internazionale del 1911 vi fu eretto un grande stadio, successivamente fu demolito e l'area fu dalla città ceduta al Politecnico (ampliamento n. 24) [49].

Con decreto del 29 giugno 1873 furono variati i piani del 13 marzo 1851 (ampliamento n. 11) e del 27 dicembre 1868 (ampliamento n. 22) mediante un minimo ampliamento a sud relativo all'area compresa tra le vie Montevecchio e Sacchi e i corsi Sommeiller e Re Umberto (ampliamento n. 22 a).

L'area delimitata dai corsi Montevecchio, Galileo Ferraris, Peschiera e Vinzaglio di proprietà comunale non venne subito alienata; fu lottizzata solo il 30 ottobre 1912 quando il Consiglio Comunale approvò il progetto dell'ingegner Chevalley che prevedeva la destinazione della medesima parte a villini e parte a case da pigeone [50].

Il 30 agosto 1878 fu disciplinata l'area di undici ettari compresa tra la ferrovia e i corsi Vittorio, Vinzaglio e Montevecchio (ampliamento n. 25).

Verso sud, venne raggiunta prima la cinta daziaria oltre corso Peschiera, con il regio decreto del 22 aprile 1883 (ampliamento n. 26) di settantaquattro ettari, e poi, fatto nuovo per l'epoca, si uscì fuori cinta raggiungendo la ferrovia con il regio decreto del 27 dicembre 1885 comprendente anche il territorio oggetto del precedente decreto (ampliamento n. 27); il completamento avvenne con il regio decreto del 29 giugno 1899, che disciplinò tutto il territorio compreso tra le due linee ferroviarie e la cinta daziaria (ampliamento n. 38) di quarantotto ettari.

Il territorio collinare fu oggetto il 1° aprile 1823 e il 10 agosto 1865 di due piani, di modesta entità. Il primo regio decreto determinò l'allineamento e la regolare sistemazione dei fabbricati del Borgo Po oltre il ponte e nelle adiacenze e fu successivamente modificato con il regio biglietto del 19 luglio 1825 e con le regie patenti del 19 maggio 1832 (ampliamento n. 31); il secondo, del 10 agosto 1865, relativo all'area del poligono del Borgo del Rubatto, fu il primo piano regolatore di ampliamento approvato dopo l'entrata in vigore del regolamento d'ornato del 1863, fu un piano viario interessante una piccola porzione del territorio collinare di tre ettari (ampliamento n. 32).

Si dovrà giungere sino al 2 febbraio 1882 ed al 3 novembre 1886, date in cui con regi decreti furono approvati i piani di ampliamento verso la collina a nord e a sud del viale della Villa della Regina nel territorio compreso tra il Po e la cinta daziaria (ampliamenti n. 33 e 34) rispettivamente di quarantanove e cinquantaquattro ettari.

Tornando alla parte piana a nord, con il decreto del 13 settembre 1878 relativo al Borgo San Donato (ampliamento n. 20) furono ancora assunti alcuni provvedimenti (ampliamento n. 35) interessanti parte dell'area delimitata dalla ferrovia, dalle vie Sassari e Cigna, corso Principe Eugenio e via Santa Chiara già oggetto dell'ampliamento n. 12; il 13 marzo 1887 con l'ampliamento n. 36 di venticinque ettari fu disciplinato il territorio a cavallo della via Cigna, e infine il 7 luglio 1889 un provvedimento globale interessò tutta l'area compresa tra la Dora, San Pietro in Vincoli, via Cigna, corso Regina Margherita, via Bari e via Sassari di ettari novantasei (ampliamento n. 37).

Nell'esposizione nazionale del 1884 [51], in una sala del padiglione del Municipio, fu esposta una ricca documentazione della storia di Torino dalla sua nascita al 1880, con particolare riguardo al vecchio centro cittadino, onde sensibilizzare l'opinione pubblica sull'opportunità di effettuare alcune opere di risanamento nel suo tessuto [52].

Furono nominate sin dal 1882 varie Commis-

sioni di studio, particolarmente significativa quella incaricata da: « ... lo studio di un piano di riforme e di miglioramento della città per l'igiene, la viabilità e l'estetica »; membri della medesima il sindaco Di Sambuy, i consiglieri Comunali Bollati, Ceppi, Chiaves, Favale, Peyron, Rossi, unitamente al Presidente ed ai Vice Presidenti della Società degli Ingegneri e degli Architetti nelle persone di Galileo Ferraris, Vincenzo Soldati e G.B. Ferrante.

La Commissione effettuò uno studio molto approfondito i cui obiettivi principali furono l'igiene e la viabilità, presentò al Consiglio Comunale una relazione con l'indicazione di una serie di opere, indispensabili ed indifferibili, classificandole a seconda dell'urgenza e così nell'ordine:

a) apertura di una diagonale da Piazza San Giovanni alla via Corte d'Appello;

b) allargamento delle vie San Maurizio e del Seminario, attuale via XX Settembre, con prolungamento sino al corso Regina Margherita;

c) allargamento della via San Francesco d'Assisi;

d) apertura di una via diagonale da piazza Emanuele Filiberto all'incrocio della via in borgo Dora.

Per comprendere la mentalità degli uomini di quell'epoca e lo spirito che li guidava è interessante riportare alcuni brani della relazione illustrante il piano « ... l'aria che cirolerà più liberamente, i fabbricati nuovi, costruiti a seconda delle norme d'igiene, la luce che penetrerà ove da secoli sono buie le stanze ed insalubri, la viabilità resa facile mentre le comunicazioni dal sud al nord si fanno ogni giorno più impacciate e malagevoli, sono vantaggi incalcolabili che talvolta bastano a decidere le sorti di una città. Ed anche prima che un beneficio materiale si maturi, spesso giovano gli effetti morali delle grandi iniziative e dei ponderati ardimenti » [53].

Sono ancora interessanti le parole pronunciate dal Consigliere ing. Ceppi, nella seduta del 14 gennaio 1885, per spiegare quali erano i fini della Commissione Consiliare « ... avendo di mira l'igiene, la viabilità e possibilmente l'estetica. Si ventilò dapprima l'idea di fare piazze, ma poi si ravvisò migliore sistema di allargare le vie, bene sapendo che con il vigente regolamento nel quale sono stabilite le altezze delle case e le ampiezze dei cortili si sarebbe dato ai quartieri centrali aria e luce in abbondanza. Certo se si esamina la pianta attuale di Torino vecchia nasce il desiderio di allargare tutte le strade esistenti... »; il Consiglio Comunale dibatté in varie sedute le proposte della Commissione, le approvò separatamente, ma nella discussione affiorò l'opportunità di classificare tra le opere di maggiore importanza la diagonale di collegamento tra piazza Castello e piazza Solferino opera indicata dalla Commissione fra le non urgenti.

Nella seduta del 16 gennaio 1885, il Consiglio Comunale sospese l'approvazione dell'allargamento della via San Francesco d'Assisi e invitò la Giunta a studiare la convenienza: « del passaggio tra le opere di prima categoria della via diagonale tra piazza Castello e piazza Solferino ».

Chiare le parole del Ceppi che illustrano non solo il suo stato d'animo ma anche il pensiero degli uomini di cultura.

« ... Desidero come il Consigliere Sineo la via diagonale e credo verrà il tempo in cui ci si potrà pensare. Se la vita degli uomini è breve quella della città è lunghissima ».

L'11 marzo 1885 venne fatta dal Sindaco una seconda relazione al Consiglio Comunale imperniata sulla nuova diagonale ed il medesimo ricordava quanto ebbe a dire nella seduta di cinque mesi prima « ... alla città vecchia che nasconde luride catapecchie malsane e pericolose dobbiamo portare aria e luce. Non ci lasceremo certamente intimorire quando si tratti di mantenere e crescere alla nostra città il rango, l'importanza, il prestigio dell'antica capitale, ora fattasi centro di industria, di lavoro e di progresso civile ».

Il Ceppi, nel suo intervento, riassunse tutta la situazione e ricordò che il Consiglio Comunale nominando nel 1882 la Commissione di studio per il risanamento dei quartieri centrali, aveva dato tre direttive: una consistente nell'abbattere alcuni isolati sostituendoli con piazze ed aiuole, l'altra di allargare le attuali vie, la terza ritenuta una soluzione mediana, di allargare alcune vie e fare delle diagonali.

L'ultima direttiva fu quella a cui si attenne la Commissione, una via diagonale era già stata studiata dall'ing. Tonta [54], e la Commissione progettò una nuova soluzione diversa da quella in discussione, in quanto il progetto della Giunta conservava in parte i vantaggi del primo progetto e rendeva quasi inutili l'allargamento della via San Francesco d'Assisi all'incrocio con via Santa Teresa (fig. 13).

Il Ceppi insisté sulla necessità di progettare la via larga almeno m 15 con un lato a portici, altrimenti i vantaggi della via diagonale sarebbero stati in parte annullati; le sue riserve sulla difficoltà della soluzione per la chiesa di San Tomaso furono risolte l'8 novembre 1895 quando il Consiglio Comunale gli affidò l'incarico di arretrare la chiesa di otto metri, e il Ceppi risolse brillantemente il problema trasformandone la pianta da croce latina a croce greca [55]. Il dibattito si concluse nella seduta del 13 marzo 1885 in cui furono approvate la via diagonale da Piazza San Giovanni alla via Milano, l'allargamento e apertura di via XX Settembre, la diagonale da piazza Emanuele Filiberto al Borgo Dora, l'allargamento di via San Francesco d'Assisi e la nuova diagonale da piazza Castello a piazza Solferino, il tutto con un onere a carico della Città di lire 6 milioni da ripartire in dieci anni; il 23 novembre 1885 con decreto reale, si autorizzava il Comune di Torino ad applicare le disposizioni della legge 15 gennaio 1855 n. 2892 alle opere di risanamento e miglioramento dei quartieri della città contemplate nel piano a firma ing. Velasco (fig. 14) [56].

Le discussioni furono nuovamente vivaci quando si passò alla fase esecutiva particolarmente per « l'imbocco » della piazza Castello [57]. La Società degli Ingegneri e degli Architetti diede an-

# CITTÀ DI TORINO

## OPERE DI RISANAMENTO

### Via Diagonale "Pietro Micca"

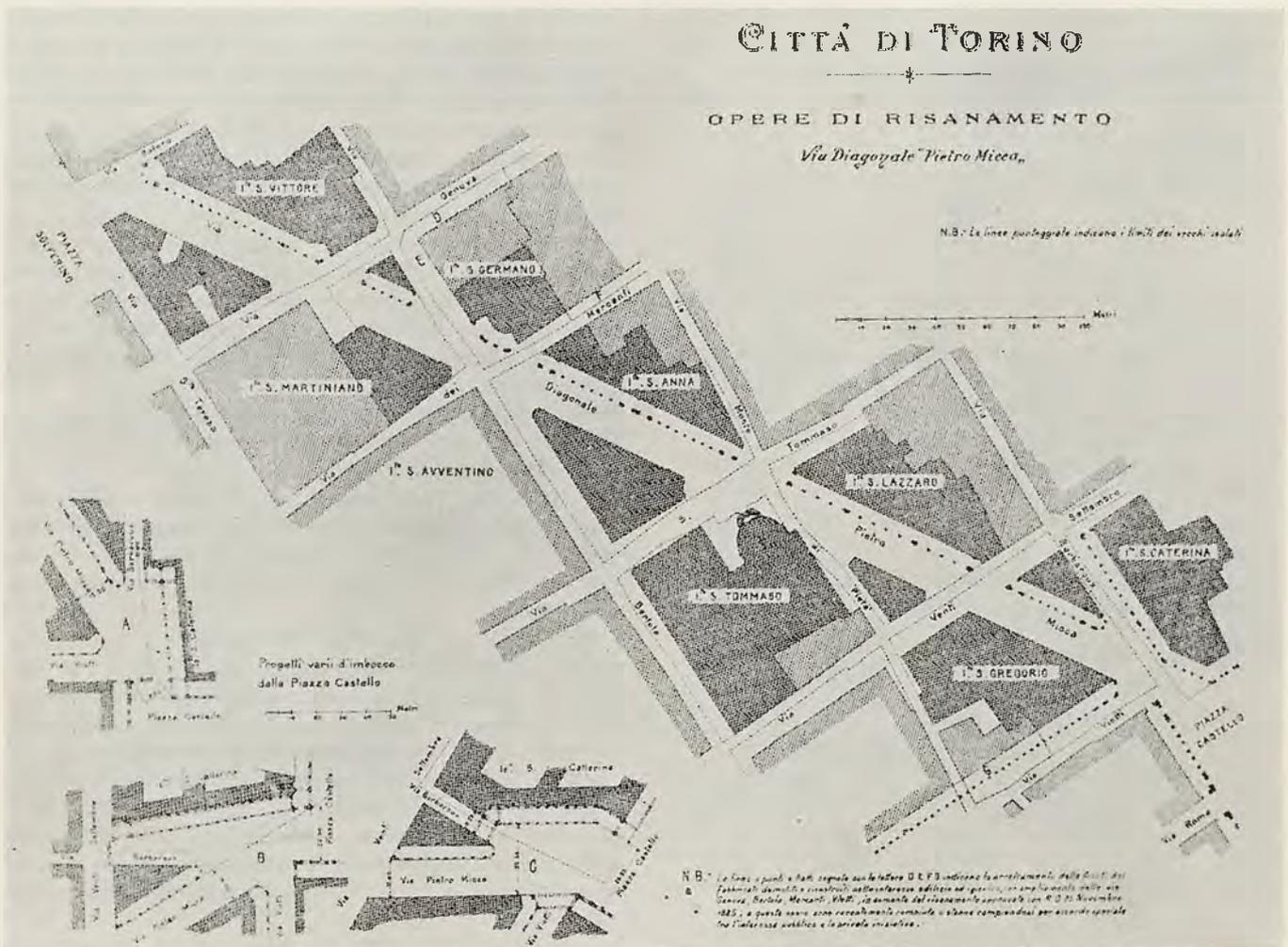


Fig. 13 - Via diagonale « Pietro Micca ».

che in questa occasione un notevole contributo; il socio ing. Carlo Riccio lesse nell'adunanza del 25 marzo 1890 una memoria illustrante i sette progetti « di imbocco » da piazza Castello, intervennero Ceppi, Fettareppa, Brayda, Reycond, Casana e vi fu un po' d'imbarazzo nella votazione in quanto tutti più o meno avevano partecipato allo studio del problema. Fu prescelta la soluzione E, ma nella seduta del 31 marzo 1890 il Consiglio Comunale approvò il progetto n. 2 con la modifica dell'allargamento di via Barbaroux a 10 metri e con i portici prolungati sino a via XX Settembre (fig. 15).

Rimaneva « l'imbocco » da piazza Solferino, il 1° gennaio 1898 la Società degli Ingegneri ed Architetti bandì un concorso nazionale [58] per un progetto di imbocco della via diagonale e all'autore del progetto vincitore era assegnato un premio di L. 500.

Diciotto furono i concorrenti e alcuni presentarono più soluzioni; furono dichiarati vincitori i progetti degli ingegneri Ceresa e Mazzarelli.

All'inizio del 1890, Torino, se si esclude una piccola parte del territorio a nord, aveva raggiunto ovunque la cinta daziaria del 1853, il Consiglio Comunale sin dal 4 febbraio 1887 aveva adottata una deliberazione, approvata con regio decreto 4 settembre 1887, per il prolungamento di alcune vie

oltre la cinta daziaria quali: la via Nizza fino all'incrocio con la ferrovia di Genova, la strada di Stupinigi fino alla Generala [59], corso Orbassano oltre il Gerbido, corso Peschiera sino a mille metri oltre la cinta, corso Vittorio fino alla strada di Francia, via Cibrario fino alla Pellerina, corso Principe Oddone fino alla Piarda, via Cigna fino alla ferrovia, corso Vercelli fino alla Stura, via al Ponte Mosca fino alla Piarda, corso Palermo fino alla strada di Milano, via Bologna fino al Regio Parco, strada del Regio Parco sino al Parco, via Napione fino alla Dora, corso Casale fino alla Madonna del Pilone, la strada della Madonna di Campagna fino alla Barriera di Lanzo, la strada di Genova fino al confine, e la strada di Francia fino a Pozzo Strada. Si estese la validità del regolamento d'ornato e di polizia edilizia lungo tutte queste strade per una zona di trenta metri tanto a destra quanto a sinistra ed esternamente a tutta la cinta daziaria per una fascia larga pure m 30.

Vi furono molti decreti di approvazione di varianti e di completamento di minore importanza all'interno della cinta daziaria, come pure si cominciò a sentire la necessità di un riordino delle stazioni o per meglio dire la necessità della creazione di una nuova stazione a nord [60]. Si dovrà giungere al piano regolatore del 1906 per avere uno strumento urbanistico unitario ed organico comprendente i piani



di m 350 non si sarebbero potute erigere costruzioni a distanza minore di m 5 dal nuovo ciglio, tanto a destra quanto a sinistra.

Il regolamento per l'ornato e la polizia edilizia del 1862 non fu più ritenuto aderente ai bisogni e alle necessità di una Città che rapidamente andava espandendosi sotto la spinta industriale.

Negli anni compresi tra il 1895 ed il 1900 il Consiglio Comunale discusse le modifiche al regolamento d'ornato, dedicandovi un numero cospicuo di sedute; molteplici furono gli interventi, perché Torino cominciava a sentire la necessità di crescere in altezza. Già negli anni 1886-88 vi erano state le prime avvisaglie, particolarmente per quanto concerne le mansarde, elemento architettonico e utilizzazione del sottotetto sconosciuta all'epoca del regolamento del 1862, ma molto in voga negli anni 80 [41].

