

POLITECNICO DI TORINO

Collegio di Architettura

Corso di Laurea Magistrale in Architettura per il Restauro
e Valorizzazione del Patrimonio



Tesi di Laurea Magistrale

**Disarmo, demolizione e ricostruzione:
progetti edilizi nella città a nord della contrada di Po**

Relatore

Prof. Annalisa Dameri

Candidato

Michela Righetti

A. A. 2019-2020

POLITECNICO DI TORINO

Collegio di Architettura

Corso di Laurea Magistrale in Architettura per il Restauro
e Valorizzazione del Patrimonio

Disarmo, demolizione e ricostruzione:
progetti edilizi nella città a nord della contrada di Po

Michela Righetti

Relatore

Annalisa Dameri

Matricola
254891

Anno Accademico
2019-2020

Alla mia famiglia.

INDICE

ELENCO ABBREVIAZIONI	1
-----------------------------------	---

INTRODUZIONE	2
---------------------------	---

LA CITTA' DI TORINO NELL'OTTOCENTO

1. Il contesto storico-politico di Torino nel XIX secolo	4
--	---

2. I programmi urbanistici di Torino nel XIX secolo	13
---	----

2.1 Sviluppi del piano di ingrandimento

2.2 Piano Vanchiglia

2.3 La questione della cinta daziaria del 1853

2.4 Le caratteristiche e le conseguenze al nuovo
regolamento edilizio del 1862

3. Regesto delle carte di Torino nel XIX secolo	28
---	----

3.1 Contributi cartografici

IL QUARTIERE TRA VIA PO E CORSO SAN MAURIZIO

4. Lettura morfologica dell'area	71
--	----

4.1 Breve excursus sulla morfologia storica del quartiere di Po

5. La costruzione dei bastioni e del nuovo sistema di difesa della città	78
--	----

5.1 Le caratteristiche del sistema difensivo moderno

6. La smilitarizzazione e demolizione dei bastioni della città	84
--	----

7. Il piano di ingrandimento della capitale e il suo ruolo nell'espansione dell'area verso Vanchiglia (1850-52)	88
--	----

LA TRASFORMAZIONE URBANA A NORD DELLA CONTRADA DI PO

8. La “ricucitura urbana” dalla smilitarizzazione del sistema fortificatorio all’espansione edilizia dell’area	92
9. I catasti di Torino	101
9.1 Il Catasto francese (1802-1814)	
9.2 Il Catasto di Andrea Gatti (1817-1829)	
9.3 Il Catasto di Antonio Rabbini (1855-1870)	
10. Lo sviluppo edilizio dell’area compresa tra via Po e corso San Maurizio	108
10.1 Contrada della Zecca (attuale via Giuseppe Verdi)	
10.2 Contrada del Cannon D’Oro (attuale via Montebello)	
10.3 Via Sant’Ottavio	
10.4 Via Gaudenzio Ferrari	
10.5 Contrada della Posta (attuale via Gioachino Rossini)	
10.6 Progetti di mercati nell’area	
10.6.1 Mercato delle erbe	
10.6.2 Mercato del vino	
10.6.3 Mercato dei commestibili e del bestiame	
10.7 Progetto di ampliamento del quartiere Cavalleria	
10.8 Progetto casa Casana in via Montebello 21	
10.9 Progetto casa Castelli in via G. Ferrari angolo via Montebello	
11. L’archeologia odierna dei bastioni	134
BIBLIOGRAFIA	136
SITOGRAFIA	139

ELENCO ABBREVIAZIONI

<i>ASCT</i>	Archivio Storico Città Torino
<i>AST</i>	Archivio Stato Torino
<i>ARCHIVES NATIONALES</i>	Archivi Nazionali di Francia
<i>BCA</i>	Biblioteca Centrale Architettura
<i>BRT</i>	Biblioteca Reale di Torino

INTRODUZIONE

Il seguente lavoro storico si pone come obiettivo l'analisi delle trasformazioni urbane che si sono susseguite nel tempo in una definita area della città di Torino.

Per capire a fondo le dinamiche che hanno caratterizzato l'area a nord dell'attuale via Po è necessario prima di tutto conoscere la storia e la politica del governo sabauda nel corso dell'Ottocento. Infatti, i numerosi riferimenti ai diversi governi che si sono succeduti sono fondamentali per studiare come i decreti emanati abbiano influito sulle diverse scelte edilizie all'interno della città. I regolamenti edilizi, i piani e i vari programmi urbanistici completi di progetti mai realizzati, definiscono i tratti di una città che è in continuo sviluppo e si confronta con il nuovo concetto di *modernità*.

L'Ottocento, il secolo su cui si è concentrato il presente studio, è un periodo molto lungo e complesso perchè si può considerare come una lente attraverso cui vedere il passato e poter costruire la città contemporanea. E' il periodo di transizione che mette in discussione le antiche tipologie architettoniche per proporre di nuove con nuovi materiali e spazi assecondando così le esigenze della borghesia e delle nuove classi emergenti.

Il dominio francese, agli inizi del XIX secolo, decide per Torino un cambiamento radicale: dopo la smilitarizzazione del sistema fortificatorio, infatti, «[...] la demolizione delle mura segna in modo spettacolare il passaggio tra età moderna e contemporanea, condizionando legislazione, la simbologia e la toponomastica. La cinta difensiva rappresentava, infatti, la vistosa materializzazione dell'idea di confine, corrispondente, a sua volta, a linee di demarcazione fiscale, politica, militare e amministrativa»¹.

Si modifica, quindi, la funzione strategica-militare iniziale di barriera e si cominciano a mettere in atto «una serie di trasformazioni fisiche: l'area della *spianata* attorno alle mura diviene edificabile e in qualche caso si trasforma in *esplanade*, luogo destinato al passeggio»².

Successivamente, con il periodo della Restaurazione i Savoia riprendono il controllo del governo a Torino e si ripristinano le precedenti normative e ministeri. La città negli anni seguenti comincia a crescere demograficamente ed è caratterizzata da un periodo fecondo di iniziative e proposte per l'ingrandimento della città.

Con l'ascesa a capo del regno sabauda di Vittorio Emanuele II si presentano nuove occasioni per riprogettare ed espandere la città. Nel 1851, infatti, si approva il *Piano di Ingrandimento della Capitale* e si progettano tre grandi ampliamenti della città: oltre Porta Nuova, Porta Susa e Valdocco, Vanchiglia e sue attinenze.

Un regesto delle carte storiche di Torino nel corso del secolo, mostra le trasformazioni che ne hanno caratterizzato la trama urbana odierna. Inoltre, seguendo il lungo processo di catastazione, iniziato con il periodo francese e diviso in più campagne di rilievo, è possibile leggere su carta le dinamiche urbane dell'area.

Il lavoro prosegue con la consultazione di alcuni fondi presenti nell'Archivio Storico della Città di Torino e nell'Archivio di Stato di Torino. E' stato possibile trarre da questi documenti, in particolare appartenenti al Ministero dei Lavori Pubblici, Decreti Reali e Progetti Edilizi, le relazioni, gli studi per l'apertura di nuove vie e progetti a scala architettonica a nord della contrada di Po.

In tal modo, si è delineato il processo di *ricucitura urbana* dell'area tra via Po e corso San Maurizio a partire dalla smilitarizzazione del sistema difensivo della città fino

1 G. ZUCCONI, *La città dell'Ottocento*, Editori Laterza, Roma 2001; p. 23

2 Ibidem; p. 26

alla demolizione dei relativi bastioni, livellamento dei terreni e nuova progettazione sul sedime di vie ed edifici annessi.

L'analisi della morfologia urbana porterà a comprendere come si è impostato il nuovo concetto di *modernità* nella città: sviluppando nuove tipologie architettoniche a servizio dei diversi ceti sociali presenti che permettono nuovi scambi e connessioni con il resto della città. Il grande motore delle scelte di tipo economico, politico e sociale è, però, la *borghesia*, considerata nell'Ottocento il grande ceto emergente. La città cambia, si trasforma per rispondere alle esigenze del borghese che necessita di luoghi salubri, igienici, moderni.

Si instaurano, quindi, dei processi di trasformazione dell'intero sistema che modificano non solo l'aspetto urbanistico della città ma anche architettonico, ideologico e sociale.

LA CITTA' DI TORINO NELL'OTTOCENTO

1. Il contesto storico-politico di Torino nel XIX secolo

La città di Torino è oggetto di una stratificazione di più periodi storici che l'hanno caratterizzata e l'hanno resa una dimensione urbanistica, culturale e storica determinante per la realtà odierna¹.

Durante il secolo seicentesco si attuano importanti ampliamenti nella città dei Savoia: l'espansione urbana è stata oggetto della volontà di creare un modello urbano per le altre città ed essere un riferimento nell'ottica di capitale. Per questo si decide di rivedere l'entità delle difese militari locali e il dimensionamento corretto della città².

La prima opera realizzata è stata la cittadella, per la necessità di dotare Torino di una fortezza dopo lo spostamento della capitale da Chambery a Torino. La cittadella è stata realizzata a sud-ovest della città per esigenze di difesa, in quanto la città era protetta a nord e ad est dai fiumi, rispettivamente, Dora e Po che definivano una linea di difesa naturale dall'attacco del nemico.

La fortezza è stata realizzata su progetto di Francesco Paciotto fra il 1564 e il 1566 e successivamente dotata di rivellini e controscarpe con il fondamentale parer novo di Vauban³.

In seguito la città si modifica e si espande principalmente in tre momenti diversi durante il 1600:

Il primo ampliamento nel 1620 su progetto di Carlo di Castellamonte prevede un'estensione a sud del nucleo originario, la ricucitura tra antico e nuovo si imposta sull'asse di una nuova piazza (Piazza Reale), cioè l'attuale Piazza San Carlo.

Il secondo ampliamento è iniziato nel 1673 su idea di Amedeo di Castellamonte e prevede l'ampliamento della città verso la direzione del Po. Le fortificazioni sul lato nord est «devon correr fortemente declinate rispetto al reticolo, per fruire dell'andamento del terreno, più ripido verso quel lato che verso il Po»⁴, questo crea un'ambiguità nella definizione dell'asse che incontra Piazza Castello. Quindi, per esigenze di tipo funzionale è stato ruotato in linea con la Porta di Po identificando la nuova attuale Via Po.

Il terzo ampliamento, infine, previsto nel 1719 su progetto di Filippo Juvarra si estende a ponente rispetto a Piazza Castello incrementando l'asse di contrada Dora Grossa (ora denominata via Garibaldi).⁵

La popolazione a seguito di questi cambiamenti radicali in termini di espansione non reagisce in maniera accondiscendente e fatica a spostare il proprio lavoro e abitazione nei nuovi quartieri fortificati oggetto di ampliamento. Inoltre, il Seicento è stato per Torino un susseguirsi di guerre, carestie e pestilenze, mentre il secolo successivo è stato più clemente, in quanto tra l'assedio del 1706 e l'invasione del 1796, la capitale sabauda è risparmiata dalle devastazioni della guerra⁶.

Torino, durante il susseguirsi degli anni, si confronta più volte con la dominazione francese, già durante il XVI secolo. La città ha dovuto più volte difendersi dai numerosi

1 Per approfondire la storia di Torino nell'Ottocento si rimanda ai seguenti volumi: U. LEVRA (a cura di), *Storia di Torino*, vv. 6 e 7, Einaudi Editore, Torino 2000; G. BRACCO (a cura di), *Ville de Turin. 1798-1814*, vv. 1 e 2, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 1990 e M. ABRATE (a cura di), *Torino città viva: da capitale a metropoli. 1880-1980: cento anni di vita cittadina: politica, economia, società, cultura*, Centro Studi Piemontesi, Torino 1980; V. COMOLI MANDRACCI, *La capitale per uno stato. Torino. Studi di storia urbanistica*, CELID, Torino 1983

2 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino*, Editori Laterza, Roma 1983 (ed. consultata 2006); p. 29

3 A. BARGHINI, *La fortificazione in periodo napoleonico: Torino e le piazzeforti della 27° divisione militare*; in G. BRACCO (a cura di), *Ville de Turin. 1798-1814*, v. 1, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 1990; p. 241

4 M. PASSANTI, *Lo sviluppo urbanistico di Torino dalla fondazione all'Unità d'Italia* in V. COMOLI MANDRACCI, *La capitale per uno stato. Torino. Studi di storia urbanistica*, CELID, Torino 1983; p. 18

5 Ibidem; p. 22

6 G. W. SYMCOX, A. L. CARDOZA, *Storia di Torino*, Einaudi, 2006 Torino; p. 145

tentativi di assedio come ad esempio dal significativo episodio del 1706 quando i francesi hanno tentato di impossessarsi del territorio sabauda. In ogni caso, è proprio la dominazione francese che imposta alcuni importanti progetti di cambiamenti nella città dei Savoia, in particolare durante il XIX secolo.

Nel settembre del 1792 le truppe francesi si sono dirette a Chambéry e Montmélian, al seguito del generale Montesquiou, e la loro presenza è risultata sufficiente ad indurre una ritirata nei confronti dell'esercito sardo-piemontese. Di conseguenza, Chambéry (ex capitale dello stato sabauda) viene annessa alla Repubblica francese e di lì a poco, tutto lo Stato sabauda non sarà più proprietà dei Savoia. La sconfitta dell'assolutismo sabauda, però, si ha nella primavera del 1796 quando il giovane generale Napoleone Bonaparte penetra nella penisola dalla Liguria e combatte contro i piemontesi e gli austriaci suoi alleati⁷.

Con l'ingresso delle truppe francesi, si ha una prima conseguenza legata al trono, quando il Re Carlo Emanuele IV di Savoia è costretto ad abdicare e ad andare in esilio in Sardegna. Perciò si assiste, ad un cambio di governo con un importante salto da monarchia a repubblica provvisoria in cui si procede all'abolizione di tutti i privilegi feudali legati al ceto sociale di provenienza. Anche l'abbigliamento si converte alla moda francese, cambia la toponomastica delle vie e il calendario rivoluzionario francese. La crisi economica e i cattivi raccolti sono aggravati dalla pressione fiscale francese e dall'aumento dell'inflazione che costringe a riscuotere le tasse anche sotto forma di riso e frumento⁸.

Successivamente, nel 1799, una coalizione austro-russa capeggiata dal generale Suvorov mette fine al breve governo francese, poiché entra a Torino e occupa la città spodestando la sovranità francese. Il potere del generale russo non dura a lungo, in quanto Napoleone Bonaparte sconfigge l'esercito austriaco (con a capo il generale Michael von Melas) nella battaglia di Marengo, combattuta in provincia di Alessandria, e replica il suo ingresso in città nel giugno del 1800.

Il più lungo periodo francese che comincia con l'inizio del XIX secolo, risulta essere denso di idee e progetti che, in concreto, non tutti sono stati effettivamente realizzati.

I decreti napoleonici optano per una riorganizzazione funzionale della città basata su quattro distretti – Po, Dora, Moncalieri e Monviso – corrispondenti alle quattro direzioni di flusso del traffico da e verso il centro della città. Dal 1679, infatti, fino all'instaurazione del governo napoleonico, secondo un decreto di Giovanna Battista di Savoia-Nemours, gli isolati della città vengono contrassegnati ognuno con un nome di un santo⁹.

«L'imposizione del nuovo Codice napoleonico trasformò il sistema giuridico che aveva regolato la tradizionale suddivisione gerarchica della società torinese. Anzitutto, riconfermò l'abolizione di ogni distinzione e dei privilegi che in precedenza avevano avvantaggiato la nobiltà a scapito delle altre classi sociali di possidenti ed estese i diritti civili e la tolleranza religiosa alla piccola ma intraprendente comunità ebraica di Torino. Inoltre, la nuova legislazione napoleonica considerò il matrimonio un contratto civile regolato dallo Stato più che un sacramento religioso e legalizzò il divorzio. Il brusco impatto dell'occupazione francese e dei cambiamenti imposti dalle politiche napoleoniche su larga parte della popolazione cittadina complicarono l'applicazione delle riforme amministrative. In generale, gli anni compresi tra il 1798 e il 1814 non rappresentarono un periodo di crescita ed espansione economica per il Piemonte e la sua capitale, poiché i danni e gli ingenti costi delle guerre napoleoniche ottennero l'effetto di ridurre le importazioni, fare im-

7 G. OLIVA, *Storia di Torino. Dalle origini ai giorni nostri*, Edizioni Biblioteca dell'Immagine, Pordenone 2014; p. 172

8 G. SOLINAS, *Breve storia di Torino*, Editore Pacini, Pisa 2010; p. 125

9 A. DAMERI, *Proprietari, abitanti e contrade*, in R. ROCCIA (a cura di), *Archivio storico e dintorni*, Archivio storico della città, Torino 1999; pp. 53-72

pennare l'inflazione e intensificare la pressione fiscale, tanto che nel 1802 i funzionari di governo stimarono che un quarto, se non addirittura un terzo, della popolazione versasse in condizioni disperate»¹⁰. Il sistema francese non ha ripercussioni solamente sull'economia e sulla civiltà torinese ma, anche sull'urbanistica, in quanto sono stati proposti una serie di decreti che influivano in maniera consistente sulla nuova progettazione della città, nell'ottica di garantire spazi più ampi e servizi adeguati ad una città in continua espansione.

Uno dei primi decreti emanati dal generale Napoleone, prevede la demolizione delle fortificazioni di alcune delle piazzeforti (anche fuori dalla città di Torino) con lo scopo strategico di smantellare le difese militari della città e di lanciare un forte messaggio simbolico: Torino non era più la città-fortezza dei Savoia¹¹. La nuova idea di città a cui aspiravano le autorità francesi, aveva come obiettivo rendere Torino un polo aperto ai contatti con l'esterno e ben collegato con i servizi e le altre città. Questo era necessario per rendere visibile la grandezza e la potenza dell'Impero francese a qualunque Stato che avesse contatti con la "nuova" città di Torino.

L'esecuzione del decreto emesso dal primo console riguardo lo smantellamento delle fortificazioni in Torino, il 4 messidoro dell'anno VIII (23 giugno 1800), viene decretata dal Governo provvisorio piemontese il 23 dello stesso mese. Si prevede, quindi, la nomina di un commissario, in ogni comune, per l'assistenza alla demolizione e ai lavori necessari. Inoltre, le opere risultano totalmente a carico del Comune e prevedono la possibilità di autorizzare anche la vendita dei materiali di risulta¹².

La gestione di questo servizio, però, è garantita da una commissione governativa che decide le modalità di demolizione, cominciando dalle opere esterne e di livellamento del fossato fino all'area occupata dai contrafforti e dai passaggi coperti. Furono richiesti 1200 operai a spese della città in modo da concludere l'operazione in due mesi, mentre per quanto riguarda la Direzione Lavori, fu incaricato l'architetto della municipalità Lorenzo Lombardi¹³.

Inoltre, è più volte discusso il tema della proprietà dei terreni delle fortificazioni: durante il periodo francese diventano di proprietà municipale ma, non sono subito considerati tali. Infatti, «controversie tra la *mairie* e il corpo del genio civile francese sono documentate persino sulla proprietà dei materiali risultanti dalle demolizioni»¹⁴. Il 28 messidoro (17 luglio 1800) il Ministro delle Finanze ha inviato alla Municipalità il decreto della Commissione di Governo relativo all'autorizzazione alla vendita dei terreni resisi vacanti per la demolizione¹⁵.

L'opera di demolizione dei bastioni e dei relativi livellamenti inizia nel 1801 ma si protrae per molti anni.

Durante il periodo di smantellamento della cinta fortificatoria, gli urbanisti francesi studiano, nel frattempo, piani e dettagli relativi alla nuova costruzione di ponti, gestione dei terreni e nuovi progetti per l'apertura di strade e canalizzazioni da effettuarsi.

Si comincia, dunque, a rendere esecutive le prime idee per una sistemazione e riprogettazione urbanistica degli isolati e delle connessioni, dapprima su proposta dell'Arch. Lorenzo Lombardi al riguardo delle zone di accesso alla città e subito dopo tramite un bando di concorso da parte della municipalità per la costruzione di un nuovo muro di

10 G. W. SYMCOX, A. L. CARDOZA, *Storia di Torino* cit.; p. 156-162

11 Ibidem

12 A. BARGHINI, *La fortificazione* cit.; p. 241

13 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; pp. 95-96

14 F. DE PIERI, *Il controllo improbabile. Progetti urbani, burocrazie, decisioni in una città capitale dell'Ottocento*, Franco Angeli, Milano 2005; p. 43

15 ASCT, *Carte del periodo francese*, cart. 91 fasc. 241 n.7

cinta¹⁶.

I progetti hanno evidenziato da subito la necessità di garantire ancora un nuovo perimetro fisico per poter controllare gli accessi alla città dal punto di vista commerciale. Il sistema stradale esterno e interno alla città è stato, quindi, gestito in maniera tale da connettere i vari accessi alla città definiti "Porte".

Il Piano generale di abbellimento di Torino o Plan Général d'embellissement di Torino è parte integrante del decreto del 4 luglio 1808 relativo alla progettazione delle aree annesse all'Impero. In questa regolamentazione si prevede entro due anni la stesura di piani urbanistici per tutte le città annesse. Con un decreto del 1808, oltre alla cessione delle fortificazioni esterne e all'ampliamento dei Giardini Imperiali, viene ordinato anche un conclusivo piano urbanistico generale da preparare entro il primo maggio dell'anno successivo¹⁷.

Della stesura del suddetto piano è incaricato il Consiglio degli Edili¹⁸ che istituì una Commissione composta dai seguenti architetti: Fernando Bonsignore, Lorenzo Lombardi, Carlo Randoni, Giuseppe Cardone e Joseph La Ramée Pertinchamp. Il progetto era pronto il 30 marzo 1809, ed è stato inviato a Parigi con la firma del sindaco di Torino, Negro e dei suddetti architetti membri del consiglio.

A Parigi, il piano urbanistico è definitivamente approvato. La rinuncia all'abbattimento della fortificazione superstita appare l'elemento principale definitivamente acquisito: l'anello del Cours Imperial ricalca fedelmente il limite dei terreni della fortificazione esterna ceduti alla Municipalità, delimitando a Nord-est la zona destinata all'ampliamento dei Giardini Imperiali¹⁹. Con il decreto del 16 settembre 1808 Napoleone approva il "projet d'alignement, percement et redressement" della zona di città attigua all'ex giardino reale (imperiale, a quell'epoca) elaborato da una commissione nominata l'anno prima. Il progetto definito dal Consiglio degli Edili nel 1809, è messo in atto dagli Ateliers de Charité²⁰. Quest'ultima si trattava di un'organizzazione nata per impegnare i cittadini disoccupati nell'esecuzione dei lavori di abbellimento della città.

Nel 1808, inoltre, viene ripensata anche la toponimia della città: si introduce un nuovo sistema di attribuzione sequenziale dei numeri civici basato sul modello adottato a Parigi appena tre anni prima facilitando la circolazione di informazione, beni e persone all'interno della città²¹.

L'impatto di questi lavori sul paesaggio urbano è duraturo, anche se una parte significativa degli spianamenti resta ancora da completare al momento del ritorno dei Savoia. Oltre alla Cittadella, infatti, restano nella totalità o in parte i bastioni S. Ottavio, S. Lorenzo e S. Maurizio (corrispondenti all'area dei giardini reali), S. Giovanni e S. Adelaide

16 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; p. 96

17 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; p. 109

18 «Si tratta di un ufficio istituito nel 1822 [già dal 1809 era attivo per la stesura del Piano generale di abbellimento di Torino] 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 spiegarsi ad istanza di coloro i quali desiderano fare innovazioni a tali oggetti relative, debbono essere sottoposti alle deliberazioni del Consiglio», in D. BERTOLOTTI, *Descrizione di Torino*, G. Pomba editore, Torino 1840

19 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; pp. 109-111

20 Vengono realizzati in questa fase gli spianamenti dei piazzali di Porta Nuova (Champ de Mars), Porta di Po e Porta Palazzo, e i due viali destinati ad unire la Porta di Po rispettivamente al fiume (Cours Impérial) e al Castello del Valentino. Sono lavori già previsti dal piano approvato dal Conseil il 30 marzo 1809.

F. ROSSO, *Lavori pubblici e abbellimento urbano: gli Ateliers de charité. 1810-1813* in G. BRACCO (a cura di), *Ville de Turin. 1798-1814*, vol. I, Archivio storico della città di Torino, Torino 1990, p. 305; Copia del progetto di cui sopra "Plan d'embellissement en la ville" in ASCT, *Tipi e disegni*, 64.3.16;

21 G. OLIVA, *Storia di Torino* cit.; p. 178

(quelli su cui sarà allestito il passeggio dei ripari), S. Carlo e S. Antonio²².

Il giorno 8 maggio 1814 il generale Ferdinand von Bubna-Littitz alla guida dell'esercito austriaco giunge a Torino. «Le grandi potenze vincitrici promossero inizialmente una politica di moderazione compromesso istituendo un consiglio misto composto da nobili fedeli a Napoleone e ai Savoia per restaurare gradualmente il sistema monarchico, ma il pronto rientro di Vittorio Emanuele I dal suo esilio in Sardegna cancellò definitivamente ogni speranza di vedere una restaurazione moderata. Inoltre, dopo il 1814 la monarchia sabauda adottò una politica ultraconservatrice in ambito economico con l'obiettivo di fermare o rovesciare i cambiamenti attuati nei quindici anni precedenti»²³. Napoleone sconfitto dalla coalizione delle potenze europee abdica a Fontainebleau, si trasferisce all'Isola d'Elba e il 19 maggio entra in città Vittorio Emanuele I, il Re di Sardegna. Termina il periodo politico del riformismo napoleonico e inizia quello della Restaurazione. Con l'editto del 21 maggio 1814, infatti, Vittorio Emanuele I ristabilisce in tutti gli Stati sardi le Regie costituzioni del 1770²⁴.

Con il Congresso di Vienna, iniziato il 1 novembre 1814, si cerca di ristabilire un ordine tra le potenze europee che hanno partecipato alla guerra. Con la sconfitta di Napoleone a Waterloo nel 1815, Torino comincia ad acquisire nuovamente una certa importanza politico-amministrativa in qualità di capitale di uno Stato sabauda più forte. La città vede un'espansione urbana che va di pari passo con la crescita demografica. L'afflusso nella capitale di immigrati provenienti dalle diverse regioni del regno favorisce lo sviluppo della proprietà immobiliare privata, un settore in cui i principali protagonisti sono i professionisti del ceto medio e la nobiltà urbana. Nello sforzo di integrare vecchio e nuovo, la monarchia approva alcune riduzioni del carico tributario e altri incentivi per favorire l'espansione urbana lungo le arterie storiche della città, esaltando il ruolo fondamentale delle piazze e dei lunghi e ampi viali in modo da stimolare l'edilizia privata lungo il perimetro tracciato dalle mura cittadine settecentesche. In quegli anni si costruisce soprattutto nella zona sud della città, dove sorge il Borgo Nuovo²⁵.

Nonostante l'aspetto demografico e urbano fossero in costante aumento «dopo il 1815 i dazi sulle esportazioni depresso la già difficile situazione dell'export, provocando un brusco calo delle vendite della seta e aggravando il deficit della bilancia commerciale. Le tasse del 1816-17 sui prodotti agricoli aggravano una crisi già in atto a causa dei cattivi raccolti conducendo ad una carestia che moltiplica il numero dei poveri e indigenti nella capitale e costringe le autorità a distribuzioni gratuite di pane alla popolazione. Con la restaurazione di Vittorio Emanuele I la chiesa cattolica riottenne il suo ruolo centrale nella società sabauda»²⁶. A peggiorare le cose contribuì un'epidemia di tifo che colpì la città nella primavera del 1817, facendo impennare ulteriormente il tasso di mortalità di quell'anno²⁷.

Nel 1817, il Re decide di dotare la città di un nuovo perimetro cintato che non avrebbe più avuto uno scopo di difesa militare ma di controllo daziario per regolarne gli ingressi e il commercio. Il 27 marzo 1818 un decreto del re approva il progetto per la cinta daziaria proposta dall'architetto G. Lombardi²⁸. Contemporaneamente, la municipalità

22 F. DE PIERI, *Il controllo improbabile* cit.; p. 43. Si possono notare i bastioni ancora da smantellare "Piano topografico dei terreni delle soppresse fortificazioni con indicazione di tutte le passeggiate" in ASCT, *Tipi e disegni*, rotolo 5c.

23 G. W. SYMCOX, A. L. CARDOZA, *Storia di Torino* cit.; pp. 163-164

24 G. OLIVA, *Storia di Torino* cit.; p. 180

25 G. W. SYMCOX, A. L. CARDOZA, *Storia di Torino* cit.; p. 179

26 G. SOLINAS, *Breve storia* cit.; pp. 135-137

27 G. W. SYMCOX, A. L. CARDOZA, *Storia di Torino* cit.; p. 168

28 "Piano di demarcazione del muro di cinta e torrioni da formarsi attorno alla città" in ASCT, *Tipi e disegni*, rotolo 8 C

affida la stesura del nuovo piano agli architetti Bonsignore, Brunati, Cardone, Lombardi e Michelotti (il Consiglio degli Edili è reistituito da Carlo Felice nel 1822 affiancato però dal vicario). Il disegno presentato²⁹ prevede una grande espansione dell'abitato sul fronte sud-est con saldatura strutturale del nuovo reticolo viario a quello della città esistente.

Sia il piano di Lombardi, sia quello degli architetti riprende alcuni aspetti del Plan Général d'embellissement del 1809. Il Re Vittorio Emanuele approva il 14 giugno 1817 i lineamenti del piano e ordina di proseguire lo spianamento dei terreni³⁰. Il muro di cinta, in realtà, non è mai stato costruito.

Nascono le prime cospirazioni contro il Re che si trasformano in moti costituzionalisti nel 1821: un gruppo di giovani rivoltosi occupa la cittadella di Torino. Il giorno seguente all'accaduto, il 13 marzo 1821, Vittorio Emanuele I abdica in favore del fratello Carlo Felice. Carlo Alberto, che è stato prescelto dai cittadini come sostituto di Vittorio Emanuele I, rimane poco tempo sul trono dove concede una costituzione sul modello di quella spagnola ma solo alla condizione che Carlo Felice la approvi; riceve, però, l'ordine di lasciare Torino. I rivoltosi sono sbaragliati l'8 aprile dalle accorse truppe austriache che presidieranno Torino fino al 1823, mentre i capi della rivolta fuggono in esilio a Ginevra.

A questo episodio segue una forte repressione: il re ordina numerose condanne per i rivoltosi e si accerta che il suo esercito e i suoi sudditi gli siano fedeli. Il re impone giuramento di fedeltà al trono ai funzionari civili, ufficiali militari, clero e aristocrazia³¹.

Il trono di Carlo Felice risulta essere ricco di progetti per rendere visibile Torino alle grandi potenze. Il nuovo re, infatti, nel 1827 imposta l'istituzione per la definizione delle esposizioni pubbliche. La prima tra queste è la *Prima Esposizione pubblica* dei prodotti dell'industria dei Regi Stati del 1829 che si rivela una vetrina importante per la città e imprenditori così da aprirsi spiragli attraverso cui si affermerà la Torino liberale del Risorgimento³².

Il trono di Carlo Felice si imposta su un regime autoritario dove polizia e Chiesa tengono sotto controllo e moderano ogni qualsiasi possibilità di rivolta. La città è caratterizzata da una notevole espansione demografica e incremento di ruolo di centro politico e amministrativo del regno. Gli abitanti sono passati dagli 89'000 del 1821 al 127'000 del 1831. L'aumento demografico permette anche una ripresa del settore dell'edilizia: sono, infatti, promossi investimenti immobiliari da parte della nobiltà urbana e del ceto medio. Torino si allarga soprattutto a sud, dove sorge il borgo che tra 1820-1840 diventa l'area di moda chiamata Borgo Nuovo. Sul grande terreno rimasto libero dall'abbattimento della Porta di Po e dei bastioni relativi è edificata su numerose idee progettuali l'attuale Piazza Vittorio³³.