Mentre in Consiglio Comunale si discuteva la opportunità di concedere una maggiore altezza ai nuovi edifici della diagonale da piazza Castello a piazza Solferino, via Pietro Micca, il 29 novembre 1886 il Consigliere Favale diceva: « ... si discute a lungo circa la sopraelevazione di un metro, ma gli assuntori a loro volta progettano una sopraelevazione ben maggiore sotto forma di mansarde », solo un anno dopo la questione veniva risolta. Al proposito è il caso di riportare le parole dell'Assessore Riccio nella seduta del Consiglio Comunale del 27 aprile 1888 « ... da poco più di dieci anni si è introdotta in Torino la foggia di costruzione a mansarde ad imitazione di quello che si fa in altri paesi. Le prime furono eseguite in modo conveniente, se non ché dopo un po' di tempo in talune costruzioni al solo scopo di speculazione si fece un vero abuso di queste mansarde. Ne derivarono pertanto violazioni a disposizioni regolamentari trincerate dietro i permessi e veri scontri in linea architettonica. Pertanto si propone al Consiglio Comunale l'aggiunta all'art. 40 del Regolamento d'ornato del seguente comma: ... l'altezza delle fronti delle case sarà presa alla metà della loro lunghezza e compreso il cornicione, non solo, ma eziandio, le gallerie e le così dette mansarde, gli attici, i parapetti, gli abbaini ecc. ».

Da quel giorno le mansarde non furono più gradite ai torinesi.

Ma torniamo al Regolamento d'ornato; nuovi concetti stavano evolvendosi, principalmente quello della disuniformità di altezza degli edifici nei vari isolati fino ad allora tutti eguali quindi uniformi e monotoni; il piacere di poter variare e non sottoporre il progettista ad una disciplina tassativa o meglio ancora non limitare il suo estro creativo con una quota, fu principio nuovo che provocò discussioni lunghissime: si voleva poter determinare l'altezza dei fabbricati non in funzione dell'ampiezza della via ma in funzione del numero dei piani.

Per meglio chiarire questi concetti è forse opportuno ricordare quanto espose Riccardo Brayda nella seduta del Consiglio Comunale del 27 febbraio 1899: « ... la Commissione d'ornato manifestò il desiderio che sia mutato il sistema attuale dell'al-

tezza fissa ed uniforme degli edifici allo scopo di dare alle nuove costruzioni una maggior varietà ed un'altezza diversa dall'ordinario. Molte volte gli architetti progettano torri od altre parti elevate degli edifici, trovando difficoltà nella Commissione d'ornato o nell'Ufficio edilizio perché oltrepassano il limite massimo di m 21 stabilito dal Regolamento Edilizio; invece con il nuovo sistema si lascia maggior libertà a tutto vantaggio dell'estetica. Per questi motivi desidero che si abbandoni ogni accenno alla limitazione dell'altezza degli edifici ».

Il dibattito fu ampio e nei vari interventi fu portato il pensiero delle varie categorie, l'igiene fu l'argomento base dei sostenitori mentre invece chi contrastava il provvedimento rilevava in esso una limitazione nell'esecuzione di alloggi con caratteristiche popolari, in quanto non ponendosi limiti di altezza si era portati a costruire alloggi ampi con alti soffitti e quindi per una particolare categoria di persone.

La Commissione d'ornato nel dicembre 1899 espresse questo concetto: « richiamando la discussione avvenuta nel Consiglio Comunale faceva presente che pensatamente si era ommesso di fissare il limite di altezza delle case in funzione della larghezza della via nel desiderio di dare alle nuove costruzioni maggior varietà, con l'evitare che le case siano portate tutte ad una uniforme altezza, osservando che in tal guisa si lascia più libero l'architetto o l'ingegnere nella manifestazione delle sue idee e che d'altra parte già una limitazione viene fissata con le norme relative all'altezza verso cortile ».

Si rischiava di non poterne uscire; si finì con un compromesso ed il 15 gennaio 1901 contemporaneamente al regolamento d'ornato furono approvate delle norme relative all'igiene che stabilivano il numero dei piani degli edifici in funzione della larghezza delle vie (fig. 16), mentre nel regolamento d'ornato fu introdotta la limitazione generica riguardante l'altezza degli edifici che non doveva essere superiore ad una volta e mezza la larghezza della via con un massimo di 22 metri (fig. 17).

Queste nuove disposizioni richiesero molte deliberazioni interpretative ed oggi non pare abbiano apportato quei vantaggi che i loro propugnatori e sostenitori si proponevano; occorre ricordare che allora eravamo in pieno liberty e pertanto era difficile valutare l'altezza di certi edifici come ad esempio quello del Ceppi in corso Vittorio, Cinema Ambrosio [61].

Torino intanto era cresciuta di un metro in quanto la nuova normativa prescriveva come altezza massima 22 metri invece di 21.

I vari piani di ampliamento fuori cinta attuati non più come guida all'espansione della città, ma per disciplinare attività private in atto non ebbero più un disegno generale unico, una impostazione unitaria; la pianta della nostra città rivela chiaramente questo modo di espandersi e sono visibili le interruzioni, le riprese, i ripensamenti.

Come abbiamo visto precedentemente Torino era in piena espansione industriale fuori dalla cinta daziaria, dentro la quale lo spazio era ormai pres-

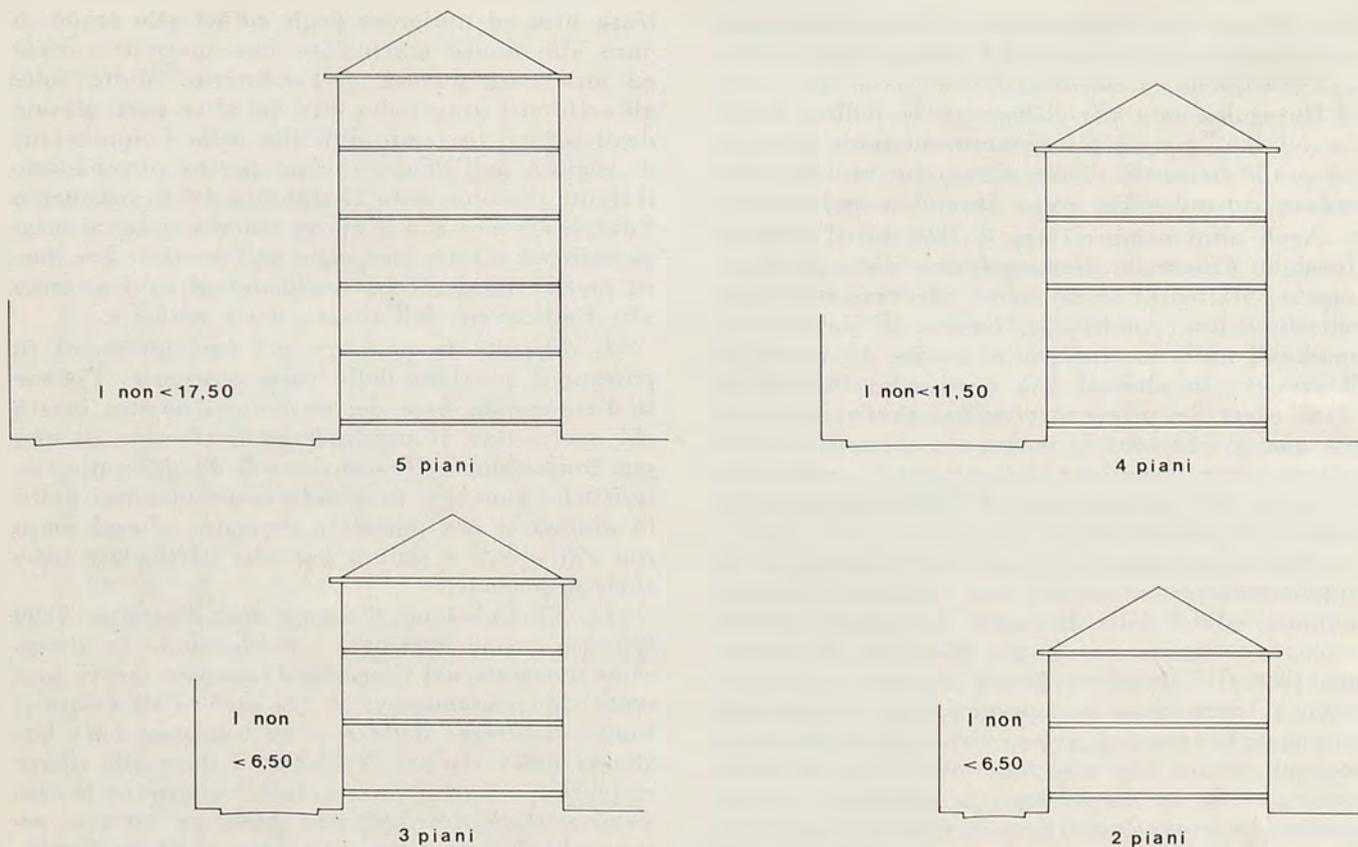


Fig. 16 - Norme d'igiene per la costruzione delle case - 1901 - numero dei piani.

soché nullo; stavano nascendo intere borgate come Molinette, San Paolo, Martinetto, Monte Bianco, Regio Parco, Monte Rosa, Vittoria, Madonna di Campagna [62] (fig. 18).

Questi nuclei sorgevano in modo informe, guidati solo dalla speculazione privata, trascurando l'armonia con la città esistente, l'igiene, la viabilità e preparavano ovunque ostacoli all'azione pianificatrice del Comune; la macroscopicità di questi danni che rapidamente si accumulavano, la mancata approvazione, da parte delle superiori autorità dei piani di ampliamento, indussero il Consiglio Comunale ad adottare il 24 ottobre 1906 il nuovo Piano Regolatore unico, approvato con la legge del 5 aprile 1908.

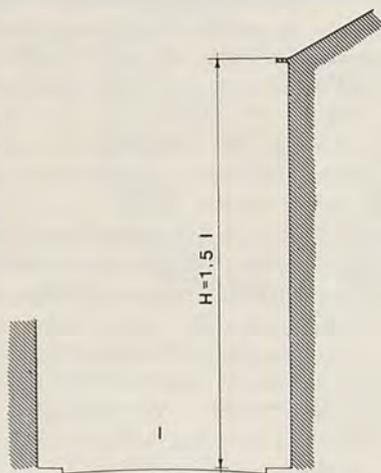


Fig. 17 - Regolamento d'ornato 1901.

Il criterio informatore del piano fu di provvedere non solo alle necessità del momento ma a quelle dell'avvenire, comprendendo tutti i piani regolatori d'ampliamento, approvati, adottati, scaduti, in vigore o in studio, con le varianti introdotte o progettate, rese necessarie dalle continue trasformazioni della città e dal suo naturale incremento, redigendo un piano con giusti criteri di misura avendo riguardo agli interessi ed all'espansione delle varie parti della città.

Il Consiglio Comunale con i vari piani di ampliamento aveva dimostrato di voler estendere la città fuori della cinta daziaria in una giusta previsione per l'ulteriore suo sviluppo; era quindi necessario determinare sino dove dovesse giungere l'azione del Comune fuori dall'esistente cinta daziaria.

In tale area doveva svilupparsi il reticolato della nuova viabilità per le zone alle quali non si era ancora provveduto; allo scopo di raccordare nel piano generale unico i diversi piani precedenti che si proiettavano nella campagna, occorreva determinare il territorio, perimetrarlo. Questa linea avrebbe dovuto formare, in un tempo più o meno prossimo, la nuova cinta daziaria, forse con tasse sensibilmente ridotte, certo con un beneficio per la vigilanza tecnica ed igienica e per l'erario comunale.

Per una profondità di 50 metri, esternamente alla linea di cintura, si sarebbero dovuti considerare come esistenti i protendimenti delle strade con obbligo per i privati di attenersi in caso di costruzioni a tali allineamenti.

L'area chiusa entro l'attuale cinta daziaria era

di circa 1.700 ettari, l'area vincolata fuori cinta con i piani adottati dal Consiglio Comunale era di circa 1.480 ettari, l'area da vincolare ulteriormente fino alla proposta linea di cintura era di circa 750 ettari.

Si sarebbero così avuti circa 3.930 ettari vincolati e disciplinati dal Piano unico generale.

Nella discussione avvenuta in Consiglio Comunale non sfuggì il legame tra il Piano Regolatore e l'allargamento della cinta daziaria, argomento che a quell'epoca toccava interessi e situazioni ben defi-

nite e più importanti di quelle relative al Piano Regolatore. La relazione della Giunta Municipale ne faceva cenno dove parlava dell'opportunità e necessità di materializzare la linea di cintura entro la quale il Comune doveva disciplinare la viabilità ritenendo che questa avrebbe dovuto in futuro essere « la nuova cinta »; l'allusione era chiara e non poteva passare inosservata.

Il difetto essenziale del Piano era di essere unicamente uno schema viario senza altre previsioni;

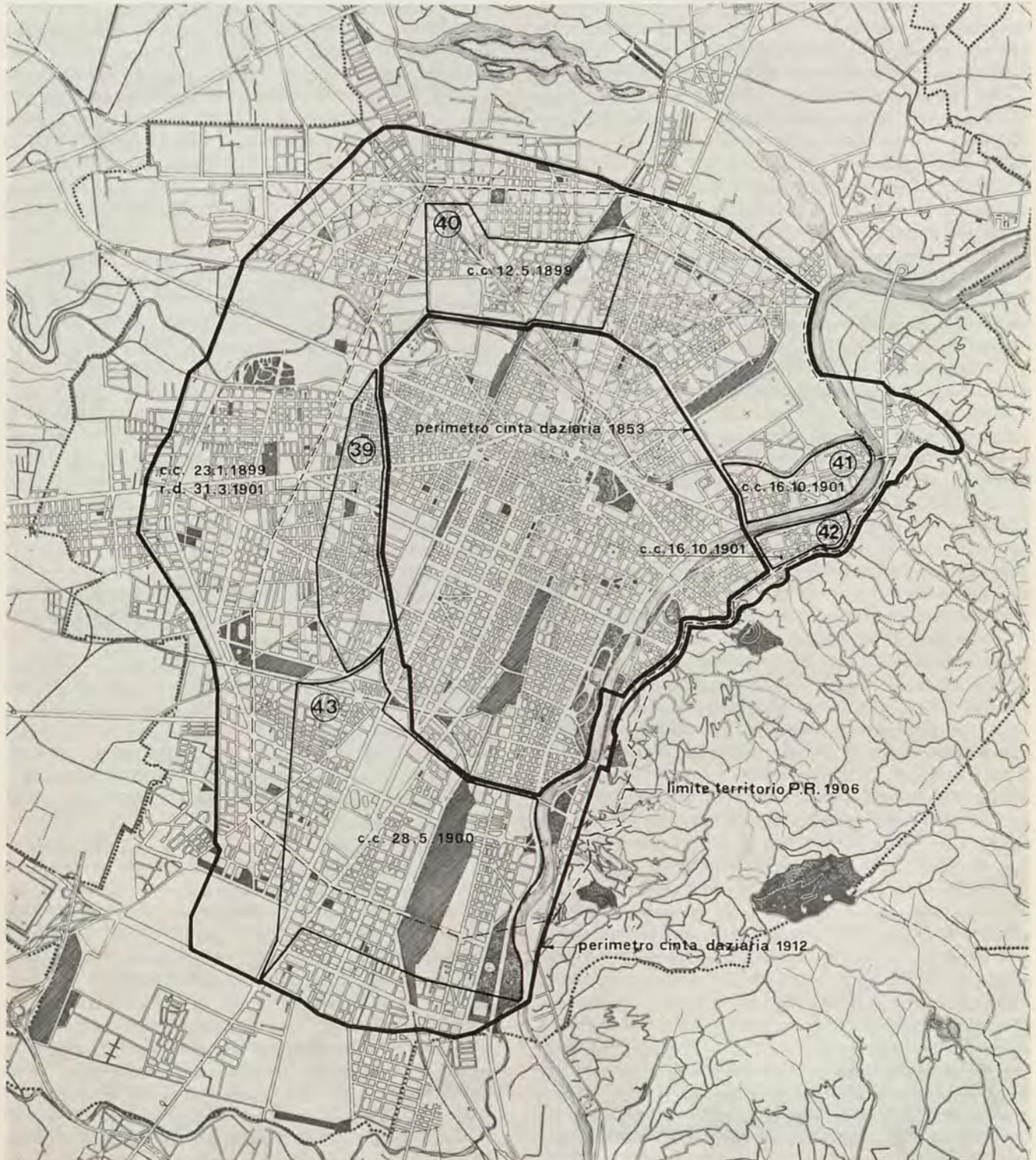


Fig. 18 - Gli ampliamenti fuori cinta 1853 e la nuova cinta daziaria

negli interventi si fece un cenno ad una nuova futura stazione a nord, ma la preoccupazione maggiore fu per la cintura daziaria, che se pur necessaria per le finanze comunali, dal punto di vista politico era argomento poco accetto ai Consiglieri.

La legge del 5 aprile 1908 n. 141 approvò il Piano Regolatore unico per la città di Torino; all'art. 9 dette alla medesima la facoltà di addivenire a quelle modificazioni riconosciute necessarie nel corso dell'attuazione del Piano ed all'art. 10 recitava: « ... la città di Torino è autorizzata a dichiarare agli effetti del dazio, compresi nel comune chiuso tutti i terreni del piano indicati all'art. 2 della presente legge, escluse le zone laterali ai protendimenti ivi descritti ».

La questione dazio era risolta, era solo necessario materializzare questa linea; all'allargamento della cinta si poteva subito provvedere, ma ragioni particolari relative all'esposizione internazionale del 1911, in allestimento per commemorare il cinquantenario dell'Unità d'Italia, fecero rimandare il provvedimento al 1912 [63].

Nel frattempo si rese necessario modificare il tracciato della linea daziaria prevista nel piano del 1908 perché nuovi centri erano nati ed era opportuno non abbandonarli; d'altra parte le previsioni quarantennali di questo ingrandimento avevano subito dei duri colpi. Dall'ing. Michele Fenolio fu studiata una nuova linea ed il Consiglio Comunale dibatté nuovamente l'argomento conclusosi con la seduta del 3 maggio 1912, sanzionato con la Legge speciale 23 giugno 1912 numero 621, concernente la cinta daziaria ed il Piano generale edilizio regolatore della città di Torino, ove l'art. 10 della legge 5 aprile 1908 era così modificato: « ... la città di Torino è autorizzata a dichiarare agli effetti del dazio, compresi nel comune chiuso tutti i terreni circoscritti dalla linea approvata dal Consiglio Comunale il 3 maggio 1912 e ad estendere ai medesimi il piano edilizio mediante modificazioni da approvarsi... ».

La cinta daziaria veniva inaugurata il 2 settembre 1912, era stata eseguita a tempo di record; in solo tre mesi dall'inizio, escluse le opere complementari, era completamente eseguita e chiusa [64].

La lunghezza totale era di km 32, di cui km 24,350 sulla sponda sinistra del Po; la superficie totale della parte piana e della parte collinare era di oltre 5.700 ettari.