Nel 1831, termina il trono di Carlo Felice e con il suo decesso si chiude un periodo definito Restaurazione. L'erede al trono è Carlo Alberto e con lui iniziano una serie di riforme che modificano la società, la cultura, l'economia e la politica di Torino. Nasce, infatti, il Codice Albertino³⁴ una raccolta innovativa di leggi che è considerata il metodo

29 "Progetto di ampliamento della città degli architetti Brunati-Lombardi-Bonsignore-Michelotti e Cardone" in ASCT, *Tipi e disegni*, rotolo 14B

30 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; p. 121

31 G. SOLINAS, *Breve storia* cit.; pp. 138-139

32 G. OLIVA, *Storia di Torino* cit.; pp. 198-199

33 G. SOLINAS, *Breve storia* cit.; pp. 139-140

34 Lo Statuto Albertino è stato emesso dal Re Carlo Alberto l'8 febbraio 1848, si modifica anche la ripartizione del potere che diventava così composto: «il potere legislativo era ripartito fra il re e due camere: una Camera dei deputati costituita su base elettiva e un Senato formato da membri nominati a vita dal monarca. Lo statuto riconosceva esplicitamente una serie di libertà fondamentali e se da un lato proclamava la Chiesa cattolica romana "religione di stato", dall'altro garantiva l'emancipazione delle principali minoranze religiose, i valdesi e gli

più all'avanguardia del periodo.

Nel 1844 abroga le corporazioni così da creare un mercato del lavoro più aperto, sorgono monumenti pubblici, la progettazione di una nuova rete fognaria, la città si espande smantellando pian piano il sistema protezionistico presente nel regno di Sardegna³⁵.

A questo periodo fecondo di iniziative e reali ingrandimenti della città dal punto di vista urbano, economico e sociale si inserisce un periodo di guerre che si conseguono chiamate Guerra di Indipendenza. Il 23 marzo 1848, infatti, Carlo Alberto dichiara guerra all'Austria e raggiunge la Lombardia. Il 24 luglio 1848 le forze austriache devastano l'esercito piemontese nella battaglia di Custoza e il mese successivo, i Savoia sono costretti ad abbandonare il Lombardo-Veneto. A prescindere dall'accaduto, Carlo Alberto decide di rientrare in guerra contro gli Austriaci nel marzo 1849. L'esercito austriaco, però, ha dimostrato ancora una volta la sua vittoria schiacciando ulteriormente i piemontesi, con a capo il generale Radetzky nella battaglia di Novara del 23 marzo 1849. Dopo aver subito questa grave sconfitta, Carlo Alberto decide di abdicare a favore del figlio, Vittorio Emanuele II, che inizia il suo trono nel 1849 stipulando accordi di pace con lo stato dell'Austria.

Con l'inizio del nuovo regno si presentano nuove occasioni di riprogettare la città necessarie per assecondare la celere e continua espansione che è iniziata con il trono di Carlo Felice. Nel 1856 si assiste alla demolizione della cittadella in quanto questa ha perso la sua funzione militare di protezione ma, viene mantenuto, il Mastio della cittadella.

Successivamente, nel 1851-1852 è approvato il Piano di Ingrandimento della Capitale che verrà suddiviso e approfondito in tre diverse sezioni urbane della città: fuori Porta Nuova³⁶, verso la regione Valdocco e oltre Porta Susa³⁷ e verso il quartiere di Vanchiglia³⁸; il progetto comprende anche la ricucitura urbana dei terreni dopo lo smantellamento della cittadella nel 1857.

Inoltre, nell'intorno degli anni Cinquanta si innesta la decisione di un diretto controllo governativo sullo sviluppo della città da parte del Ministero della Guerra e Marina, motivato dalla precaria situazione politico-militare del Piemonte successiva al 1848 – 1849. Il Ministero della Guerra istituisce nel febbraio 1850 una commissione incaricata di studiare e formulare proposte per la difesa della città e del territorio piemontese³⁹.

Torino rimase al centro del potere per molti anni prima e dopo l'unificazione, gli eventi straordinari che si succedettero tra il 1859 e il 1860 rendono il governo di Cavour responsabile di creare un nuovo apparato amministrativo, giuridico, politico, educativo e di comunicazioni da estendere il prima possibile a tutto il Paese, senza poter contare sulla possibilità di una lunga preparazione e di un'accurata deliberazione. Infine, «in quanto capitale del regno, la città subì una rapida trasformazione: furono costruiti nuovi palazzi per l'amministrazione statale, strade, parchi e altri servizi necessari per assolvere alle nuove responsabilità governative e accogliere un esercito sempre più folto di funzionari

ebrei, a cui vennero accordati sia la libertà di associazione, di coscienza e di opinione, sia pari diritti di cittadinanza. A livello locale, la nuova costituzione ampliava i poteri dei consigli municipali, spianando così la strada alla partecipazione di gruppi sociali precedentemente esclusi dalla vita politica. Lo statuto attribuiva però al monarca un potere assoluto: il re rimaneva "il supremo capo dello Stato" e in quanto tale godeva della massima autorità esecutiva, comandava le forze armate, controllava la politica estera e nominava i funzionari che ricoprivano ogni carica statale» in G. W. SYMCOX, A. L. CARDOZA, *Storia di Torino* cit.; p. 184-185

35 G. SOLINAS, *Breve storia* cit.; p. 143

36 Piano verso Porta Nuova, approvato con regio decreto il 13 marzo 1851

37 Approvato con regio decreto il 27 novembre 1852

38 Regio decreto 27 novembre 1852

39 V. COMOLI e V. FASOLI (a cura di), *1851-1852. Il piano di ingrandimento della capitale*, Archivio storico della città di Torino, Torino 1996

pubblici»⁴⁰.

Nel 1861 si tengono le elezioni per il primo parlamento nazionale e Vittorio Emanuele II diventa primo re d'Italia con Torino sua capitale. Tra il 1861-1864 si edificano nuovi edifici per l'amministrazione statale, strade parchi e altri servizi. Inoltre, l'improvvisa morte di Cavour nel 1861 priva Torino di una figura politica in grado di difenderne il ruolo nei nuovi equilibri creatisi.

Lo stesso mese il governo italiano rende pubblico l'accordo segreto stipulato con Napoleone III. Le condizioni dell'accordo prevedevano che l'imperatore avrebbe sgombrato entro due anni le truppe francesi da Roma, a condizione che gli Italiani trasferissero entro sei mesi la capitale da Torino a Firenze. Gli effetti della "Convenzione di settembre", negoziata in segreto senza aver quasi consultato il Parlamento e la monarchia, sono disastrosi. I sanguinosi scontri del 21 e 22 settembre 1864 segnano l'inizio di un periodo fra i più difficili nella storia di Torino: per la città e i suoi abitanti, infatti, il trasferimento della capitale significa più dell'orgoglio ferito e della perdita di status politico. Questo cambiamento comporta lo spostamento di importanti istituzioni e gruppi che hanno a lungo caratterizzato l'identità di Torino e l'hanno resa un importante centro culturale e intellettuale nella penisola degli anni '50 dell'Ottocento.

Com'era prevedibile, la perdita della capitale e le sue ripercussioni economiche hanno inciso su tutti i settori della società cittadina. La popolazione di Torino, cresciuta regolarmente nel decennio precedente, cade bruscamente dai 220 000 abitanti del 1864 ai 191 500 del 1868⁴¹.

Nel 1864 il fenomeno della fabbrica a Torino è ancora marginale, nell'ottobre del 1865 il municipio emana un documento che sollecita gli operatori economici ad investire in Torino promettendo in cambio una politica attiva delle infrastrutture e agevolazioni in materia dei dazi. Nel campo immobiliare il ruolo di capitale ha dato un forte impulso con grandi progetti edilizi spesso naufragati come quello di Piazza Statuto. La bolla speculativa, che aveva investito Torino con rendite annue della proprietà fondiaria anche del 20%, si sgonfia rapidamente: il mercato va in recessione provocando il fallimento di molte società per azione⁴². Dal 1876, inoltre, sorgono i primi piani regolatori con Regio Decreto di approvazione 26/10/1876 per regolare gli ampliamenti e i diversi progetti a scala di isolato.

Vittorio Emanuele II rimane un emblema e una figura importante per Torino sia in qualità di primo Re della storia d'Italia ma, anche per il suo carisma e la sua ambizione per aver dato luogo ad un periodo definito come Risorgimento in Italia.

Con il decesso del Re d'Italia Vittorio Emanuele II nel 1878, il figlio Umberto I sale al trono in quell'anno. Per Torino assumono un ruolo fondamentale le esposizioni che aumentano di numero e di qualità. Nel 1860, infatti, inizia la sistemazione del Parco del Valentino che ospiterà per numerose volte le esposizioni di Torino. La nazionale, organizzata nel 1884 è stata per Torino un'occasione di mostrare i progressi tecnologici della città, come ad esempio la funicolare di Superga o il traforo del Moncenisio. Le esposizioni diventano sempre più importanti, raggiungendo ad esempio quella del 1898 con lo scopo di celebrare il cinquantenario dello Statuto, creando quindi anche occasioni di vetrina di tipo storico-politico.

Infine, tra il 1880-1890 nascono a Torino alcune tra le più importanti officine metalmeccaniche della storia industriale della città: Ansaldo, Moncenisio, Carrera, ecc. A fine ottocento l'industria piemontese è al terzo posto per addetti dopo Lombardia e Liguria.

40 G. W. SYMCOX, A. L. CARDOZA, *Storia di Torino* cit.; p. 198

41 G. W. SYMCOX, A. L. CARDOZA, *Storia di Torino* cit.; pp. 204

42 G. SOLINAS, *Breve storia* cit.; pp. 159-164

Trainante per il decollo industriale torinese è l'industria automobilistica: l'idea di una fabbrica a ciclo completo viene ad un uomo appassionato di auto come Emanuele di Bricherasio che fonda con alcuni soci nel 1899 la futura FIAT (Società Anonima Fabbrica Italiana di Automobili)⁴³.

La città, quindi, si indirizza verso uno sviluppo di tipo industriale culminando con l'Esposizione Internazionale che si tiene nel 1911 a Torino, nel cinquantenario dell'unità italiana, ed è l'espressione più tangibile di questa prima fase di modernizzazione della penisola. A quella data l'Italia figura, infatti, come il settimo paese industriale del mondo.⁴⁴

43 Ibidem; pp. 168-169

44 Per approfondire il decollo industriale e le trasformazioni sociali dopo il 1861:
<http://anpi-lissone.over-blog.com/article-il-decollo-industriale-e-le-trasformazioni-sociali-dopo-il-1861-68931257.html>; da un articolo di Valerio Castronovo pubblicato in "Storie d'Italia dall'unità al 2000"

2. I programmi urbanistici di Torino nel XIX secolo

Con la vittoria della Battaglia di Marengo nel 1800, Napoleone acquisisce gran parte dei terreni del nord Italia ed occupa la città di Torino il 26 giugno 1800 annettendo il Piemonte alla Francia. Il primo decreto firmato dal comandante Napoleone ancora a Milano il 24 giugno 1800 prevede la distruzione di numerose fortificazioni in maniera tale da non poter essere ripristinate. Bonaparte decide di attuare questa disposizione solamente per ragioni militari e sarà la causa che darà avvio alle grandi trasformazioni urbanistiche di Torino¹.

Tra le preoccupazioni delle autorità comunali per lo smantellamento della difesa della città, l'operazione di disarmo va avanti lentamente e nel frattempo si discute sull'attribuzione al corpo ingegneri francesi o al comune di Torino della proprietà dei terreni delle fortificazioni e dei materiali di scarto. Si inizia nel frattempo in comune a definire un concorso per una più completa cinta muraria, garantendo tre premi rispettivamente da 1000, 500 e 300 franchi² a tre progetti vincitori, considerati migliori. A questo invito, si candida solo un concorrente, l'ingegnere De Grossi e così non viene assegnato nessun premio³. Successivamente, durante la prosecuzione dei lavori di spianamento dei terreni, nel 1801 si cominciano a definire le prime linee guida per la ridefinizione urbanistica della città grazie all'architetto tecnico comunale Lorenzo Lombardi e anche ad alcuni bandi di concorso per progetti e idee per un nuovo muro di cinta.

I nuovi progetti⁴ mettono in luce la necessità di dotare la città di una nuova "barriera" fisica per definire il centro urbano anche dal punto di vista amministrativo. Si propongono, quindi, numerosi progetti con l'idea di utilizzare i terreni delle fortificazioni a vantaggio dei precedenti proprietari piuttosto che non a vantaggio pubblico⁵.

I progetti sono analizzati dall'Accademia Subalpina di Storia e Belle Arti e il 27 settembre 1802 assistono al rapporto di Carlo Botta. Lo storico e politico italiano stabilisce durante la riunione i capi saldi per una corretta progettazione urbanistica della città, puntando sullo «spendere il meno possibile, di unire le comodità ai comfort della città, di circondare la città con un canale sufficiente contro il contrabbando e utile per l'irrigazione, e di preservare le grandi vie dei quartieri»⁶. Successivamente, il generale Jourdan commissiona tramite un concorso pubblico la nuova pianificazione della città e vengono presentati quattro diversi progetti stilati dagli architetti Ferdinando Bonsignore, Ferdinando Boyer e Lorenzo Lombardi, Giacomo Pregliasco, Carlo Randoni e, infine, Luigi Bossi. La commissione costituita dai nove membri dell'Accademia Subalpina e presieduta da Carlo Botta, ha definito migliore il progetto dei primi tre urbanisti (Carta 1) in quanto più adatto al contenimento dei costi. Inoltre, il loro piano «riduceva al massimo le opere di demolizione della fortificazione, riconfermando l'autonomia strutturale e mor-

1 F. BOYER, *Turin sous Napoléon* in F. BOYER, *Le Monde des Arts en Italie et la France de la Révolution et de l'Empire. Etudes et recherches*, Biblioteca di studi francesi dell'Università di Torino, S.E.I, Torino 1969; p. 253

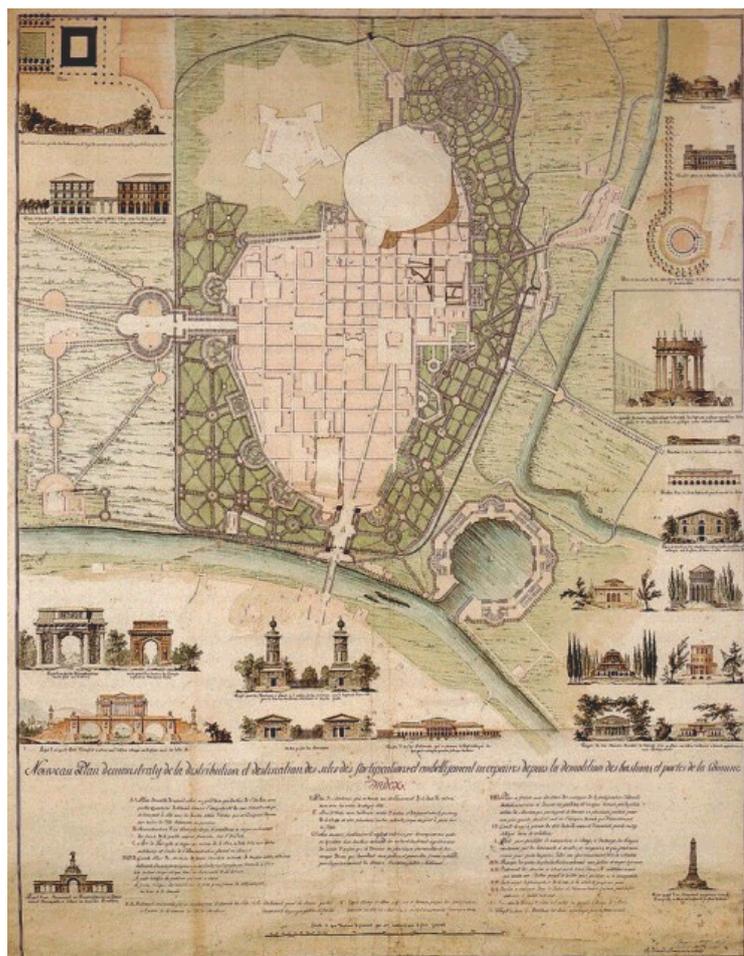
2 Ibidem; p. 254

3 Ibidem

4 Si rimanda ai seguenti volumi per una completa lettura dei progetti urbanistici per la città di Torino in questo periodo: V. COMOLI MANDRACCI, R. ROCCIA (a cura di), *Progettare la città. L'urbanistica di Torino tra storie e scelte alternative*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino, 2001; V. COMOLI MANDRACCI, *Urbanistica e architettura*, in U. LEVRA (a cura di), *Storia di Torino*, Tomo VI, Einaudi Editore, Torino 2000; F. DE PIERI, *Il controllo improbabile. Progetti urbani, burocrazie, decisioni in una città capitale dell'Ottocento*, Franco Angeli Editore, Milano 2005 e G. M. LUPO e P. PASCHETTO, *La città fra Otto e Novecento: la trasformazione urbana* in "Torino città viva: da capitale a metropoli. 1880-1980: cento anni di vita cittadina: politica, economia, società, cultura", Centro Studi Piemontesi, Torino 1980

5 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino cit.*; p. 96

6 F. BOYER, *Turin sous Napoléon*, cit.; p. 255



Carta 1 - Ferdinando Bonsignore, Ferdinando Boyer e Lorenzo Lombardi, *Nouveau plan démonstratif de la distribution et destination des sites des fortifications et embellissement nécessaires depuis la demolition des bastions et portes de la commune.*

Archives Nationales de Paris, [?]

fologica al tavoliere urbano entro le mura e prevedendo una nuova cinta costituita da un canale a sud, del tutto nuovo, ad uso soprattutto di irrigazione»⁷. In aggiunta, il progetto, secondo Vera Comoli⁸, sembra più attento alla dimensione architettonica e microurbana che non a quella urbanistica progettando architetture di stile neoclassico particolarmente in corrispondenza delle porte della città.

Altri progetti sono preparati da diversi architetti, come ad esempio il progetto di Joseph-Henri Cristophe Dausse, ispettore del dipartimento ponti e strade, che consegna alla città di Torino nel marzo 1805. Il progetto prevedeva in sé un grande ampliamento dei giardini nazionali nell'area nord-est della città, un nuovo canale avrebbe dovuto limitare in linea retta l'abitato lungo l'intero fronte settentrionale definendo una grande spianata alberata impostata su assi ortogonali⁹. L'architetto dedica, in particolare, grande attenzione alla nuova progettazione dell'area nord della città e un'idea dell'attuale Piazza

7 V. COMOLI MANDRACCI, *Pianificazione urbanistica e costruzione della città in periodo napoleonico a Torino*, in "Villes et territoire pendant la période napoléonienne (France et Italie)", Actes du colloque de Rome, 3-5 maggio 1984; p. 299

8 Ibidem

9 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; pp. 104-105

Vittorio Veneto come grande vuoto urbano a stella che connette più punti della città.

Per quanto riguarda, invece, la nuova proprietà dei terreni liberati dalla loro iniziale funzione fortificatoria è emanato un decreto firmato il 15° anno floreale XII (5 maggio 1804) da Bonaparte in cui si stabilisce (nell'articolo 2) che le fortificazioni e le proprietà militari di tali luoghi sarebbero stati venduti in contanti ad eccezione delle mura, dei bastioni e del terreno su cui si trovano, «il cui trasferimento verrà effettuato a quelli dei comuni che lo richiederebbero impegnandosi a realizzare a proprie spese la demolizione delle opere difensive»¹⁰.

Per quanto riguarda la nuova funzione che assumono i terreni delle antiche fortificazioni della città, nuovi architetti stilano progetti per la loro sistemazione. Ad esempio, Ferdinando Bonsignore prepara due progetti¹¹ urbanistici, in cui studia un ampliamento del giardino imperiale da connettersi all'esistente parco privato. In entrambi i progetti nell'anello della fortificazione vi sono disegnati i terreni da rendere in campi e orti delimitati da una linea perimetrale costituita da un muro di cinta¹².

Il piano preventivo di spesa, secondo l'architetto francese J.-H. C. Dausse, per la demolizione dei bastioni e il livellamento dei terreni prevede il recupero dell'esborso con la vendita degli appezzamenti e dei materiali demoliti alla città. Il decreto del 23 maggio 1806, infine, identifica gli edifici e i terreni che sarebbero stati riservati alle autorità militari di Torino. L'articolo 5 del decreto, inoltre, stabilisce che: «i terreni interni alle fortificazioni, come i terrapieni [...], le cortine e i bastioni, vengono trasferiti in piena proprietà alla città di Torino, in modo da risarcirla per i costi della demolizione delle opere difensive e procurarsi tutti i mezzi per continuare a completare le piantagioni realizzate sulla maggior parte di questi terreni»¹³. Per quanto riguarda, invece, le cortine ed i bastioni sul lato nord esiste un'opzione governativa per l'ampliamento dei Giardini Imperiali¹⁴. Per la sistemazione del giardino è incaricato l'architetto che gestisce le proprietà imperiali, Giuseppe Battista Piacenza che presenta il progetto per il riassetto della zona di comando e del giardino nel 1807¹⁵. Le zone oltre le fortificazioni, cioè le parti che comprendono i fossati e le opere esterne, sono, invece, consegnate al Ministero delle Finanze per la vendita al miglior offerente.

Il 17 luglio 1807, il ministro degli Interni Cretet stabilisce, a capo di una commissione da lui formata, che la città diventa proprietaria «di parti della fortificazione esterna fino ad una linea che unisce gli angoli salienti dei bastioni»¹⁶. Napoleone, inoltre, alla fine di dicembre 1807, firma un decreto che ordina di costruire numerose opere come i ponti sul Po e sulla Dora. Per di più, oltre alla cessione delle fortificazioni esterne e all'ampliamento dei giardini reali, viene ordinato anche di studiare un piano urbanistico generale da presentare entro il primo maggio 1809¹⁷.

Nel frattempo, il Consiglio degli Edili continua i suoi incarichi che si concludono l'11 luglio 1809. Prima di tutto elaborano un piano per Torino concentrandosi in particolare su tre aspetti. Il primo, Piazza Castello, divenuta imperiale, forma il centro principale

10 F. BOYER, *Turin sous Napoléon*, cit.; p. 257

11 Come si può osservare nella carta 6 "Plan général démonstratif pour l'aplanissement des Terrains des fortifications démolies aux alentours de la ville de Turin" in ASCT, *Tipi e disegni*, 21.5.2 al capitolo 3, del presente libro, "Regesto delle carte di Torino nel XIX secolo"

12 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; p. 106

13 Traduzione dalla sottoscritta di una parte del decreto in lingua francese contenuto nel capitolo: F. BOYER, *Turin sous Napoléon*, cit.; p. 258

14 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; p. 106

15 Ibidem

16 F. BOYER, *Turin sous Napoléon*, cit.; p. 258

17 Ibidem; p. 259

della città; il Palazzo Imperiale si trova a nord e, tutto addossato, il Palazzo Chiabrese, dimora del principe Camillo e di Paolina Borghese che rappresentano l'Impero; al centro della piazza si trova Palazzo Madama, diventato la sede della Corte d'Appello dove gli Edili non domandavano più la demolizione ma solamente il riempimento dei fossati. A sud-est si apre la via di Po delimitata da portici che favorisce il passeggio. Quest'ultimi si interrompevano in corrispondenza delle chiese dell'Annunciazione e di San Francesco da Paola ma il Consiglio degli Edili ha deciso di estenderli anche davanti al prospetto principale dei santuari.

Tra i vari e numerosi decreti emanati da Napoleone, il 4 luglio 1808 stabilisce che per tutte le aree facenti parte dell'Impero è «prescritta la stesura, entro due anni, di piani urbanistici per tutte le città capitali di dipartimento»¹⁸. In aggiunta all'avvio di queste operazioni si affiancano anche i lavori già stati commissionati all'architetto Lorenzo Lombardi per la stesura di un nuovo piano della città con la suddivisione dei lotti delle fortificazioni¹⁹ che andava ulteriormente confrontata con il catasto francese in corso di realizzazione. Della stesura, inteso come approfondimento, del piano generale è stato commesso il Consiglio degli Edili, che ha istituito una commissione adatta costituita dagli architetti Ferdinando Bonsignore, Lorenzo Lombardi, Carlo Randoni, Giuseppe Cardone e Joseph La Ramée Pertinchamp. Il progetto si assume terminato il 30 marzo 1809, questa data rappresenta l'approvazione del ministro degli Interni Montalivet, dopo che era stato spedito a Parigi con la firma del sindaco Negro e degli architetti membri del consiglio²⁰.

Napoleone, nel frattempo, con decreto del 19 dicembre 1811, avvia un nuovo prestito di 100.000 franchi per le officine di beneficenza nel 1812 e la realizzazione dei quattro luoghi previsti agli ingressi principali della città che è stata spinta attivamente²¹. Nonostante tutto, la costruzione del ponte sul Po continua: centomila franchi sono previsti per l'apertura del sito nel 1809 e la costruzione fu aggiudicata il 20 settembre a 2.662.000 franchi. Nel 1810, su un milione di franchi disponibili, ne furono spesi 700.000 ed è posata la prima pietra il 22 novembre: il ponte doveva avere una lunghezza di 159 metri e cinque archi da 25 metri ciascuno. Gli ingegneri La Ramée-Pertinchamps e Malet hanno anticipato che il ponte sarebbe stato consegnato al pubblico nel 1814, ma nel 1813 la situazione risulta funzionare solo a rallentatore. Pertanto, le circostanze richiedevano che i piani elaborati nel 1802-1805 e 1809 fossero realizzati solo fuori Torino²². Anche la qualità ambientale è migliorata dopo la piantumazione degli olmi, i pioppi d'Italia, i platani che fanno d'ora in poi alla città da cintura verde.

Solo il 3 marzo 1812 grazie alla cura di Montalivet il piano urbanistico "Plan General d'embellissement" è stato definitivamente approvato a Parigi. Il piano proposto ha come valori intrinseci i temi fondamentali del progetto provvisorio con più inclinazione alle indicazioni del decreto imperiale, che erano volte al ripristino delle opere e infrastrutture viarie esistenti. Per quanto riguarda «la rinuncia all'abbattimento della fortificazione superstita che appariva l'elemento principale definitivamente acquisito: l'anello del Cours impérial ricalcava il limite dei terreni della fortificazione esterna ceduti alla Municipalità, delimitando a nord-est la zona destinata all'ampliamento dei Giardini Imperiali e tangendo la fortificazione a sud-est e a sud-ovest con declinate simmetriche tra il Champ de Mars e il ponte, e tra il Champ de Mars e la Cittadella»²³. Sull'impianto di questo progetto si preparano i disegni esecutivi settoriali con l'idea di realizzare il piano per parti grazie

18 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; p. 109

19 Come si vede al capitolo 3 "Regesto delle carte di Torino nel XIX secolo" del presente libro alla carta n. 10

20 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; p. 109

21 F. BOYER, *Turin sous Napoléon*, cit.; p. 260-261

22 Ibidem

23 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; pp. 109-110

al contributo degli Atelier de Charitè.

Con il decreto del 21 maggio 1814, invece, si ripristinano le leggi e istituzioni dell'*ancien regime* con una revisione del corpo legislativo francese verso una gestione molto più aperta nei confronti del Comune. Economicamente parlando, invece, si riacquisiscono una serie di controlli sull'acquisto e vendita dei beni con un sistema di dazi e dogane²⁴.

Un altro progetto urbanistico risalente al 1815 è attribuito a Giovanni Dervieux (conservato presso l'archivio di stato di Torino), architetto che ha lavorato in periodo francese e tecnico incaricato alle fortificazioni ed edifici militari. Il disegno è parte di un progetto più complesso che include altri disegni con il fine di fortificare, ingrandire e abbellire la città di Torino, accompagnati ad una relazione illustrativa con commento destinato ad Alexandre Lameth (prefetto del dipartimento del Po). Il progetto riflette ancora gli ideali di pensiero e le tracce riferite ad una cultura che è ancora francese e mostrano una connessione alle proposte di abbellimento del 1802 e a quella di J.-H. C. Dausse del 1805. Si denota, quindi, «la demolizione dell'isola S. Tommaso per creare una nuova piazza porticata, la sostituzione della manica porticata tra Piazza Castello e piazzetta reale, l'ingrandimento dei Giardini Reali, la soluzione assiale dei ponti sul Po e sulla Dora ancorata alla struttura storica della città, la rettifica della Dora»²⁵. Risulta chiaro osservare come l'insieme degli interventi e dei progetti del periodo napoleonico sia prevalentemente caratterizzato da una pianificazione con grandi infrastrutture pubbliche rispetto ad opere architettoniche limitate alla loro sigolarità: «questo aspetto non è dovuto soltanto alla oggettiva crisi economica e demografica del momento, ma riflette l'adesione ad un concetto di intervento sul territorio retto soprattutto dal parametro di una pianificazione programmata e risolta in modo complessivo»²⁶. Con l'ascesa al trono di Vittorio Emanuele I, la popolazione cresce velocemente ed emana il decreto del 6 febbraio 1816 secondo cui si proibisce la costruzione o ristrutturazione degli edifici in città e borghi senza aver ottenuto l'approvazione dal Vicario, questo per evitare la costruzione senza un ordine stabilito²⁷.

Il 23 novembre 1816 l'architetto comunale Lorenzo Lombardi firma un disegno²⁸ che risulta essere il rilievo dello stato urbano e di realizzazione delle *promenades* e delle *grandes places* proposte dal piano francese. Una volta destituito il Consiglio degli Edili, inoltre, «anche le iniziative urbanistiche sono sempre sottoposte all'approvazione del Re o del Vicario: le stesse disposizioni del piano francese del 1809, dovevano confrontarsi con la questione delle proprietà dell'area delle antiche fortificazioni»²⁹. I bastioni sono ceduti al Comune, il 26 gennaio 1817 ne viene approvato il livellamento e il 26 settembre 1817 è definita la realizzazione «dei grandi viali 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). 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. Il 20 maggio 1817 è decretata la formazione di una piazza d'Arme: detta di S. Secondo realizzata su progetto dell'ing. Lombardi nella zona compre-

24 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; p. 119

25 Ibidem; p. 115

26 G. TORRICELLA, *Torino e le sue vie illustrate con cenni storici*, Tipografia di Giovanni Borgarelli, Torino 1868; pp. 115-117

27 G. BOFFA, *Sviluppo urbanistico di Torino* in "Atti e rassegna tecnica, Società Architetti e Ingegneri in Torino", anno 29, n. 3-6, marzo-giugno 1975; p. 41

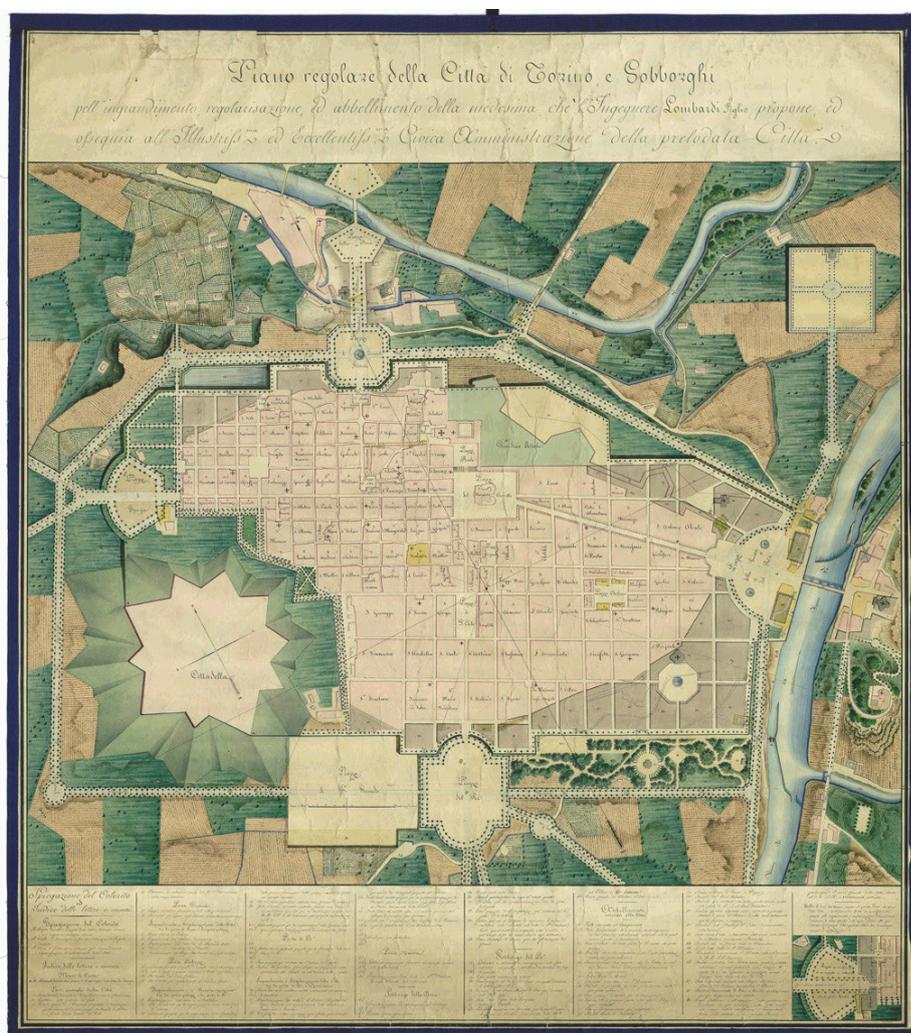
28 "Piano topografico dei terreni delle sopresse fortificazioni con indicazione di tutte le passeggiate": ASCT, *Tipi e disegni*, rotolo 5c

29 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; p. 120

sa tra il corso Matteotti e le vie Volta, Gasometro, Assietta, Bellini e il Corso Siccardi»³⁰.

Si sono così impostati i fondamenti del programma urbanistico che prevede nuovi sviluppi e ampliamenti considerando l'idea di un muro di cinta che circonda la città. Il muro non avrebbe avuto lo scopo militare di fortificazione del centro urbano ma piuttosto quello «di controllo daziario contro ladri e contrabbandieri»³¹.

La municipalità delega la progettazione e il disegno del nuovo piano agli architetti Ferdinando Bonsignore, Benedetto Brunati, Giuseppe Cardone, Lorenzo Lombardi e Ignazio Michelotti. Per la progettazione «i condizionamenti progettuali più forti derivavano agli architetti, oltreché dalla conferma dei viali di circonvallazione, anche dall'idea, prospettata già a partire dal 1814, di un tempio commemorativo del ritorno del re da erigersi in destra Po, in testa al ponte napoleonico in pietra. Condizionanti apparivano anche i lavori iniziati nel gennaio 1817 per la grande piazza d'Armi tra porta nuova e la cittadella. Il disegno presentato³², prevedeva una grande espansione dell'abitato sul fronte sud-est con saldatura strutturale del nuovo reticolo viario a quello della città esistente; erano previsti ampliamenti in corrispondenza di porta Susa e porta Palazzo.



Carta 2 - Gaetano Lombardi, *Piano regolare della città di Torino e sobborghi pell'ingrandimento, regolarizzazione e abbellimento della medesima*
ASCT, *Tipi e disegni*, rotolo 15 B

30 G. BOFFA, *Sviluppo urbanistico* cit.; p. 41

31 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; p. 120

32 Senza nome: ASCT, *Tipi e disegni*, rotolo 14 B

Sul lato nord della città i progettisti si discostavano dal piano francese del 1809 nell'andamento prescelto per i viali di circonvallazione, fatti convergere sull'innesto di un nuovo ponte sulla Dora»³³. Contemporaneamente, Gaetano Lombardi presenta un altro progetto³⁴, di cui alla carta 2³⁵, che avanza soluzioni simili al disegno dei cinque architetti. Si nota come anche questo piano riconfermi le linee principali del Plan Général d'embellissement del 1809; nel suo piano, inoltre, l'espansione del perimetro urbano è identificato dalle *promenades*, senza includere la nuova ricomposizione del quartiere di Borgo Dora.

Il Re Vittorio Emanuele II decreta il 14 giugno 1817³⁶ le linee guida del piano e ordina di continuare a livellare i terreni ma, propone di approfondire determinati aspetti del piano, infatti, si invia al comune la richiesta di modificare l'attuale piazza semicircolare Vittorio Veneto in uno spazio aperto dalla forma prevalentemente rettangolare disposta trasversalmente rispetto all'asse di Via Po. La piazza doveva essere una grandissima Piazza D'Armi per 300.000 persone in sostituzione a di quella di S. Secondo³⁷. La vera urgente necessità della città, però, è la corretta gestione dell'ampliamento urbano relativamente alle nuove costruzioni. Il 15 settembre 1818 si approva l'ingrandimento verso il Po con il progetto dell'ingegnere Frizzi, mentre il 2 novembre si approva l'abbattimento dei platani nei viali nella via di Po per permettere l'inizio della realizzazione di Piazza Vittorio Veneto. La regolamentazione dell'ampliamento verso Po si succede negli anni 1818, 1819, 1825 e si conclude con due decreti del 17 e 27 ottobre 1826 aumentando la superficie edificabile di circa sedici ettari³⁸.

Il 15 settembre 1818, invece, il Re approva «i piani e i profili per l'ingrandimento e l'abbellimento di questa capitale, formati dall'ingegnere Melano»³⁹, sulla base di cui Vera Comoli Mandracchi, ritiene poter essere il disegno definitivo sulla base del quale Vittorio Emanuele I decide il tracciato della cinta daziaria quando approva il disegno di Gaetano Lombardi nel marzo 1818⁴⁰. Inoltre, Vittorio Emanuele II concede con l'editto del 19 febbraio 1819 diversi privilegi a chi decidesse di costruire case nell'intorno della piazza che connette la città al ponte di Po, ma ciò non è stato effettivamente attuato.

Il decennio 1820-1830 segna la prima fase di ingrandimento e «la distanza che separava le case estreme della via di Po dalla sponda del fiume fu raggiunta in brevissimo tempo e fu vista sorgere come per incanto la nuova piazza Vittorio Emanuele I, cogli attigui isolati interni e col severo monumentale edificio che le sorge a fronte dall'opposta sponda del Po e, così, sotto il regno di Carlo Felice, si ebbe il quarto ingrandimento»⁴¹. Nel frattempo, il 22 aprile 1823 viene firmato il progetto di nuovi canali di fognatura al livello interrato lungo la via di Po, solo nel 1896, però, si risolverà la questione delle fognature con una legge speciale che garantirà una doppia canalizzazione con

33 V. COMOLI MANDRACCHI, *Torino* cit.; p. 120

34 Gaetano Lombardi, *Piano regolatore della città di Torino, e sobborghi pell'ingrandimento, regolarizzazione e abbellimento della medesima*: ASCT, *Tipi e disegni*, rotolo 15 B

35 Fonte: <http://www.museotorino.it/view/s/0598b62193054743897267602474cd22>; ultima consultazione: settembre 2019

36 ASCT, *Regi Biglietti 1788-1800 e 1814-1819, serie 1 K*, n. 8, f. 300, 14 giugno 1817; tratto da V. COMOLI MANDRACCHI, *Torino* cit.; p. 121

37 V. COMOLI MANDRACCHI, *Torino* cit.; p. 121

38 G. BOFFA, *Sviluppo urbanistico* cit.; p. 42

39 ASCT, *Regi Biglietti 1814-1833, serie 1 K*, n. 6, f. 116, 15 settembre 1818; tratto da V. COMOLI MANDRACCHI, *Torino* cit.; p. 126

40 ASCT, *Tipi e disegni*, rotolo 8 C; tratto da V. COMOLI MANDRACCHI, *Torino* cit.; p. 126

41 G. TORRICELLA, *Torino e le sue vie illustrate* cit.; p. 7

distinzione di acque bianche e nere⁴².

Inoltre, per regolarizzare le nuove costruzioni il 22 marzo 1824 è pubblicato un manifesto in cui si normano le misure, la tipologia di mattoni, di tegole.

Lo sviluppo edilizio, nel frattempo, continua e «all'inizio degli anni 40 lo spazio urbano entro la circonvallazione napoleonica a sud (attuale corso Vittorio Emanuele II) e a nord (attuali corsi Principe Eugenio, Regina Margherita e San Maurizio) risultava edificato; alcune costruzioni isolate erano sorte o stavano sorgendo oltre tale demarcazione per cui l'autorità municipale si pose seriamente il problema di programmare la nuova espansione della città»⁴³.

Inoltre, anche i servizi ai cittadini vengono migliorati con l'obbligo a partire dal 14 gennaio 1842 di dotare ogni casa di un pozzo d'acqua accuratamente costruito e provvisto di tutti gli accessori necessari al prelievo della stessa. Inoltre, si impone che le latrine abbiano pozzi di una certa capacità, che siano ben costruiti e chiusi così da non esalare odore⁴⁴. Il 10 giugno 1843, invece, si introduce «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 e delle botteghe e delle vetrature sporgenti verso l'esterno»⁴⁵. Il 1 ottobre del 1846, infine, si illuminano a gas alcune vie centrali⁴⁶.

Invece, dal punto di vista edilizio il **31 ottobre 1843**, si pubblica un manifesto che raccoglie tutte le normative che regolamentano le nuove costruzioni o ristrutturazioni e si dà vita al **primo regolamento edilizio di Torino** redatto dall'architetto Carlo Promis e dall'ingegnere Giuseppe Barone. Tale regolamento, oltre a riportare quello che è stato definito dal congresso degli edili, stabilisce alcuni articoli normativi che permettono di determinare la dimensione dei cortili degli edifici con l'obbligo di impostare l'altezza massima della nuova costruzione non superiore al lato minimo del cortile. In questa raccolta di norme non si fa ancora riferimento al rapporto altezza edificio-larghezza via, questo perché l'espansione urbana fino a questo tempo avviene per isole o solo per vie dove, però, il regio biglietto ha già stabilito il numero di piani e l'altezza del fabbricato⁴⁷. Con l'entrata in vigore del regolamento edilizio del 1843 si è creato l'ispettorato edilizio e nel 1844 l'architetto Federico Blachier è nominato architetto del vicariato⁴⁸. Inoltre, nel 1843 si istituisce l'ufficio tecnico che si occupa di fabbriche, strade e acque.

2.1 Sviluppi del piano di ingrandimento

Durante la definizione del piano di ingrandimento della città ci si domanda a chi andassero addossati i costi di gestione dei terreni destinati a strade e piazze: i cittadini proprietari ritenevano, infatti, che l'amministrazione comunale avrebbe dovuto comprare il loro lotto per poter costruire luoghi ad uso pubblico. Il Comune, però, rigetta subito

42 G. BOFFA, *Sviluppo urbanistico* cit.; p. 44

43 V. COMOLI e V. FASOLI (a cura di), *1851-1852. Il piano di ingrandimento* cit.; p. 17

44 G. BOFFA, *Provvedimenti e regolamenti edilizi in Torino* in "Atti e rassegna tecnica, Società Architetti e Ingegneri in Torino", anno 18, n. 5, maggio 1964; p. 143

45 G. BOFFA, *Sviluppo urbanistico* cit.; p. 45

46 *Ibidem*; p. 44

47 G. BOFFA, *Provvedimenti e regolamenti* cit.; p. 143

48 G. BOFFA, *Sviluppo urbanistico* cit.; p. 45

l'idea e non intende acquistare terreni per aprire nuove strade o piazze; il dibattito tra cittadinanza e amministrazione sarà lungo e oggetto di numerose discussioni.

Con il decreto del 12 settembre 1846, infine, e con successivo regio biglietto del 27 novembre 1852 si approvano due piani per la costruzione della nuova area denominata Vanchiglia (nord-est del centro storico). Il secondo piano è proposto dall'architetto Carlo Promis: egli prevede l'elevazione degli edifici ad un'altezza di 21 metri e di massimo cinque piani, si rende inoltre abitabile il sottotetto e, di conseguenza, si ammette la costruzione di abbaini per l'ingresso di aria e luce⁴⁹. Per i riferimenti alle altre norme si tiene in considerazione l'ultimo Regolamento edilizio del 1843.

Il primo piano urbanistico dell'area è l'ingrandimento ad ovest del 1846 con la decisione di avviare i lavori per il progetto di Piazza Statuto su disegno di Giuseppe Bollati⁵⁰.

Proseguono altri ampliamenti iniziati nel 1846 nel Borgo Vanchiglia e nella zona ad occidente di Porta Nuova, nel 1847 nella zona di Porta Susa e Porta Nuova.

Il 31 dicembre 1847 si nomina una commissione che si compone dei membri del consiglio e dei proprietari dei lotti inclusi nell'ampliamento della città: il loro compito era quello di analizzare e migliorare i piani proposti dai tecnici.

Il lungo dibattito sulla stesura del piano regolatore relativo all'ampliamento della città termina con il **consiglio straordinario del 20 marzo 1848**, dove si esaminano i consigli e le critiche pervenute dopo averlo pubblicato⁵¹. In particolare, dal dibattito si conclude che in periferia, oltre i territori compresi nel piano di ingrandimento, era necessario costruire con una certa regolarità. Inoltre, dalla lettura del piano di ingrandimento «che emerse dall'approvazione del Consiglio Comunale del 20 marzo 1848, riproponeva nelle zone d'espansione una scompartitura a isolati, organizzata e isorientata e a prosecuzione della griglia stradale della città antica e del borgo nuovo: una grande arteria sul proseguimento della neoclassica via dell'Arco (attuale Via Accademia Albertina) reggeva strutturalmente l'espansione a sud del viale del Re consolidando l'importanza dell'antico asse nord-sud della città barocca e della prima Restaurazione [...]. La maglia ortogonale dei grandi viali alberati, intesi come assi rettori di edificazione residenziale, si configurava come principio organizzatore inedito nella pianificazione della città ottocentesca»⁵². Inoltre, si dibatte anche sulla necessità di limitare l'ampliamento verso la zona Vanchiglia per cause di sanità pubblica dovute alla presenza del cimitero. Infatti, si cercava di costruire lontano da questi luoghi per evitare malori contagiosi negli abitanti del quartiere.

Nel decennio compreso dal 1848 al 1860, si registra un aumento della popolazione causato dal flusso migratorio verso la città e dai nuovi ruoli amministrativi che Torino era chiamata a compiere in qualità di capitale del Regno; questo comporta «un notevole incremento edilizio che fu disciplinato dai piani di ampliamento di Borgo San Salvatore, di Porta Nuova, di Borgo San Salvario, di Porta Susa, di Valdocco, di Vanchiglia dove erano fissate le altezze degli edifici sia verso via sia verso cortile ed il numero dei piani consentiti»⁵³. Per semplificare la progettazione di questi quartieri di Torino si procede alla suddivisione in semplici piani viari lasciando l'approfondimento dei dettagli al regolamento edilizio. In questo modo, non si costruisce più secondo schemi prefissati ma, si progetta secondo la singola volontà lasciando libertà di espressione architettonica. Le uniche norme di riferimento, infatti, disciplinavano la misura dell'altezza degli edifici in

49 Ibidem; p. 46

50 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; p. 149

51 V. COMOLI e V. FASOLI (a cura di), *1851-1852. Il piano di ingrandimento* cit.; p. 29

52 ASCT, *Ordinati*, a. 1848, vol. 364 (35), verbale del Consiglio generale straordinario IV del 20 marzo 1848, tratto da V. COMOLI e V. FASOLI (a cura di), *1851-1852. Il piano di ingrandimento* cit.; p. 31

53 G. BOFFA, *Provvedimenti e regolamenti* cit.; p. 144

relazione ai cortili annessi⁵⁴.

Il costante e intenso sviluppo edilizio in Torino è stato frenato prima a causa della previsione di una guerra e dopo il 1848 per le frequenti minacce di occupazione militare. Durante gli anni '50 dell'ottocento si favorisce la scelta di imporre un diretto controllo sull'ampliamento della città «da parte del Ministero della Guerra e Marina, motivato dalla precaria situazione politico-militare del Piemonte successiva al 1848-49; i critici rapporti tra stati sardi, austria e francia rendevano d'obbligo l'intervento dei militari, i quali avocarono a sé anche le decisioni sulla questione urbanistica della capitale. Il ministero della guerra istituì così in febbraio del 1850 una **commissione** incaricata dello studio per la **difesa della città e del territorio piemontese**»⁵⁵.

Il 21 luglio 1848 il consiglio delegato nomina una commissione composta da illustri tecnici tra cui Carlo Promis, Carlo Solaro di Villanova, Lorenzo Ceppi, Carlo Mosca, Luigi Menabrea che, in qualità di ufficio tecnico, provvede a rispondere a domande dei costruttori con le norme previste dal piano generale. Il 25 luglio la commissione prende in esame il problema dell'ingrandimento del perimetro esterno della città e lo affrontano dal punto di vista giudiziario con l'avvocato Cassinis e architettonico con i tecnici Carlo Promis ed Ernest Melano come consulenti al governo. Nella relazione di Carlo Promis si «denuncia una ferma volontà di continuità fisica e formale con le proposte e le realizzazioni entro cui era cresciuta la città fino ad allora»⁵⁶. Inoltre, elementi fondamentali e cardine del piano sono gli assi che collegano e condizionano determinate aree del piano: ad esempio, in zona Vanchiglia si proseguono le perpendicolari rispetto a Via della Zecca (attuale Via Verdi) mentre «le strade più o meno parallele al viale di circonvallazione già erano una parte approvate anteriormente, tracciate e prestabilite: in parte emanano dal bisogno di dar ragionevoli misure agli isolati e di procacciare al più possibile che i loro angoli fossero retti. Ed appunto le tre cose (angoli retti, isolati di giusta ampiezza, misure simmetriche uguali) furono guida alla composizione dei piani ogniqualvolta fosse mancata una locale imperiosa necessità»⁵⁷. Il piano di ingrandimento si compone, infine, di tre diversi piani settoriali: piano della regione Valdocco ad ovest, il piano fuori Porta Nuova e l'ingrandimento parziale fuori Porta Susa.

Tra i piani costituiti dal consiglio comunale, due ottennero l'approvazione del re con il decreto del 13 marzo 1851 per Porta Nuova e dell'11 agosto 1851 per Porta Susa e regione Valdocco.

Il sindaco Giorgio Bellono (in carica dal 1850 al 1852) durante la seduta del 25 giugno 1852 esprime la richiesta e incarica il consigliere Carlo Promis di rivedere e approfondire il regolamento edilizio emesso nel 1843.

2.2 Piano Vanchiglia

A partire dal 1844 un'associazione privata denominata **Società dei Costruttori di Vanchiglia** prepara un piano di edificazione per la nuova area collocata a nord della contrada di Po che nel 1842 non era ancora stata costruita (come si osserva dalla pianta della città di Torino del 1842⁵⁸). La lottizzazione della zona Vanchiglia è parte integrante di un piano più esteso e generale proposto da Alessandro Antonelli⁵⁹, come si vede nella

54 Ibidem

55 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; p. 153

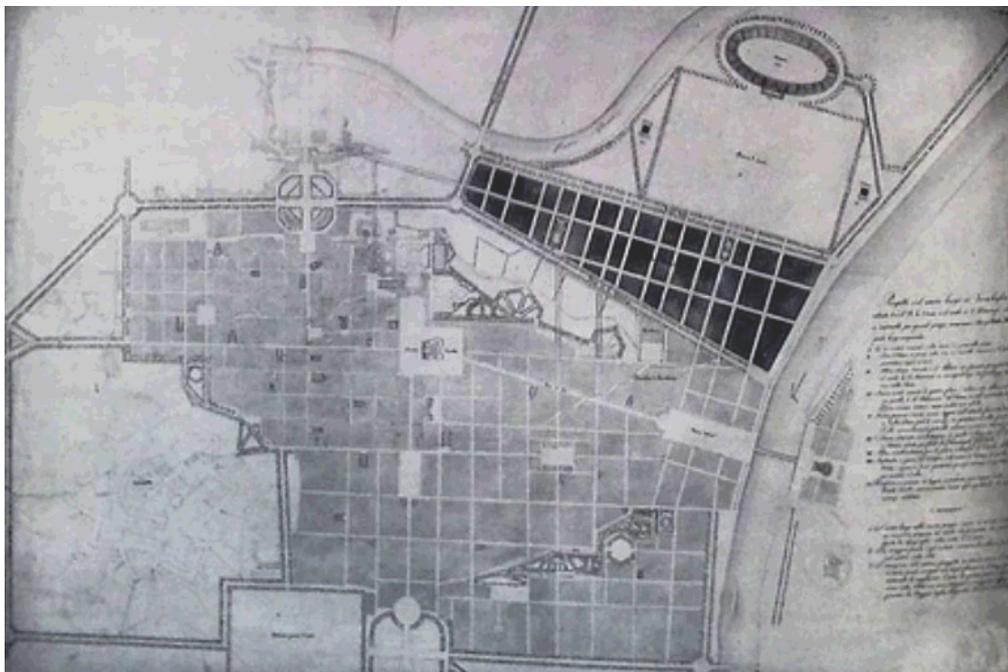
56 Ibidem; p. 158-159

57 Ibidem

58 Collocazione: Bibliothèque nationale de France, *Département Cartes et plans*, CPL GE D-7125; consultata al link: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b65000427.zoom.f1>, data ultima consultazione: agosto 2019

59 Coordinatore della Società dei Costruttori di Vanchiglia

carta 3⁶⁰, l'architetto nel 1846, infatti, «tentava di inserire quella zona, che era sempre stata considerata un retro della città e che era obiettivamente malsana⁶¹, in un processo di riqualificazione urbanistica e di rivalutazione economica»⁶².



Carta 3 - A. Antonelli, *Progetto del nuovo borgo di Vanchiglia ubicato tra il Po, la Dora e il viale di S. Maurizio* BRT, *Disegni III*, 65

Antonelli pensa di poter offrire una nuova identità all'area connettendo la zona disabitata e insalubre con i poli attivi della città: inizialmente, attraverso la funzione del ponte di Po che avrebbe incrementato i flussi pedonali e, quindi, commerciali e la volontà di proseguire oltre il Corso di San Maurizio, il complesso stradale secondo l'orientamento improntato da Frizzi con Piazza Vittorio e la presente irregolarità che questa direzione comportava «sia nell'impatto con la divergente sponda del Po, sia nei punti di saldatura con il tessuto urbano della città barocca»⁶³. L'architetto sopracitato rimane comunque particolarmente sensibile durante la progettazione all'integrazione con l'esistente.

2.3 La questione della cinta daziaria del 1853

Durante la seduta di consiglio del 18 gennaio 1853 si approva la proposta per la costruzione di una cinta murata che definisce il perimetro urbano del valore di due milioni di lire. La nuova cinta daziaria non ha più la funzione militare e difensiva che aveva un tempo ma assume una diversa valenza di tipo commerciale e amministrativo. Si comincia a discutere sulla necessità di un perimetro fisico attorno alla città a partire dal 1818⁶⁴ ma

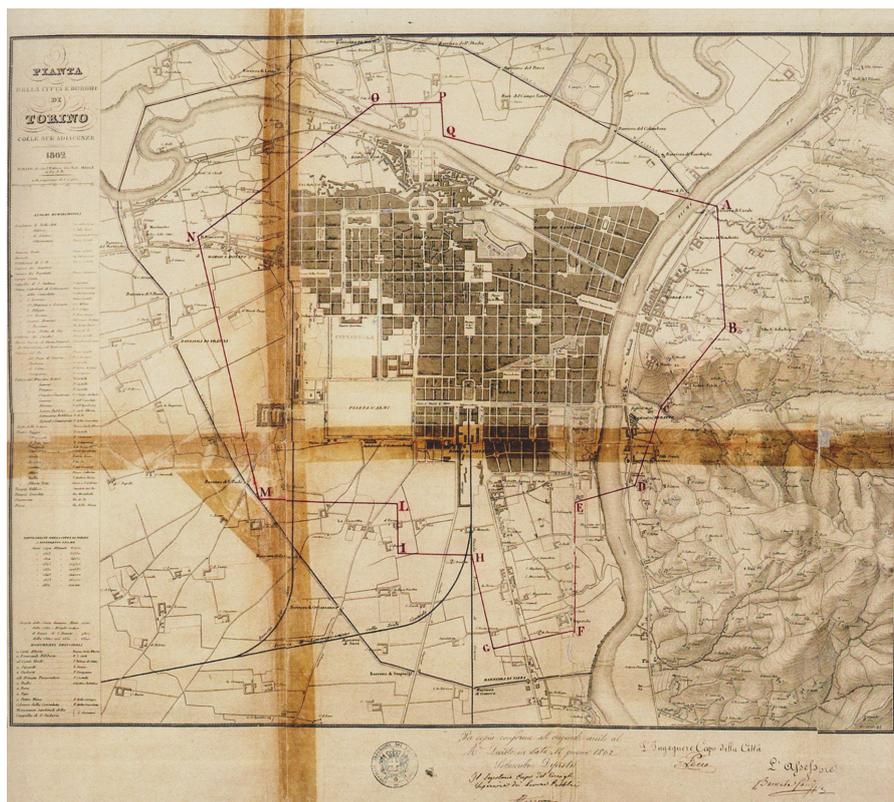
60 *Progetto del nuovo borgo di Vanchiglia ubicato tra il Po, la Dora e il viale di S. Maurizio*: BRT, *Disegni III*, 65; tratto da F. ROSSO, *Alessandro Antonelli. 1798-1888*, Electa, Milano 1989; p. 174

61 AST, *Lavori pubblici*, Ornato, Edifici Torino, 1850-60

62 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; p. 165

63 ASCT, *Lavori pubblici*, cart. 2 rep. 12, fasc. 1 e 15 e Promis, Osservazioni della commissione per i piani di ingrandimento di Torino, Torino 12 gennaio 1851; p. 12 in V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; p. 165

64 ASCT, *Tipi e Disegni*, rotolo 8c: Gaetano Lombardi, *Piano di Demarcazione del muro di cinta e torrioni da formarsi attorno alla Città di Torino e delle porte sussidiarie* [...], 19 febbraio 1818; tratto da A. POZZATI, *Torino, 1853-1890: nuove norme per uno sviluppo urbano programmato tra la cinta daziaria e la città storica*, in "La Città



Carta 4 - Edoardo Pecco, *Pianta della città e borghi di Torino colle sue adiacenze*, 1862
ASCT, Serie 1K, *Decreti Reali*, 1848-1863, n.11, tav. 295

entra ufficialmente in vigore il 13 ottobre 1854 con un decreto reale⁶⁵.

Si approva, quindi, il 1 agosto 1853 con l'approvazione dell'ingegnere Edoardo Pecco⁶⁶ il piano per la cinta daziaria di Torino compresa nella sponda sinistra del Po, mentre il 13 novembre 1853⁶⁷ ne viene approvata la costruzione sulla sponda destra che delimita la zona precollinare. Il tracciato ha la caratteristica di essere esteso e comprendere anche case isolate così da favorire l'espansione della città nei luoghi meno edificati⁶⁸.

La cinta del 1853, che rimane valida fino al 1912, è tracciata seguendo la presenza di aggregati urbani e di fatti sociali come, ad esempio, il contrabbando in San Salvario o il cimitero o i limiti della Cittadella⁶⁹. La scelta di includere queste zone (ad eccezione del cimitero) nel perimetro della città è determinata dal fatto di risolvere problemi di tipo sociale, cercando di integrare tutte le zone.

Dopo la smilitarizzazione e demolizione delle fortificazioni e con la divisione fisica della città dalla periferia torinese, la città è in continuo ampliamento per parti secondo il

altra. Storia e immagine della diversità urbana: luoghi e paesaggi dei privilegi e del benessere, dell'isolamento, del disagio, della multiculturalità.", 2018

65 ASCT, *Decreti Reali 1849-1863*, serie 1K, Regolamento per la Riscossione del Dazio di Consumo nella Città di Torino; tratto da A. POZZATI, *Torino, 1853-1890* cit.

66 G. BOFFA, *Sviluppo urbanistico* cit.; p. 47

67 Ibidem

68 Ibidem

69 G. M. LUPO, *Le barriere e la cinta daziaria* in "Storia di Torino. Da capitale politica a capitale industriale. 1864-1915", vol.7, Einaudi, Torino 2001; p. 304

metodo dell'addizione integrata⁷⁰ che garantiva uno sviluppo secondo la maglia stradale ortogonale già presente dall'impianto secentesco della città.

L'amministrazione dedica, inoltre, un'attenzione particolare al settore immobiliare, perchè si comincia a percepire la crisi dovuta al successivo spostamento della capitale da Torino a Firenze⁷¹, così il 27 novembre 1856 è incaricata una commissione di scrivere nuove normative e nel 1861 il Consiglio Comunale inizia e conclude il dibattito sugli articoli proposti⁷². Si approva, infine, il "**regolamento per l'ornato e la polizia edilizia della Città di Torino**"⁷³ nel **1862**, in vigore dal 1 settembre 1863, che va ad aggiornare il regolamento superato del 1843. Il nuovo strumento normativo tiene conto anche del nuovo perimetro daziario del 1853 dove, come si vede nella carta 4⁷⁴: in nero è segnata la linea della cinta daziaria e in rosso con, lettere alfabetiche, si definisce l'area urbana sottoposta al nuovo regolamento avviato. La poligonale che definisce la città risulta essere «esito di una complessa discussione, alla quale non fu estraneo lo stesso Carlo Promis, autore con Cassinis del Piano di ingrandimento della capitale, che aveva regolato lo sviluppo della capitale durante il decennio di preparazione alla formazione dell'Unità nazionale (Comoli, 1984), la poligonale rispondeva, quindi, a una pluralità di intenti: dal contenimento dello sviluppo di nuovi aggregati urbani, al controllo del progresso delle aree urbanizzate, da sottomettersi al rispetto di una griglia rigorosa, almeno per gli assi portanti, che portasse al criterio dell'addizione integrata, già efficacemente messa in atto dallo stesso Promis nelle aree oggetto del suo piano»⁷⁵.

Il vero scopo del nuovo regolamento era quello di controllare e approvare tutti i progetti edilizi, i piani di ingrandimento della cinta daziaria riferita all'anno 1853 e identificare il perimetro entro la cinta (con una linea rossa poligonale come si vede nella carta 4) per normarne le aree al suo interno⁷⁶. Si prevede, quindi, l'istituzione della **Commissione d'ornato** che offriva un parere diretto sui progetti edilizi e sui piani di ingrandimento. Il nuovo regolamento agisce per isolati e marca in maniera definitiva i grandi viali che diventano strumento per la ricucitura tra l'esistente e le nuove costruzioni. L'area esclusa dalla poligonale fino alla cinta daziaria, invece, è regolata dall'art. 26 del regolamento per l'ornato e la polizia edilizia che sottopone le fabbricazioni ad un controllo diretto da parte del sindaco con accondiscendenza scritta del proprietario⁷⁷. La cinta daziaria, inoltre, ha influenzato in maniera rilevante la struttura viaria ed edilizia della città, perchè «le cinte daziarie sono formate, tipicamente, da due elementi architettonici diversi: le barriere e il muro stesso. Attorno alle barriere, fabbricati destinati alla riscossione dei tributi e solitamente previsti all'intersezione tra il muro daziario e le strade foranee, in poco tempo si sviluppano degli aggregati urbani: le borgate»⁷⁸. Inoltre, nel 1887 si definisce con il decreto del "**piano regolatore per il prolungamento dei corsi e vie principali fuori la cinta daziaria**" la normazione per settori anche delle zone fuori cinta che verranno in seguito riconsiderate e ridefinite dal piano regolatore generale della città "Piano unico regolatore

70 Ibidem; p. 310

71 A. POZZATI, *Torino, 1853-1890* cit.

72 G. BOFFA, *Sviluppo urbanistico* cit.; p. 48

73 P. DAVICO, C. DEVOTI, G. M. LUPO, M. VIGLINO, *La storia della città per capire il rilievo urbano per conoscere borghi e borgate di Torino*, Politecnico di Torino, Revello 2014; p. 40

74 ASCT, *Serie 1K*, Decreti Reali, 1848-1863, n.11, tav. 295: "Pianta della Città e Borghi di Torino colle sue adiacenze, 1862"; tratto da P. DAVICO, C. DEVOTI, G. M. LUPO, M. VIGLINO, *La storia della città*; p. 40

75 P. DAVICO, C. DEVOTI, G. M. LUPO, M. VIGLINO, *La storia della città*; p. 40

76 A. POZZATI, *Torino, 1853-1890* cit.

77 P. DAVICO, C. DEVOTI, G. M. LUPO, M. VIGLINO, *La storia della città*; p. 40

78 A. POZZATI, *Torino, 1853-1890* cit.

e d'Ampliamento" decretato nel 1908⁷⁹.

2.4 Le caratteristiche e le conseguenze al nuovo regolamento edilizio del 1862

Durante la gestazione per la composizione del nuovo regolamento edilizio, si lavora all'evolvere e migliorare i servizi al cittadino, come ad esempio l'inaugurazione del servizio di acquedotto il 6 marzo 1859⁸⁰ e la più regolare numerazione delle case delle vie nel 1858⁸¹.

Le novità del regolamento rispetto al precedente sono caratterizzate principalmente: «dalla formazione della Commissione d'ornato e sue attribuzioni, i limiti territoriali di giurisdizione, la determinazione dell'altezza dei fabbricati in funzione della larghezza delle vie, la determinazione dell'ampiezza dei cortili in funzione della superficie delle fronti che li recingono. La determinazione dell'altezza degli edifici in funzione della larghezza della via, dell'ampiezza dei cortili in funzione della superficie delle fronti, sono concetti base ancora validi che hanno subito poche varianti»⁸².