Prima dell'approvazione della nuova cinta, in omaggio alla prescrizione che la medesima doveva racchiudere un piano edilizio, furono avviati studi per ampliare e coordinare il Piano Regolatore, approvato con la legge 5 aprile 1908, con i territori compresi nella nuova cinta. Lo studio fu dapprima limitato al territorio posto sulla sinistra del Po ed a quello pianeggiante, ai piedi della collina, perché non erano ancora disponibili i necessari rilievi per la restante parte collinare, considerando inoltre che diversi erano gli studi e le finalità.

Il 9 aprile 1913 in Consiglio Comunale furono dibattuti i concetti informativi guida dello studio del nuovo piano. Questo non può essere de-

finito « nuovo piano regolatore » in quanto trattasi più che altro di un coordinamento e di ritocchi e miglioramenti al Piano del 1906 [65].

Per intenderci, coordinamento significava passaggio da uno stato di fatto non modificabile ad uno recente, la nuova cinta daziaria altro non aveva in comune con le preesistenze se non una nuova espansione territoriale. Questi erano i limiti entro cui si operava.

Nella relazione letta dal Sindaco Teofilo Rossi al Consiglio Comunale, in quella seduta, affiorarono elementi idonei a dimostrare che i fermenti urbanistici in atto in Italia stavano dando i loro frutti e un piano unicamente impostato su uno schema viario non era più accettabile [66]. Gli argomenti trattati furono, essenzialmente, la viabilità, i parchi e i giardini, le piazze, il riordino ferroviario interno, i vincoli speciali di fabbricazione, il fiume Po, il cimitero, ecc.

Rimandiamo gli appassionati all'esame dei singoli capitoli, uno è particolarmente importante: parchi e giardini.

Per la prima volta in un Piano Regolatore si destinavano delle aree a parco; precisamente sei grandi parchi erano distribuiti nella città al fine di ripartire il verde nelle varie località. Un grande parco di trecentosessantamila metri quadrati a levante del Lingotto sulla riva sinistra del Po, un grande parco di centotrentaseimila metri quadrati sulla riva destra al Pilonetto, un altro di novecentotrentamila metri quadrati al Martinetto tra la Pellerina e la Dora, un quarto della superficie di quarantamila metri quadrati in fregio alla via Verolengo ed altri due, uno nella nuova barriera di Grugliasco di trecentoquindicimila metri quadrati e l'altro in borgata Monte Bianco di ottantacinquemila metri quadrati.

Ricordiamo, per avere un confronto, che il parco del Valentino aveva allora un'estensione di duecentonovantamila metri quadrati.

Furono anche destinati a giardino i reliquati di terreno di limitate dimensioni e di forma particolare non idonei alla fabbricazione; riportiamo quanto detto in relazione: « ... oltre a dare una nota di verde riusciranno di grande utilità all'igiene e alla sicurezza specialmente all'irrequieto popolo dei bambini, i quali saranno così meno esposti ai pericoli della strada » [67].

La discussione in Consiglio Comunale terminò il 21 aprile 1913 con l'approvazione di massima del Piano regolatore e l'affidamento ad una Commissione, formata da tre Assessori tecnici e da sei Consiglieri Comunali, dell'esame delle varianti e delle eventuali proposte, col mandato di presentare entro un mese la relazione finale.

Questa Commissione fu puntuale nell'adempiere ai suoi compiti e nel presentare al Consiglio Comunale le conclusioni, l'Assessore Ceriana il 21 maggio 1913, in merito ai parchi, diceva: « ... nessuno dei colleghi può contestare che il parco del Valentino deve la sua bellezza alla cornice che lo circonda, alla collina sulla quale l'occhio riposa, ma il parco del Valentino è piccolo, per sistemarlo lo abbiamo rimpicciolito di più con gli alberi, le

aiuole e gli arbusti, ma gli eventi sono andati tutti a scapito della sua validità.

Nel Valentino i bambini non possono andare sulle zone erbose e nelle aiuole e quindi non serve agli scopi che noi ci proponiamo istituendo dei grandi parchi.

Ci vuole una grande estensione di terreno, con grandi viali alberati, senza arbusti, con prati vasti, nei quali il popolo possa andare senza soggezione, un'ampia zona di verde ed amena nella quale ogni genere di sport possa trovar modo di svolgersi, nei viali dovrebbero esserci una pista per i ciclisti, un'altra per i cavalieri; le automobili dovrebbero potervi fare le loro gite e le prove nei prati, i giochi cari alla gioventù dovrebbero potersi svolgere ampiamente lontano dai pericoli... » [68].

I punti più importanti furono oggetto di singole votazioni, vediamo alcuni: nuovo cimitero, è approvata la sua ubicazione nel territorio della città tra i comuni di Grugliasco ed Orbassano verrà realizzato negli anni settanta; parchi, nessuna variazione al progetto, il Consiglio li approva all'unanimità; grandi corsi ad anello, riportiamo le parole del Consigliere Barberis: « ... molto opportunamente vennero conservati nel Piano Regolatore i progettati grandi corsi ad anello, malamente chiamati con parola tedesca ring »; futuri riordinamenti ferroviari, sempre il Barberis: « ... il problema è grave, l'abbassamento del piano del ferro è il motivo su cui poggia le speranze per un riordinamento ferroviario » [69]; porto fluviale, i canali navigabili Torino-Pavia e Torino-Lago Maggiore erano allora di attualità, il tempo non li ha favoriti.

Il 30 maggio 1913 il Consiglio Comunale adottò definitivamente il Piano Regolatore di ampliamento edilizio, in variante al piano approvato con legge 5 aprile 1908, modificato e coordinato, con la nuova cinta daziaria per la parte pianeggiante a sinistra del fiume Po.

Solo il 15 gennaio 1920 con regio decreto n. 80 questo piano verrà approvato e reso esecutivo.

Contemporaneamente agli studi in corso per la parte piana della città fu affidato agli ingegneri Andrea Quaglia e Luigi Marescotti l'incarico del rilievo del territorio collinare e poi lo studio per la compilazione di un piano portato in Consiglio Comunale il 1° dicembre 1913.

I criteri informativi erano essenzialmente di creare una comoda viabilità sulle falde a giorno delle valli principali, collegandole con strade pianeggianti, alterando il meno possibile la linea naturale del terreno e formando dei belvedere sui poggi e dei piazzali agli sbocchi.

Come appare chiaro da queste direttive, si tratterà solo di un piano viario con suddivisione della collina in due settori; quello comprendente la zona pianeggiante e quello comprendente la zona collinare propriamente detta; per la parte pianeggiante nulla di nuovo, per la parte alta la formazione di qualche giardino [70].

Norme tecniche fissarono per le costruzioni l'altezza massima in gronda di m 15 e al colmo del tetto di m 19 con un numero massimo di tre piani;

fu limitata la fronte dei fabbricati ad un massimo di m 30 con un rapporto di copertura pari ad un sesto dell'area e fu previsto che gli edifici fossero distanti m 6 dai confini.

Il dibattito in Consiglio Comunale fu brevissimo, solo una voce, come già per la parte pianeggiante, rilevò la mancanza di iniziativa e di idee nel piano. Una città come Torino prima di intraprendere una iniziativa del genere avrebbe dovuto sentire il parere di eminenti specialisti in materia, i quali apportando un contributo di idee e di concetti nuovi avrebbero favorito i futuri sviluppi.

Il rapporto di un sesto fra area edificata e superficie fondiaria fu oggetto di discussioni, solo il Consigliere Vicari propose all'Assessore « di farsi coraggio » e di elevare sino ad un decimo questo rapporto con un notevole miglioramento per la collina.

La Società degli Ingegneri e degli Architetti nella sua relazione aveva proposto per questo limite il rapporto di un ottavo [71].

Il Consiglio Comunale non accolse questi suggerimenti, nella seduta del 1° dicembre 1913 il Piano fu adottato, come già detto, dopo brevi discussioni e fu approvato con decreto legge luogotenenziale 10 marzo 1918 n. 385. Con regio decreto 28 settembre 1919 n. 2017 furono approvati il regolamento e le norme tecniche per l'esecuzione del medesimo.

L'urbanistica torinese voluta da un uomo e manifestata tramite il suo architetto aveva dato a Torino una fisionomia ben definita, i primi ampliamenti verso il Po e Borgo Nuovo ancora risentono di questa influenza che forse si può ancora cogliere nel Promis, negli ampliamenti di corso Oporto, corso Vittorio, corso Vinzaglio, ma poi ebbe fine; la mentalità nuova non seppe raccogliere l'anelito, lo slancio di quello spirito aristocratico volto alla grandezza e alla monumentalità, poco comprese della lungimiranza del passato, si limitò a regolare l'operato di ieri senza guardarsi intorno, senza prevedere una città del domani.

Possiamo affermare che dal 1860 in poi la visione di una città come « Polis », era finita; forse vi fu ancora un guizzo di grandiosità nel 1885 con il risanamento e l'apertura delle nuove diagonali, ma concettualmente l'Amministrazione Civica d'altro non si preoccupò che di seguire lo sviluppo edilizio della città senza mai prevenirlo e disciplinarlo, i piani furono sempre limitati con una visione ristretta e semplicemente contemporanea.

Convalidano questa affermazione alcuni casi: corso Ponte Mosca realizzato nel primo tratto con la larghezza di m 44 e nel prolungamento ridotta a m 26; corso Massimo d'Azeglio ridotto nella sua ampiezza dagli edifici universitari; nessun collegamento fu previsto tra i corsi Valentino, Raffaello e Duca di Genova oltre la ferrovia, considerata elemento separatore della città; corso Orbassano seguì l'andamento della vecchia strada provinciale con le sue varie ondulazioni; l'Ospedale Mauriziano sorto in fregio al corso Stupinigi determinò il prolungamento del corso Re Umberto parallelamente al proprio fronte posteriore con conseguente deviazione dell'asse stradale.

La città cresceva, i suoi servizi si moltiplicavano, i suoi bisogni sociali erano sentiti in modo diverso da cinquant'anni prima. In una piccola città la interdipendenza dei vari servizi non ha molta importanza, ma in una grande città il loro coordinamento è elemento essenziale per la sua vita, per il suo sviluppo, si doveva prevederne la disposizione in modo organico e l'opportuno collegamento; si sarebbero dovute effettuare le opere pubbliche non esclusivamente in funzione della disponibilità dell'area, ma in considerazione della interdipendenza con la città.

Nel Piano del 1906 manca ogni indicazione per i servizi, nel Piano del 1913 compaiono appena alcune indicazioni per il verde e per qualche altro servizio di competenza municipale, ad esempio il cimitero, vi è un cenno alla riorganizzazione dei trasporti ferroviari e tramviari, ma nessuna indicazione valida per quanto concerne i servizi non di spettanza municipale.

Vienna e Parigi in quell'epoca avrebbero potuto essere prese ad esempio per trarne utili insegnamenti; la prima, conservatrice, aveva racchiuso il rispetto del passato con la città nuova, conservando la città vecchia ed uscendo all'aperto, edificando la città nuova attorno al vecchio centro ma separandola con grandi viali e con grandi aree verdi; l'altra, Parigi, demolendo ed aprendo nuove e grandi strade.

A Torino fu fatto nulla, parallelamente alla cinta daziaria furono tracciati nuovi rettangoli di grandi strade e corsi, a volte non collegati tra di loro, il vecchio reticolato a maglie quadrate fu sostituito con un'altro a maglie informi ed anonime.

I grandi problemi della città che si profilavano all'orizzonte non furono affrontati ad eccezione della previsione del nuovo cimitero, rivelatasi giusta e realizzata dopo 70 anni; dovevasi prevedere una organizzazione edilizia meno intensa con aree a giardino e possibilità di costruzione differenziata per zona, invece ci si preoccupò solo di collegare i vari quartieri con una viabilità basata unicamente sulla vecchia cinta daziaria, senza idea conduttrice, senza un obiettivo, senza tener conto di quanto era avvenuto ed avveniva nel mondo.

Analogamente per la collina, ci si limitò a destinare qualche poggio panoramico a verde, quando intere zone potevano essere riservate a parco naturale.

Nella zona centrale della città erano ancora disponibili notevoli aree, come gli isolati di corso Oporto e corso Re Umberto della « ex spianata » od altri dove l'edilizia era fatiscente e priva di valore; molti giardini privati a quell'epoca esistevano ancora, la semplice destinazione di quelle aree a verde, consentirebbe di disporre oggi di quella notevole risorsa di ossigeno così necessaria [72].

Poche, pochissime voci si alzarono in Consiglio Comunale a chiedere una impostazione nuova, i fermenti urbanistici, che cinquanta anni dopo nel nostro paese sarebbero stati vivacissimi, allora stavano solo nascendo.

Il nuovo regolamento d'ornato del 1901 non fu di facile applicazione e furono necessarie molte deliberazioni del Consiglio Comunale per interpretarlo. Nel contempo l'evoluzione tecnologica poneva a di-

sposizione nuovi mezzi costruttivi, stava nascendo il cemento armato; occorreva disciplinare tutta la materia e riunirla in un'unico testo.

L'entrata in vigore nel 1908 del testo unico della Legge Comunale e Provinciale, con obbligo ai comuni di dotarsi di un regolamento edilizio, [73] diede occasione a vari Consiglieri Comunali di richiedere la modifica del Regolamento d'ornato del 1901 e nelle sedute del 10, 17 luglio 1911, 17 gennaio e 13 settembre 1912 il Consiglio Comunale approvò un nuovo regolamento che andò in vigore il 1° gennaio 1913 (fig. 19).

Il nuovo regolamento si chiamò « edilizio », estese la sua competenza a tutto il territorio comunale, principale novità fu la determinazione del numero dei piani degli edifici in funzione della larghezza della via stabilendo però contemporaneamente l'altezza dei fabbricati in funzione della larghezza della medesima con un massimo di altezza di m 25; la città cresce di 3 m rispetto alla precedente disciplina.

Le soffitte furono sostituite dal piano arretrato, per la formazione del medesimo furono necessari alcuni chiarimenti relativi al tracciamento; il Consiglio Comunale il 18 settembre 1914 modificò l'articolo 51 stabilendo che: « ... la linea di gronda del cornicione sarà in ogni caso riferita al livello del terrazzino del piano arretrato e nel computo della sporgenza non si terrà conto dell'eccedenza oltre m 1 dal muro ».

Questo regolamento subì notevoli varianti ma sostanzialmente è ancora oggi in vigore; infatti non vi fu un nuovo provvedimento organico, cioè non si procedette più alla stesura di un nuovo regolamento ma ad un continuo adattamento e modificazione dello stesso [41].

Il problema del risanamento di via Roma fu pubblicamente affrontato per la prima volta il 18 giugno 1903 con la lettura di una memoria dell'ing. Eugenio Mollino [74] alla Società degli Ingegneri e degli Architetti, i soci nominarono una Commissione con incarico di esaminare congiuntamente al progetto Mollino altri progetti per la sistemazione della via.

La Commissione riferì nella seduta del 31 marzo 1904, dopo aver esaminato i progetti D'Angelo, Mollino e Salvatore, [75] concludendo che per ragioni di viabilità non era necessario l'allargamento della via, via Roma aveva allora la larghezza massima di m 11; era invece necessario per ragioni igieniche procedere alla demolizione di tutti i fabbricati, la Commissione auspicava iniziative in questo senso da parte del Comune.

La Giunta Municipale il 18 dicembre 1907 nominò una Commissione presieduta dal Sindaco avv. Frola e formata dagli Assessori Bonelli ing. Enrico e Bozzolo prof. Camillo e dai Consiglieri Comunali Vicari ing. Mario, Fenoglio ing. Pietro, Brayda ing. Riccardo e dai funzionari Testera avv. Camillo, Ghiotti ing. Ernesto, Abba dott. Francesco per lo studio del risanamento di via Roma e per riferire sulle condizioni igienico-edilizie dei caseggiati prospicienti via Roma nel tratto fra Piazza Castello e piazza San Carlo.

Nel novembre del 1908 l'Ufficiale Sanitario co-

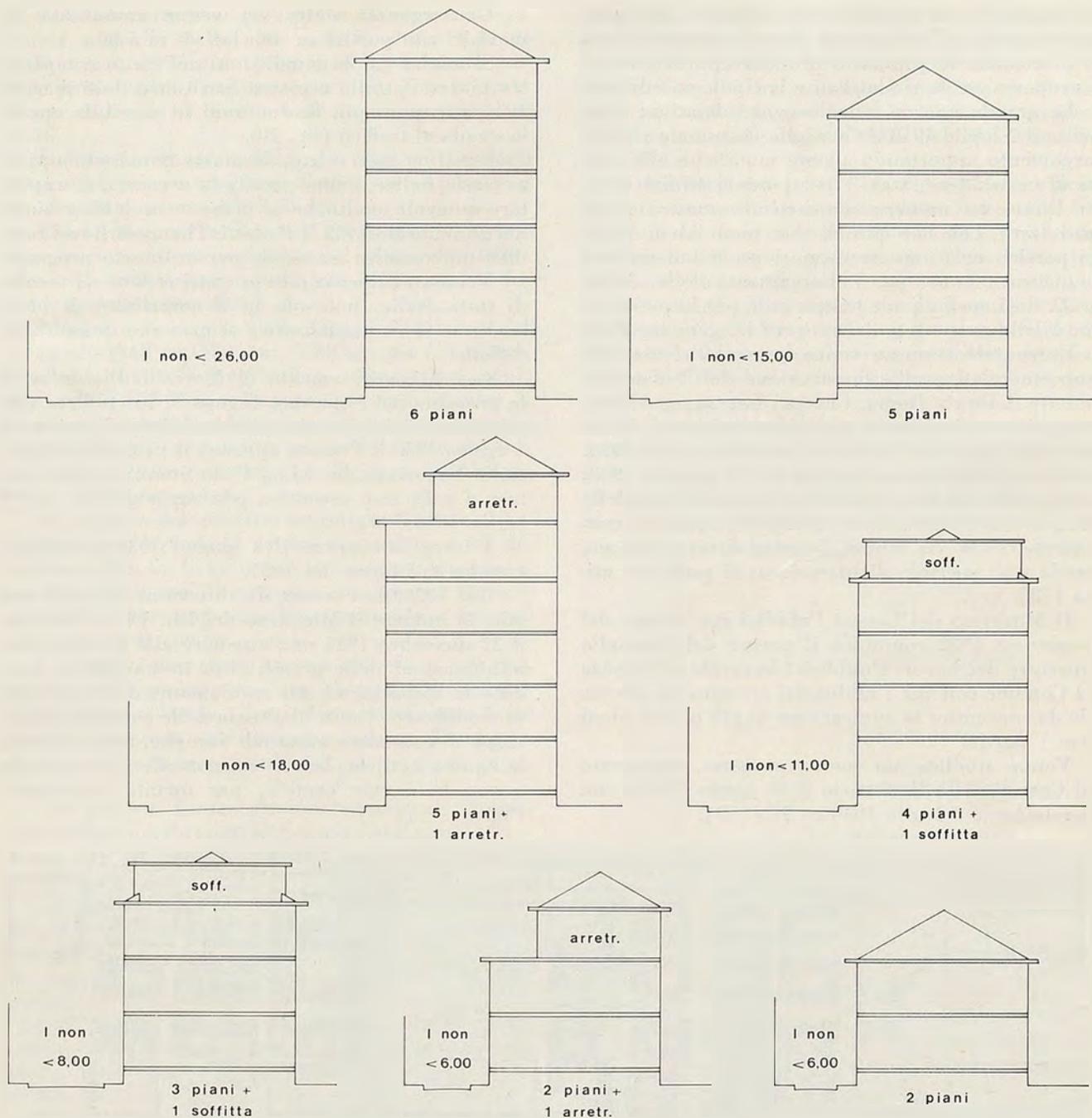


Fig. 19 - Regolamento Edilizio 1913 - numero dei piani delle case.

municava al Sindaco Sen. avv. Frola l'urgenza di procedere alle opere di risanamento degli edifici di via Roma in quanto l'abitabilità dei medesimi, particolarmente sotto il profilo igienico, non era più ammissibile [76].