Il nuovo regolamento, formato da 167 articoli, è stato costituito con difficoltà e oggetto di numerosi dibattiti, revisioni. La prima bozza risale al 1853 preparata dal consigliere e architetto Carlo Promis e il sindaco Giorgio Bellono lo stesso anno decide di farlo analizzare e discutere ai consiglieri amministrativi della città. Il regolamento nel 1862 ottiene conferma e nella seduta del 20 luglio 1863 l'amministrazione comunale decide di approvarne l'entrata in vigore per il 1 settembre 1863⁸³.

Le parti innovative del regolamento d'ornato rispetto al precedente sono: «la definizione, precisa e differenziata, dell'area di competenza del territorio comunale; la seconda: determinazione dell'altezza dei fabbricati in funzione della larghezza della via»⁸⁴. Nella carta 4 (a pagina precedente) si individua la linea spezzata rossa entro cui non si potevano effettuare modifiche o costruzioni senza il permesso del Sindaco. Per quanto riguarda, invece, la porzione di territorio comunale compreso tra quest'area e la nuova cinta daziaria del 1853, come già sopra specificato, è comunque gestita dal sindaco che deve approvare qualsiasi opera edilizia che si intenda eseguire.

Il nuovo regolamento, inoltre, stabilisce che l'altezza delle nuove costruzioni deve essere determinata in funzione della larghezza della via⁸⁵. A partire dall'anno 1882 sono nominate diverse commissioni di studio necessarie alla preparazione di un piano di riforme che intendono migliorare la città nel suo aspetto igienico-sanitario, viabile ed estetico. Questa commissione ha presentato, infine, al consiglio comunale un elenco degli interventi più importanti e prioritari per la città, tra i quali: «apertura di una diagonale da piazza San Giovanni alla via Corte d'Appello; allargamento delle vie San Maurizio e del Seminario, attuale via XX Settembre, con prolungamento sino al Corso Regina Margherita; all'incrocio della via in borgo Dora; allargamento di via San Francesco

79 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; p. 196

80 La Società delle Acque Potabili, concessionaria del Comune con atto del 13 agosto 1853, ha dato inizio ad un regolare servizio di acquedotto nella data soprascritta: tratto da G. BOFFA, *Sviluppo urbanistico* cit.; p. 44

81 G. TORRICELLA, *Torino e le sue vie illustrate* cit.; p. 10. Per una maggiore precisazione «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 numerazione fu assunto piazza Castello, dalla quale si dipartivano tre delle arterie principali: Via Po, via Nuova e Via Dora Grossa» tratto da G. BOFFA, *Sviluppo urbanistico* cit.; p. 48

82 G. BOFFA, *Provvedimenti e regolamenti* cit.; p. 144

83 G. BOFFA, *Sviluppo urbanistico* cit.; p. 48

84 *Ibidem*

85 «cioè massimo di 21 metri per le vie larghe più di 18 metri, massimo di 18 metri per le vie comprese tra i 12 e 18 metri e massimo di 16 metri per le vie inferiori ai 18 metri; per quanto concerne i cortili la loro superficie doveva essere uguale al quarto delle fronti dei fabbricati che li recingevano»: *Ibidem*

d'Assisi; apertura di una diagonale da Piazza Emanuele Filiberto all'incrocio della via in borgo dora»⁸⁶. L'idea del nuovo intervento sull'edilizia di Torino è, quindi, quella di risanare i quartieri nel centro storico, allargare le vie principali garantendo maggiore aria e luce e creare delle diagonali di collegamento (come verrà realizzato con via Pietro Micca⁸⁷).

Con il 1890 si discute, infine, la necessità di normare una più elevata area urbana a causa della velocità dello sviluppo edilizio, economico ed industriale⁸⁸. Il consiglio comunale propone di preparare in data 24 ottobre 1906 il nuovo **piano regolatore unico**, che viene deliberato con legge del 5 aprile 1908 n. 141⁸⁹ (i piani regolatori diventeranno il nuovo strumento e mezzo per i prossimi ampliamenti della città). Con lo stesso, si propone una nuova cinta daziaria per Torino, che viene subito riconsiderata dalla commissione per includere quei luoghi che si sono sviluppati nel frattempo: è, quindi, studiata dall'ingegnere Michele Fenolio⁹⁰ una nuova linea e il consiglio ne discute nuovamente la linea che viene approvata il 3 maggio 1912 (carta 5⁹¹, pagina seguente).

La nuova cinta, infine, diviene attiva dal 2 settembre 1912, quando vengono terminati i lavori di costruzione.



Carta 5 - Torino e dintorni, 1912
ASCT, Tipi e disegni, 20.1.30

86 Ibidem; p. 52

87 "Viene bandito, infatti, un concorso nazionale dalla società degli ingegneri ed architetti per creare il collegamento tra Piazza Solferino e Piazza Castello il 1 gennaio 1898. I progetti vincenti risultano essere quelli degli ingegneri Ceresa e Mazzarelli": Ibidem

88 A. POZZATI, *Torino, 1853-1890* cit.

89 G. BOFFA, *Sviluppo urbanistico* cit.; p. 58

90 Ibidem

91 ASCT, Torino 2005: "Carta di Torino con la linea della nuova cinta daziaria"; immagine tratta da: <http://www.museotorino.it/view/s/11a1097670f545759d4947ec09f4b1b5>, ultima consultazione: settembre 2019

3. Regesto delle carte di Torino nel XIX secolo

Il presente capitolo permette la migliore comprensione degli avvenimenti da intrecciarsi con i documenti storici che ci sono pervenuti. Ogni carta, la si può leggere come un documento che contiene informazioni per capire come e quando sono accadute le trasformazioni urbane nella città di Torino.

Questo capitolo si concentra sulla storia urbana dell'Ottocento per studiare a scala più ampia i cambiamenti dall'occupazione francese fino alle ripercussioni dopo l'importante piano di ingrandimento della città del 1851-1852.

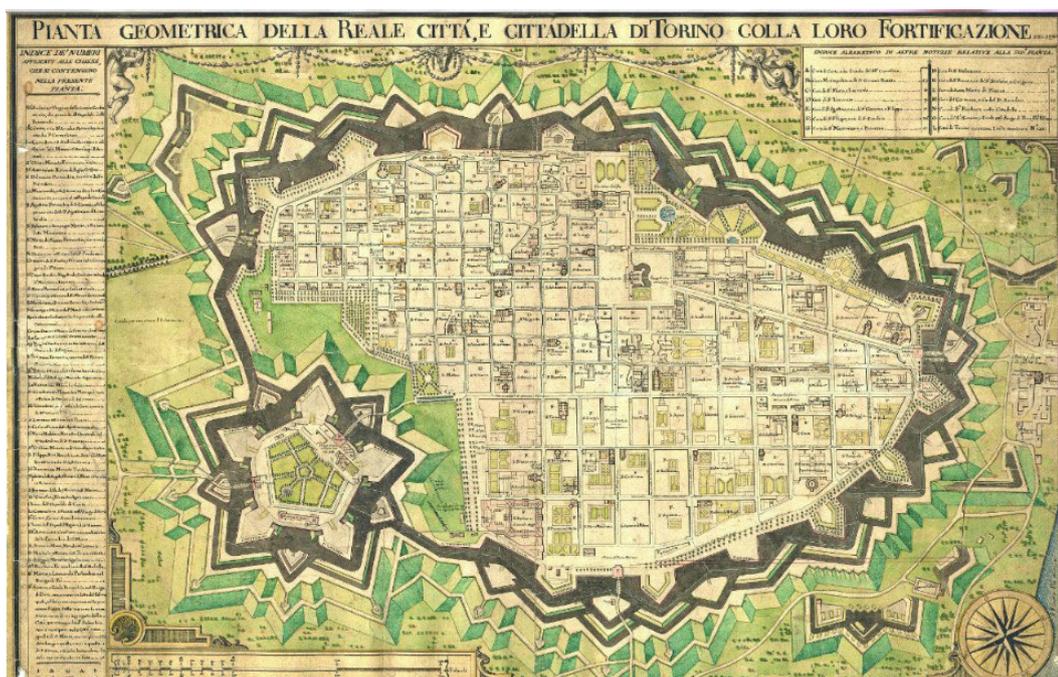
[1] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Pianta geometrica della reale città e cittadella di Torino colla loro fortificazione*

Autore: Ignazio Amedeo Galletti

Data: 1790

Collocazione: ASCT, *Tipi e Disegni*, 64.2.13



Carta 1- ASCT, *Tipi e Disegni*, 64.2.13

L'architetto Ing. Ignazio Amedeo Galletti, restituisce la pianta geometrica della reale città e cittadella di Torino con la sua fortificazione. La carta mostra una Torino barocca del 1790 con le modifiche urbanistiche relative, è significativa in quanto si tratta di una tra le ultime rappresentazioni dell'antico regime di Torino.

La carta evidenzia in modo molto chiaro la geometria dei bastioni secenteschi e gli isolati con la pianta degli edifici pubblici a servizio più importanti. L'elenco, inoltre, descrive le parrocchie presenti nella città di Torino.

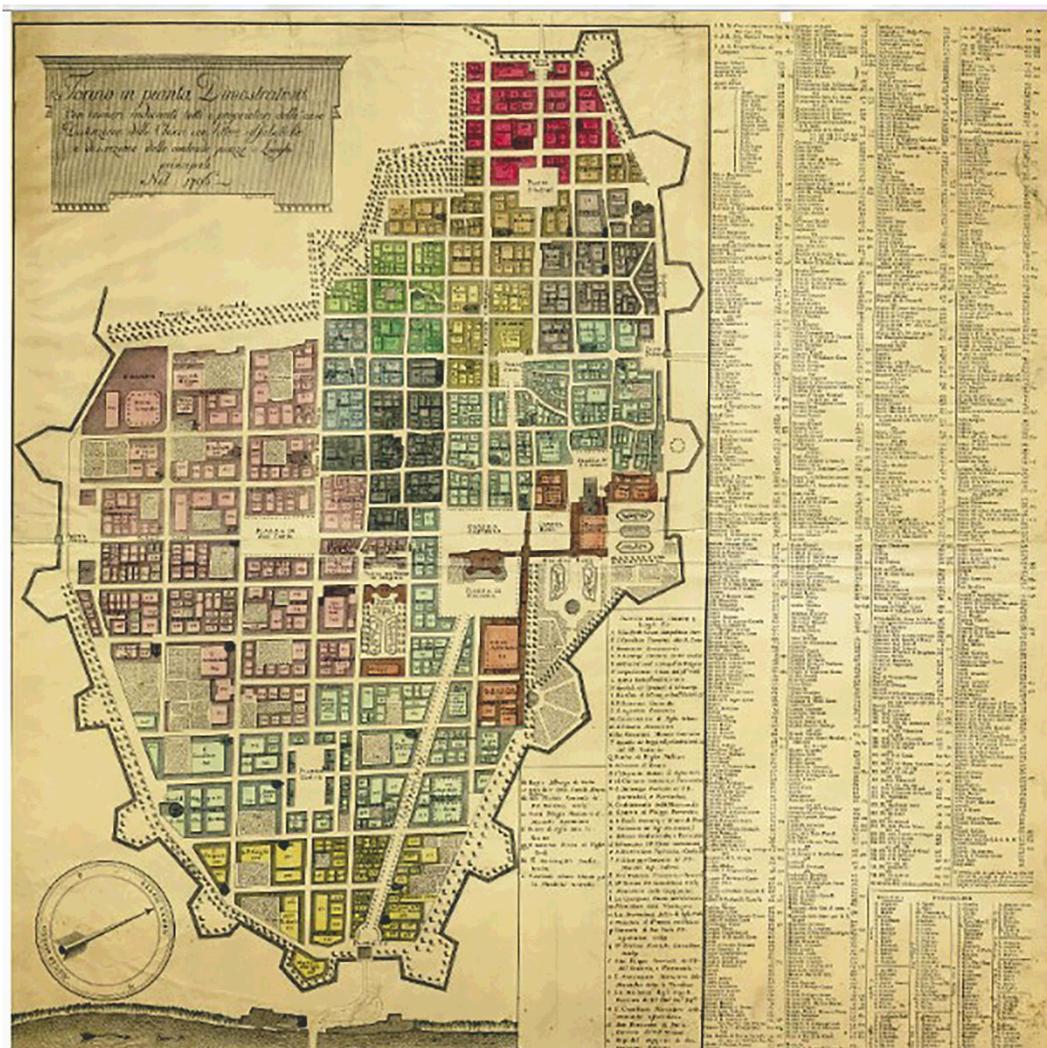
[2] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Torino in pianta dimostrativa con numeri indicanti tutti i proprietari*

Autore: Amedeo Grossi

Data: 1796

Collocazione: ASCT, Collezione Simeom, D 68



Carta 2 - ASCT, Collezione Simeom, D 68

Questo disegno di Amedeo Grossi del 1796 mostra ed elenca nel relativo indice, tutti i proprietari delle case, distinguendo le parrocchie e le contrade. L'obiettivo è quello di fornire un quadro preciso della situazione fondiaria urbana, attraverso il rilevamento degli edifici numerati con accanto i nomi dei loro proprietari¹. Si tratta di un incisione in rame acquerellata di Antonio Arghinenti. La varietà dei colori, inoltre, indica il distretto delle rispettive parrocchie.

¹ <http://www.museotorino.it/view/s/d1ea7fe24ba142a89a17a5940248d2cf>; ultima consultazione: luglio 2019

[3] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: Pianta della città con il rilievo della cinta fortificata prima dell'inizio dei lavori di smantellamento

Autore: Lorenzo Lombardi

Data: 5 maggio 1801

Collocazione: ASCT, *Collezione Simeom*, D 73



Carta 3 - ASCT, *Collezione Simeom*, D 73

La carta dell'arch. della municipalità Lorenzo Lombardi risale al 5 maggio 1801, mostra la situazione ancora prima dell'esecuzione del decreto del 4 messidoro dell'anno VIII (23 giugno 1800). I terreni su cui insistono i bastioni sono divisi in 22 lotti (compresi quelli relativi al giardino reale) e le Vie sono scritte in lingua francese.

[4] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Plan de la commune de Turin divisé en quatre séctions avec les numéros des cantons et portes*

Autore: Amati Pietro

Data: 1802

Collocazione: ASCT, *Tipi e disegni*, D 75



Carta 4 - ASCT, Collezione Simeom, D 75

Si tratta del Piano del Comune di Torino diviso in quattro sezioni con il numero dei cantoni e delle porte secondo il nuovo ordine stabilito dal Governo, l'anno dieci della Repubblica francese. Si distingue con una linea tratteggiata la divisione delle antiche mura che hanno circondato Torino prima dell'invenzione della polvere da sparo.

La carta è stata realizzata con una tecnica ad incisione in rame acquerellata di Pietro Amati.

[5] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Pianta della città di Torino*

Autore: Bertinetti

Data: 1803

Collocazione: ASCT, *Tipi e disegni*, 64.3.9



Carta 5 - ASCT, *Tipi e disegni*, 64.3.9

Questa pianta, risale al 1803 e l'autore risulta essere Bertinetti. Si distinguono molto bene le 4 antiche porte di Torino e la suddivisione della città in isolati, ognuno è caratterizzato da un nome di un santo come era stato sancito nel 1679 con un decreto di Giovanna Battista di Savoia-Nemours. Nella carta si osserva la situazione di fine settecento con gli ingrandimenti della città del XVII secolo. Le strade hanno una larghezza molto limitata ad eccezione delle vie più importanti, come ad esempio la "Contrada di Po" o di "Doragrossa".

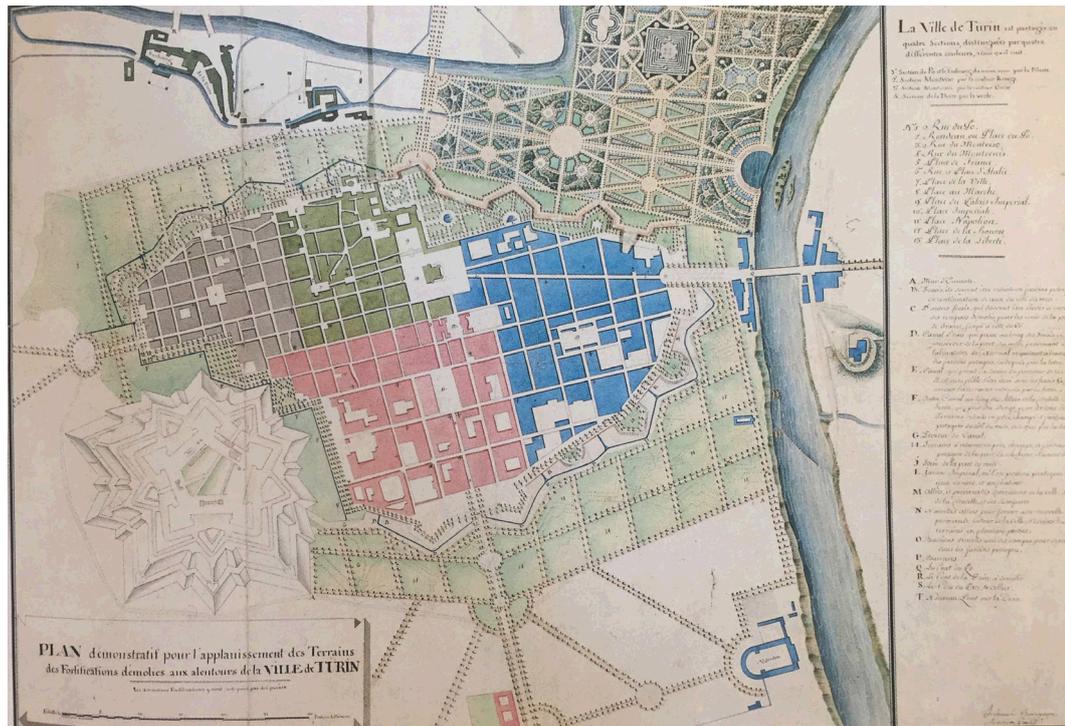
[6] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Plan général démonstratif pour l'aplanissement des Terrains des fortifications démolies aux alentours de la ville de Turin*

Autore: Ferdinando Bonsignore

Data: 1805

Collocazione: ASCT, *Tipi e disegni*, 21.2.5



Carta 6 - ASCT, *Tipi e disegni*, 21.2.5

La seguente carta del 1805 di Ferdinando Bonsignore (uno degli architetti del Consiglio degli Edili) mostra il piano previsto per le demolizioni delle fortificazioni e il livellamento dei fossati con il relativo progetto di spianamento. Inoltre, la carta è stata suddivisa in quattro diverse sezioni colorate che corrispondono ai quattro distretti – Po, Dora, Moncenisio e Monviso – relativi alle quattro direzioni di flusso del traffico da e verso il centro della città.

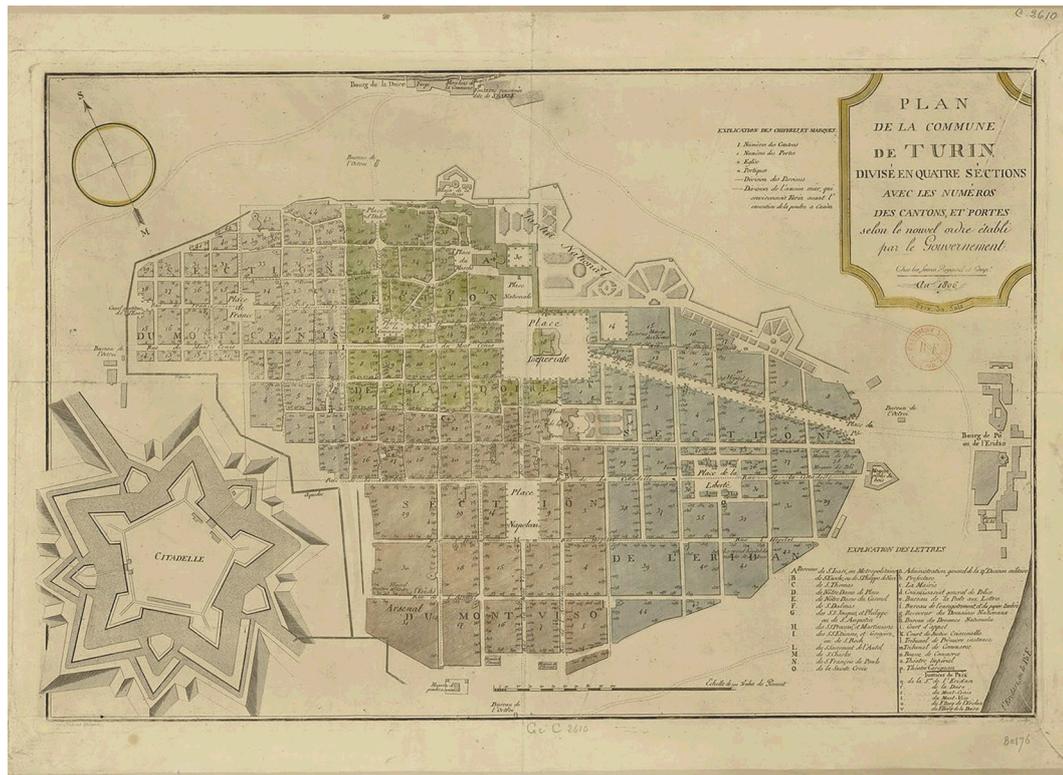
[7] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Plan de la commune de Turin divisé en quatre séctions avec les numéros des cantons et portes*

Autore: -

Data: 1806

Collocazione: Bibliothèque nationale de France, *Département Cartes et plans*, GE C-2610



Carta 7 - Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE C-2610

La carta del 1806, conservata presso la Biblioteca Nazionale di Francia è una copia della carta sopra riportata dopo l'ordine emanato dal governo della suddivisione della città in 4 distretti. A differenza del piano di Bonsignore, questa è una pianta con il progetto della città con l'applicazione del decreto in cui si demolisce la cinta fortificatoria e i relativi bastioni, dove si mantengono solamente i tre bastioni su cui insistono i giardini reali.

[8] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Plan général de la ville de Turin et des sites formant la ci devant fortification avec indication des embellissemens nécessaires à la salubrité et à l'agrément de la ville*

Autori: Giuseppe Cardone, Claude-Joseph-Ives La Ramée Pertinchamp

Data: 1807

Collocazione: ANP, *Secrétairerie d'État Impériale*, Arrêtes des Consuls, Consulat et Empire, AF IV 331 2411



Carta 8 - ANP, *Secrétairerie d'Etat Imperiale*, *Arretes des Consuls*, *Consulat et Empire*, AF IV 331 2411

La carta risale al 1807 di C. La Ramée Pertichamp, G. Cardone: si tratta del piano generale della città di Torino e dei luoghi fortificati con indicazioni del loro progetto di abbellimento della città necessari alla salubrità dei luoghi. Si può osservare come siano pensati molti luoghi destinati a parco o a giardini con grandi viali alberati che connettono piazze (che hanno sostituito le porte della città).

Sono indicati con la lettera «C» i terreni della fortificazione esterna che si prevede di cedere alla città con l'atto del 1808.

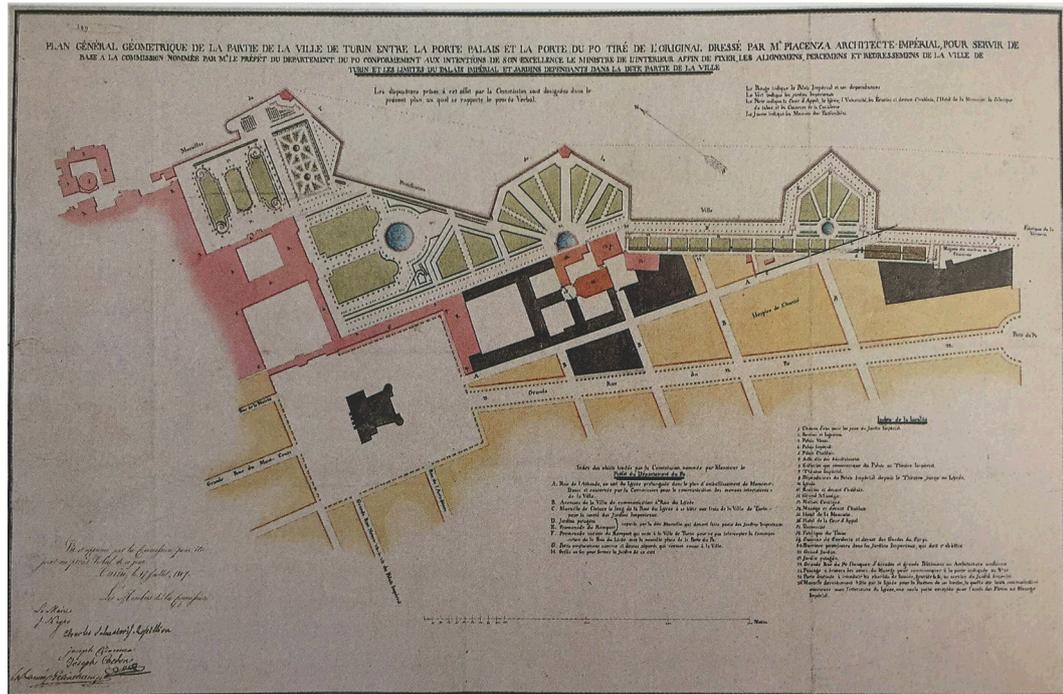
[9] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Plan Général géométrique de la partie de la ville de Turin entre la Porte Palais et la Porte du Po tiré de l'original*

Autore: M. Piacenza

Data: 17 luglio 1807

Collocazione: ASCT, *Tipi e disegni*, 39.1.69



Carta 9 - ASCT, *Tipi e disegni*, 39.1.69

Il 17 luglio 1807 è una pianta della parte di città entro la porta di Po e di Palazzo. In rosso è il palazzo imperiale e le sue dipendenze, in verde i giardini, in nero la Corte d'Appello, l'Università, la Zecca, le Caserme di cavalleria e la Manifattura tabacchi. Questa carta ritrae una situazione dello stato di fatto che serve come base per la commissione nominata dal prefetto del dipartimento del Po a seguito delle intenzioni del ministro degli interni al fine di determinare gli allineamenti e i collegamenti con il resto della città. Il progettista è l'architetto imperiale M. Piacenza.

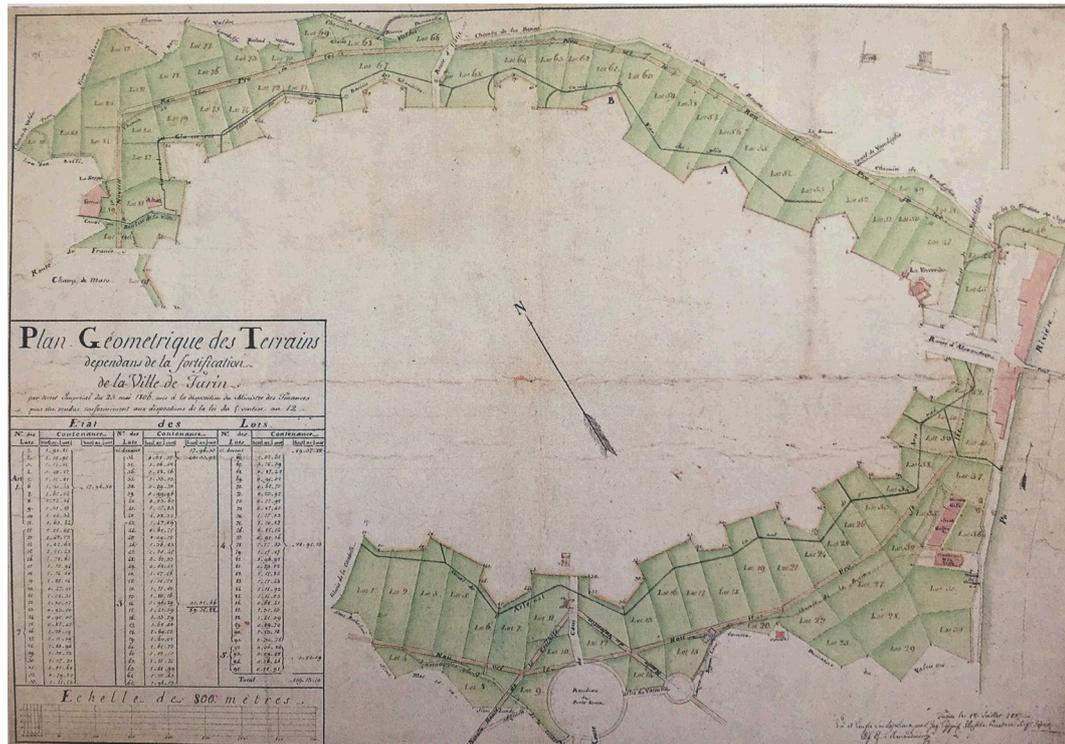
[10] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Plan Géométrique des terrains dependans de la fortification de la Ville de Turin*

Autore: Eusebio Perratone

Data: 1807

Collocazione: ASCT, *Tipi e disegni*, 21.2.6



Carta 10 - ASCT, *Tipi e disegni*, 21.2.6

Il 18 luglio 1807 E. Perratone esegue il rilievo del piano geometrico dei terreni dipendenti dalle fortificazioni della città, vistato dall'ing. Charles Philippe Mercandini. I terreni delle fortificazioni sono stati divisi in lotti; inoltre, lungo il perimetro della cinta muraria è tracciata la *Nouvelle Route Projetée*. Questo piano geometrico è stato messo a disposizione dal Ministro delle Finanze con decreto 23/05/1806.

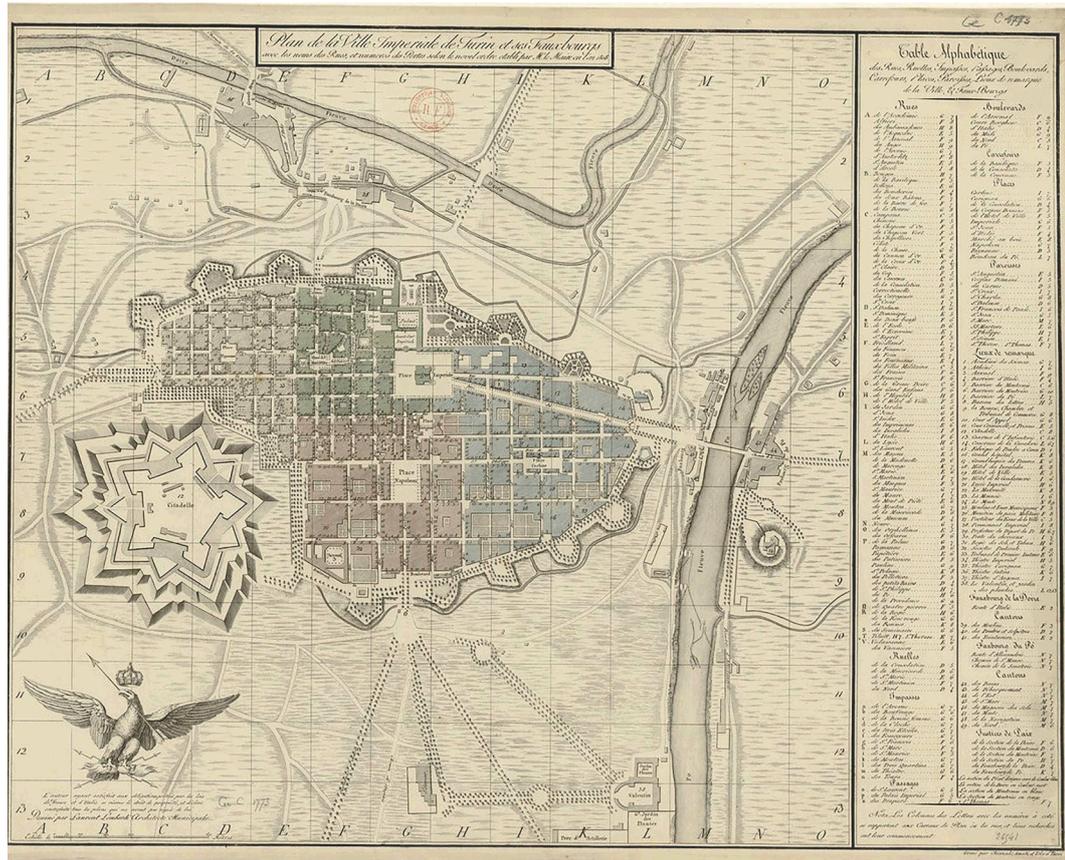
[11] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Plan de la ville impériale de Turin et de ses faubourgs, avec les noms des rues et numéros des portes selon le nouvel ordre établi par M. le maire*

Autore: Lorenzo Lombardi

Data: 1808

Collocazione: Bibliothèque nationale de France, *Dép. Cartes et plans*, GEC-1773



Carta 11 - Bibliothèque nationale de France, département Cartes et plans, GE C-1773

Il presente documento risale al 1808, disegnato dall'architetto Lorenzo Lombardi. Si tratta della pianta della città di Torino con i nomi delle vie e i numeri civici secondo il nuovo ordine stabilito dal comune nell'anno 1808. La carta fotografa la situazione attuale della città, in cui i lavori per lo smantellamento della cittadella e dei bastioni fortificatori non sono ancora iniziati.

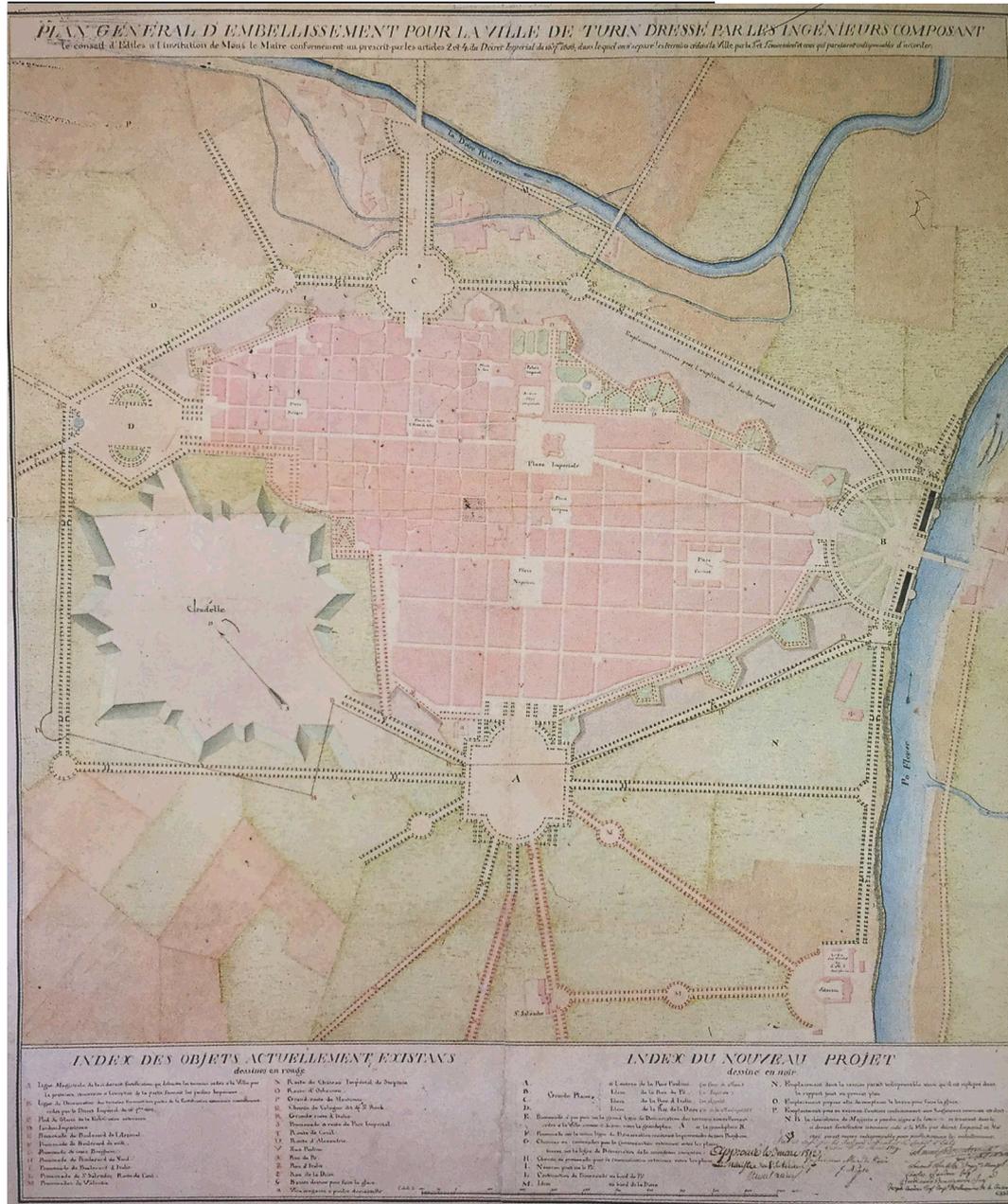
[12] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Plan général d'embellissement pour la ville de Turin dressé par les ingenieurs composants el Conseil d'Ediles*

Autore: Giuseppe Cardone, Claude-Joseph-Ives La Ramée Pertinchamp, Lorenzo Lombardi, Fernando Bonsignore, Carlo Randoni e Giuseppe Cardone

Data: 30 marzo 1809

Collocazione: ANP, *Cartes et plans*, N II Po 3



Carta 12 - ANP, *Cartes et plans*, N II Po 3

Terminata il 30 marzo 1809, si tratta del «Plan général d'embellissement pour la ville de Turin dressé par les ingenieurs composants el Conseil d'Ediles». E' il progetto realizzato dal Consiglio per l'abbellimento della città, gli autori del piano sono: C. La Ramée Pertichamp, L. Lombardi, C. Randoni, F. Bonsignore, G. Cardone.

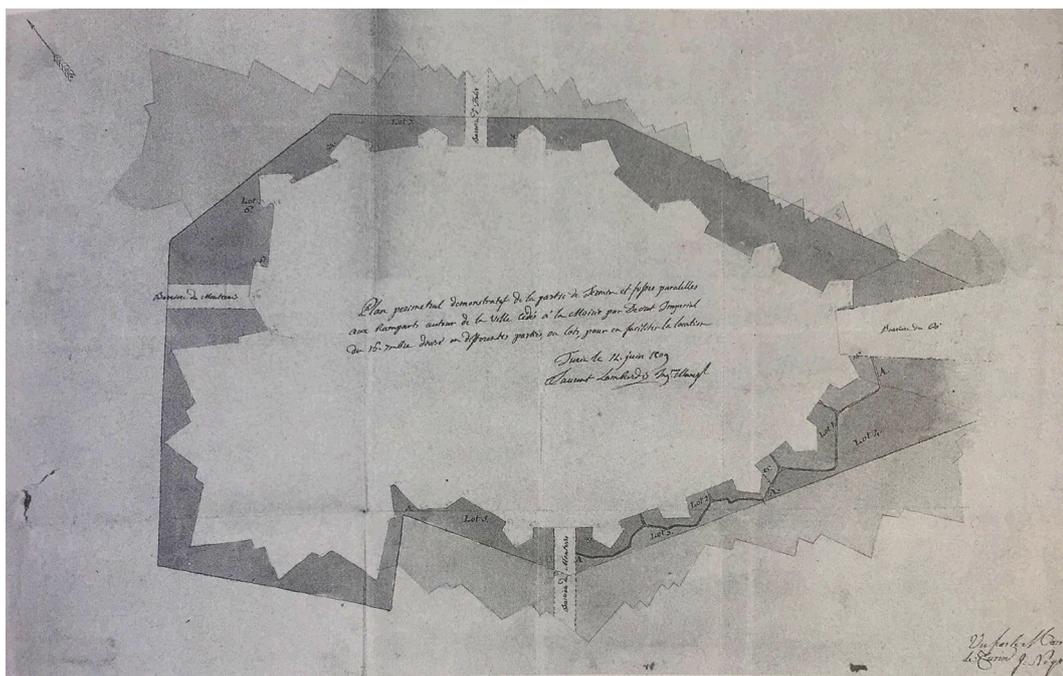
[13] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Plan perimetral demonstratif de la partie de terrain et fosses paralleles aux ramparts autour de la Ville cedé à la Mairie*

Autore: Lorenzo Lombardi

Data: 14 giugno 1809

Collocazione: ASCT, *Protocolli e minutari*, vol. 216, anni 1809-1810, c. 203 r.



Carta 13 - ASCT, *Protocolli e minutari*, vol. 216, anni 1809-1810, c. 203 r.

Si tratta del piano dimostrativo della parte di terreni e fossi perimetrali alla città in cui si mostrano i terreni ceduti al comune dopo il decreto reale. Le fortificazioni sono suddivise in 7 lotti così da facilitarne la locazione. L'autore della carta è l'Arch. L. Lombardi ed è stata terminata e firmata il 14 giugno 1809.

[14] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: Plan demonstratif des Terrains dépendants des anciennes fortifications extérieurs de Ville Imperiale de Turin

Autore: J. Conti

Data: 5 agosto 1810

Collocazione: ASCT, *Protocolli e minutari*, vol. 216, anni 1809-1810, c. 198 r.



Carta 14 - ASCT, *Protocolli e minutari*, vol. 216, anni 1809-1810, c. 198 r.

La carta è stata terminata da J. Conti il 5 agosto 1810, si tratta del piano dimostrativo dei terreni dipendenti dalle antiche fortificazioni esteriori alla città. La carta è completa di legenda con l'elenco dei terreni appartenenti al demanio e al comune, vistato dall'ingegnere Charles Philippe Mercandini. Inoltre, per una più chiara distinzione, si può notare la linea di demarcazione di proprietà tra comune e demanio.

[15] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Pianta dei terreni della fortificazione di Torino e suoi limiti*

Autore: Lorenzo Lombardi

Data: 10 ottobre 1817

Collocazione: ASCT, *Tipi e disegni*, 21.2.7/A/2



Carta 15 - ASCT, *Tipi e disegni*, 21.2.7/A/2

La pianta dei terreni della fortificazione di Torino e suoi limiti, copia dall'originale di G. Conti vistato da I. Gavuzzi è stata terminata da L. Lombardi il 10 ottobre 1817.

A sinistra della carta si trova l'elenco dei terreni la cui rendita spetta al Re, mentre a destra si trova l'indice dei terreni destinati dall'amministrazione ad abbellimenti urbani e nuove strade, dei terreni venduti nei particolari e l'elenco di quelli occupati abusivamente.

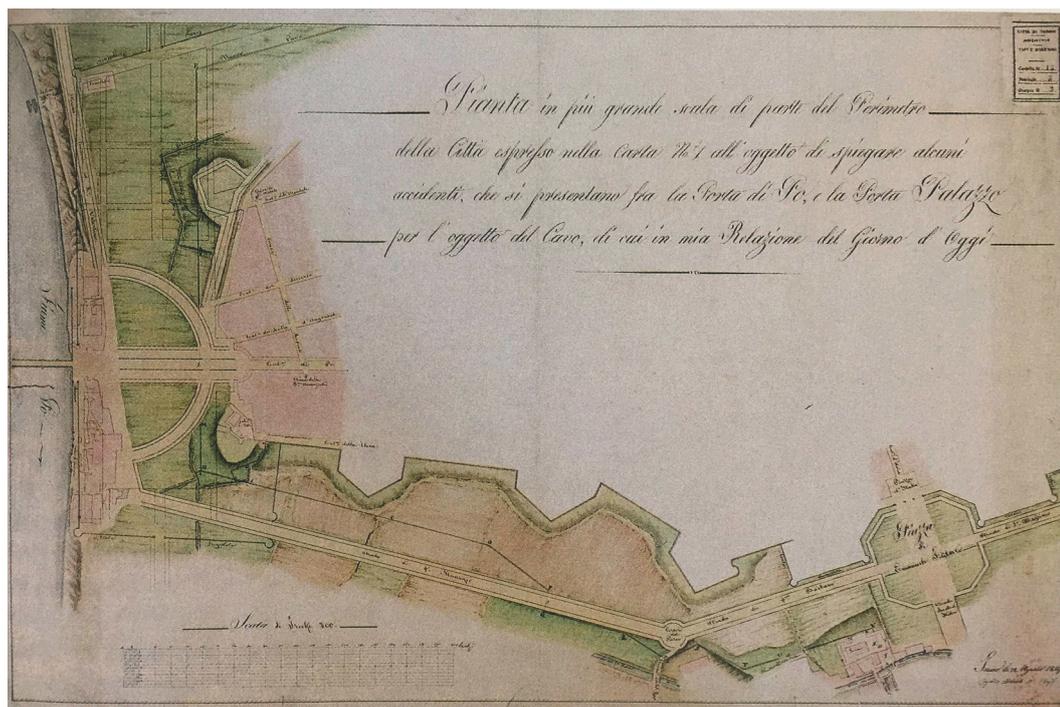
[16] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Pianta in più grande scala di parte del Perimetro della Città*

Autore: Ignazio Michelotti

Data: 28 agosto 1819

Collocazione: ASCT, *Tipi e disegni*, 13.3.3



Carta 16 - ASCT, *Tipi e disegni*, 13.3.3

Si tratta di una pianta redatta da Ignazio Michelotti il 28 agosto 1819 di parte del perimetro della città. Il disegno illustra il nuovo tracciato delle opere di canalizzazione proposte e riporta l'andamento della nuova cinta progettata daziaria approvata nel marzo 1818 con attacco diretto ai 3 bastioni del giardino reale, gli unici presenti ancora nella cinta fortificatoria urbana.

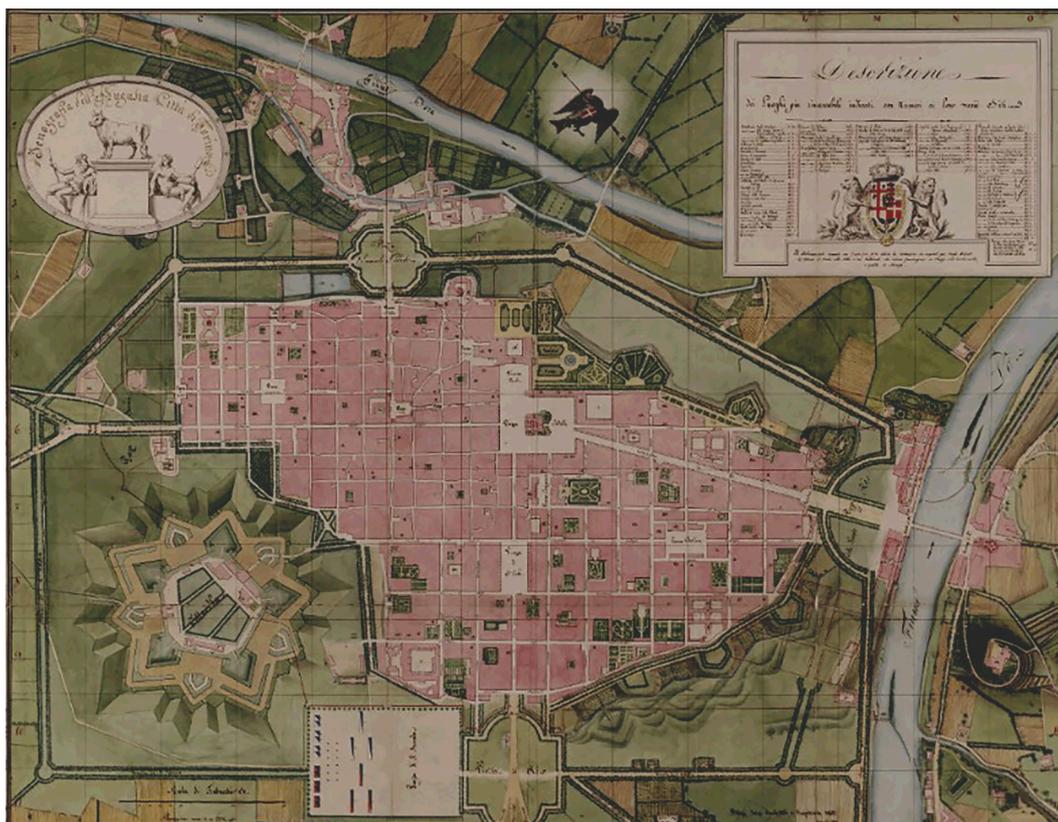
[17] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Iconografia dell'Augusta città di Torino*

Autore: Luigi Betozzi

Data: 1819

Collocazione: AST, Sezione Corte, *Carte topogr. Segrete - Torino 2 A VI Rosso*



Carta 17 - AST, Sezione Corte, Carte topogr. Segrete - Torino 2 A VI Rosso

La seguente è stata redatta da Luigi Betozzi nel 1819. La carta evidenzia i luoghi più rimarcabili della città e i loro vari siti.

Ad esempio, nell'area compresa tra la Contrada di Po e la Strada di S. Maurizio si possono elencare i seguenti importanti fabbricati: Accademia di pittura e del nudo (?), Manifattura di tapezzerie di fiandra, Università Biblioteca e Museo d'antichità, Maneggio Reale di cavallerizza e Maneggio del Duca di Genovese, Zecca, Giuoco del Trincotto, Ospedale della Carità, Fabbrica regia del Tabacco e Quartiere delle Guardie del corpo di sua maestà.

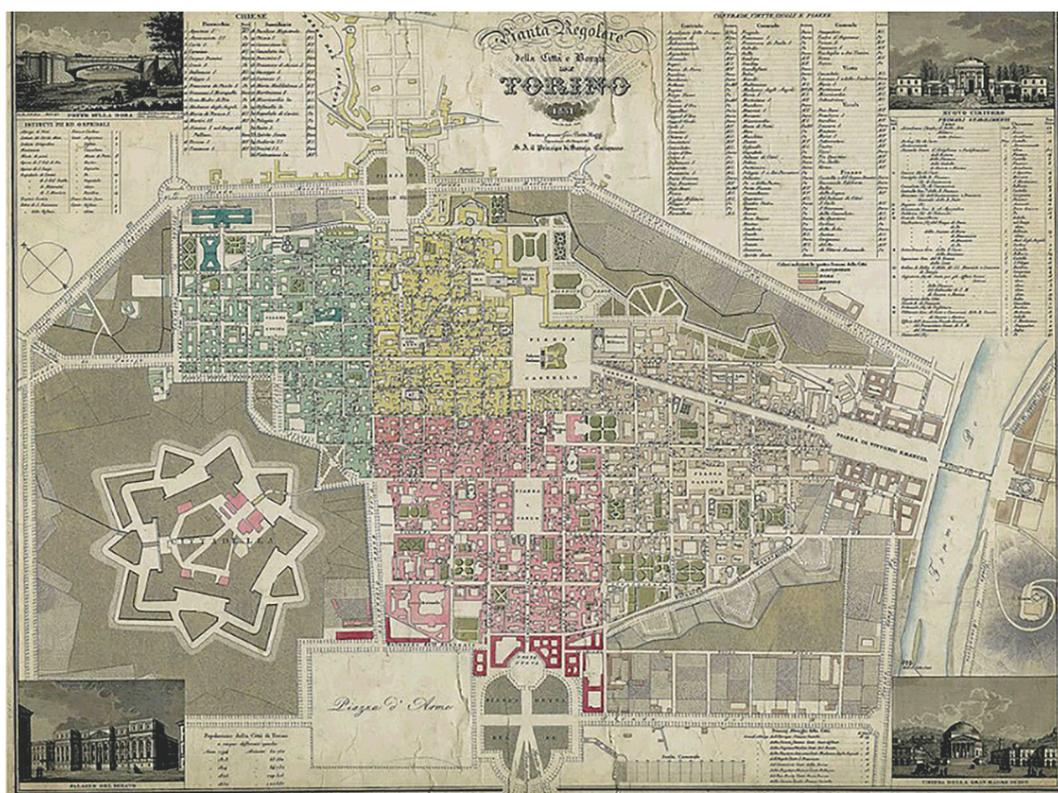
[18] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Pianta Regolare della città e borghi di Torino*

Autore: -

Data: 1831

Collocazione: ASCT, *Collezione Simeom*, D 87



Carta 18 - ASCT, *Collezione Simeom*, D87

La carta elenca strade, contrade, vicoli e piazze della città di Torino con alcune iconografie di edifici realizzati in quel periodo come ad esempio il cimitero monumentale a Nord di Torino, la Chiesa Gran madre di Dio e il Palazzo del Senato. La carta evidenzia in 4 diversi colori le sezioni della città ed elenca anche i servizi della città come Chiese e Ospedali. Inoltre, in basso si riportano anche i dati relativi al censimento della popolazione della città in quattro differenti epoche:

- Nel 1794 - 80.750 abitanti
- Nel 1813 - 65.550 abitanti
- Nel 1814 - 84.730 abitanti
- Nel 1825 - 109.515 abitanti
- Nel 1830 - 121.887 abitanti

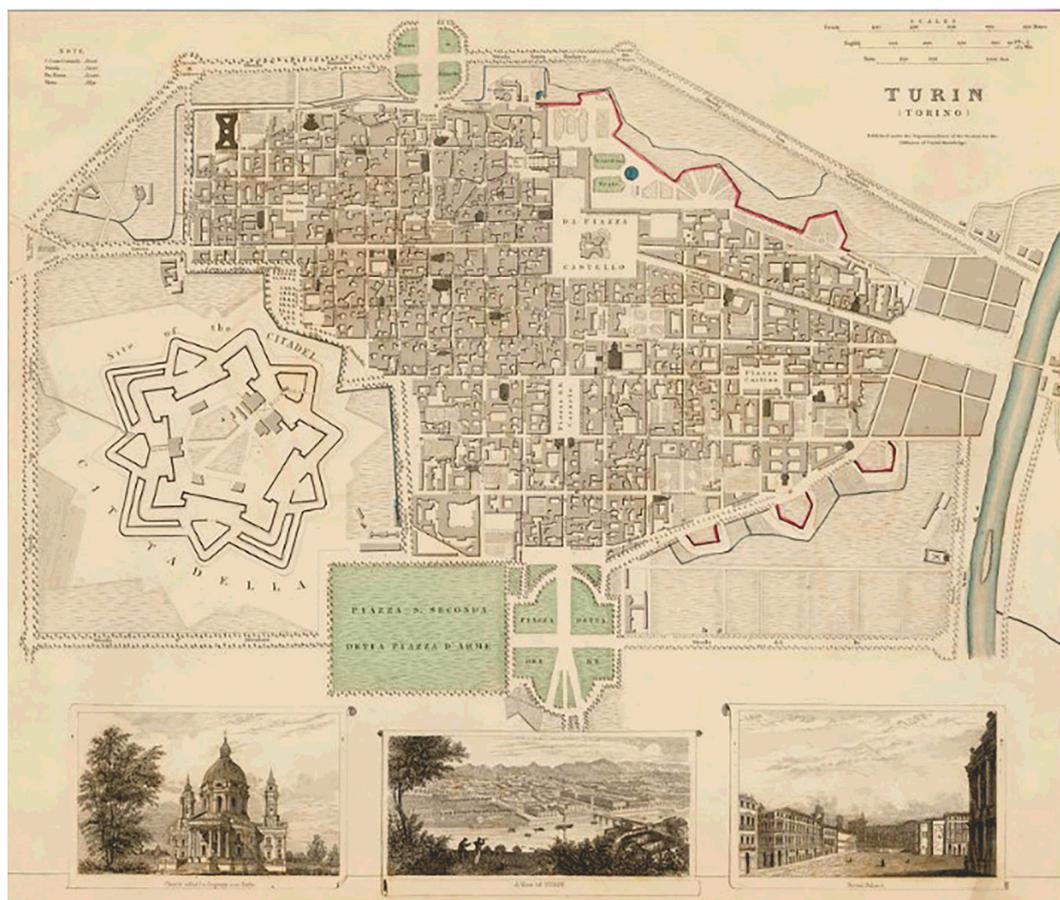
[19] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: Pianta topografica della città di Torino

Autore: -

Data: 1833

Collocazione: Biblioteca civica centrale, *Cartografico 8/10.6*



Carta 19 - Biblioteca civica centrale, *Cartografico 8/10.6*

Realizzata nel 1833 si tratta di una pianta topografica della città di Torino. In alto, sono collocate delle note con la traduzione dei termini in inglese per permettere la comprensione anche ad utenti internazionali. In basso, tre vedute prospettiche: Superga, con il titolo "Church called La Superga near Turin"; Torino, il titolo "A View of Turin" e Palazzo Reale, con il titolo "Royal Palace". Sono evidenziati in rosso i tre bastioni relativi ai giardini reali, gli unici rimasti dopo lo smantellamento francese delle fortificazioni.

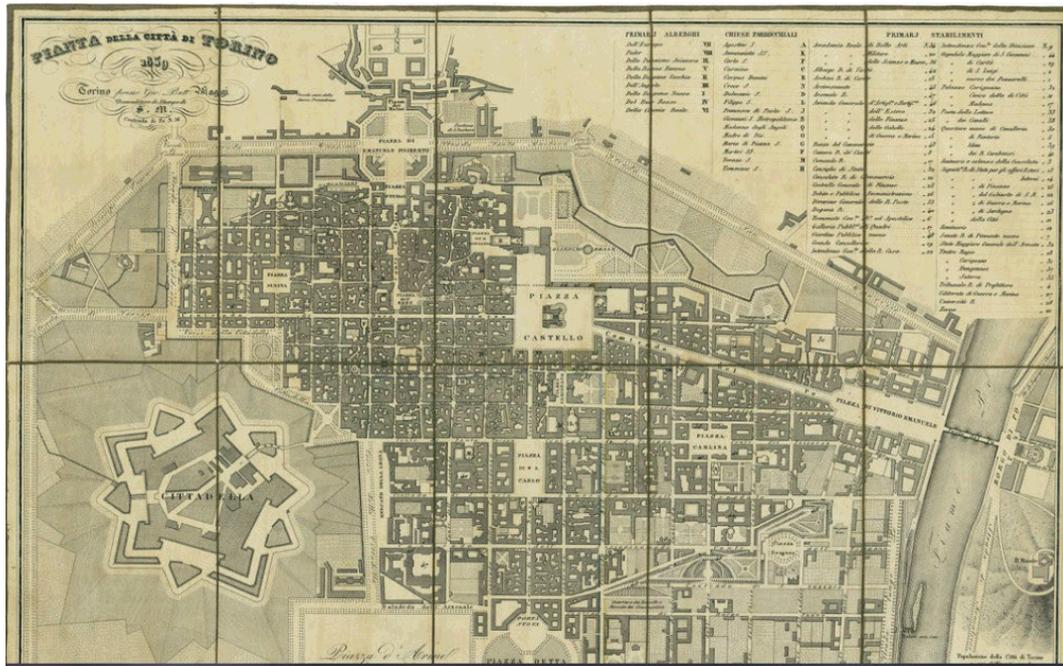
[20] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Pianta Regolare della città e borghi di Torino*

Autore: -

Data: 1839

Collocazione: ASCT, *Collezione Simeom*, D93



Carta 20 - ASCT, *Collezione Simeom*, D93

Si tratta della pianta della città di Torino edita da Maggi nell'anno 1839. E' presente l'elenco dei servizi di Torino come ad esempio: chiese, alberghi e stabilimenti.

I quattro distretti in cui è suddivisa la città sono riportati con quattro diverse linee colorate sulla carta, inoltre si trova un prospetto con la prosecuzione del censimento demografico della città che nel 1836 mostra un calo della popolazione fino a 120.670 abitanti.

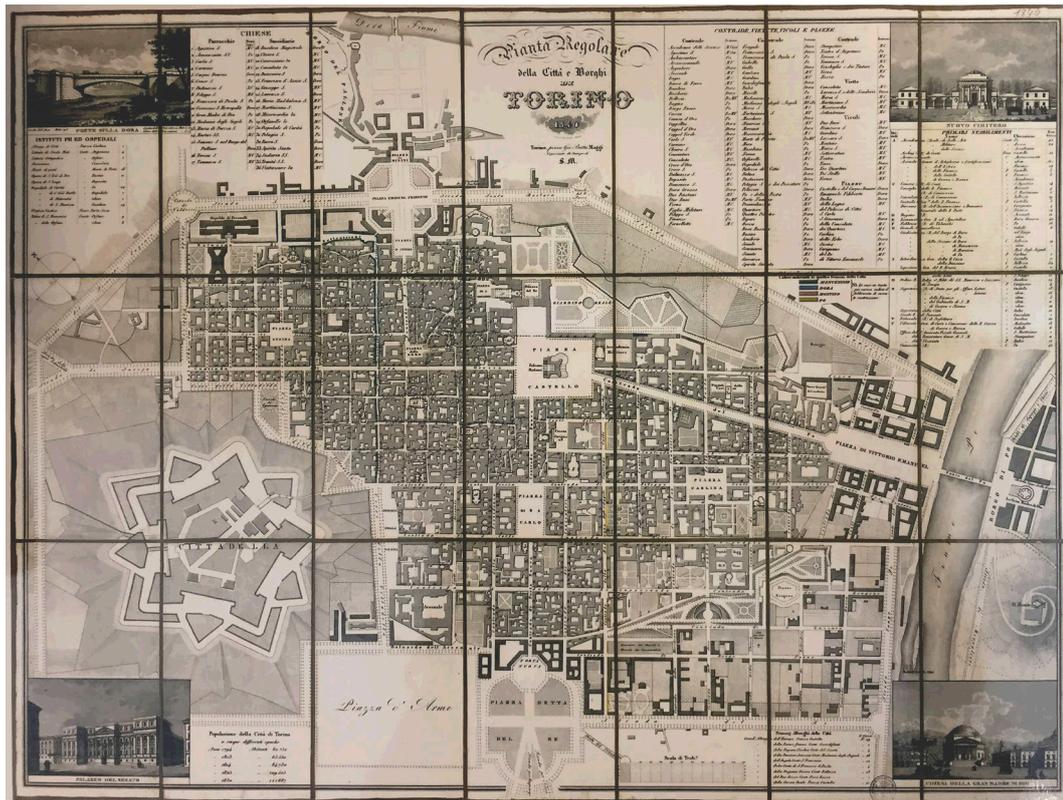
[21] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Pianta regolare della città e dei borghi di Torino*

Autore: -

Data: 1840

Collocazione: ASCT, *Collezione Simeom*, D95



Carta 21 - ASCT, *Collezione Simeom*, D95

La carta oltre ad elencare l'andamento demografico della città nei vari anni, mostra quattro vedute agli angoli della carta, dei nuovi edifici della città. Inoltre, introduce l'elenco dei primari alberghi della città, si tratta di una novità dell'Ottocento in cui assumono una certa rilevanza gli edifici che permettono di ospitare persone in villeggiatura o in viaggio per lavoro.

Nel 1840, la pianta prevede ancora il mantenimento dei tre bastioni realativi al giardino reale e la cittadella smilitarizzata.

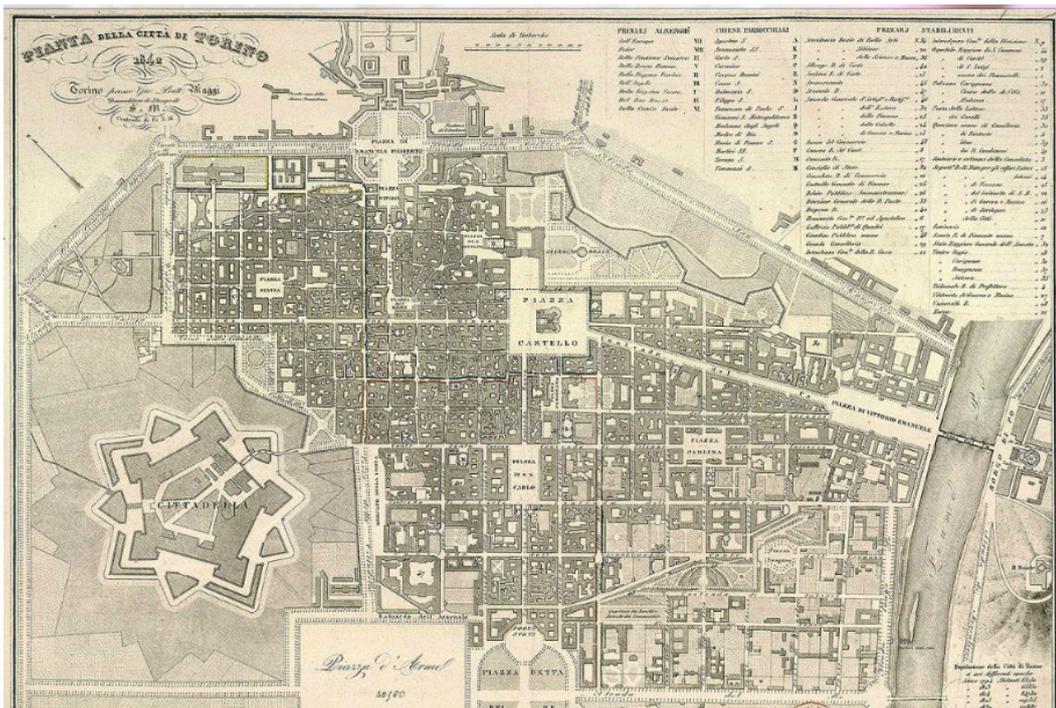
[22] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Pianta della città di Torino*

Autore: -

Data: 1842

Collocazione: Bibliothèque nationale de France, *Département Cartes et plans*, CPLGE D-7125



Carta 22 - Bibliothèque nationale de France, *département Cartes et plans*, CPLGED-7125

La carta poco si differenzia come stile e come elenco dei servizi presenti dalla carta 20 del 1839 ma, il livello di dettaglio della pianta degli edifici in quella del 1842 è maggiore. Gli isolati assumono una forma e una dimensione differente in quanto i progetti edilizi si modificano e aumentano di numero senza, però, ampliare la città.