Il 24 aprile 1911 l'ing. Medardo Caretta-Colli presentò alla Società degli Ingegneri e degli Architetti un progetto [77] di sistemazione di via Roma.

Il 6 agosto 1913 con deliberazione della Giunta Municipale fu ricostituita la « Commissione per gli studi in merito al risanamento ed allargamento della via Roma » formata dal Sindaco Rossi sen. avv. Teofilo, Presidente, dagli Assessori municipali Bonelli ing. Enrico, Ceriana ing. Arturo, Pomba ing. Giuseppe, Fiorio cav. Cesare e dai Consiglieri comunali Fenoglio ing. Pietro, Frola avv. Secondo, Lavini

avv. Giuseppe, Rossi sen. Angelo e dai signori Boggio ing. Camillo, Ceppi arch. Carlo, Chevalley ing. Giovanni, Premoli ing. Alfredo, Salvadori ing. Giacomo.

Nelle sedute del 9, 11, 13, 23, 25 marzo 1914 il Consiglio Comunale esaminò 12 progetti di sistemazione della nuova via Roma, progetti redatti dal Civico Ufficio Tecnico Lavori Pubblici, dall'ing. Premoli, dagli ingegneri Ceresa-Momo, dall'ing. Caretta-Colli, dall'ing. Vandone, dall'arch. Ceppi, dal Lopresti-Giordana, dalla Società Edilizia Piemontese, dall'ing. Barberis, dal prof. Gussoni, dal Betta-Carpanetto, dall'ing. Marcenati, e nella seduta del 27 aprile deliberò l'inclusione nel piano di ampliamento della città dei nuovi allineamenti di allargamento della via Roma, fissandone la larghez-

za in m 14,80 con ampliamento da ambo i lati, simmetricamente all'asse, e con portici sempre da ambo i lati della larghezza di m 5,80; approvò anche le proposte per le vie laterali e la tipologia edilizia.

La grande guerra congelò ogni iniziativa; solamente il 2 luglio 1919 il Consiglio Comunale riprese l'argomento apportando alcune modifiche alle norme di costruzione, stabili per i nuovi edifici verso via Roma un numero massimo di quattro piani fuori terra, con non più di due piani al di sopra dei portici, e la non corresponsione di indennità o compenso neppure per l'allargamento delle vie laterali, fissò anche quale tempo utile per la presentazione delle proposte e dei progetti il 2 gennaio 1920.

Entro tale termine venne presentata una sola proposta relativa alla ricostruzione dell'isolato delimitato dalle vie Roma, Cavour, Lagrange, Andrea Doria, il termine venne prorogato prima al 3 giugno poi al 31 marzo 1921 e infine al 31 marzo 1922.

Come già detto, con decreto del 15 gennaio 1920, fu approvato il nuovo Piano Regolatore edilizio della città, in questo erano state escluse le opere di risanamento della via Roma, oggetto di apposita domanda e di speciale dichiarazione di pubblica utilità [78].

Il Ministero dei Lavori Pubblici con lettera del 27 gennaio 1922 comunicò il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici favorevole all'istanza del Comune con che i fabbricati avessero un'altezza tale da consentire la edificazione di più di due piani oltre i portici.

Venne studiato un nuovo progetto, approvato dal Commissario Prefettizio il 30 aprile 1926 e con decreto legge 3 luglio 1930 n. 976 [79].

La larghezza della via venne conservata in m 14,80 con portici su due lati di m 5,80.

Si iniziarono le demolizioni nel tratto compreso tra piazza Castello e piazza San Carlo il 18 maggio 1931 e in poco più di due anni fu possibile aprire la strada al traffico (fig. 20).

Per il secondo tratto, da piazza San Carlo a piazza Carlo Felice, venne sentita la necessità di apportare notevoli modifiche al piano; con deliberazione del 20 febbraio 1933 il Podestà Thaon di Revel bandiva un concorso nazionale per un nuovo progetto.

Vennero presentati 40 progetti redatti da tecnici di tutta Italia, notevole fu il contributo di idee, anche se la scelta definitiva si presentò quanto mai difficile.

Con il coordinamento di Marcello Piacentini e le proposte del Sindacato Ingegneri fu studiata una soluzione definitiva dal Civico Ufficio Tecnico, il 3 agosto 1935 il Podestà approvò il progetto, il Consiglio Superiore dei LL. PP. lo esaminò favorevolmente e fu reso esecutivo con regio decreto del 9 luglio 1936 [80].

I lavori iniziarono il 3 giugno 1935 ed ebbero termine col finire del 1937.

Nel 1920, la carenza di abitazioni in Italia era tale da indurre il Ministero dei LL. PP. ad inviare il 22 dicembre 1921 una circolare alle Civiche Amministrazioni delle grandi città invitandole a rivedere le disposizioni dei regolamenti edilizi al fine di modificare i limiti di altezza delle costruzioni allo scopo di concedere eventuali deroghe, onde favorire la ripresa edilizia, ben inteso con effetto transitorio e con le dovute cautele, per quanto concerneva l'igiene.

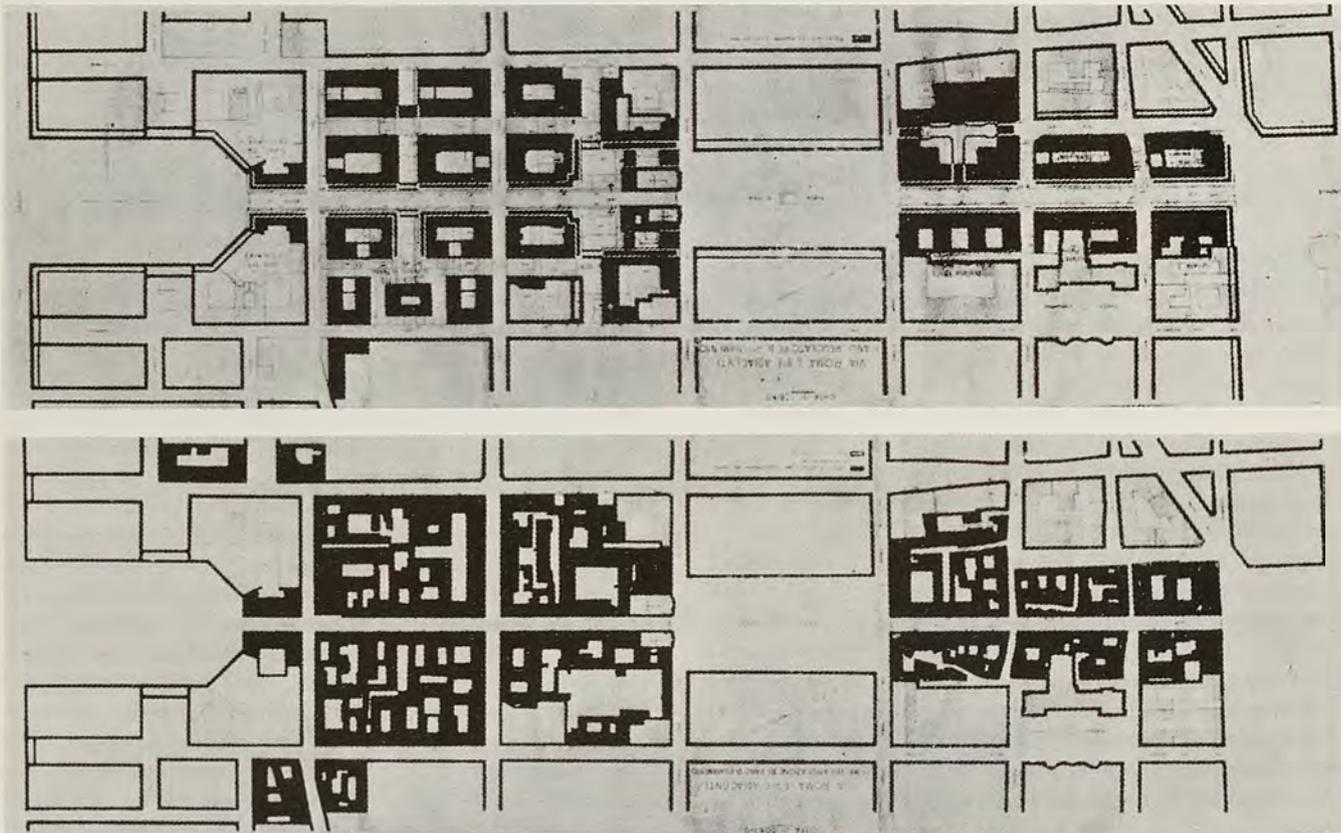


Fig. 20 - Via Roma prima e dopo il risanamento.

L'Amministrazione Civica di Torino analogamente a quelle delle altre grandi città, approvò il 29 maggio 1922 una variante al regolamento edilizio permettendo la costruzione di un piano in più, fermo restando il limite dell'altezza massima di m 25.

Dobbiamo giungere al 5 luglio 1928 perché siano autorizzati per vie maggiori di 30 m, sette piani con un'altezza massima di 27,50 m.

Tra le due guerre, l'assetto urbanistico del territorio torinese fu disciplinato dal piano del 1920: oltre alla sistemazione della via Roma non vi furono episodi notevoli.

L'entrata in vigore della legge urbanistica del 17 agosto 1942 n. 1150 con l'obbligo per l'Amministrazione Civica a provvedere, entro dieci anni, allo studio del Piano Regolatore esteso a tutto il territorio comunale, obbligo poi prorogato con leggi successive, [66] in considerazione del momento storico in cui veniva promulgata la legge, non ebbe subito l'effetto desiderato.

Al termine del conflitto mondiale, Torino semidistrutta cercò di darsi un nuovo assetto, il 30 dicembre 1945 fu bandito un « Concorso di idee » aperto a tutti, con l'invito alla cittadinanza di parteciparvi e dare un contributo culturale e tecnico sul futuro della propria città.

I momenti non erano ancora favorevoli per una iniziativa del genere, essa non ebbe effetto alcuno; il 30 ottobre 1946 la Civica Amministrazione bandiva un concorso nazionale fra tecnici allo scopo di definire le linee generali del nuovo piano regolatore.

Due progetti furono giudicati meritevoli di considerazione: quello contraddistinto con il motto « Piemonte 48 » di Dodi-Morini-Vigliano e « Nord-Sud » di Astengo-Renacco-Rizzotti [81]. Con deliberazione del Consiglio Comunale del 7 febbraio 1950 fu nominata una Commissione Generale per lo studio del Nuovo Piano Regolatore Generale composta di ventidue membri con voto deliberativo e dodici con voto consultivo.

Il 7 aprile 1956 il Consiglio Comunale dopo lunghe discussioni adottava il nuovo Piano Regolatore, approvato con Decreto Presidenziale il 6 ottobre 1959.

Per le cinque zone maggiormente sinistrate durante il periodo bellico, furono studiati dei piani di ricostruzione, approvati dal Consiglio Comunale nell'ottobre 1949 unitamente ai due piani per i quartieri di Mirafiori e della Falchera.

Nel 1945 la carenza di abitazioni era enorme e non vi erano sintomi di ripresa, la Civica Amministrazione cercò di invogliare i costruttori concedendo maggiori possibilità edificatorie; nel 1946, la Giunta Popolare: « ... al fine di permettere una maggiore e più completa utilizzazione delle aree fabbricabili propone di consentire un'ulteriore maggiore altezza degli edifici sino ad un metro oltre il 10% e di poter costruire edifici a dieci e più piani fuori terra sempreché antistanti ad ampi spazi pubblici » (fig. 21) [41].

Il Ministero dei LL. PP. non approvò questa normativa, comunque subito applicata e il Consiglio Comunale negli anni 1950-1951 rivide molti ar-

ticoli del regolamento edilizio; le variazioni possono sintetizzarsi nella conferma di un aumento della città in altezza, in quanto si consentì, per le vie larghe oltre 35 m, un'altezza massima di 35 m e nella zona esterna, per le vie di larghezza maggiore ai 18 m un aumento in altezza del 10% (fig. 22 e fig. 23).

Unico elemento positivo sarebbe stato il ripristino della norma relativa all'ampiezza dei cortili, ove, riprendendo la vecchia norma del 1843, i fabbricati avrebbero dovuto prospettare uno spazio libero pari alla loro altezza.

Il Consiglio Comunale però il 9 aprile 1951 su richiesta della Società degli Ingegneri e degli Architetti e del Collegio dei Costruttori, ridusse lo spazio libero ai 2/3 od ai 4/5 dell'altezza a seconda se il cortile era previsto aperto oppure chiuso.

Il 10 novembre 1953 il Consiglio Comunale prese atto delle modifiche richieste dal Consiglio Superiore dei LL. PP. e approvò ancora alcune varianti di minor rilievo, il Ministero dei LL. PP. approverà definitivamente tutti gli articoli con il decreto ministeriale n. 2229 del 27 febbraio 1956.

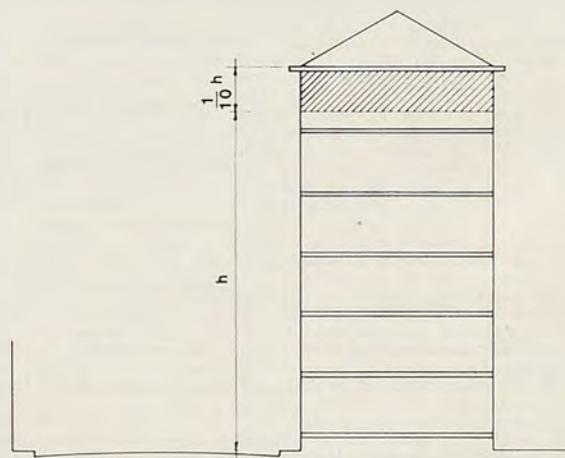


Fig. 21 - Regolamento Edilizio 1922 - Deroga 1/10.

Il regolamento edilizio della città, da tale data, non fu più modificato; il 3 luglio 1961 il Consiglio Comunale nominò una Commissione per lo studio e la rielaborazione del medesimo, però le difficoltà relative all'inserimento nel regolamento delle norme urbanistiche edilizie di attuazione, approvate unitamente al Piano Regolatore generale del 1959, hanno reso sempre più complessa la stesura di una regolamentazione edilizia omogenea e coordinata.

La legge urbanistica 6 agosto 1967 n. 765, con la sua dettagliata regolamentazione dell'edificazione in assenza di piano particolareggiato, ha di molto ridotto l'importanza dei regolamenti edilizi, che perdono buona parte della loro incisività particolarmente per quanto concerne la disciplina delle possibilità edificatorie ed i rapporti tra area coperta e area fondiaria, fra ampiezza della strada e altezza dell'edificio.

La sempre più sentita necessità di costruire con un piano particolareggiato o piano di lottizzazione, ove la normativa edilizia è quasi sempre studiata in funzione dei medesimi, fa sì che i regolamenti

edilizi servano in questo settore come normativa guida [82].

Richiamiamo però l'attenzione su due commi dell'art. 33 della legge urbanistica 17 agosto 1942 n. 1150, relativi al contenuto dei regolamenti edilizi, e precisamente: «... le particolari prescrizioni costruttive da osservare in determinati quartieri cittadini o lungo determinate vie o piazze» e per i comuni provvisti di piano regolatore «... l'osservanza di determinati caratteri architettonici e la formazione di complessi edilizi di carattere unitario nei casi in cui ciò sia necessario per dare conveniente attuazione al piano regolatore». In questi due commi riteniamo siano contenuti molti elementi positivi per una reale possibilità operativa nei centri storici sotto il profilo edilizio.

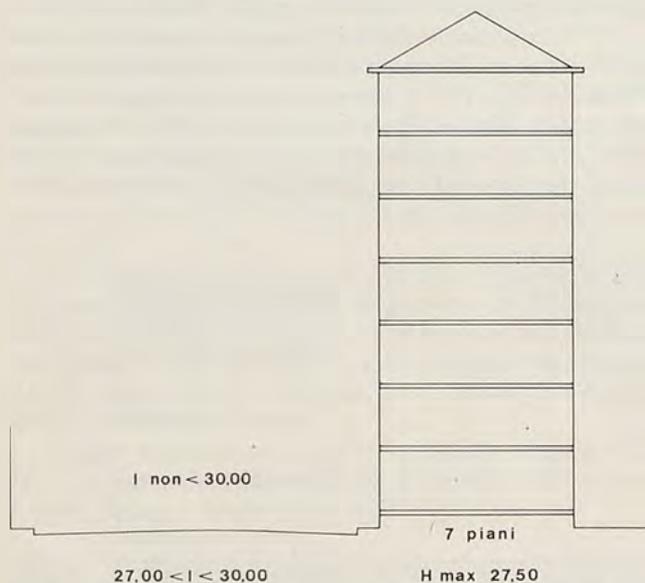


Fig. 22 - Regolamento Edilizio 1928 - Deroga numero piani e H max.