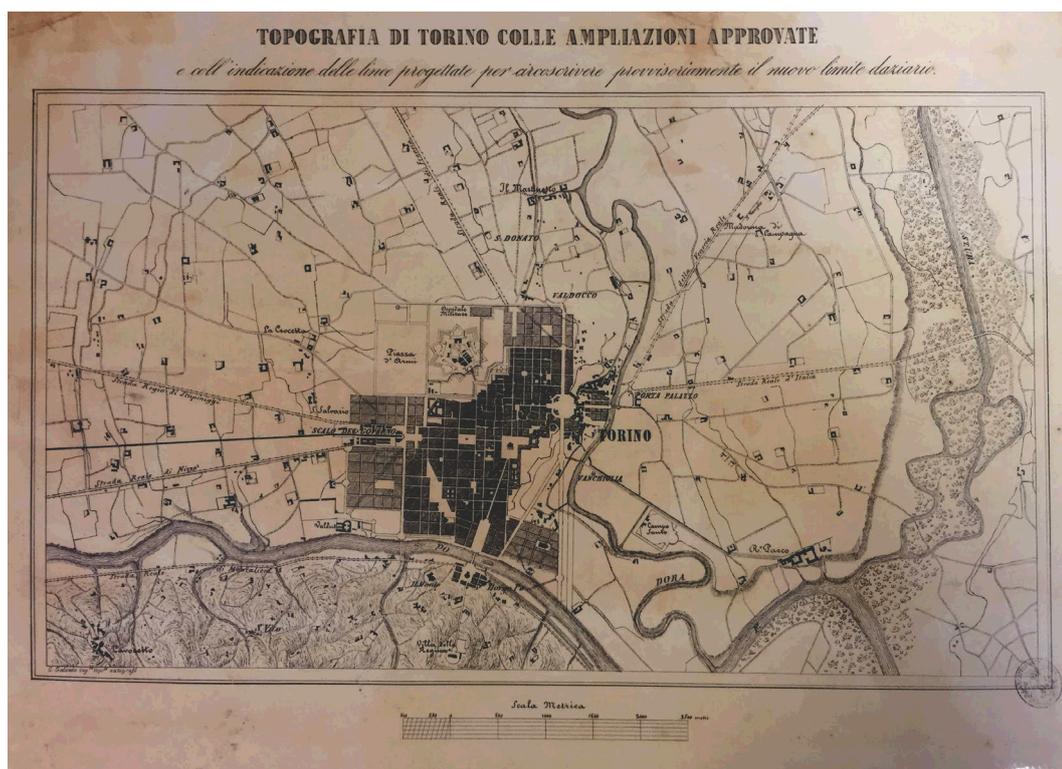
[23] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Topografia di Torino colle ampliamenti approvate e coll'indicazione delle linee progettate per circoscrivere provvisoriamente il nuovo limite daziario*

Autore: G. Galante

Data: 1850

Collocazione: ASCT, Collezione Simeom, D102



Carta 23 - ASCT, Collezione Simeom, D102

Si tratta di una carta con l'indicazione dei vari ampliamenti previsti, segnati con un colore più chiaro rispetto agli edifici esistenti. La carta serve per mostrare la nuova cinta daziaria progettata che circoscrive la nuova città.

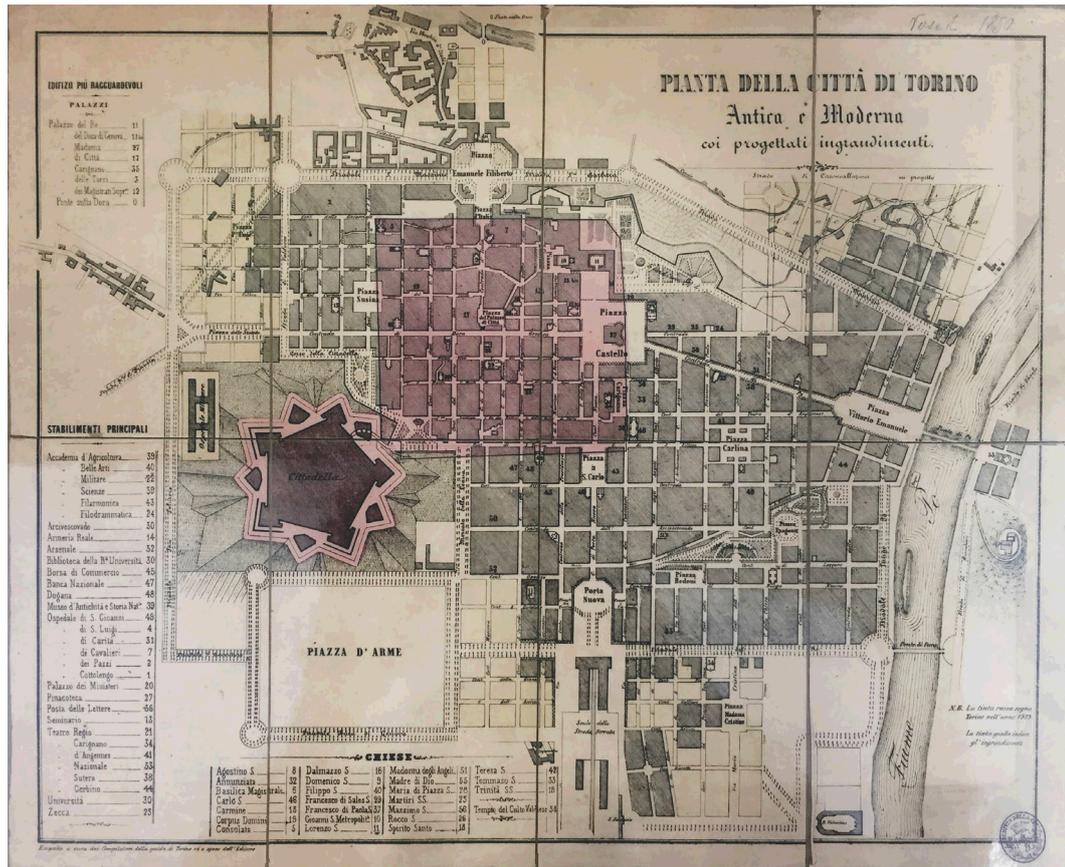
[24] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Pianta della città di Torino antica e moderna coi progettati ingrandimenti*

Autore: -

Data: 1850

Collocazione: ASCT, Collezione Simeom, D101



Carta 24 - ASCT, Collezione Simeom, D101

La carta segna in rosso la Torino del 1573, in nero gli isolati esistenti nel periodo di stesura della carta e, infine, in giallo gli ingrandimenti progettati. La carta segna, inoltre, gli stabilimenti principali, le chiese e gli edifici più ragguardevoli. Gli isolati sono disegnati a blocco (senza la pianta degli edifici al suo interno), perchè lo scopo della carta è sovrapporre i vari ingrandimenti della città dal suo nucleo originario.

Nella carta si può notare che il bastione di S. Carlo è smantellato da nuovi edifici non segnati in giallo in quanto non fa parte dell'ingrandimento di Vanchiglia.

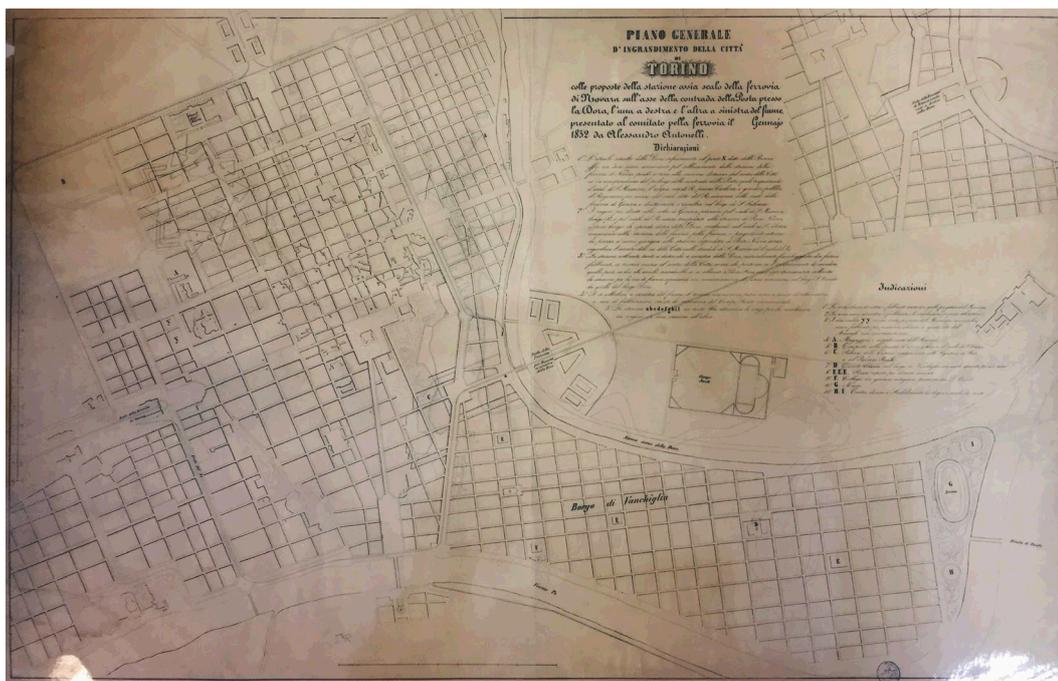
[25] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: Piano generale di ingrandimento della città di Torino

Autore: Alessandro Antonelli

Data: 1852

Collocazione: ASCT, Collezione Simeom, D103



Carta 25 - ASCT, Collezione Simeom, D103

Questo piano generale di ingrandimento della città di Torino mostra il progetto della nuova stazione che diventa scalo della ferrovia di Novara situato sull'asse della contrada della Posta presso la Dora. Il progetto è stato presentato al comitato della ferrovia a gennaio 1855 da Alessandro Antonelli. Il seguente progetto urbanistico, infine, non è mai stato realizzato.

Il disegno si tratta di una litografia.

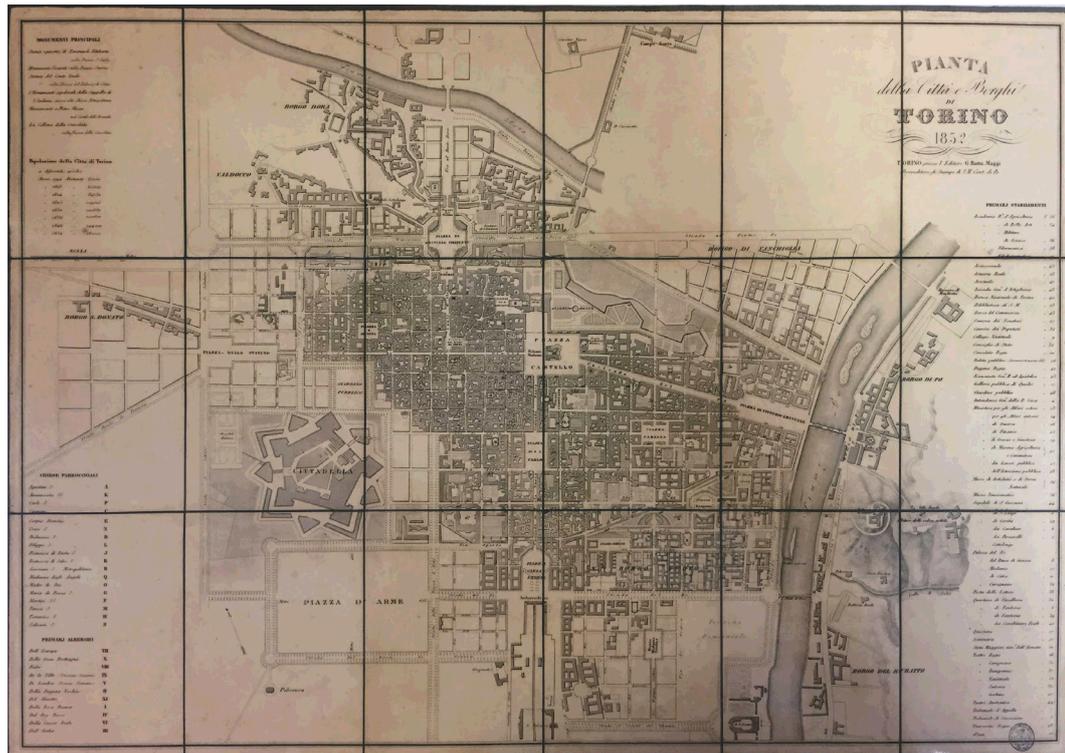
[26] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Pianta della città e borghi di Torino*

Autore: -

Data: 1852

Collocazione: ASCT, *Collezione Simeom*, D104



Carta 26 - ASCT, *Collezione Simeom*, D104

Si tratta della pianta topografica della città con gli ultimi ingrandimenti progettati, sono ancora visibili i tre bastioni del giardino reale e sono segnati in colore bianco con un perimetro scuro gli isolati di progetto. La carta descrive, inoltre, i primari alberghi, i principali monumenti, gli stabilimenti (edifici importanti) e le chiese.

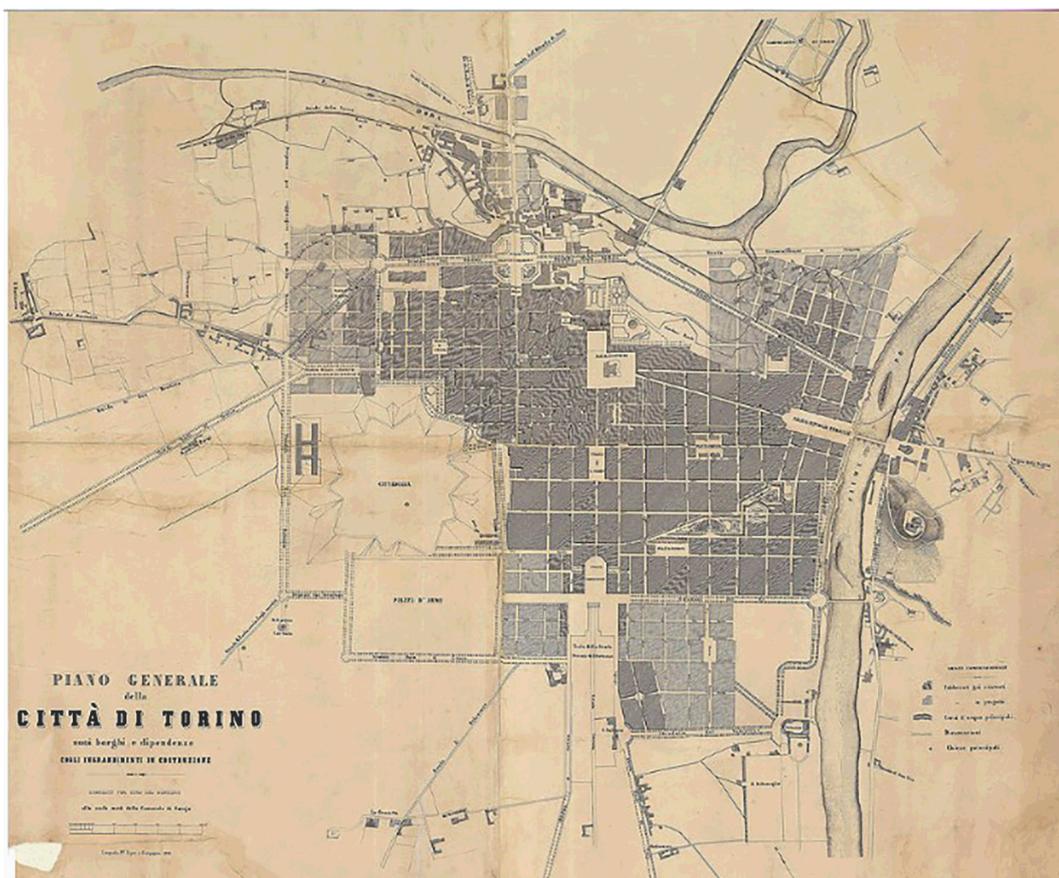
[27] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: Piano generale della città di Torino

Autore: -

Data: 1852

Collocazione: -



Carta 27 - ASCT (?)

Si tratta del Piano generale della città di Torino del 1852. La carta è una sovrapposizione tra i fabbricati già esistenti e quelli in progetto. Si vede il progetto della trasformazione di due dei bastioni relativi ai giardini reali in nuovi isolati. In particolare, il bastione S. Carlo diviene parte dell'ingrandimento di Vanchiglia. Questa carta sembra prevedere anche i relativi approfondimenti di ogni ingrandimento anche se non è stato possibile reperirli.

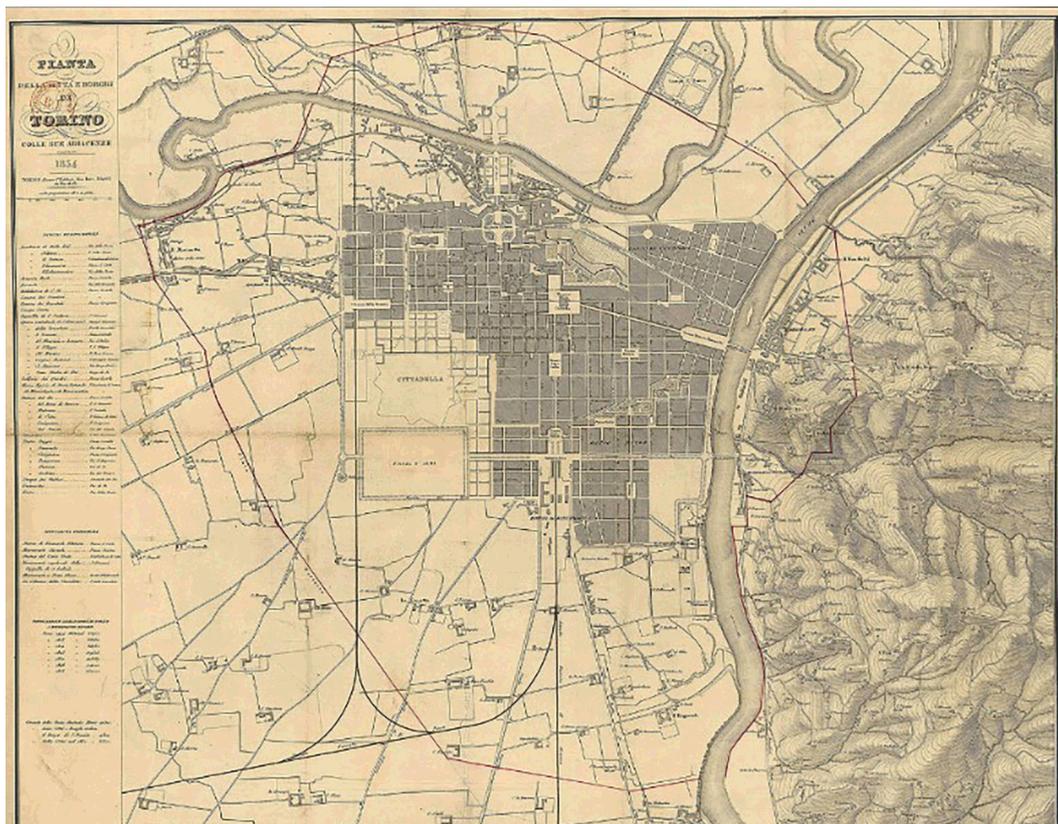
[28] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Pianta della città e borghi di Torino colle sue adiacenze*

Autore: -

Data: 1854

Collocazione: Bibliothèque nationale de France, *Département Cartes et plans*, GEC-384



Carta 28 - Bibliothèque nationale de France, GEC-384

La seguente carta riepiloga nell'indice i monumenti e gli edifici a servizio più importanti della città, con un prospetto dell'andamento demografico negli anni. E' tracciata con una linea rossa la cinta daziaria che era stata progettata dalla municipalità. La carta vuole tracciare una situazione in cui sono esistenti solamente due dei bastioni del giardino reale e quello di S. Carlo è stato smantellato dall'ampliamento di Vanchiglia.

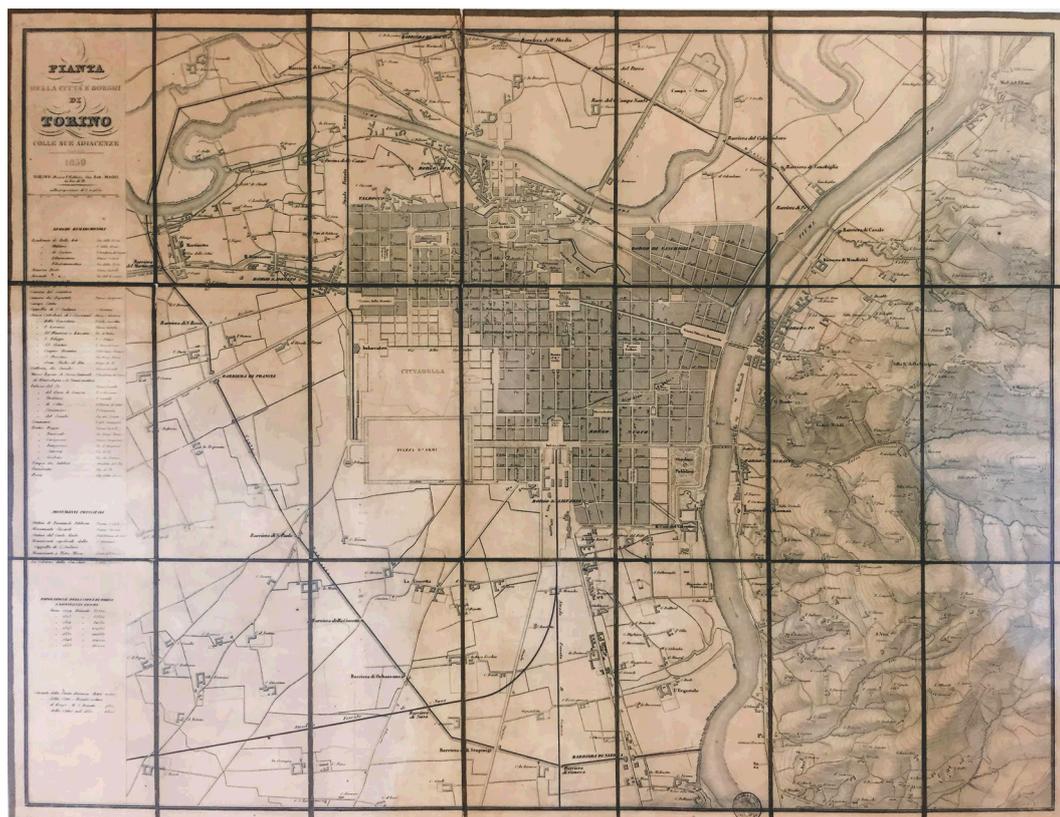
[29] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Pianta della città e borghi di Torino colle sue adiacenze*

Autore: Vittorio Angeli

Data: 1859

Collocazione: ASCT, *Collezione Simeom*, D 105



Carta 29 - ASCT, *Collezione Simeom* D 105

La carta, di impianto simile alla numero 26 mostra gli ingrandimenti previsti dal piano del 1850-52 con i nuovi collegamenti che si creano tra la nuova espansione della città e le province di Torino. Nel disegno sono stati progettati nuovi isolati sul sedimento del bastione di S. Carlo e sono rimasti, invece, i due bastioni relativi al giardino reale.

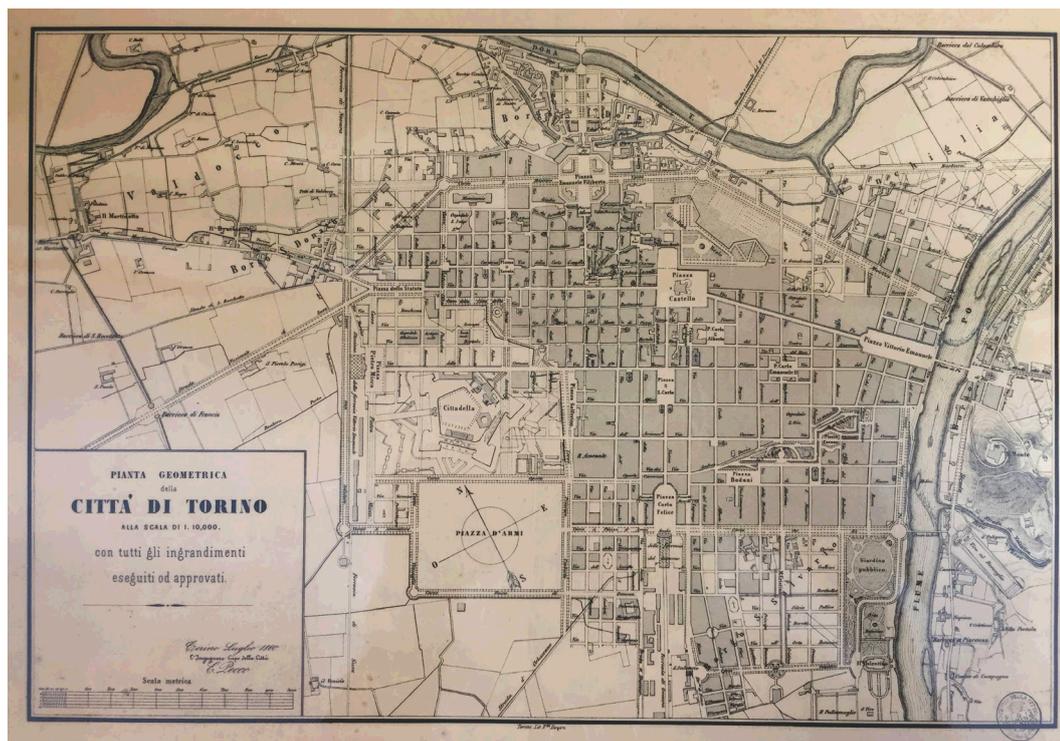
[30] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Pianta geometrica della città con tutti gli ingrandimenti eseguiti o approvati*

Autore: -

Data: 1860

Collocazione: ASCT, Collezione Simeom, D 106



Carta 30 - ASCT, Collezione Simeom D 106

In questa carta si vede molto bene, il nuovo isolato progettato che comprende il sedimento dell'antico bastione S. Carlo compreso tra Via G. Ferrari e Via della Zecca.

La carta è il risultato di una sovrapposizione di più sedimenti storici che permette la lettura della trasformazione della città. Inoltre, il dettaglio della carta non è preciso ma consente una comprensione generale delle grandi trasformazioni della città.

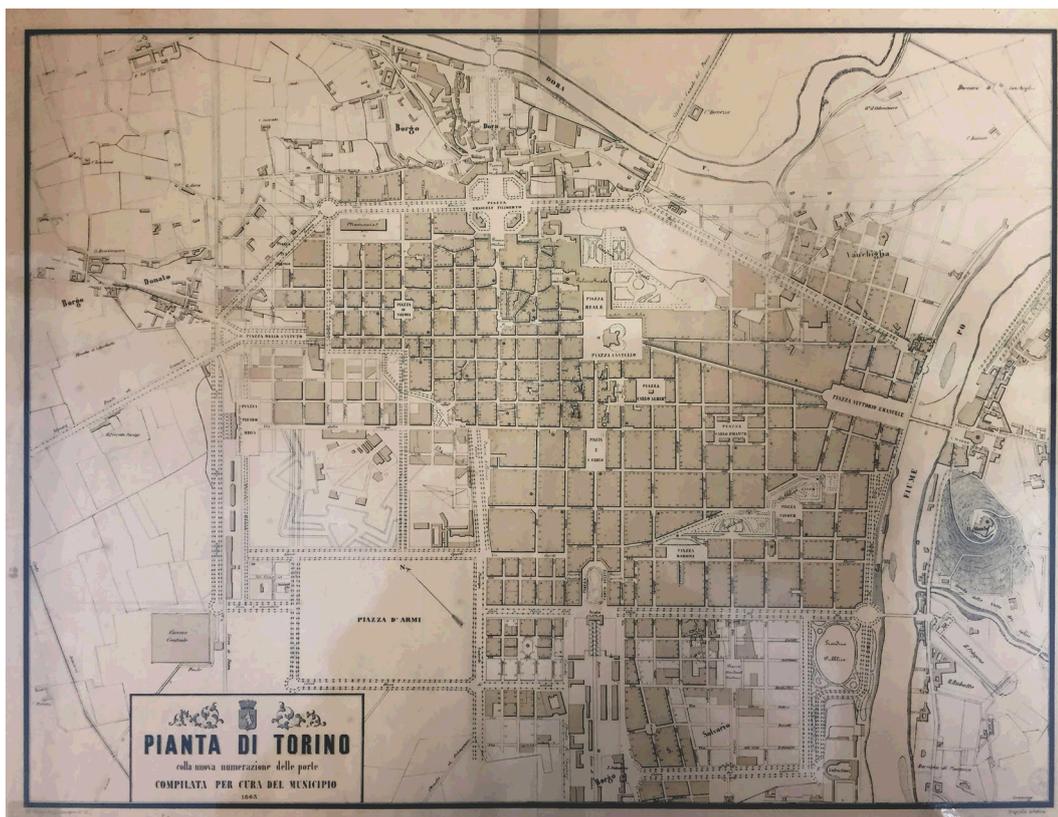
[31] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Pianta di Torino colla numerazione delle porte*

Autore: -

Data: 1869

Collocazione: ASCT, *Collezione Simeom*, D 108



Carta 31 - ASCT, *Collezione Simeom* D 108

La carta, compilata a cura del municipio è utile al fine di fornire la nuova numerazione civica delle porte di ogni isolato. In questo caso, quindi, su carta sembrano essere presenti solamente gli edifici esistenti (segnati in colore più scuro) mentre quelli ancora da realizzarsi sono rimasti isolati colorati in chiaro. Solo una parte di ampliamento di Vanchiglia è stato eseguito oltre C.so San Maurizio.

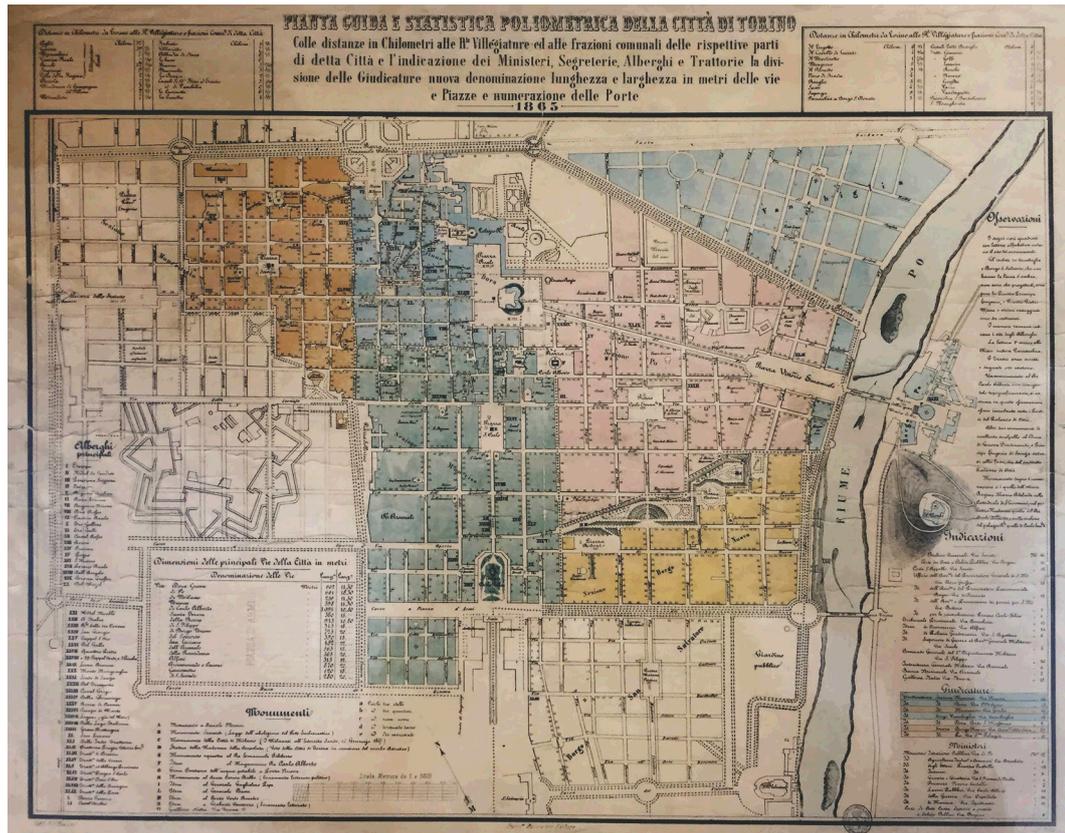
[32] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Pianta guida e statistica poliometrica della città di Torino*

Autore: Gotto Fortunato Giuseppe

Data: 1863

Collocazione: ASCT, Collezione Simeom, D 109



Carta 32 - ASCT, Collezione Simeom D 109

La seguente pianta riporta le distanze in chilometri rispetto alle Reali villeggiature ed alle frazioni comunali delle rispettive parti della città con l'indicazione dei ministeri, segreterie, alberghi e trattorie.

Sulla carta, si trova un'annotazione che permette di distinguere gli edifici progettati da quelli effettivamente realizzati (questi ultimi hanno una linea d'ombra). Infine, si trova un prospetto con la lunghezza delle vie principali di Torino: ad esempio, la via di Po è lunga 661 metri per una larghezza di 18,50 metri.

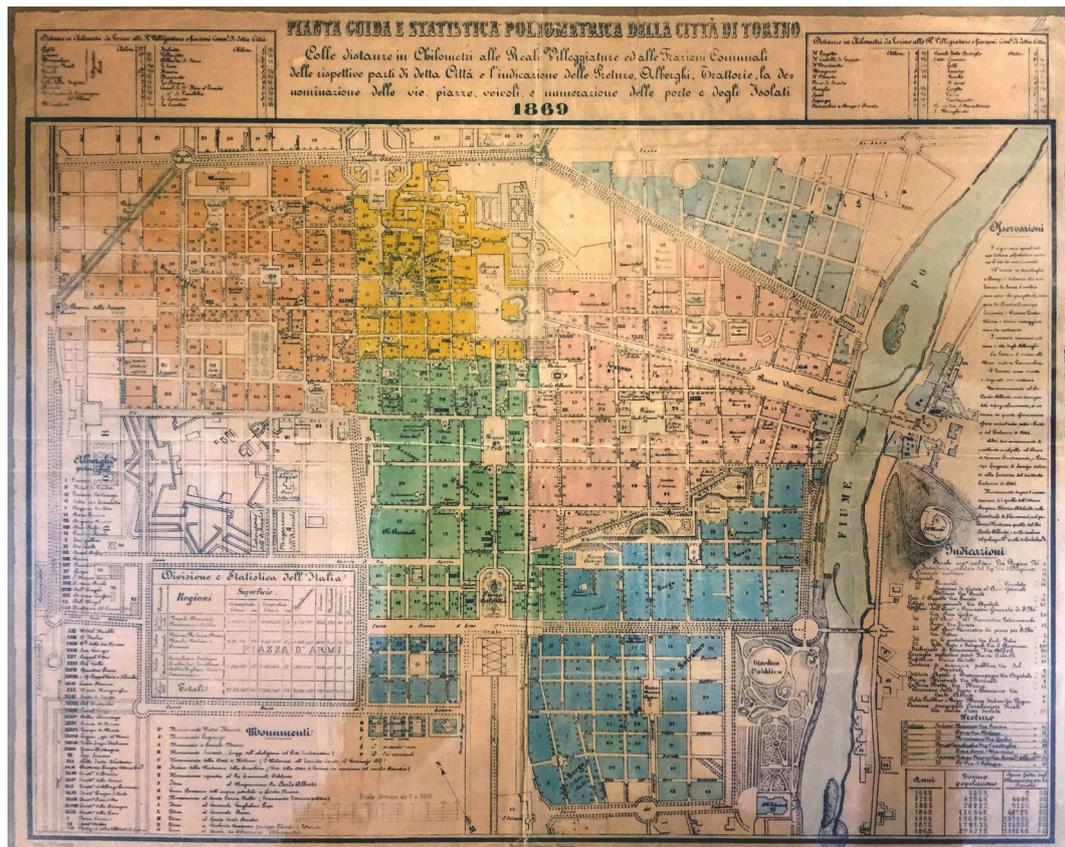
[33] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Pianta guida e statistica poliometrica della città di Torino*

Autore: Fortunato Giuseppe Gotto

Data: 1869

Collocazione: ASCT, *Collezione Simeom*, D 111



Carta 33 - ASCT, *Collezione Simeom* D 111

La carta ha un impianto simile alla numero 32 ma, con molti più edifici costruiti rispetto alla precedente.

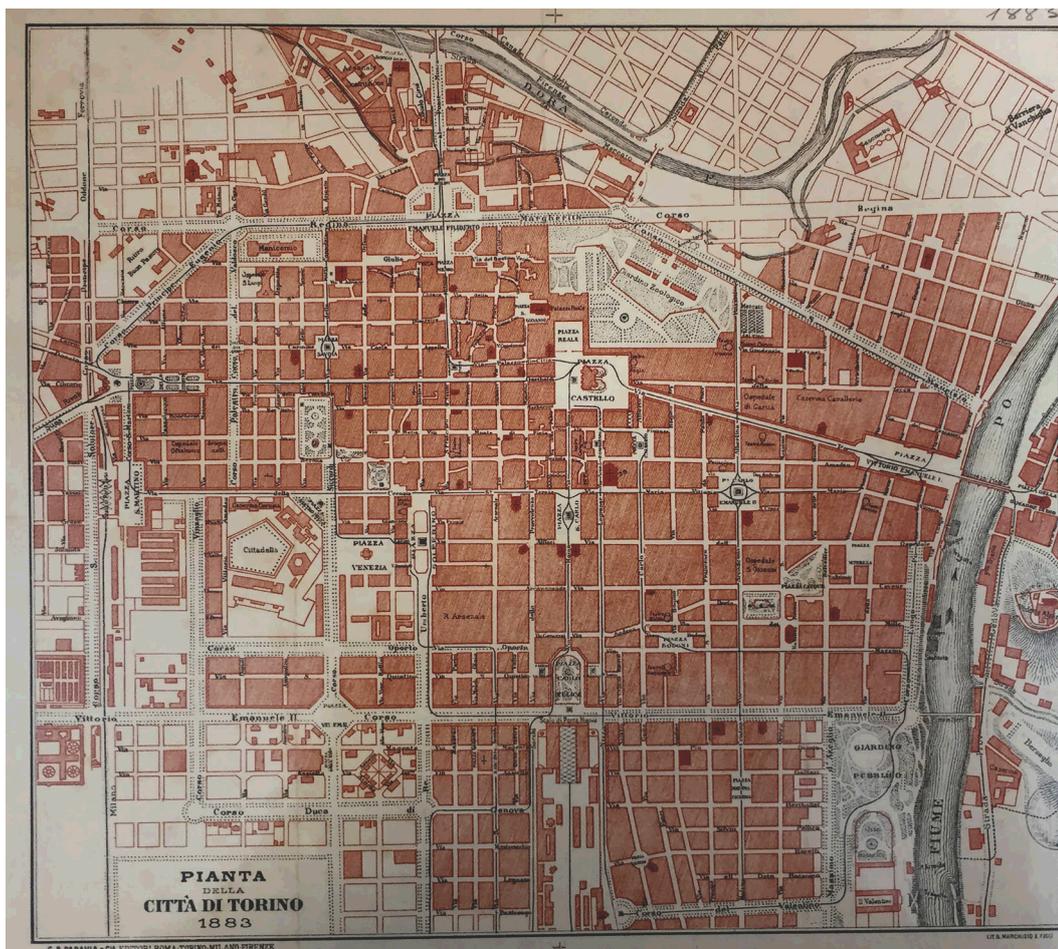
[34] SCHEDA DELLA CARTA

Titolo: *Pianta della città di Torino*

Autore: -

Data: 1883

Collocazione: ASCT, *Collezione Simeom*, D 118

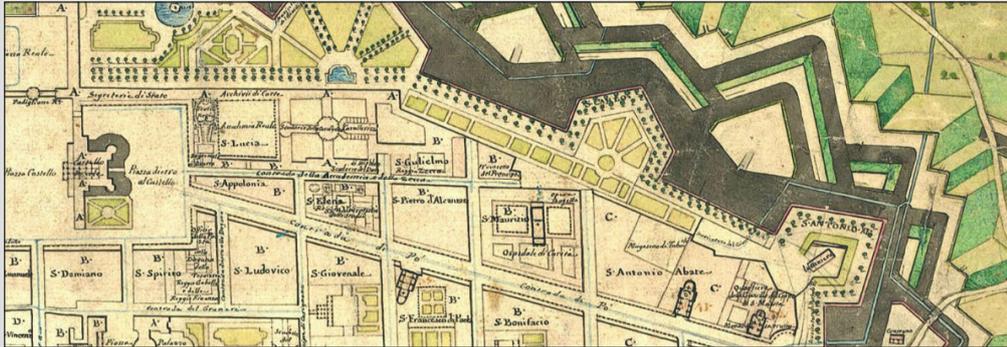


Carta 34 - ASCT, *Collezione Simeom* D 118

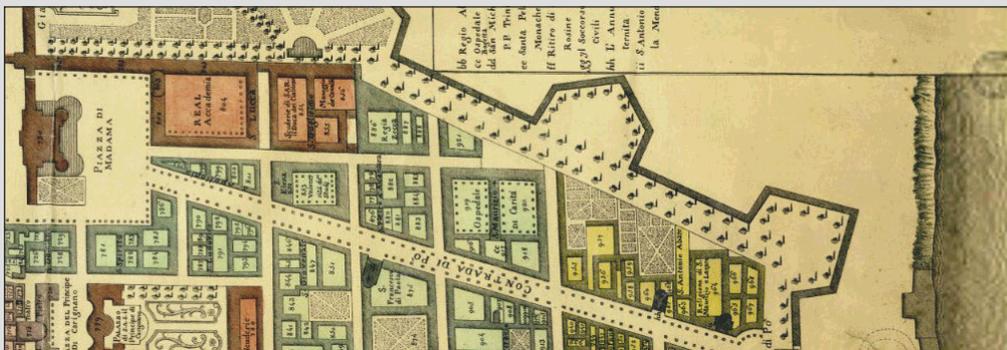
La seguente carta mostra lo stato di fatto della città di Torino nel 1883. Gli isolati campiti in rosso sono quelli esistenti, mentre quelli tracciati con un solo perimetro rosso sono progettati e ancora in fase di costruzione. L'area compresa tra Via Po e C.so S. Maurizio risulta essere tutta lottizzata con il mantenimento dei due bastioni relativi al giardino reale.

3.1 Contributi cartografici

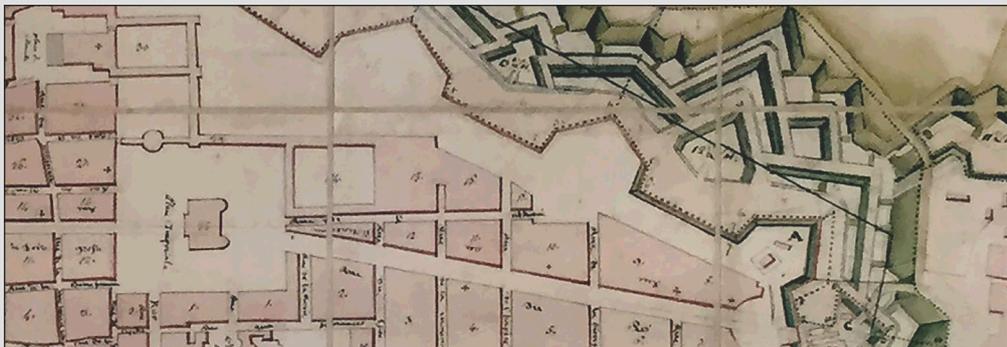
- [1] I. A. Galletti, *Pianta geometrica della reale città e cittadella di Torino colla loro fortificazione - 1790*



- [2] A. Grossi, *Torino in pianta dimostrativa con numeri indicanti tutti i proprietari - 1796*



- [3] L. Lombardi, *Pianta della città con il rilievo della cinta fortificata prima dell'inizio dei lavori di smantellamento - 1801*



- [4] P. Amati, *Plan de la commune de Turin divisé en quatre sections avec les numéros des cantons et portes - 1802*



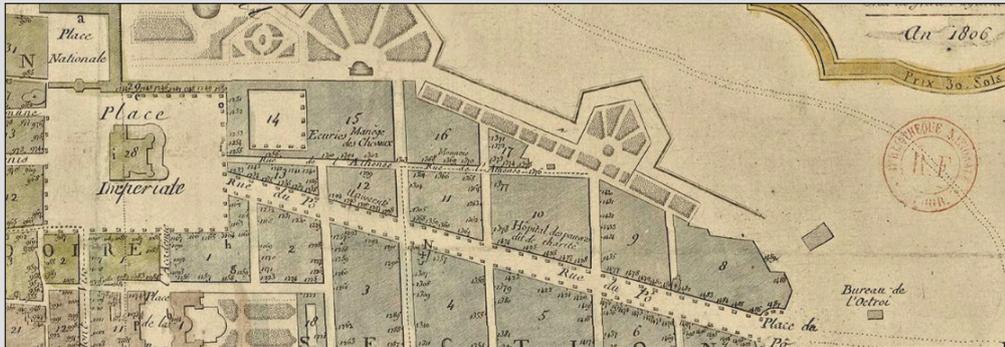
[5] Bertinetti, *Pianta della città di Torino* - 1803



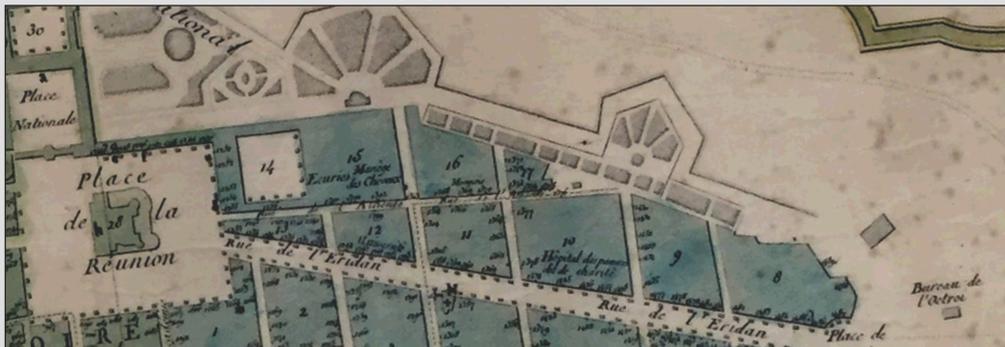
[6] F. Bonsignore, *Plan général démonstratif pour l'aplanissement des Terrains des fortifications démolies aux alentours de la ville de Turin* - 1805



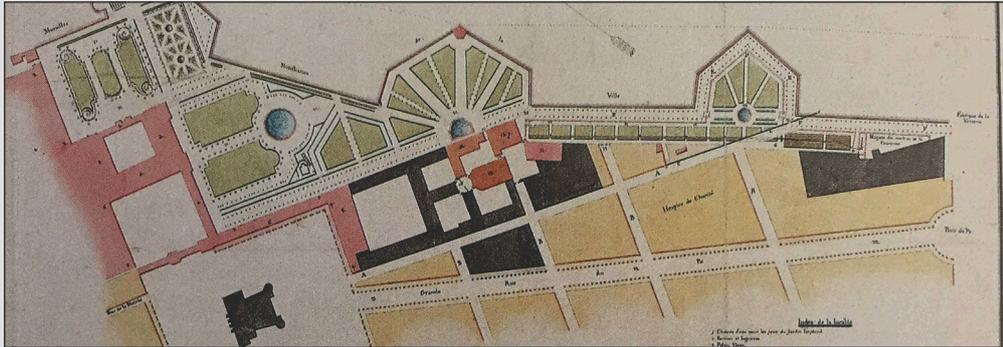
[7] *Plan de la commune de Turin divisé en quatre sections avec les numéros des cantons et portes* - 1806



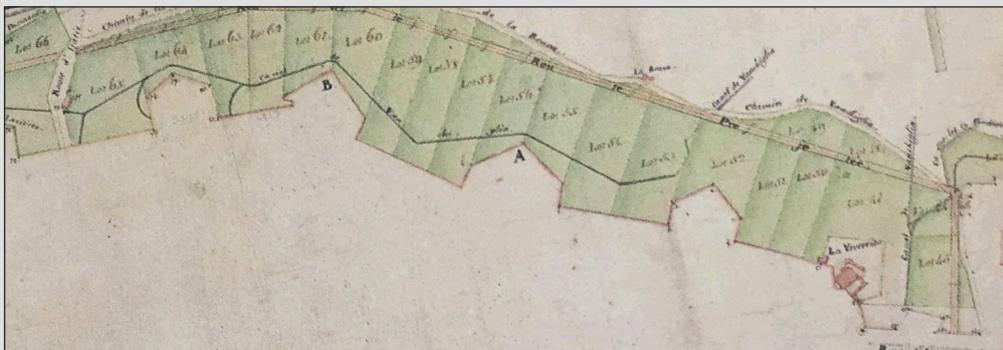
[8] G. Cardone, C. La Ramée Pertinchamp, *Plan général de la ville de Turin et des sites formant la ci devant fortification [...]* - 1807



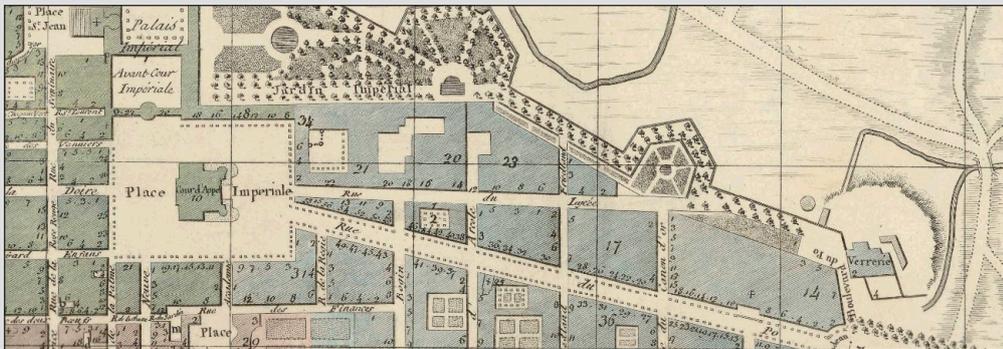
[9] M. Piacenza, *Plan Général géométrique de la partie de la ville de Turin entre la Porte Palais et la Porte du Po tiré de l'original* - 1807



[10] E. Perratone, *Plan Géométrique des terrains dependans de la fortification de la Ville de Turin* - 1807



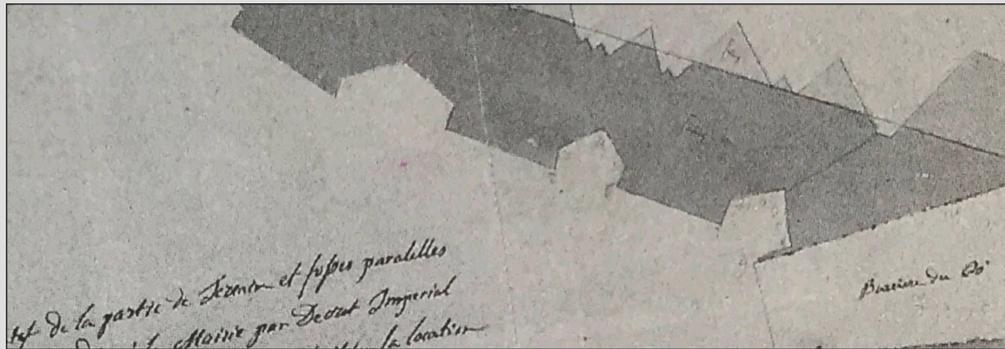
[11] L. Lombardi, *Plan de la ville impériale de Turin et de ses faubourgs[...]* - 1808



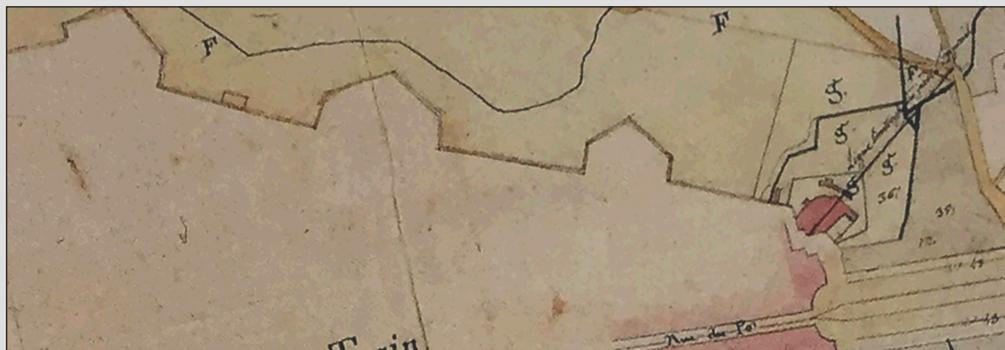
[12] G. Cardone, C. La Ramée Pertinchamp, L. Lombardi, F. Bonsignore, C. Randoni e G. Cardone, *Plan général d'embellissement [...]* - 1809



[13] L. Lombardi, *Plan perimetral demonstratif de la partie de terrain et fosses parallèles aux ramparts autour de la Ville cedé à la Mairie - 1809*



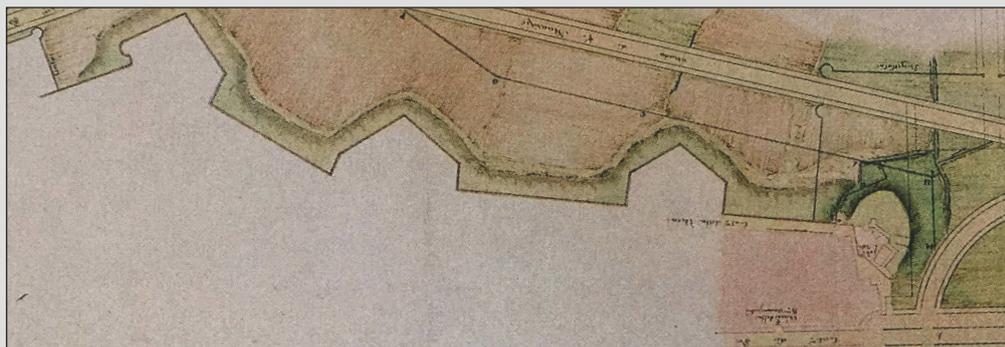
[14] J. Conti, *Plan demonstratif des Terrains dépendants des anciennes fortifications extérieures de Ville Imperiale de Turin - 1810*



[15] L. Lombardi, *Pianta dei terreni della fortificazione di Torino e suoi limiti - 1817*



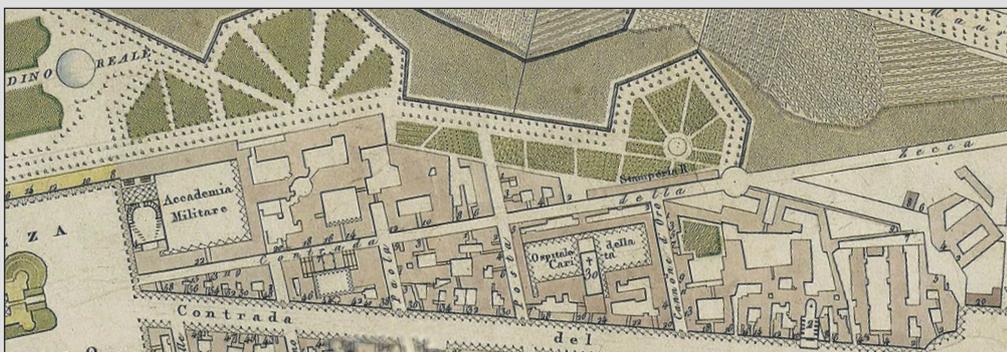
[16] I. Michelotti, *Pianta in più grande scala di parte del Perimetro della Città - 1819*



[17] L. Betozzi, *Iconografia dell'Augusta città di Torino* - 1819



[18] *Pianta Regolare della città e borghi di Torino* - 1831



[19] *Pianta topografica della città di Torino* - 1833



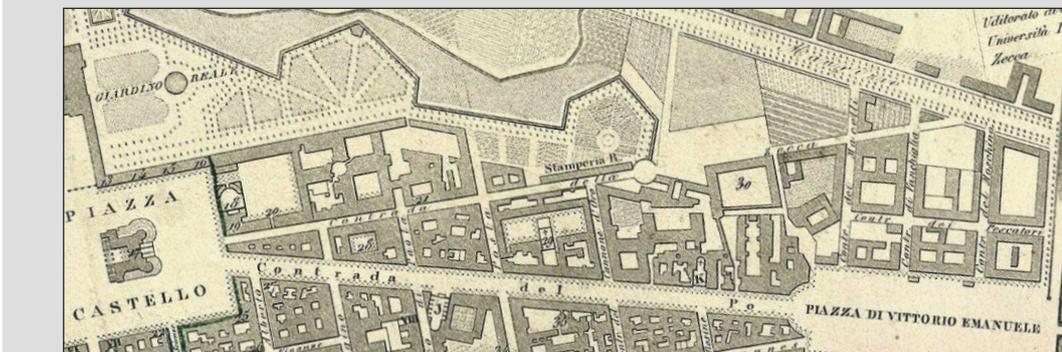
[20] *Pianta Regolare della città e borghi di Torino* - 1839



[21] *Pianta Regolare della città e dei borghi di Torino - 1840*



[22] *Pianta della città di Torino - 1842*



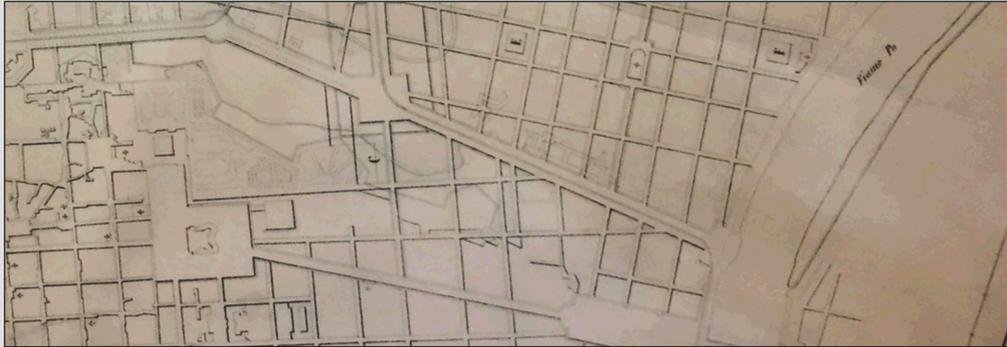
[23] G. Galante, *Topografia di Torino colle ampliamenti approvate [...] - 1850*



[24] *Pianta della Città di Torino antica e moderna coi progettati ingrandimenti - 1850*



[25] A. Antonelli, *Piano generale di ingrandimento della città di Torino - 1852*



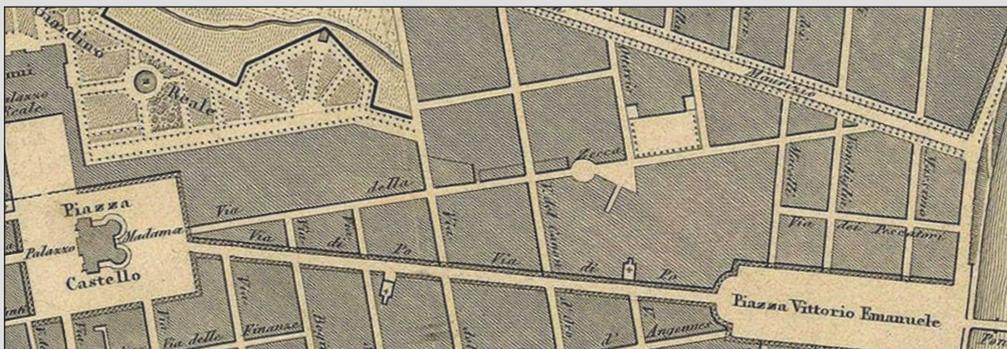
[26] *Pianta della città e borghi di Torino - 1852*



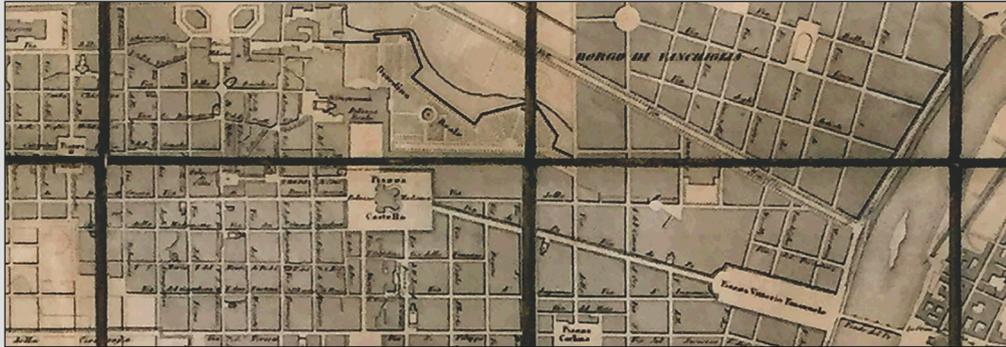
[27] *Piano generale della città di Torino - 1852*



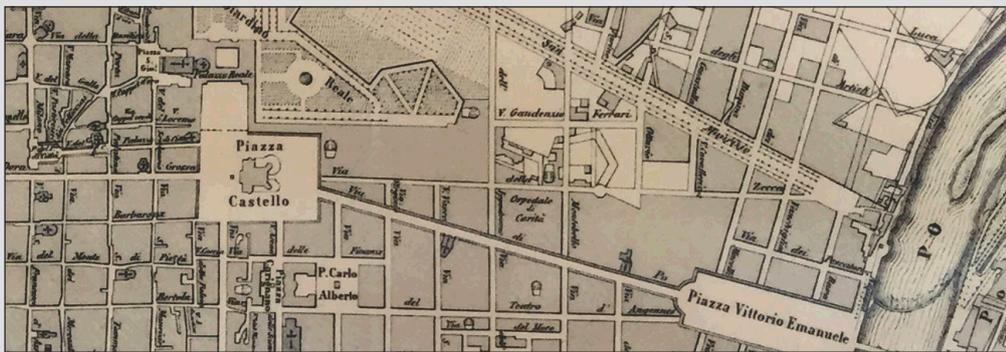
[28] *Pianta della città e borghi di Torino colle sue adiacenze - 1854*



[29] *Pianta della città e borghi di Torino colle sue adiacenze - 1859*



[30] *Pianta geometrica della città con tutti gli ingrandimenti eseguiti o approvati - 1860*



[31] *Pianta di Torino colla numerazione delle porte - 1869*



[32] *G. G. Fortunato, Pianta guida e statistica poliometrica della città di Torino - 1863*



[33] G. G. Fortunato, *Pianta guida e statistica poliometrica della città di Torino - 1869*



[34] *Pianta della città di Torino - 1883*



IL QUARTIERE TRA VIA PO E CORSO SAN MAURIZIO

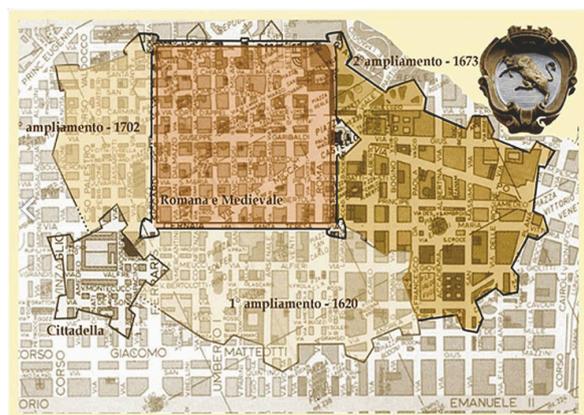
4. Lettura morfologica dell'area

L'area oggetto della presente analisi è collocata in pieno centro storico della città di Torino, ad est di Piazza Castello come si osserva nella carta 1.