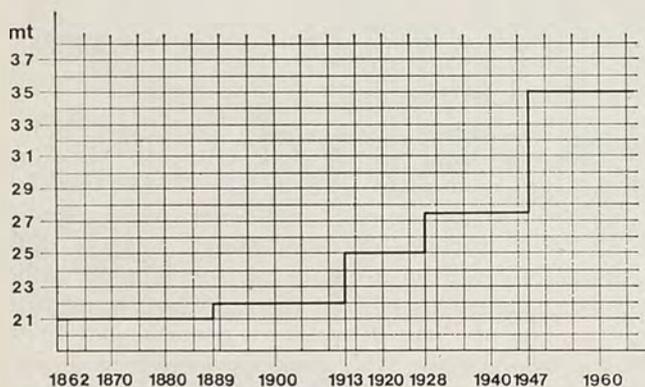


Fig. 23 - Come è cresciuta Torino.

Naturalmente occorrono a monte studi, ricerche, indagini per determinare la vocazione futura del centro storico o di parte di esso, occorre definire quali sono gli elementi da salvaguardare e, per gli edifici più importanti, la natura degli interventi.

Il Piano Regolatore generale del 1959 disciplinò tutto il territorio cittadino, di oltre 13.000 ettari, fu studiato quando la città aveva ottocentomila abitanti e si prevedeva come limite massimo di raggiungere un milionetrecentomila abitanti in un lungo periodo di tempo.

Nell'anno 1964 gli abitanti erano un milione-centoquindicimila.

L'abito di Torino era di nuovo stretto.

La conurbazione torinese ammonta a un milione-ottocentomila unità, i quattrocentomila abitanti di Moncalieri, Nichelino, Grugliasco, Collegno, Rivoli, Settimo, Venaria, ecc., pur facendo parte di Amministrazioni autonome, sono gravitanti su Torino.

Il piano regolatore intercomunale autorizzato con decreto n. 1712 del Ministero dei Lavori Pubblici del 25 maggio 1954, adottato dal Consiglio Comunale di Torino il 23 settembre 1964, cercò di disciplinare il territorio di sessantatremilasettecento ettari dei 23 Comuni compresi nel decreto.

Oggi questo territorio è troppo limitato, l'area metropolitana torinese è più estesa, il decreto del Presidente della Giunta Regionale del 5 dicembre 1972 la estende a 53 Comuni del territorio torinese comprendendo un'area di 135.000 ettari.

L'area ecologica però determinata dall'IRES è ancora più estesa, raggruppa duecentotrenta comuni e comprende un territorio di cinquecentotrentasettemila ettari.

Occorrerà in questa dimensione ricreare la città.

Scrivono Giuseppe Arpino in: *Uno spazio chiamato Torino* «Torino esiste ancora? Non ci giurerei. I suoi innumerevoli volti mascherati hanno cancellato le antiche immagini della Città».

Certo la città di un tempo, elegante, aristocratica, spensierata, non esiste più, ammesso che sia esistita o non sia il profumo dei ricordi a farcela sentire tale.

La posizione geografica della città come dicemmo in principio fu elemento determinante per la sua crescita ed oggi può essere elemento condizionante della sua autolimitazione.

Torino è isolata, fuori dalle grandi linee di traffico con poche iniziative commerciali, poco turismo, si è cercato di rompere questo isolamento con i trafori che hanno notevolmente diminuito le distanze con la Svizzera, ma non sono ancora risolti con la Francia, ove le Alpi rimangono sempre una grande barriera invalicabile.

Torino difficilmente potrà avere in questo settore delle alternative, la sua natura industriale non le permette nuove direzioni nel settore turistico-commerciale.

Quando si parla di terziarizzazione di Torino vien da sorridere; da trent'anni a Torino non si trasferisce la direzione di una grande azienda, vi è anzi una continua emorragia verso Milano e Roma, dalla Viscosa alla Rai, alla Stet, alla Sip, tutte grandi aziende, nate e cresciute a Torino e poi trasferite altrove.

Del grande rifiorire delle industrie e delle attività dei primi anni del secolo solo l'industria meccanica e per essere più precisi la FIAT, è rimasta a Torino. Provate all'estero a parlare di Torino: vi domandano dov'è, ma, come dite FIAT, sanno da dove venite.

Torino è una città di lavoratori: auspichiamo per il suo futuro che le nuove generazioni, traendo esempio da quelle passate, povere ma operose, con il loro lavoro e con le loro capacità siano in grado di ricreare la Città.

Giuseppe Boffa

## NOTE BIBLIOGRAFICHE

[1] GRIBAUDI PIERO, *La posizione geografica e lo sviluppo di Torino*, Lattes 1909, pag. 5 e seguenti.

[2] PROMIS CARLO, *Storia dell'antica Torino*, Capo VIII, Architettura, pag. 165. ... rettangolo era la pianta di Torino (fatta astrazione dal taglio a petto N.E.) in lunghezza di circa m 720 da mattino a sera ed in larghezza di circa m 660 da giorno a notte 1). Né posso convenire nell'opinione di un dotto moderno illustratore soletto della nostra città che all'angolo S.O. ne riseca una grande porzione; imperciocché l'antico muro da lui veduto presso i SS. Martiri non spettava certamente alla cinta Romana, e poi la descrizione, che fa il Busca delle mura occidentali e della porta Susina, non lascia luogo a dubbio, corroborata essendo dalla veduta del Pingone.

1) Il perimetro murale di Torino era dunque di m 2760, mentre quello di Rimini era di m 2650, e quello di Bologna di circa m 2850. Le tre città potevan dirsi eguali.

[3] COGNASSO FRANCESCO, *Storia di Torino - Martello*, L'organizzazione della colonia, Capo II pag. 15. ... L'orientamento della colonia fu quello imposto dal corso dei fiumi, da nord-ovest a sud-est. Le mura ebbero perimetro di m 2875 quasi come Bologna che ne aveva 2850 m e come Rimini 2650 m, Milano ne aveva 3400, nell'età imperiale ne ebbe 4500; così lasciava indietro i 2592 di Aosta; i 1600 di Firenze, Pompei, Novara. Si ricordi che la Roma aureliana aveva 18.837 m. L'area di Torino fu quindi di 45 ettari, Aquileia 64, Colonia 96, Milano 133, Treviri 285 ettari.

Sulla mappa moderna si delineano facilmente i quattro lati del rettangolo romano, a nord-ovest dalla torre angolare della Consolata all'angolo di via Cernaia lungo le arterie Consolata e Siccardi con m 670; a nord-est dalla Consolata al taglio a petto lungo le vie Giulio e Bastion Verde con m 702; il lato di sud-ovest lungo via Cernaia, Santa Teresa e Maria Vittoria sino quasi alla via Accademia delle Scienze con m 760; il lato di sud-est lungo il palazzo della Accademia, piazza Castello ed il giardino reale con m 610; il taglio a petto era lungo 133 m. Complessivamente 525.000 mq.

Il decumano massimo portava da Porta Decumana (ora nel Palazzo Madama) a Porta Praetoria (angolo di via Garibaldi e via della Consolata); ad un terzo era tagliato dal cardine massimo che univa la Porta Principalis sinistra (Porta Palatina) alla Porta Principalis Dextra (in via Santa Teresa) lungo le due vie moderne San Tommaso e Porta Palatina, il Cardine ed il Decumano si tagliavano ad angolo retto e segnavano il luogo dove sorse il Pretorio, comando del campo prima, poi sede della Curia cittadina.

[4] GROSSI ARMANDO, *Guida alle cascine e vigne del territorio di Torino*, Torino 1790, pag. 160. ... La Città di Torino anticamente era di forma quadrata di lato 250 trabucchi, con un semplice muro della larghezza di 24 once, formato da scieliti limbici, come se ne scorgono ancora le vestigia dietro le Regie scuderie; a luogo a luogo eravi qualche torre, una delle quali si è il presentaneo campanile de' Padri della Consolata, ed in ultimo veniva ad esser circondato da un profondo fosso.

Il primo ingrandimento di Torino seguì nell'anno 1584, sotto il Regno di Carlo Emanuele I, principiando dalla contrada detta di Santa Teresa fino a porta Nuova.

Il secondo ingrandimento seguì nell'anno 1660 regnando Carlo Emanuele II, verso la qual epoca si ampliò la Città di Torino dalla piazza Castello fino alla porta di Po.

Il terzo ingrandimento seguì verso l'anno 1635 sotto il Regno di Vittorio Amedeo II, essendosi formate 18 isole principiando dalla Chiesa di San Dalmazzo fino a porta Susina.

[5] ROSSI TEOFILO - GAROTTO FERDINANDO, *Storia di Torino*, Biblioteca, Società Storica Subalpina, Torino, Baravalle e Falconieri, 1914, Torino antica, pag. 6. ... Augusta Taurinorum aveva forma rettangolare, ma smussata l'angolo nord-est verso Po-Dora. Non orientata perfettamente ai quattro punti cardinali, si può dire tuttavia che da oriente ad occidente la sua lunghezza era di circa 720 metri, la larghezza da settentrione a mezzogiorno di 660.

D'indole praticamente religiosa e profondamente militare, i Romani davano alle loro « colonie », e diedero quindi anche a Torino la forma e la proporzione di un campo di soldati, immagine a sua volta del tempio augurale italico, con il cardo e il decumanus; questo, longitudinale, sull'asse dell'attuale via Garibaldi; quello, trasversale, sull'asse di via San Tommaso e via Porta Palatina. Otto strade minori, larghe da 4 a 5 metri, metà a destra e metà a sinistra del decumanus, ne intersecavano nove parallele al cardo, ripartendo la città in settantadue isolati (insulae).

Questa era la « cerchia antica », nella quale si aprivano quattro porte. Sul cardo, le due principalis, cioè la dextra o Marmorea e la sinistra o Romana, detta poi Ducale o Palatina, nome che ancora oggi conserva; questa porta, oggi ristorante e libera dagli ingombri addossativi, rimane come il migliore e più conservato dei monumenti romani di Torino.

Su decumanus, la porta Decumana o Segusina e la Praetoria o Padana, più tardi (ma con spostamento a destra) Fibellona, rimessa da non molti anni in luce nell'interno di Palazzo Madama...

[6] *Semantica della struttura della Città Romana nell'epoca imperiale*, da « Forma Urbana ed Architettura nella Torino Barocca », U.T.E.T., Torino, 1968, vol. I, Tomo I, pag. 340.

[7] CRAVERI G., *Guida dei forestieri per la Real Città di Torino*, Rameletti 1753, pag. 7. ... Nel 1536 andò la Città in poter de' Francesi, li quali per assicurarla di essa distrussero i quattro gran Sobborghi, ne quali erano varie Chiese, Conventi di Religiosi, e Monasteri di Monache. Fuori della Porta Marmorea, che si trovava, dove oggidì è la Chiesa di Santa Teresa, demolirono l'Anfiteatro, ove fin da tempi di Augusto si facevano gli Spettacoli, ed i Giuochi de' Gladiatori, come anche varj altri rimasugli di antiche fabbriche, che ancora rimanevano in piedi.

[8] CIBRARIO LUIGI, *Storia di Torino*, Fontana 1846, Libro quinto, Capo VI, pag. 391. ... La nettezza della città avrebbe senza dubbio potuto contribuire a tener lontano il morbo fatale. Ma chi volesse trasportarsi col pensiero cinque secoli addietro, e, considerare qual era la via principale di Dora Grossa, che cominciava poco sopra a San Dalmazzo, e finiva a piazza Castello, avrebbe veduto una strada tortuosa, fiancheggiata da case piccole ed ineguali, e qua e colà da portici coperti di paglia, avrebbe veduto fra la torre del comune e la chiesuola di San Gregorio (San Rocco) i siti ingombri dai banchi immondi delle beccherie, e da quelli ancora più fetenti del mercato dei pesci. Il suolo della strada non selciato, sebbene a qualche palmo sottoterra vi fosse il lastricato romano, e però sempre pieno di fango e di lordura; uscir dalle case nella via i canali dei cessi, prima scoperti, poi coperti di mal connesso tavolato; mandrie di porci senza custode vaganti liberamente per la città.

Il vagar dei porci senza custode fu proibito fin dal 1328, non per un riguardo di polizia, ma nell'interesse fiscale, perché il comune doveva pagare ai padroni il prezzo di quei che si trovavano uccisi.

In settembre del 1437, il comune prescrisse si selciasse la via Dora Grossa da chi possedeva casa sovr'essa. Due anni dopo lastricò di mattoni cotti la piazza del mercato. Ma il selciato delle altre vie e piazze non fu compiuto che nel secolo XVI, sebbene l'opera s'andasse lentamente continuando.

La distruzione dei banchi delle beccherie fu cominciata nel 1461, e compiuta nel secolo seguente.

L'ordine di coprir le cloache e di condurle sottoterra, fu dato dalla duchessa Bianca nel 1490, e rinnovato dal comune in novembre del 1543.

Già fin dai tempi antichi la superiore ispezione delle fabbriche apparteneva al comune, al quale conveniva ricorrere per ogni esterior variazione che si volesse fare, ma questa parte dell'edilità non fu esercitata con molta distinzione dai nostri buoni antenati, a giudicarne dallo scarsissimo numero di fabbriche, le quali serbino vestigio di antichità.

[9] CHIAUDANO MARIO, *Le condizioni economiche di Torino ai tempi di Emanuele Filiberto*, Rivista Municipale, Torino, luglio 1928. ... Il Legato pontificio Cardinale Bonelli, nella sua Relazione del 1571 fatta al Papa Pio V, pervenutaci purtroppo soltanto in parte, descrive Torino ai tempi di Emanuele Filiberto con poche parole ma assai espressive: « ... la Dora piccola nasce verso Giaveno ed passa quasi per tutta la città per mezzo delle strade, lasciando i lati asciutti et si conduce apposta per tener fresca ed netta dalle immonditie la città, la quale dicono esser di cinquemila fuochi et trenta mila anime, habitatissima, tanto che stanno due o tre famiglie per casa; è lestricata, non è brutta, pur non si veggono molti palazzi et le abitazioni non sono belle molto ». Torino era effettivamente ristretta in una cerchia di mura che non aveva subito ampliamenti da diversi secoli e dentro la quale si stipavano le costruzioni e le case, senza alcun spazio libero altro che la piazza del Palazzo di Città e la Piazza Castello.

[10] PROMIS CARLO, *Storia dell'antica Torino*, Opera Citata, Cap. XI Municipio, pag. 242. ... All'antico consiglio edilizio deve Torino la regolarità e comodità sua, la salubrità, la giusta proporzione de' caseggiati coi cortili, l'essere passate in consuetudini tante buone e vantaggiose pratiche, l'agglomerazione degli abitanti non fatta eccessiva, le frequenti piazze, l'uniformità delle fronti imprimente aspetto magnifico a semplici case private; quel far sì che si frammetta per ogni edificio l'uomo colto col bracciante, l'agiato coll'ingente; quell'impronta di spontanea decenza, che fa chiedere agli estranei dove alberghino i nostri poveri. Per esso di meschina cittaduzza, mutossi Torino in vera città del XIX secolo portante in fronte l'eguaglianza materiale, come haavi relativa eguaglianza di fortune, di modi, di colture; non palazzi, ma neppure casipole, e tanto meno tuguri, ma dappertutto la casa borghese qui sorta tre secoli prima che si iniziasse l'impero della borghesia.

[11] GRIBAUDI PIERO, *Lo sviluppo edilizio di Torino dall'epoca romana ai giorni nostri*, Rassegna municipale, Torino agosto 1933.

[12] CHIAUDANO MARIO, *Torino ai tempi di Carlo Emanuele I*, Torino, Rassegna Municipale, novembre 1930.

[13] *Archivio Comunale di Torino - Ordinati*, volume 171, 7 dicembre 1620.

[14] *Città di Torino - Provvedimenti Edilizi 1566-1892*, Botta 1893.

[15] BOGGIO ing. CAMILLO, *Gli architetti Carlo e Amedeo di Castellamonte e lo sviluppo edilizio di Torino nel secolo XVII*, Atti Società Ingegneri e Architetti in Torino, 1895.

[16] BOGGIO ing. CAMILLO, *Lo sviluppo edilizio di Torino dall'assedio del 1706 alla rivoluzione francese*, Atti Società Ingegneri e Architetti in Torino, 1908.

[17] GRIBAUDI PIERO, *Lo sviluppo edilizio di Torino*, op. citata.

[18] *Istituto di Architettura Tecnica del Politecnico di Torino - Forma Urbana ed Architettura nella Torino Barocca*, U.T.E.T., 1968.

[19] GROSSI AMEDEO, opera citata, pag. 179. ... Seguono i regolamenti delle fabbriche a tenor degli statuti di questa Città emanati li 19 giugno 1724.

Che le strade devono essere larghe un trabucco, e due piedi, riservata la maggior larghezza nella strade reali, esclusivamente ai fossi i quali nella superficie devono essere larghi piedi tre liprandi, in fondo piedi due, alti, ossia profondi piedi due; con obbligo ai possessori coerenti di mantenerli in stato, acciò l'acqua possono per essi affluire liberamente. ...

Gli alberi, che si piantino verso i fossi delle strade, devono essere distanti dal labro, ossia getto de' medesimi oncie 14.

Le muraglie d'ogni edificio si fonderanno distanti dal vicino, quanto dovrà esser la larghezza, o sporto della casatazione del coperto, in modo che lo stillicidio cada nel suolo proprio del costruttore.

Riguardo alla distanza degli edifici è generalmente prescritto dalla legge, che una casa, o palazzo debbesi fabbricar distante dal fondo vicino piedi due legali, ed un piede solo legale per una muraglia di cinta. Il piede legale è stato stabilito dal supremo Magistrato di sei oncie, e dieci ponti.

[20] BOGGIO ing. CAMILLO, *Lo sviluppo edilizio di Torino dall'assedio del 1706 alla Rivoluzione francese*, opera citata. ... Un Regio Biglietto del 29 aprile di detto anno, firmato da Vittorio Amedeo, volendosi ampliare detta via (ora via Milano), ordina alla Città di acquistare le case da demolirsi.

Dalla Porta Palazzo l'antica strada dirigevasi in curva verso la basilica Magistrale di Santa Croce, già San Paolo, esistente fin dal 1120, ma ricostruita nel 1679 su disegno del Lanfranchi. Costeggiava poscia la chiesa di San Domenico, cominciata nel 1331 e compiuta sul finire del secolo XIX. Piegando in seguito a notte si dirigeva verso il portico del Palazzo di città lasciando a destra un'altra piazzetta detta di San Benigno, dal nome della chiesuola ivi esistente. In questa piazzetta, dove era anche l'albergo dell'Angelo e del Pesce, tenevasi il mercato del burro.

La strada, piegando ancora bruscamente a sinistra, scantonava il palazzo di città; od imboccava la piazza che gli stava davanti, detta piazza d'Erbe; proseguiva ampia formando la piazzetta del mercato del pesce fino a via Dora Grossa, terminando di fronte all'antico palazzo del Comune con torre, palazzo rifatto su quello medioevale ivi esistente tra il 1566 e 1568.

Al di là di via Dora Grossa cominciava la strada dello Studio o di San Francesco, la quale dopo il suddetto palazzo del Comune aveva una piazzetta nella quale a sinistra sorgeva la chiesa di San Rocco ed a destra l'Università.

La nuova via progettata dal Juvarrà doveva, come di fatto ebbe, avere una larghezza di undici metri; la fronte dei fabbricati a Nord doveva essere quasi sul prolungamento della facciata del palazzo di città. L'asse della via dirigevasi in linea retta al centro della Porta Palazzo per una lunghezza di metri 257. Dopo si allargava in una piazza quadrata di 56 m di lato. Davanti alla Basilica aveva una piazzetta inscritta in un rettangolo di m 34 di lunghezza per m 25 di larghezza.

La Basilica così non era toccata, ma nella chiesa di San Domenico doveva togliersi una parte del fianco per una lunghezza di m 4,10. Tutte le case che fronteggiavano la nuova via e la piazza dovevano avere una facciata uniforme secondo il disegno del Juvarrà, quale vedesi oggi nelle case verso piazza Emanuele Filiberto.

Le altre dell'interno dell'isolato del conte comm. Gay di Monteu e quelle verso via Bellezia dell'avv. Faletti e del capitano Gallo, rimasero intatte sino al secolo scorso. Solo più tardi tutta l'odierna via Milano fu rettilineata, eccezion fatta per le case ai numeri civici 12 e 14.

[21] VIOTTO PIERO, *La contrada di Dora Grossa*, Atti e Rassegna Tecnica Società Ingegneri ed architetti in Torino, 1953.

[22] PASSANTI MARIO, *Lo sviluppo urbanistico di Torino dalla fondazione all'unità d'Italia*, I.N.U. 1966, Piazza e via Palazzo di Città, pag. 37.

... La importanza della piazza delle Erbe e della via dei Panierari, come allora si chiamavano, era andata aumentando da che Torino era divenuta capitale. A metà di quella breve via s'era nel 1610 iniziata sul lato a notte la costruzione della ricca chiesa del Corpus Domini su progetto del Vittozzi, la via era stata prolungata nel 1619 sino alla Piazza del Castello; lo sbocco su questa aveva preso risalto dalla costruzione pure sul lato a notte; eseguita dal 1666 al 1687, di San Lorenzo, su progetto del Guarini, in testa alla via, nel nuovo palazzo iniziato su progetto del Lanfranchi nel 1659, si era trasferito il municipio dalla vecchia sede sita in via Dora Grossa, via e piazza avevano assunto maggior importanza per la chiusura nel 1701, dello sbocco su piazza Castello della via che correva a notte, e infine la rettificazione ed allargamento di tre vie, di Dora Grossa, delle Patte, e d'Italia, fecero della piazza delle Erbe il nodo del traffico fra piazza del Castello e le porte Susina e Vittoria, aditi all'Oltralpe e alla Pianura Padana.

L'opera di rettificazione ed ampliamento fu affidata a Benedetto Alfieri, il nuovo architetto regio, succeduto al Juvarrà. Egli dovette considerare la sistemazione dell'intero complesso sino a piazza Castello, se pure l'editto del 1758 mostra che per allora il suo compito era limitato alla zona fra il Palazzo di Città e la via Porta Palatina.

Nella breve lunghezza di circa 154 metri egli doveva creare un insieme di spazi che, trascendendo le esigenze pratiche di risanamento e di aumentato traffico viario, si collegasse armoniosamente agli spazi delle vicine arterie già in trasformazione, e ponesse nel massimo risalto l'ampliamento Palazzo di Città situato in testa al complesso.

[23] BERTELOTTI DAVIDE, *Descrizione di Torino*; POMBA G., *Torino 1840*, Capo VI, Istituzione Municipale, pag. 61.

... L'edilità era una bella istituzione di Roma antica. I magistrati romani, detti Edili da aedes, edificio, avevano in cura i templi, i bagni, i portici, gli acquidotti, le cloache e le strade della città.

L'abbellimento di Roma era il loro principale ufficio, al quale ne aggiungevano molti altri, spettanti ne' nostri giorni a ciò che chiaman polizia.

L'abbellimento di Torino è l'unico ufficio del Consiglio degli Edili, qui istituito nel 1822 e fatto succedere al Congresso di architettura fondato nel 1773.

Il Consiglio degli Edili si compone del Vicario, dei due Sindaci e di due altri Decurioni della Città, del primo architetto di S.M., del professore di architettura civile della regia Università degli studi, di un ispettore del Genio Civile e di tre architetti. Tutti gli oggetti che riguardano l'allineamento delle contrade, gli ingrandimenti ed abbellimenti interni ed esterni della città, sobborghi, o loro vicinanze, o venga chiesto dal Re il parere del Consiglio, o debba questo spiegar ad istanza di coloro i quali desiderano fare innovazioni a tali oggetti relative, debbono essere sottoposti alle deliberazioni del Consiglio.

[24] AMORETTI GUIDO, *Torino nel suo sviluppo dalla Città romana alla Piazzaforte Militare settecentesca*, Atti e Rassegna Tecnica, Società Ingegneri e Architetti di Torino, 1966.

Torino ha così assunto quasi completamente la caratteristica forma di ellisse ed è divenuta un solido centro fortificato. Con l'espansione delle mura verso il Po si è eliminato l'irrazionale saliente del bastione S. Cristina lasciato da Carlo di Castellamonte; il bastione stesso, come ho già detto, è stato saldato alla nuova cinta pur restando meno proteso ed ampio degli altri.

La parte orientale della città è ora dominata dalle colline del Po ma anche questo inconveniente verrà tolto dal nuovo Duca, il giovane ed energico Vittorio Amedeo II, che completerà tutti i rafforzamenti di Torino. Alla fine del '600 due soli lati del quadrato romano rimangono ancora sul filo esterno della città; quello di nord, verso la Dora, che si rivela il più sicuro e quello occidentale, lungo l'attuale via Consolata - corso Siccardi, già noto come uno dei due lati deboli di Torino. Vi provvede il Duca nel 1702 creando un ingrandimento — al momento limitato alla sola cinta — non vasto ma dei più modernamente organizzati.

A differenza degli altri, questo ingrandimento e, per così dire, ad estensione obbligata, data la sua posizione a lato della cittadella e la presenza dell'antico ciglione geologico della Dora che ne limita il fianco settentrionale.

[25] MILANESIO ANTONIO, *Cenni storici sulla città e cittadella di Torino dell'anno 1418-1826*, Torino, Stamperia Favale 1926, Occupazione militare dei Francesi 1801-1814, pag. 29.

... Dopo la battaglia di Marengo, i Francesi smantellarono la Città di Torino, tranne i bastioni che rinchiodano una parte del Reale Giardino verso levante e settentrione, e demolirono alcune opere esterne della Cittadella, non che le porte della Città coi rispettivi torrioni.

I Francesi atterrano egualmente l'avanzo di un'antica Galleria praticata dall'architetto Vittozzi, e che dava comunicazione tra il Reale Palazzo e il Castello delle quattro torri, come altresì una porzione dell'ala dritta del maschio esistente contro il Castello dalla parte di mezzogiorno, e che altre volte fiancheggiava la Porta detta del Castello. Il Padiglione che chiudeva la Piazza Reale, non che la vecchia Torre della Città rimasta fuori del rettilineo di Dora Grossa furono anche demoliti durante il soggiorno dei francesi.

[26] GROSSI TOMMASO, opera citata, Ponti diversi, pag. 135, ponte del Po.

... Ponte di Po situato dirimpetto alla porta, e sopra il fiume Po, in attinenza della fortificazione di questa Città, costruito nel 1417 anno, in cui il Sommo Pontefice Martino Quinto ritornando dal Concilio di Costanza, e passando pella Savoia per andar a Roma, si fermò qualche settimana in Torino, e nella partenza lasciò 3000 fiorini d'oro pella fabbricazione di ponte di pietra che allora costruivasi sopra detto fiume, essendo per l'avanti di legno; qual ponte rovinò in gran parte addì 3 novembre 1706.

[27] BERNARDI MARZIANO, *La Galleria Sabauda di Torino*, ERI 1968.

[28] AUDISIO V., *Quattro secoli di vita del vecchio ponte della Porta di Po a Torino*, Rivista Torino, 1936.

... Fu dato incarico all'ingegnere in Capo dei ponti e delle strade, Giuseppe Pertinchamp, di presentare alla Direzione Generale il progetto non più tardi del 15 febbraio 1808 affinché potesse essere discusso ed approvato per l'11 aprile stesso anno.

Con lettera 2 novembre 1809 il Generale Alex Lameth, Prefetto del Dipartimento del Po, notificava l'approvazione dei lavori al Maire invitandolo a procedere all'esproprio delle case da demolire per fare sede agli accessi del ponte.

Esso ebbe sua degna e doverosa sede sull'asse della contrada di Po, formata da tempo che faceva capo al « rondò » fronteggiante gli spalti ed assiale della porta del Guarini raffigurata in tante antiche stampe. Demolita la porta colle mura, fronteggiava all'epoca una spianata molto alberata scendente sino al borgo sulla sinistra del fiume le cui case come grande parte di quelle dell'antistante borgo di riva destra, vennero espropriate in ottemperanza dell'invito sopra detto. Detta spianata, parecchio tempo dopo diede sede alla piazza oggi Vittorio Veneto.

Il 22 novembre 1810 Sua Altezza Imperiale il Principe Camillo Borghese (cognato di Napoleone) Governatore Generale dei Dipartimenti al di là delle Alpi, contornato dalla sua Corte, posava solennemente la prima pietra dell'opera tanto desiderata ed attesa.

La costruzione fu rapidamente condotta, nei successivi quattro anni, dall'ingegnere Malet, Direttore di ponti e strade del Dipartimento e dal Sotto-Direttore ordinario Pellegrini. Il materiale fu tratto dalle carriere di Cumiana.

[29] CAGLIERO GIOVANNI, *I ponti di Torino*, Torino, 1969.

[30] Ordinati 26 settembre 1917.

« ... La deputazione decurionale sui viali e passeggi ha proposto un sistema di denominazione di ciò che sotto la sua direzione la Ragioneria adottò successivamente.

Secondo il medesimo le piazze che sono le quattro principali uscite della città avranno i seguenti nomi: Porta Nuova - Piazza del Re, di Po - Piazza della Venuta del Re, Porta Palazzo - Piazza Emanuele Filiberto, Porta Susina - Piazza Savoia. La strada che dalla Piazza del Re va al Po, strada del Re. La strada che dalla Piazza di Savoia va a quella di Emanuele Filiberto sino al circolo presso il nuovo Ospedale San Luigi, regione Valdocco, strada del Principe Eugenio. La nuova Piazza d'Armi porterà il nome di Piazza di San Solutore.

Alle altre strade sono destinati i nomi dei Santi protettori, Solutore e Massimo e quella di Santa Barbara e San Maurizio.

Il Re volentieri accondiscende la domanda. La Congregazione commenta l'operato e ringrazia umilmente Sua Maestà della approvazione... ».

[31] BOGGIO ing. CAMILLO, *Lo sviluppo edilizio di Torino dalla rivoluzione francese alla metà del secolo XIX*, Atti Società Ingegneri ed Architetti in Torino, 1916.

N. prog.	N. cartogr.	DATA	Provvedimento	LOCALITA	Sup. provved. ha.	Sup. Città	N. abitanti all'epoca	N. abitanti provv.	N. attuali Città
1	A	1600	—	Torino Romana	58,5	58,5	20.000	15.411	15.411
2	B	1715	—	Torino dopo il 3° ampl.	99,0	157,5	54.964	17.658	33.069
3	C	1817	catasto	Ospedale Psich. via Giulio ecc.	10,0	167,5	88.570	1.551	34.620
4	1	15/9/1818 19/2/1819 8/3/1825 e 29/3/1825 21/5/1825 14/10/1825 e 17/10/26 27/10/1826	R.B. R.E. R.P. R.B. R.P. R.B.	P. Vittorio Emanuele I	16,0	183,5	88.658	4.865	39.485
5	3	30/4/1822	ordinato	Borgo Nuovo	18,0	201,5	89.232	6.810	46.295
6	2	24/2/1823	R.B.	P. Carlo Felice	1,5	203,0	89.206	408	46.703
7	31	1/4/1823	R.D.	P. Gran Madre	6,0	209,0	89.206	—	—
8	4	19/7/1825	R.P.	Isolati al Ponte Mosca	5,0	214,0	109.515	—	—
9	5	20/1/1826	R.B.	Isolato Macellai P. Repubblica	2,0	216,0	113.990	66	46.769
9	6	20/1/1826	R.B.	Isolato Macellai V. Verdi	(0,5)	216,0	113.990	—	46.769
10	7	13/9/1834	editto	Borgo Nuovo	16,0	232,0	119.909	3.326	50.095
11	9	7/8/1846	R.P.	S. Salvario	44,0	276,0	125.268	17.184	67.279
12	10	12/9/1846 27/11/1852	R.P. R.D.	Vanchiglia	53,0	329,0	125.268	20.444	87.723
13	11	13/3/1851	R.D.	San Salvario - p. Carlo Felice - Sacchi	67,5 (11,0)	385,5	136.849	14.233	101.956
14	12	11/8/1851	R.D.	Ferrovia Valdocco - Boucheron M. Ausiliatrice	33,0	418,5	—	6.583	108.539
15	9a	16/1/1853	R.D.	Nizza - Marconi - Ormea - Vittorio	(36,5)	418,5	179.635	—	—
16	9b	10/4/1854	R.D.	D'Azeglio - Marconi - Ormea - Vittorio	(7,5)	418,5	179.635	—	—
17	13	5/4/1857	R.D.	Zona Cittadella	64,5	483,0	179.635	9.191	117.730
18	11a	25/3/1859	R.D.	Stati Uniti - Sacchi - Legnano - Re Umberto	(7,5)	483,0	186.422	—	—
19	13a	1860-1865	catasto	Zona Cittadella	(8,0)	483,0	192.583	—	—
20	13b	27/9/1863	R.D.	Zona Cittadella	(8,0)	483,0	208.088	—	—
21	12a	28/1/1864	R.D.	P.za Statuto	(8,0)	483,0	209.544	—	—
22	32	10/8/1865	R.D.	Borgo Rubatto	3,0	486,0	211.547	—	—
23	14	27/12/1868	R.D.	S. Salvario	48,0	534,0	215.466	11.691	129.691
	15	27/12/1868	R.D.	Ferrovia - Palmieri - Vagnone	66,0	600,0	215.466	19.006	148.697
	16	27/12/1868	R.D.	Borgo Dora	70,0 (6,5)	663,5	215.466	16.694	165.391
	22	27/12/1868	R.D.	Crocetta	58,0 (8,0)	713,5	215.466	11.672	177.063
24	8	31/3/1872	R.D.	Giardini dei Ripari	6,0	719,5	214.253	569	177.632
25	23	11/6/1872 21/6/1872	lottizzaz. ex p. Arme	Corso Vittorio Emanuele	35,0	754,5	214.253	3.104	180.763
26	24		catasto	Politecnico	14,0	768,5	216.006	—	—
27	28	29/6/1873	R.D.	Dora - Cinta Daz. - Aosta	72,0	840,5	216.006	—	—
	17	29/6/1873	R.D.	San Salvario	(10,0)	840,5	216.006	—	—
	29	29/6/1873	R.D.	Napione - Po	13,0 (8,5)	845,0	216.006	—	—
	22a	29/6/1873	R.D.	Sommeiller - Montevecchio	19,0 (18,0)	846,5	216.006	—	—
28	19	20/10/1876	R.D.	Francia - Ferrovia - Cavalli	47,0 (26,0)	867,5	223.488	—	—
29	16a	16/2/1877	R.D.	XI Febbraio - Dora	(8,0)	867,5	227.843	—	—
30	18	24/8/1877	R.D.	Po - Cinta Daz. - Ferrovia - Raffaello	100,0 (11,0)	956,5	227.843	—	—
31	13c	26/5/1878	R.D.	Zona Cittadella	(5,0)	956,5	231.636	—	—
32	25	30/8/1878	R.D.	Vittorio - Vinzaglio - Montevecchio - Ferrovia	11,0	967,5	231.636	—	—
33	35	13/9/1878	R.D.	Valdocco - Ferrovia - Sassari	19,0 (13,0)	973,5	231.636	—	—
	20	13/9/1878	R.D.	Francia - Martinetto	130,0 (33,0)	1070,5	231.636	—	—
34	30	7/7/1881	R.D.	Regione Dora	220,0 (76,5)	1214,0	252.832	—	—
35	13d	1881-1924	catasto	Spianata Artiglieria	(3,0)	1214,0	252.832	—	—
36	33	2/2/1882	R.D.	Collina Nord	49,0 (3,5)	1259,5	255.619	—	—
37	26	22/4/1883	R.D.	Zona Crocetta	74,0 (4,0)	1329,5	264.572	—	—
38	27	27/12/1885	R.D.	Einaudi - Ferrovia	135,0 (74,0)	1390,5	278.598	—	—
39	20a	11/4/1886	R.D.	Martinetto	(7,0)	1390,5	286.956	—	—
40	34	3/11/1886	R.D.	Collina Sud	54,0 (5,5)	1439,0	286.956	—	—
41	36	13/3/1887	R.D.	Ferrovia - Dora - Sassari	25,0 (10,0)	1454,0	295.158	—	—
42	21	18/8/1887	R.D.	Ferrucci - Bixio	8,0	1462,0	295.158	—	—
43	37	7/7/1889	R.D.	Umbria - Dora	96,0 (59,0)	1499,0	315.774	—	—
44	38	29/6/1899	R.D.	Lepanto - Ferr. Tirreno	48,5	1547,5	331.027	—	—

NB. — Le superfici tra parentesi si riferiscono ad aree già interessate da provvedimenti precedenti.

— Le superfici dei provvedimenti sono state misurate graficamente.

— Il numero degli abitanti attuali si riferisce al censimento 1971.

[33] GROSSI AMEDEO, *Opere citate*, pag. 163.

...la contrada Nuova framezzata dalla piazza San Carlo è una bellissima veduta, in capo di cui vi è il Real palazzo. La contrada di Dora Grossa abitata in gran parte da mercanti è stata fabbricata tutta di nuovo nel secolo corrente, ed è costruita in maniera, che può servir di modello per qualunque altra contrada maestra; quivi si cammina comodamente ricontra a' portici, e sodi palazzi senza esser molestato dall'andirivieni delle carrozze per essersi formata una banchina, ossia marciapiede di losoni elevato 4 once circa dal piano della strada, largo, che possono camminar due in tre persone di fronte. La contrada di Porta Palazzo, che risvolta in quadratura circa alla metà della suddetta, è fiancheggiata a luogo a luogo da sontuosi e magnifici palazzi, e finalmente la contrada di Santa Teresa lunga più di tutte le altre.

Nell'ingrandimento della Città tutte le contrade sono larghe quattro trabucchi, e le altre solamente due, ed anche di meno in certi siti.

Queste contrade scorrendo continuamente l'acqua, ed atteso il gran concorso de' cavalli sono sempre umide, anche nelle stagioni estive, ed incomode al commercio, massime ne' rivolti, ossia angoli delle isole, i quali dovrebbero essere scantonati, come si praticò nell'isola di San Francesco di Torino, o ridurre gradatamente qualunque contrada, nonostante le diverse case nuove formate, almeno nella larghezza di due trabucchi.

Riguardo all'utilità di detta Metropoli fassi presente dell'Editore, che la piazza di San Carlo dovrebbe essere selciata di pietre quadrate di Sarizzo disposte per ogni verso in tante linee parallele, che schierandosi la Truppa le stesse pietre additassero l'allineamento, distanza, e file della Truppa schierata. In tal maniera si farebbe senza incomodo la distribuzione della guardia, e più pulita si manterebbe la piazza.

I portici, e le corti anderebbero tutte selciate di losoni, massime queste ultime, che praticano assai ristrette inservienti presso che di vasche dell'acqua, che gettasi da' poggioli, o che si versa da quella che estrasi da' pozzi; per il che molto hanno più aspetto di pantani, che d'altro, giunte assieme le latrine, e ricettacoli in molti corti poco distanti da' pozzi d'acqua viva, e l'aria tenuemente ventilata, il continuo limo, che regna fra gli interstizi de' sterniti delle pietre riccie cagionano sovente infermità a tanti individui.

[34] BERTOLOTTI DAVIDE, *Descrizione di Torino, Pomba C.*, Torino, 1840, Capo VIII Edifici e monumenti, pag. 99. ... Il massimo difetto di Torino sta nel suo pavimento. Le sue strade sono acciottolate, selciate, senza doppio fondamento, e l'andar per esse fa lo straziare de' piedi per chi non c'è avvezzo.

Di nessuna cosa gli stranieri maggiormente e con più giustizia c'incolpano, e spesso avviene che taluno di loro accorci il suo soggiorno in Torino, solo per non sostenere questo strazio. Peggio poi ove le grondaie gli versano, ne' di piovosi, torrenti d'acqua sul capo.

Ma giustizia vuol pur che si dica essere Torino per questo lato in via di continuo progresso. Già i portici vennero, per la massima parte, ottimamente lastricati; si essero nuovi margini o marciapiedi in risalto, e si introdussero que' migliori a livello del suolo.

Capo II - Popolazione, igiene e meteorologia... Vuolsi aggiungere che da qualche anno si è introdotta maggior polizia pubblica e privata, maggior temperanza fra gli abitanti nel modo di vivere, e l'osservanza di molte regole igieniche che prima erano trasandate. Basti l'accennare che il principio del corrente secolo si annoveravano in Torino due sole case di bagni pubblici, ai quali minimo era il concorso, ed ora se ne posseggono sei, distribuite nei vari rioni, tutte più o meno comode ed eleganti e frequentatissime, oltre all'introduzione nel 1825 dei bagni a domicilio.

Capo III - Idrografia, storia naturale... A tenere la città sgombra dalle nevi e dalle immondizie, a rinfrescarne le vie negli estivi ardori, ed a porgere rapidamente gran copia d'acqua per lo spingimento degli incendi giova sommarmente un ramo di quel canale d'acqua, tratto dalla Dora Riparia, del quale abbiamo parlato.

Questo ramo vien condotto in un edificio, detto il Casotto, presso a porta di Susa, ossia a luogo che ne conserva il nome. Quest'acqua, distribuita per la città con ingegnosa livellazione, scorre per il bel mezzo di tutte quante le strade della parte anteriore alle recenti fabbricazioni. I rivi e rigagnoli ch'essa vi forma, vengono chiamati Dore in Torino.

[35] CHIAUDANO SALVATORE, *Cent'anni di acquedotto a Torino*, Atti e rassegna tecnica della Società Ingegneri e Architetti in Torino, 1959.

... La Società delle Acque Potabili di Torino, con atto 13 agosto 1853 dall'Amministrazione Comunale della Città aveva ottenuto, sotto determinate condizioni, la concessione di addurre e distribuire alla città acque potabili derivate da Val Sangone. Sulla base di questa concessione la Società aveva costruito delle gallerie di attingimento d'acqua per drenaggio in sponda sinistra del Sangone nei pressi di Sangano, località sita a quasi mezza strada tra Bruino e Trana. Da queste gallerie si dipartiva un lungo canale in muratura a pelo libero e sotterraneo tutt'ora in esercizio il quale con un percorso di oltre 10 km arrivava in località Baraccone (ora Regina Margherita) di Collegno, presso la strada di Francia, e qui sboccava in un serbatoio di raccolta a forma di galleria della capacità di circa 2.600 mc. Da questo serbatoio l'acqua per gravità scendeva lungo corso Francia alla città con una condotta in pressione avente il diametro di 450 mm costruita in lamiera di ferro chiodata, nell'interno stagnata ed all'esterno rivestita da uno strato di bitume. Da questa condotta principale che arrivava fino a piazza Carlo Felice — dove avvenne il primo getto — si diramavano alcune condotte distributrici costruite in parte in lamiera chiodata ed in parte in ghisa.

[36] *L'Illuminazione pubblica*, da Torino Notizie, n. 7-8 ottobre-novembre 1969.

... Nel 1667 in tutte le strade di Parigi si posero lanterne con candele accese; la pubblica illuminazione di Londra non ebbe inizio che nel 1736; quella di Torino incominciò nel 1675. Essa si effettuava mediante lanterne a olio di tela cerata accese per l'intera notte in molti crocicchi. Ne sostenevano la spesa in parte il comune e in parte i padroni di casa. Nel 1691 si collocarono bracci di ferro a sostegno delle lanterne; nel 1727 si diede in appalto l'illuminazione e un regio editto stabilì pene ai rompitori delle lanterne. Durante il 1735, anno di grave carestia, si tralasciò d'illuminare le strade e nel 1782 venne

adottato il sistema di illuminazione che rimase invariato fino al 1840, anno in cui Torino fu illuminata da 481 lanterne ad olio.

Famoso negli annali della storia dell'illuminazione di Torino, è rimasto il lucignolo speciale inventato nel 1783 dal capitano Ruffino, direttore dell'illuminazione pubblica della città. « Uno stoppino, ossia miccia economica da me sottoscritto inventata, quale produce un risplendente lume senza formare né fumo né odore, né sventilazione, né carbone per lo spazio d'ore dieciotto oltre al considerevole risparmio d'un terzo d'olio di qualunque sora sia... ».

Intanto andava comparando all'orizzonte l'illuminazione a gas. Mentre nelle vie centrali si poneva in opera il nuovo tipo di illuminazione, nei quartieri periferici si otteneva un miglioramento mediante la sostituzione delle lampade ad olio con lumi a petrolio (1862).

Intanto veniva inventata la lampada elettrica; il primo impianto elettrico nella nostra città fu eseguito nel maggio del 1884 con l'illuminazione di piazza Carlo Felice, con 12 lampade ad arco Siemens, da 800 candele, che venivano spente a mezzanotte.

[37] *Le fognature di Torino*, Atti e Rassegna Tecnica della Società Ingegneri ed Architetti di Torino.

Il sistema fognante di Torino fu oggetto di appassionate discussioni non solo in Consiglio Comunale, la Società degli Ingegneri ed Architetti conserva nei suoi atti molteplici dibattiti, citiamo solo alcuni interventi conclusivi ritenuti più interessanti.

— Memoria letta dal socio G. B. Ferrante nell'adunanza del 21 novembre 1884.

— Memoria letta dal socio ing. Feltarappa nell'adunanza del 26 gennaio 1887.

— Relazione della Commissione per l'esame del progetto di fognatura della città di Torino redatto dall'ing. Bechmann - letta nell'adunanza del 21 gennaio 1891.

— Relazione della Commissione per l'esame del progetto di fognatura a canalizzazione separata della città di Torino redatta dall'Ufficio Tecnico Municipale presentata nell'adunanza il 19 maggio 1891.

— Studio per la scelta di un progetto per la fognatura di Torino e la relazione della Commissione Municipale del socio ing. Francesetti letta nell'adunanza del giugno 1891.

— Osservazioni alle obiezioni sollevate dalla Società al suo progetto di fognatura - lettera mandata dall'ing. Bechmann al Sindaco di Torino e letta nell'adunanza del 24 agosto 1891.

[38] DASSETTO RICHLERI, *Opera monumentale quasi dimenticata - Il Ponte Mosca*, Edilizia 1961.

[39] *Carlo Alberto per grazia di Dio - Re di Sardegna di Cipro e di Gerusalemme - Duca di Savoia, di Genova - Principe di Piemonte ecc.*, Estratto da Regi Biglietti e Regie Patenti del 23 aprile 1833.

La civica Amministrazione di questa Nostra Capitale ha a Noi ricorso, e manifestando il desiderio di dare maggior abbellimento alla Città, mercé la comunicazione della contrada delle Gabelle; con quella denominata degli Angeli ci ha supplicato perché svolgessimo farle cessione del sito necessario, alienandogli porzione del giardino attinente al Palazzo Carignano di proprietà del Nostro Demanio, ed offrendosi disposta di pagare alle Nostre Finanze la somma di lire 7000 e di eseguire a proprie spese l'abbassamento del suolo attuale del giardino, sino al piano delle adiacenti contrade; e far formare il necessario selciato alla contrada da aprirsi.

Quindi è che per le presenti di Nostra certa Scienza, Sovrana Autorità ed avuto il parere del Nostro Consiglio, abbiamo alienato, ed alieniamo a favore della Città di Torino l'anzidetta superficie di terreno designata nel tipo formato il 2 febbraio 1833 dall'Ispettore Ingegnere Michela, quale Tipo, ed analoga relazione vistati dal Nostro Primo Segretario di Finanze dovranno rimanere ammesse alle presenti.

E questa alienazione abbiamo fatto, e facciamo per Noi, e Nostri Successori mediante il pagamento per parte della Città predetta della somma di Lire settemila va farsi nella cassa del Ricevitore Demaniale di questa Capitale, e con che il sito come sovra ceduto debba destinarsi ad uso di pubblica contrada e s'intendevano a carico di essa città le spese occorrente per l'abbassamento del suolo attuale del Giardino, e per la formazione del selciato necessario alla nuova contrada.

Mandiamo alla Camera Nostra de' Conti d'interissare le presenti, che tale è Nostra mente data a Torino li ventitré del mese di aprile l'anno del Signore milleottocentotrentatre, e del Regno Nostro il Terzo. Firmato Carlo Alberto.

[40] TORRICELLA GIUSEPPE, *Torino e le sue vie*, 1868. Giardino pubblico del Ripari, pag. 114.

... Esso fu incominciato nel 1835 e in pochi anni compiuto. Il nome di Ripari gli viene dall'essere stato formato sopra le elevazioni di terra dei bastioni o ripari che una volta circondavano Torino. Questo bastione, e quello che sostiene il giardino reale, furono lasciati in piedi dai francesi, allorché nel 1802 e 1814 atterrarono le porte e le antiche fortificazioni della città.

Piantato quasi interamente di alberi esotici, assai vago ne è il disegno. La singolare bellezza dei prospetti e i suoi amenissimi viali lo resero per lungo tempo, prima che la città si abbellisse di altri giardini, la prediletta passeggiata serale dei torinesi.

Un grazioso caffè di forma rotonda sorge in mezzo al verde degli alberi.

In diversi punti del giardino dei Ripari sorgono bei monumenti in marmo dedicata all'onorata memoria di quattro generosi italiani che colle loro civili e guerresche virtù iniziarono i gloriosi destini della patria.

[41] BOFFA GIUSEPPE, *Procedimenti e regolamenti edilizi in Torino dal 1566 ad oggi*, Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri ed Architetti in Torino, 1964.

[42] CAVALLARI MURAT AUGUSTO, *Breve storia dell'Urbanistica in Piemonte, in Storia del Piemonte*, Torino, pag. 944.

... Così si forma a Torino la piazza Vittorio Emanuele (su progetto del Frizzi, 1818) circondata da grossi caseggiati residenziali, nel du-

plce intento di dar casa al popolo in ordinata edilizia e di formare ambiente architettonico che ornasse la città inserendovi dentro un fondale verde di colline con la vista della Gran Madre di Dio al di là del Po. E così vennero i rioni di via Mazzini, di piazza Carlo Felice, della Cittadella e via Cernaia, di piazza Statuto (che nel 1864 rinvuova con capitali inglesi lo schema di Piazza Vittorio).

Soprattutto giova segnalare che nel secolo XIX comincia ad assumere altro significato che per l'addietro il sistema della viabilità. Ponti, stazioni ferroviarie, mercati determinano esigenze nuove di circolazione che i tecnici del tempo, valorosissimi ed in parte educati all'Ecole Des Ponts et Chaussées di Parigi, come il Carlo Mosca che diede nome all'omonimo ponte (1833), sanno risolvere con una lungimiranza che stupisce. Gli innesti sul viale del Re, intorno a Porta Nuova, di via San Secondo, via Sacchi e via Nizza, sono ideati da Carlo Promis nel 1851 e meglio non potrebbero armonizzarsi con i grandi viali di circoscrizione verso piazza Solferino, verso la Crocetta (1859) e verso corso Vinzaglio (1872), nella creazione del circuito porticato ed alberato di Sud-Est; il quale venne a fare da completamento al preesistente arco di viali di Nord-Ovest (corso Cairoli, corso San Maurizio, corso Regina Margherita, corso San Martino). La grandiosità e la modernità di questa Torino di Vittorio Emanuele II, richiama alla mente, su altra scala, la funzionalità mai disgiunta dal decoro data dallo Haussmann alla Parigi di Napoleone III.

[43] INSOLERA ITALO, *L'insegnamento della Città - La Storia di Torino*, Comunità n. 79, 1960.

... Neoclassici e romantici insieme sono i viali di cui Torino si circonda e liberty sono le case che riempiono l'area della demolita Cittadella e i nuovi quartieri signorili oltre piazza Statuto, dobbiamo alla loro presenza probabilmente se la città antica si è salvata fino ad oggi quasi ovunque. È la loro sostanziale validità tecnica che ha dato la forza di resistere al crescente trasformarsi dell'edilizia in una attività speculativa; non dimentichiamoci che nel 1620 ai tempi del primo ampliamento di Torino il duca Carlo Emanuele I dovette concedere enormi facilitazioni perché qualcuno andasse a costruire intorno a piazza San Carlo. Chi allora avesse spontaneamente trasformato un orto in una casa sarebbe stato considerato pazzo da tutti.

[44] BOFFA GIUSEPPE, *Viabilità a Torino*, Bollettino Informazioni Ordine Ingegneri, Torino, 1972.

[45] MERLINI CARLO, *Ambienti e figure di Torino Vecchia*, Lorenzo Rattero 1938, Torino, pag. 58.

... Resta da accennare alle gallerie. Il caso vuole che la prima a sorgere sia stata anche la prima a scomparire. La Galleria Natta cadde nel 1932, nei lavori per il rinnovamento di via Roma. Parlame, vuol dire commemorarla. Era stata aperta nel 1858 su disegno dell'architetto cav. Barnaba Panizza, in quel palazzo all'angolo nord-ovest della piazza San Carlo, il quale aveva appartenuto dapprima al conte Federico Tana d'Entracque, poi al conte Natta, cui si deve la costruzione della galleria che da lui prese il nome.

L'edificio fu poi acquistato dal banchiere Ulrich Geisser e la galleria assunse il nome del nuovo proprietario. Era larga cinque metri, alta nove, coperta da cristalli e fiancheggiata da eleganti botteghe, su cui correva un piano di ammezzati.

Dall'ingresso di via Roma procedeva dritta per una cinquantina di metri nell'interno del palazzo, poi svoltando ad angolo retto, con un secondo braccio di uguale lunghezza usciva nella via Santa Teresa. Per quindici anni fu l'unica galleria torinese e suscitavano orgogliosa ammirazione le sue « pareti incrostate di marmo », lucenti cristalli dei parapetti, nonché « la splendida illuminazione serale ».

Dopo settantatré anni di vita, nessuno ne ha rimpianto la perdita, tanto più che la galleria Geisser, quale Fenice rinascete dalle sue ceneri, è già risorta dalle proprie macerie più bella e maestosa nella nuovissima galleria di San Federico che segue, ampia e perfeziona il tracciato della vecchia.

[46] MIRONE LUIGI, *La stazione ferroviaria di Porta Nuova. Atti e Rassegna Tecnica della Società Ingegneri ed Architetti in Torino*, 1962.

... Quando, negli anni 1844-45, si trattò di scegliere la località d'arrivo della ferrovia di Genova, non fu difficile trovare uniformità di pareri circa la zona, ma vivissime discussioni si accesero e vari progetti furono presentati, fra il 1846 e il 1848, nei riguardi della posizione precisa dell'« Imbarcadere » e delle sue dipendenze. Comunque nel 1848 si raggiungeva un accordo di massima, nel senso che dovesse lasciarsi libero lo spazio per prolungare il Viale del Re al di là dell'asse della piazza Carlo Felice e che gli impianti ferroviari dovessero interessare soltanto l'area compresa fra le attuali vie Sacchi e Nizza.

I lavori della linea di Genova avevano avuto inizio, come si è detto tra la fine del 1845 e il principio del 1846 ed erano proceduti con alacrità, soprattutto fra Torino ed Asti. Quando, all'inizio del 1848, si approssimò l'attivazione del primo tratto, fino a Moncalieri, la Direzione dei lavori, tenuta dall'ingegnere Pietro Spurgazzi, si trovò costretta a ricorrere per Torino, a una stazione provvisoria ed eresse in fregio alla via Nizza, parallelamente ai binari, un modesto baraccamento di legno di appena 240 mq di area coperta, rettangolare con piccolo avancorpo.

Nel 1849 lo stesso Spurgazzi costruì una seconda stazione provvisoria, in muratura, con facciata prospiciente la piazza Carlo Felice, cioè perpendicolare ai binari e parallela al Viale del Re; in posizione pressa a poco corrispondente al porticato frontale della Stazione odierna. L'edificio aveva un solo piano, era molto allungato e copriva una superficie di circa 1100 mq. Verso i binari una tettoia in legno proteggeva i viaggiatori.

[47] ORLANDINI ORLANDO, *Urbanistica Torinese*, Rassegna Municipale, 1939.

[48] GIGLI LORENZO, *Il sacrificio di Torino Capitale d'Italia*, Quarantacinquesimo Parallelo, 1967.

[49] GERVASIO RICCARDO, *Storia aneddotica descrittiva di Torino*, Le Bouquiniste, 1961, vol. I, pag. 206.

... L'area compresa tra i corsi Montevecchio ed Einaudi era precedentemente occupata dal grande Stadium, capace di 40.000 spettatori, costruito dagli allievi del Ceppi, architetti Ballatore e Gonella, per l'Esposizione Internazionale del 1911, inaugurando così ufficialmente, dopo i primi saggi dell'Antonelli, la nuova tecnica edile del cemento armato. Lo Stadium offrì al pubblico eccezionali spettacoli ginnici, corali, scenici e coreografici che culminarono con quello della Sacra Rappresentazione della Passione di Cristo (1923), un « geniale esperimento di manifestazione collettiva d'arte » nel quadro della tradizione piemontese del tardo Rinascimento, realizzato con la partecipazione degli attori specialisti di Oberammergau e di numerosi artisti locali (il cav. Pasquali, ad esempio, in veste di Protagonista).

Lo stadio, di forma ovale, misurava m 361 x 204; era stato edificato in quella Piazza d'Arme che nel 1907 vide i primi esperimenti di volo con l'aeroplano intrapresi dal pioniere Delagrande.

[50] CHEVALLEY GIOVANNI, *Architetto*, Società degli Ingegneri ed Architetti in Torino, 1950.

[51] GARBARINO DOMENICO, *Le grandi Esposizioni di Torino*, 45° Parallelo, 1967.

[52] PETRINO, BOELLA e REYCEND ing. ed arch., *Piano Regolatore per ampliamento di vie e riforma di quartieri nella parte antica di Torino*, Baglione, 1878.

... due sono gli scopi ai quali secondo noi, deve mirare chi intende di portare, nella pianta dell'antica Torino, le accennate modificazioni.

1) Togliere di mezzo i quartieri insalubri, sostituendovi sane e decorose abitazioni, pur conservando nei medesimi quei pochi edifici che sono convenientemente abitabili.

2) Agevolare con ampie vie il traffico che attraversa questi quartieri.

Il progetto che presentiamo indica il modo di raggiungere, secondo il nostro avviso, gli scopi mentovati.

Esso propone di abbattere l'antico quartiere compreso tra le vie Roma, Santa Teresa, San Tommaso e Barbaroux, allargando tutte le vie da cui è attraversato, creando piazze e dilatando cortili ovunque avvii triste mancanza di aria e di luce.

Ottiene una facile comunicazione nella direzione sud-nord mediante l'allargamento delle vie San Maurizio e del Seminario, collegando in tal guisa la via della Provvidenza con quella già progettata da piazza San Giovanni al corso di Santa Barbara.

Propone un'altra facile comunicazione nella stessa direzione sud-nord col rettilineare ed allargare la via San Francesco d'Assisi, da via Santa Teresa a Doragrossa.

Offre l'opportunità di soddisfare al desiderio tante volte manifestato di accrescere comode comunicazioni tra piazza Castello e le piazze Solferino e San Carlo, ampliando le vie della Palma e Bertola e parte della via Botero, ed estendendo in esse il beneficio dei portici, in proseguimento di quelli di piazza Castello; e, poiché la nuova via Bertola si troverebbe in prolungamento della via d'Angene, si propone di abbattere l'edificio che impedisce lo sbocco diretto di quest'ultima nella via Roma, onde ottenere una cospicua e continuata arteria da piazza Vittorio Emanuele fino all'incontro della piazza San Martino, con un percorso di oltre 2500 metri.

Questi sono gli obiettivi che ci hanno guidati nella compilazione dell'unità planimetria che presentiamo come progetto di piano regolatore o di sistemazione generale dei quartieri di cui si tratta; approvato il quale l'opera dovrebbe incominciare.

[53] REBAUDENGO DINA, *Un saluto da Torino*, Della Valle 1971, pag. 248.

... Nelle sedute del Consiglio comunale del sedici gennaio e tredici marzo 1885 vennero deliberate le opere di risanamento della vecchia Torino e l'apertura della diagonale. La zona in quell'epoca è così descritta da Edmondo De Amicis: « Case alte e lugubri, divise da una striscia di cielo, che s'aprono in portoni bassi e cavernosi, da cui si vedono cortili neri, scalette cupe, anditi bui, vicoli senza uscita, sfondi umidi e tristi di chiostro e di prigione ». Più tardi De Amicis abitò al numero dieci della nuova via Pietro Micca. L'episodio della linea retta in matita rossa tracciata su una pianta di Torino dal sindaco Ernesto Bertone di Sambuy è noto. Con il progetto di massima della diagonale veniva approvata la costruzione di portici sul lato destro della via; la questione fu facilmente risolvibile per la parte centrale, non così per i due imbocchi.

[54] TONTA ing. GIUSEPPE, *Progetto di riforma del Rione di San Tommaso con via diagonale da piazza Castello a piazza Solferino*, Roux e Favale, 1882.

[55] TAMBURINI LUCLANO, *Le Chiese di Torino dal Rinascimento al Barocco*, Le Bouchiniste, pag. 70.

... Non stupisce perciò che a tale epoca si mirasse a bonificare la zona con massicci sventramenti. Nel 1876 il Sambuy propose il tracciamento di un'arteria che potesse in comunicazione diretta le piazze Castello e Solferino. L'idea suscitò perplessità e consensi, che si prolungarono per sei anni, fra le difficoltà maggiori apparendo la sorte da riservare alla chiesa. Uno dei relatori ne proponeva senz'altro l'abbattimento, non essendo la chiesa « opera d'arte, né monumento storico » e trovando compenso il fatto nell'erezione di un altro tempio « sui nuovi allineamenti di via San Maurizio e Monte di Pietà, formanti uno slargo all'incrocio della via diagonale ». L'anno seguente un altro atto appoggiava il suggerimento rammentando quanto s'era fatto « in Torino nel 1729 quando si giudicò convenire atterrare la brutta chiesa parrocchiale dei SS. Simone e Giuda che era in Doragrossa, dove è ora la farmacia sotto lo stesso nome » per « ricostruirla più bella in Borgo Dora ». Solo nel '95, però, il Consiglio Comunale prese la risoluzione di arretrarla di otto metri affidandone il compito a Carlo Ceppi. La riduzione comportò il mutamento di pianta, da croce latina in greca, salvandosi della costruzione antica abside, transetto (che fu allungato) e la prima campata oltre al campanile. Il resto fu abbattuto per far posto alla via (aperta nel '97) e sulla nuova fronte curvilinea eretta dal Ceppi vennero collocate le statue di S. Francesco e S. Antonio da Padova già sulle porte laterali della precedente.

- [56] Città di Torino - Opere di risanamento - via diagonale Pietro Micca - Vassallo 1897.
- [57] RICCIO, *L'imbocco della nuova via diagonale « Pietro Micca » dalla piazza Castello in Torino*, Memoria letta nell'adunanza del 25 marzo 1890, Atti della Società degli Ingegneri ed Architetti in Torino, 1890.
- [58] *Relazione della Commissione giudicatrice del concorso di imbocco della via diagonale Pietro Micca in piazza Solferino*, Atti della Società degli Ingegneri ed Architetti in Torino, 1898.
- [59] GRIBAUDI ROSSI ELISA, *Cascine e Ville della pianura Torinese*, Torino 1970.
- [60] *Relazione della Commissione sul piano edilizio di Torino in rapporto al progetto della nuova stazione ferroviaria della città ed alla sistemazione dell'esistente*, Letta nell'adunanza del 13 novembre 1897, Atti della Società degli Ingegneri ed Architetti in Torino, 1897.
- [61] MILA LEVI PISTOI, *Torino mezzo secolo di architettura*, Tipografia Torinese, 1969.
- [62] FIRPO LUIGI, *Torino - Ritratto di una città*, Tipografia Torinese, 1971, pag. 35.  
... Al di là della verdeggiante cintura dei viali spaziosi, aperti sugli antichi bastioni atterrati, ecco addensarsi, attorno al vecchio centro storico e ai silenziosi quartieri residenziali, la città operaia ottocentesca delle « barriere » e dei « borghi » fatti di squallidi capannoni presto anneriti, di ciminiere fumose, di casamenti popolari che affacciano i miseri alloggi su lunghi ballatoi di pietra. Attorno alla Torino aulica del Settecento, alla Torino glaciale della Restaurazione, sorge la Torino povera del lavoro: le « Cà neire », il « Borg d'el fum », la Barriera di Milano e quella di Nizza, Vanchiglia e Lingotto, Lucento e Madonna di Campagna; un tessuto urbanistico grigio, dimesso, che solo il protagonista esemplare del nucleo antico protegge da un deterioramento irreparabile.
- [63] *Guida Ufficiale dell'esposizione internazionale*, Momo, Torino 1911.
- [64] *Relazione nuova cinta daziaria*, Città di Torino, 1912-13.
- [65] SCANAGATTA G., *Cenni sui piani regolatori edilizi della Città di Torino*, Torino 1930.
- [66] BOFFA GIUSEPPE, *Analisi della normativa delle legislazioni e delle procedure*, Corso di aggiornamento sull'Urbanistica, Atti della Società degli Ingegneri ed Architetti in Torino, 1973.
- [67] EINAUDI COSTANZO, *Abitazioni, parchi, giardini e bagni nella politica comunale nell'ultimo cinquantennio*.
- [68] GHISLENI e MAFFIOLI, *Il verde nella Città di Torino*, Torino 1971.
- [69] DE CHICCHIO LUIGI, *Il nodo ferroviario di Torino*, Ingegneria Ferroviaria, 1969.
- [70] BETTA PIERO, *Problemi storico-urbanistici della Città di Torino*, Rassegna municipale, 1930.
- [71] *Studi e proposte circa il Nuovo Piano Regolatore di Torino*, Relazione della Commissione, Atti della Società degli Ingegneri ed Architetti in Torino, 1912-13.
- [72] LAVINI, *Il problema edilizio torinese ed il Piano Regolatore*, Rivista di ingegneria sanitaria, 1912.
- [73] BOFFA GIUSEPPE, *Il regolamento edilizio sua importanza nella disciplina urbanistica*, Atti della Società degli Ingegneri ed Architetti in Torino, 1964.
- [74] MOLLINO EUGENIO, *Il risanamento dei quartieri limitrofi alla via Roma*, Atti della Società degli Ingegneri ed Architetti in Torino, 1903.
- [75] *Relazione della Commissione per lo studio del Piano Regolatore di via Roma*, Atti della Società degli Ingegneri ed Architetti in Torino, 1904.
- [76] *Relazione sulle condizioni igienico-edilizie dei caseggiati prospicienti via Roma*, Torino 1907.
- [77] CARETTA - COLLI MEDARDO, *Progetto di sistemazione di via Roma*, Atti della Società degli Ingegneri ed Architetti in Torino, 1912.
- [78] MERLINI CARLO, *Ambienti e figure di Torino vecchia*, opera citata, Sventramenti di ieri e di oggi.
- [79] REBAUDENGO DINA, *Un saluto da Torino*, opera citata, via Roma, pag. 168.
- [80] *I lavori di ricostruzione del secondo tratto di via Roma*, Torino, 1936.
- [81] ASTENGO - RENACCO - RIZZOTTI, *Concorso Piano Regolatore di Torino*, Urbanistica n. 1.
- [82] BOFFA GIUSEPPE, *Studi Urbanistici - Fondazione Aldo della Rocca*, La Regolamentazione Edilizia, Roma 1965.
- ARNAUD C. M. F., *Notizie storiche della Crocetta*, Torino, Benfà, e Ceresola, 1801.
- BARICCO P., *Torino descritta*, Torino, Paravia, 1869.
- BENDINELLI G., *Torino romana*, Torino, Paravia, 1929.
- BETTA P. - MELIS DE VILLA A., *Torino qual'è e quale sarà*, Torino, Casanova, 1927.
- BOLLEA L. C., *Come sia sorta via Roma che se ne va*, Torino, 1931.
- BORBONESE E., *Guida di Torino* (2ª ediz.), Torino, Petrini, 1898.
- BORELLI G. B., *Editti antichi e nuovi dei sovrani principi della Real Casa di Savoia*, Torino, Zappata, 1681.
- BRAYDA C. - COLI L. - SESA D., *Ingegneri e Architetti del Sei e Settecento in Piemonte*, Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri ed Architetti in Torino, 1963.
- BRUNCKMANN A. E., *Theatrum novum Pedemontii*, Düsseldorf, Schwann, 1931.
- BRIOLO G., *Nuova guida dei forestieri*, Torino, Reycend 1822.
- BRUNO ANDREA, *Palazzo Madama Torino - L'evoluzione di un edificio fortificato*, Castrum, 1971.
- BRUNO E. - CHEVALLEY G. - SALVADORI G., *Carlo Ceppi architetto*, Torino, Rattero, 1931.
- CAVALLARI MURAT A., *L'architettura sacra del Vittone*, Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri ed Architetti in Torino, 1956.
- CHEVALLARD - FROVA, *Cronaca di Torino*, Le Bouquiniste, 1972.
- CHEVALLARD, *Torino in guerra*, Le Bouquiniste, 1974.
- CRAVERO D. G., *Trecento anni di vita del Palazzo Civico di Torino*, Torino, Stamperia Artistica Nazionale, 1964.
- DE ANTONIO CARLO, *Le fortificazioni di Torino e le condizioni militari della città ai tempi di Emanuele Filiberto*.
- DE ROSSI O., *Nuova guida per la città di Torino*, Torino, De Rossi, 1781.
- DUBOIN FELICE AMATO, *Raccolta delle leggi, editti, patenti, manifesti, ecc. della Real Casa di Savoia*, Mussano, Torino, 1846.
- FALCONIO R., *Il manicomio di Torino nel suo secondo centenario 1728-1928*, Torino, Rattero, 1928.
- FENOGLIO G., *Il palazzo dei marchesi di Barolo*, Rattero, 1928.
- FERRERO DI LAVRIANO F. M., *Istoria dell'Augusta Città di Torino...*, Torino, Zappata, 1712.
- GABRIELLI N., *La Cappella della Congregazione dei banchieri e mercanti, « Torino ieri »*, Torino, Famija Turineisa, 1962.
- GOZZANO GUIDO, *Cara Torino*, Viglengo, 1876.
- MALLÈ L., *Le arti figurative in Piemonte*, Torino, Casanova, 1961.
- MARINI G. L., *L'architettura barocca in Piemonte. La provincia di Torino*, Torino, Maggiore, 1963.
- MUSSI LUIGI, *Le Regie patenti 6 giugno 1775*, Arduini, Torino, 1975.
- MERLINI CARLO, *Palazzi e curiosità storiche torinesi*, Rattero, Torino.
- MUMFORD, *La cultura delle città*, Milano, Comunità, 1954.
- NICOLA SERGIO, *Una città che non trova la sua forma*, 45° parallelo, 1970.
- OLIVERO E., *Miscellanea di architettura piemontese del '700*, Torino, La Palatina, 1937.
- OLIVERO E., *La Villa della Regina in Torino*, Torino, La Palatina, 1942.
- OLIVERO E., *L'architettura in Torino durante la prima metà dell'Ottocento*, Torino, Accame, 1942.
- PALMERO G., *Spigolature storiche sul Ponte di Po*, Torino, Torino, 1875.
- PAROLETTI M., *Turin et ses curiosités*, Turin, Reycend, 1819.
- PASSANTI M., *Le trasformazioni barocche entro l'area della Torino antica*, Atti X Congresso di storia dell'architettura, Roma, 1959.
- PEYROT A., *Torino nei secoli*, Torino, Tipografia Torinese, 1965.
- Raccolta delle deliberazioni del Consiglio comunale*.
- REYCEND G. A., *L'ingrandimento di Torino verso la Porta Susina ed il Palazzo Paesana*, Milano, Modiano, 1913.
- RONDOLINO F., *Storia di Torino antica*, Atti SPABA, 1930.
- TAMBURINI L., *I Teatri di Torino. Storia e cronache*, Torino, dell'Albero, 1966.
- TONTA G., *Torino ferita e mutilata*, Torino, 1945.
- VERA COMOLI MANDRACCI, *Note sull'urbanistica barocca di Torino*, Studi Piemontesi, novembre 1974.
- VIRIGLIO ALBERTO, *Torino e i Torinesi*, Viglengo, 1970.

Direttore responsabile: **ROBERTO GABETTI**

Autorizzazione Tribunale di Torino, n. 41 del 19 Giugno 1948

**STAMPERIA ARTISTICA NAZIONALE - CORSO SIRACUSA, 37 - TORINO**