Carta 1 - Ortofoto che evidenzia l'area a nord della contrada di Po
Fonte: Google earth

La suddetta area è compresa tra corso San Maurizio a nord e l'antica contrada di Po (attuale via Po) a sud. Il 23 ottobre 1673¹, il duca Carlo Emanuele II approva l'apertura di via Po, che si estende da piazza Castello verso il fiume Po, e negli anni successivi diventa l'asse portante del secondo ampliamento seicentesco di Torino, come si vede nella carta 2. Inoltre, quest'ultimo ingrandimento verso oriente, della seconda metà del Seicento, presentato dall'architetto Amedeo di Castellamonte (figlio di Carlo di Castellamonte), prevede anche il raddoppio di piazza Castello con palazzo Madama suo nuovo baricentro.



Carta 2 - Carta con indicazione degli ampliamenti di Torino
Fonte: <http://www.atlanteditorino.it/storia.html>

Il perimetro dell'area, inoltre, risulta chiaro grazie alla traccia del fiume Po ad est, la linea stradale di corso San Maurizio a nord, la via storica di Po a sud e piazza Castello ad ovest con i giardini reali e i bastioni annessi ancora presenti. Si tratta di un complesso prevalentemente edificato a partire dall'ampliamento seicentesco con numerosi sviluppi, ampliamenti e costruzioni in periodo ottocentesco.

Il tessuto urbano del quartiere è a maglia fitta caratterizzato da un rapporto ben proporzionato tra pieni e vuoti. La maggior parte degli edifici si identifica in

¹ Fonte: <http://www.museotorino.it/view/s/16934284d47c4e52b99056c754ee3d19>; ultima consultazione: settembre 2019



Carta 3 - Ortofoto che restituisce il tessuto compatto del quartiere di Po
Fonte: Google earth

blocchi che compongono un singolo isolato con una forma spesso irregolare che permette di adattarsi all'andamento stradale che ha fortemente influenzato la forma del quartiere. Essendo, inoltre, di impianto seicentesco, ogni isolato è caratterizzato da un fronte unico e di altezza continua con ampi cortili all'interno.

Secondo l'analisi di Agostino Magnaghi e Piergiorgio Tosoni² il rione storico dell'ampliamento orientale seicentesco è composto da edifici con diversi caratteri tipologici³.

Una prima tipologia che si riscontra nell'area è quella del *palazzo aulico sei/settecentesco* dove i quartieri su cui insistono sono definiti da direttive urbanistiche ben precise, hanno una forma regolare e sono caratterizzati da ampie dimensioni⁴. Inoltre, questi palazzi «oltre a prevedere la costruzione di "mediazioni ambientali" tra spazi esterni e spazi rappresentativi interni, come i porticati passanti, si soffermano soprattutto sull'immagine del prospetto verso via, in cui l'apparato decorativo assume carattere tipizzante»⁵.

Quest'ultima tipologia si fonde in maniera coerente con quella di *aggregazione lineare a portico di case sei/settecentesche*: infatti, via Po è prevalentemente caratteriz-

2 A. MAGNAGHI e P. TOSONI, *La città smentita. Torino: ricerca tipologica in ambiti urbani di interesse storico*, Edizioni libreria cortina, Torino 1989

3 Per un approfondimento sulle tipologie edilizie in Torino e sulla struttura urbanistica della città consultare: V. COMOLI e M. VIGLINO (a cura di), *Qualità e valori della struttura storica di Torino*, Città di Torino Assessorato all'urbanistica - Piano Regolatore Generale di Torino (ricerca diretta da Vera Comoli Mandracci), Gregotti Associati Studio, Torino 1992; V. COMOLI MANDRACCI, *Torino: note per una storia delle trasformazioni urbane dell'Ottocento*, in "Cronache economiche", fasc. 3-4, Torino 1976; pp. 3-16; POLITECNICO DI TORINO - Dipartimento Casa-Città (a cura di), *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, 2 voll., Torino 1984 e A. CAVALLARI MURAT (a cura di), *Forma urbana ed architettura nella Torino barocca. Dalle premesse classiche alle conclusioni neoclassiche*, Unione tipografico-editrice torinese, Torino 1968 e G. M. LUPO, *La trasformazione per parti della città nella storia* in "Atti e rassegna tecnica, Società Architetti e Ingegneri in Torino", a. 40, n. 1 - gennaio, Torino 1986

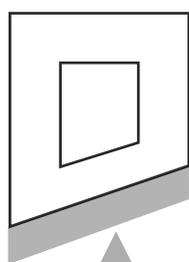
4 A. MAGNAGHI e P. TOSONI, *La città smentita. Torino* cit.; p. 98

5 Ibidem

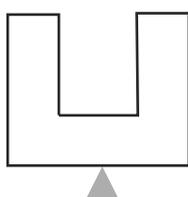
zata da edifici costituiti da un sistema lineare a portico con regole dettate dal progetto dell'ampliamento orientale seicentesco⁶. Gli edifici caratterizzati da questa classe sono costituiti al piano terreno da negozi e attività di tipo commerciale coperti da un passaggio porticato e al piano mezzanino da ambiente di servizio alla bottega⁷. Lo schema rappresentativo è indicato alla lettera A.

Un'altra tipologia che si incontra in questa area della città è quella delle infatti, causa l'incremento demografico e relativi processi di masse di spostamenti in città, si costruiscono edifici per la nuova classe borghese⁸. Spesso, dunque, ritroviamo queste abitazioni sul sedimento di una fortificazione smantellata o di ampliamenti ottocenteschi al di fuori dell'antica cinta bastionata seicentesca. I lotti spesso hanno forma irregolare, perchè si adattano al tessuto esistente⁹. Lo schema rappresentativo è indicato alla lettera B.

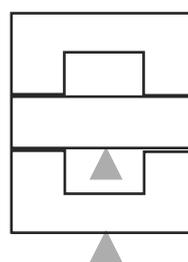
Un'ultima tipologia che si può osservare in quest'area edificata è quella della *casa a corte concatenata per la residenza e per attività minori*¹⁰. Quest'ultimo sottoinsieme che si può definire "misto", è a servizio di una classe più povera per residenze più piccole con un sistema distributivo limitato a vano scala e ballatoio per la distribuzione interna¹¹.



Schema tipologico A
Aggregazione lineare a portico di case sei/ settecentesche



Schema tipologico B
Case borghesi nella costruzione ottocentesca



Schema tipologico C
Casa a corte concatenata per la residenza e per attività minori

Schemi disegnati da Michela Righetti, tratti dal libro A. MAGNAGHI e P. TOSONI, La città smentita. Torino cit.

Il quartiere, inoltre, è accessibile da più ingressi trasversali a via Po e corso San Maurizio e le vie al suo interno scandiscono in maniera chiara la suddivisione per isolati degli edifici residenziali. La via Giuseppe Verdi attraversa diagonalmente l'edificato identificandosi come asse stradale che collega piazza Castello con il termine di corso San Maurizio.

Gli edifici, inoltre, sono per la maggior parte di proprietà pubblica con funzione a servizio del cittadino. Infatti, sono presenti due scuole di secondo grado, quattro musei come ad esempio la Mole Antonelliana (museo del cinema), l'Università di Torino (dipartimento di filosofia e scienze dell'educazione) all'interno di Palazzo Nuovo e il nuovo campus Aldo Moro che include servizi allo studente come residenza universitaria, uffici e spazi per gli studenti. Inoltre, adiacenti a piazza Castello sono presenti il teatro Regio, teatro Gobetti e l'auditorium RAI. Un quartiere denso di funzioni appartenenti al settore terziario che include anche ristoranti, bar ed alberghi vista la posizione centrale.

6 Ibidem; p. 114

7 Ibidem

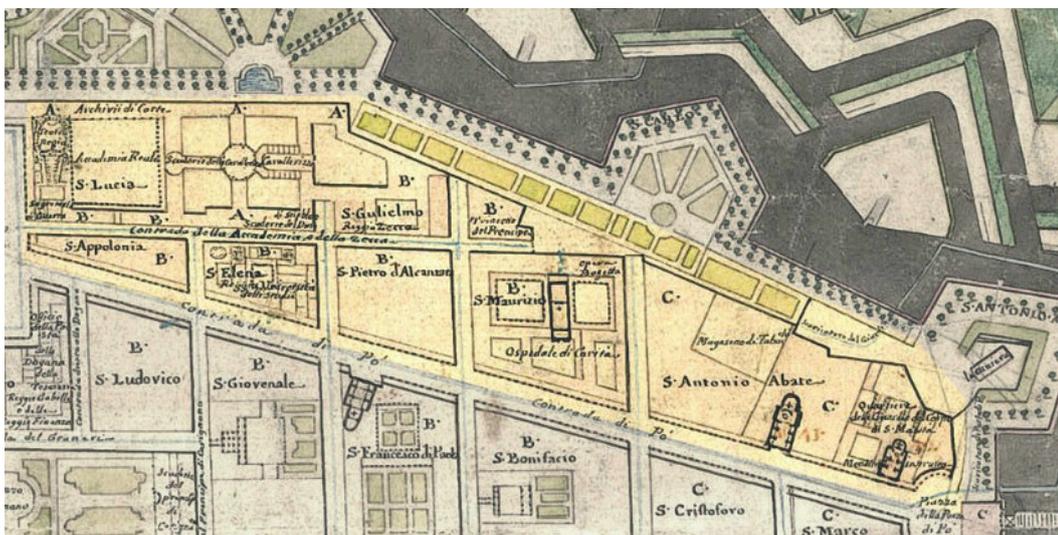
8 Ibidem; p. 137

9 Ibidem

10 Ibidem; p. 149

11 Ibidem

4.1 Breve excursus sulla morfologia storica del quartiere di Po



Carta 4 - I. A. Galletti, estratto della "Pianta geometrica della reale città e cittadella di Torino colla loro fortificazione", 1790

ASCT, Tipi e Disegni, 64.2.13

Leggendo la pianta geometrica della città¹² redatta da Ignazio Amedeo Galletti nel 1790, come si vede dalla carta 4, si distinguono bene gli isolati che sono definiti dal taglio delle vie e, da fine seicento, sono identificati con un nome di un santo. La città, infatti, nel XVIII secolo è suddivisa in 145 isole o cantoni e una casa, per essere riconosciuta, si chiama con il nome del santo appartenente all'isola e il nome del proprietario dell'edificio. Solamente il 24 frimaio VII¹³ (14 dicembre 1798) l'amministrazione comunale decide di incaricare Perini di studiare un modo per attribuire a tutte le case un numero civico, così da favorire il commercio e il giro di affari. Il 29 ventoso IX¹⁴ (20 marzo 1801), la municipalità approva il decreto della ripartizione della città in 4 sezioni che permette una semplificazione solamente dal punto di vista amministrativo (questa successivamente cambierà). Le sezioni sono così chiamate: Eridano, Monviso, Moncenisio e Dora.

La dimensione della sezione di Po, al termine del secolo settecentesco era molto più ridotta rispetto ad oggi, in quanto, seppur un lato fosse sempre determinato dalla via Po, l'altro lato è tracciato dal sedimento dei bastioni secenteschi.

Il borgo di Po era completo già originariamente di edifici adibiti a servizio pubblico come ad esempio: il magazzino dei tabacchi, l'ospedale di carità, la regia zecca, le scuderie della cavallerizza, l'accademia reale, il teatro regio e la regia università degli studi.

¹² Per osservare la carta nella sua interezza vedere il capitolo 3 "Regesto delle carte di Torino nel XIX secolo" alla carta 1

¹³ F. ROSSO, *La numerazione delle case e la denominazione delle contrade nella Torino napoleonica. 1798-1814*, in "Studi Piemontesi", marzo 1985, vol XIV, fasc. 1; p. 62

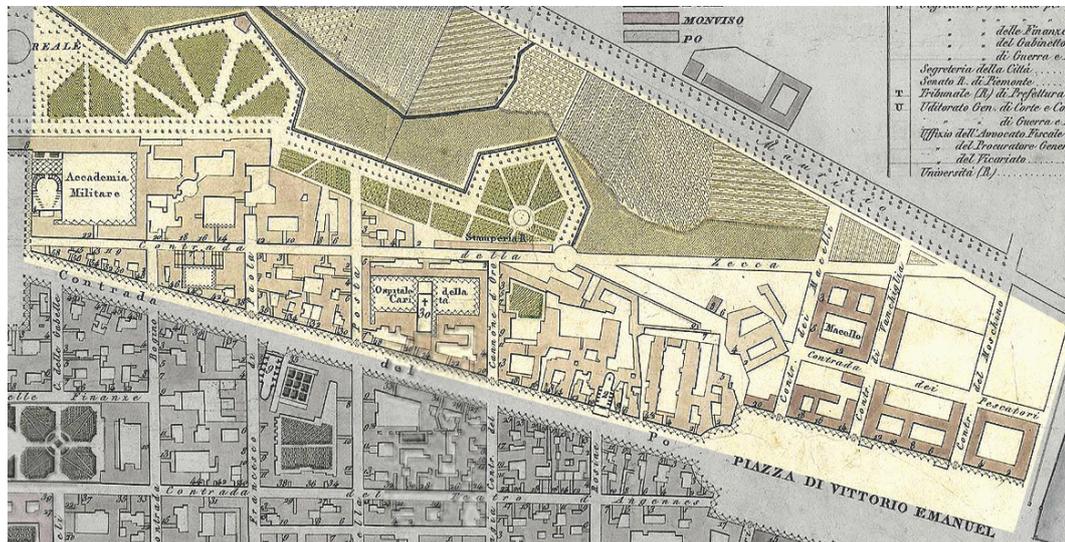
¹⁴ Ibidem, p. 73



Schema - Michela Righetti, Individuazione dell'area di Po con i bastioni secenteschi relativi e le due porte connesse dalla Via Po

Le due chiese presenti, al fondo di via Po, erano “L’Annunziata confraternita” (oggi ancora presente) e “Sant’Antonio Abate” oggi parte del palazzo che ospita il museo Accorsi-Ometto.

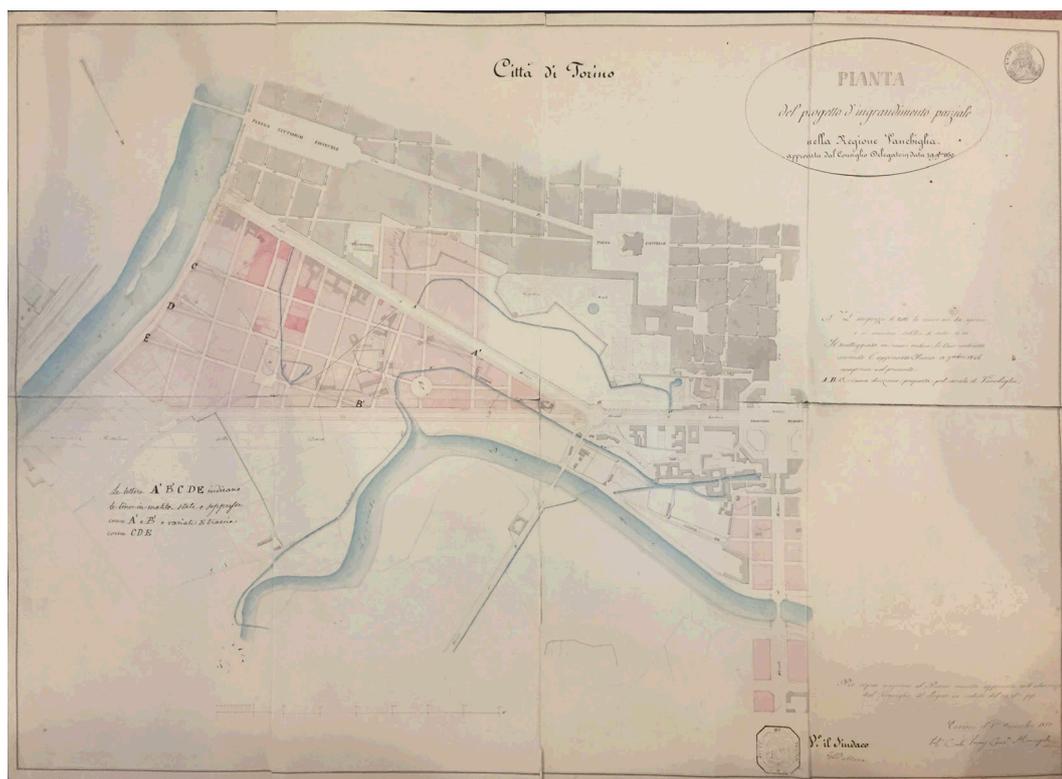
I bastioni che si trovano a mezzanotte (nord) della contrada sono: bastione San Maurizio ancora attestante i giardini reali, bastione San Carlo e bastione Sant’Antonio, come si osserva dallo schema seguente tra le due porte di Torino. Inoltre, si evidenziano i giardini ben impostati all’interno dell’area bastionata e lungo tutti i camminamenti esterni alla parte costruita.



Carta 5 - Estratto della “Pianta regolare della città e borghi di Torino”
ASCT, Collezione Simeom, D 87

Nella carta 5, invece, redatta da Giovanni Battista Maggi nel 1831 si osserva come il tessuto edilizio sia meno compatto e gli edifici siano caratterizzati da corti di diverse dimensioni e spesso connesse con la strada.

Nella carta, inoltre, si nota l’assenza del bastione di Sant’Antonio perchè già demolito secondo un’ordinanza di un decreto emesso da Napoleone all’inizio dell’ottocento. Il bastione di San Carlo, invece, viene demolito in seguito all’approvazione



Carta 6 - Pianta del progetto di ingrandimento parziale nella regione Vanchiglia
AST, Ministero lavori pubblici, lavori pubblici, Ornato. Edifici. Monumenti, m 299

dei piani di ingrandimento (in particolare quello relativo alla costruzione del quartiere Vanchiglia) approvati a metà dell'ottocento. A nord del tracciato dei bastioni, si vede la realizzazione di corso San Maurizio che definisce un nuovo collegamento tra la strada di Santa Barbara sopra il bastione Verde e il fiume Po. Si nota, inoltre, il taglio netto di contrada della Zecca ovvero l'attuale via Giuseppe Verdi che connette prima Piazza Castello con il camminamento del baluardo di levante e, successivamente, con il livellamento dei terreni sul sedimento del bastione Sant'Antonio, viene prolungata ad immettersi in corso San Maurizio. Si comincia, quindi, l'espansione verso la zona Vanchiglia.

La fase successiva, si determina quando il consiglio delegato al municipio di Torino approva il piano di ingrandimento in seduta 29 novembre 1850. Il piano, come si vede nella carta 6 a pagina seguente, con colori rosa individua i quartieri progettati e previsti in costruzione nell'ampliamento, mentre in grigio quelli già esistenti. Si può notare come, in questa fase si sovrapponga una proposta di edificazione sul tracciato del bastione San Carlo ancora esistente. Accanto al baluardo si può leggere un appunto a matita "piazzale per un mercato" che lascia pensare che al suo posto si fosse previsto uno spazio aperto adibito a funzione pubblica. Ad oggi accanto al sedimento del bastione è, infatti, presente il piazzale Aldo Moro.

Il Regio Decreto del 1852 approva in maniera definitiva questo piano di ingrandimento settoriale che è parte del più generico piano di ingrandimento della città del 1850.

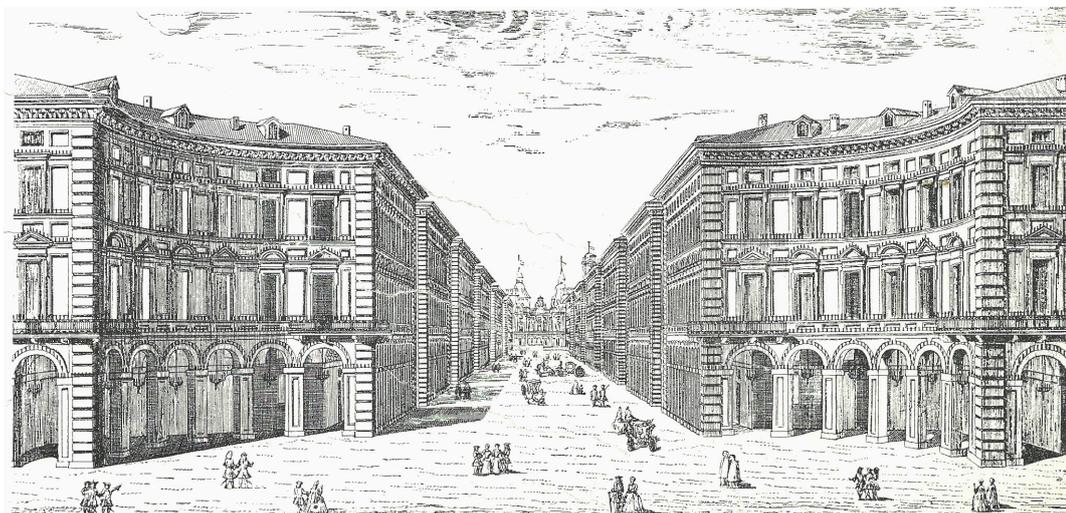
La parte di edificato sostanzialmente già presente prima di questo grande intervento di ampliamento negli anni successivi a sud di via Verdi è stata trasformata o ricostruita.

Per quanto riguarda la formazione della contrada della Zecca (attuale via Verdi) risulta essere stata realizzata non in maniera completa come, invece, ad esempio la contrada di Po che si progetta anche nei dettagli dal punto di vista urbanistico e architettonico. Le preesistenze che hanno permesso di individuare in maniera spontanea via Po sono tali

da spiegare tale direttrice¹⁵.

Infatti, l'antica presenza del ponte di Po e del piccolo borgo di Po, situato sulla sponda est del fiume, costituito da un numero esiguo di case e la relativa direttrice verso la collina torinese hanno caratterizzato il cardine attorno a cui indirizzare la seicentesca contrada di Po. Diventa spontaneo, a questo punto, identificare la via come dorsale del secondo ampliamento della città. L'antica "via della calce", definita in questo modo perchè portava al luogo in cui si riceveva la calce che veniva trasportata attraverso il fiume Po, è una strada che inizialmente ha la funzione di condurre chi arriva dalla periferia della collina al centro città e, di conseguenza, offre i servizi necessari al viaggiatore come aiuto e ristoro. Nella carta 7, si osserva la contrada di Po con i portici e i prospetti in stile barocco, mentre per quanto riguarda la sezione stradale si ha un rapporto 1:1 tra altezza e larghezza della strada.

Successivamente, nei regolamenti edilizi ottocenteschi, come già citato nei capitoli precedenti, si modifica questo rapporto per le nuove edificazioni.



Carta 7 - Gio. Battista Chais, veduta della contrada di Po dell'esedra terminale della contrada di Po 1737
Fonte: *Forma urbana cit.*, v. I, t. II - p. 1203

15 A. CAVALLARI MURAT (a cura di), *Forma urbana ed architettura nella Torino barocca. Dalle premesse classiche alle conclusioni neoclassiche*, Unione tipografico-editrice torinese, Torino 1968; v. I, t. II - p. 1191

5. La costruzione dei bastioni e del nuovo sistema di difesa della città

La situazione urbanistica della città di Torino nella prima metà del cinquecento è ancora caratterizzata dai tratti urbanistici di impostazione romana, in quanto non è mai stata oggetto di ampliamenti al di fuori delle mura. L'unico intervento che si decide di effettuare è utile a rinforzare il sistema fortificatorio, allora considerato molto carente. Infatti, il governo francese procede con lavori puntuali di rinforzo sia delle cortine sia dei bastioni¹.

Nel 1561 Emanuele Filiberto di Savoia sposta la capitale del Ducato sabauda da Chambery a Torino e di conseguenza la città comincia a crescere demograficamente. Nel periodo medievale le strade perdono la loro regolarità, che era scandita dal decumano e cardo romano (riconoscibili nella Contrada di Dora Grossa, attuale via Garibaldi e in una via distinguibile tra quella odierna di San Tommaso e Porta Palatina) e, cominciano ad assumere un andamento definito solamente dalla costruzione di edifici residenziali senza regole. Il risultato è quello di un continuo espandersi della città all'interno delle mura con problemi di sovraffollamento, scarsa gestione del sistema di distribuzione delle acque sporche e assenza di luoghi correttamente progettati come ad esempio cimiteri e macelli che velocizzano i processi di diffusione delle malattie in città.

L'esigenza di ingrandire la città, però, non è tanto dettata dall'aumento esponenziale demografico, quanto «dalla volontà di creare un modello urbano più nobile, quale supporto strutturale programmato per le nuove funzioni di capitale, e, insieme, di provvedere di difese militari adeguate anche la città e il palazzo»².

«La necessità dell'ampliamento e della riqualificazione urbana era stata avvertita infatti già da Emanuele Filiberto, in anni precoci del suo ducato, come ancora riferisce la relazione al Senato dell'ambasciatore Giovanni Correr: "portato da questo desiderio (Emanuele Filiberto) ebbe animo di aggrandir Torino, e fu per darvi principio; poi spaventato della spesa, perchè insieme voleva fortificarlo, si risolse di far la cittadella, la quale a giudizio di ognuno riesce una bella e ben considerata fortezza"»³.

L'ampliamento delle fortificazioni si impostava sul principio di Vitozzo Vitozzi che prevede l'integrazione dell'esistente con la nuova linea di difesa senza aggiunte che si distinguano in maniera netta dalle mura romane⁴. Inoltre, «trapela il criterio di dare primarietà, sugli altri, al problema della razionalizzazione del perimetro delle mura, adottando un nuovo andamento tendenzialmente curvo, adeguato alla contemporanea strategia militare»⁵. Gli ampliamenti che si realizzano successivamente, quindi, sono più semplicemente lo sviluppo in tre fasi di un unico progetto iniziale.

La prima realizzazione del sistema fortificatorio torinese consiste nella costruzione della cittadella della città su progetto dell'architetto ingegnere Francesco Paciotto nel 1563 che ha fatto assumere alla città una diversa importanza militare⁶. Carlo Emanuele I solo dopo la guerra del Monferrato riprende la questione dell'ampliamento delle forti-

1 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; p. 8

2 Ibidem; p. 29

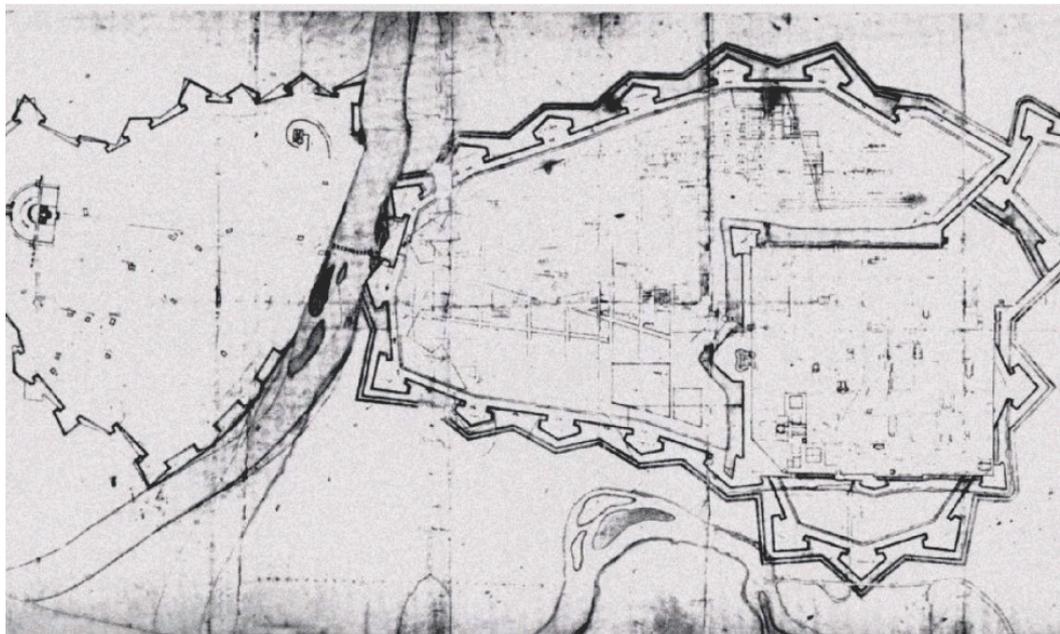
3 G. BRACCO (a cura di), *Acque, ruote e mulini a Torino*, Archivio storico della Città di Torino, Torino 1988; p. 202

4 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; p. 30

5 V. COMOLI MANDRACCI, *Analisi di un fatto urbano: Piazza San Carlo in Torino nel quadro della formazione e delle trasformazioni della "città nuova"* in V. COMOLI MANDRACCI, *La capitale per uno stato* cit.; p. 89

6 Ibidem; p. 88

ficazioni nel 1618⁷. Ercole Negro di Sanfront, dal 1615 Soprintendente alle fortificazioni sabaude⁸, si occupa di progettare il sistema difensivo torinese che comprende anche una zona oltre Po come si vede nella carta 1.



Carta 1 - Ercole Negro di Sanfront, disegno di ingrandimento della città con estensione della fortificazione AST, Corte, Carte Topografiche per A e B, cartella Torino 1

In questo periodo «appare prioritario il problema di confrontare l'espansione con la razionalizzazione del perimetro delle mura adottando un nuovo andamento tendenzialmente curvo, adeguato alla evoluzione della strategia militare che aveva superato le rigide forme geometrizzanti della trattatistica cinquecentesca»⁹. I lavori iniziano nel 1619 e «il progetto di Sanfront fu realizzato fedelmente nel settore meridionale della città, dall'attacco con la Cittadella fino ai due bastioni laterali alla Porta Nuova»¹⁰.

L'architetto che subentra dopo la morte di Vitozzo Vitozzi è Carlo di Castellamonte che ultima il progetto per la nuova parte di città.

«Le opere della fortificazione furono riprese sotto il ducato di Vittorio Amedeo I (1630-1637) con il rivestimento in pietra dei terrapieni e la chiusura dell'ampliamento urbanistico con un brusco risvolto della cortina verso nord, effettuato subito dopo il bastione ad est della porta Nuova»¹¹.

Inoltre, «sin dal 1632 Carlo di Castellamonte aveva studiato il tracciato del "recinto primario" ovvero la magistrale urbana: tracciato conformato non sui bastioni con la protezione laterale come indicava il piano iniziale, bensì a fianchi dritti, e, in sintonia col piano iniziale, secondo l'istanza difensiva fondata sulla diagonalità della strada di rapido collegamento fra la piazza d'armi principale del Castello e il ponte sul Po (dove sorgerà la porta di Guarini) e su una rete viaria ortogonale che assecondava rapidamente lo spostamento dei difensori tra i fronti meridionali e la piazza d'armi e tra i fronti orientali e

7 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; p. 31

8 <http://www.museotorino.it/view/s/5d6dc9052e444479805b5f56b84f2dc1>; data ultima consultazione: dicembre 2019

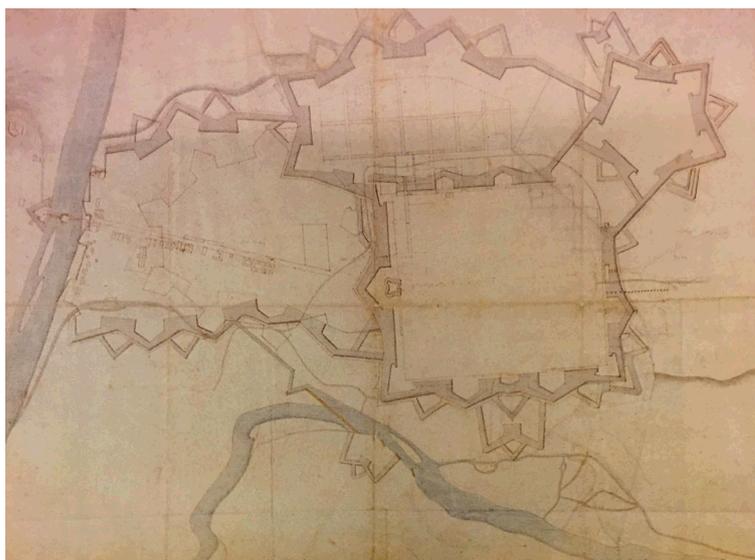
9 G. BRACCO (a cura di), *Acque, ruote e mulini* cit.; p. 200

10 *Ibidem*; p. 208

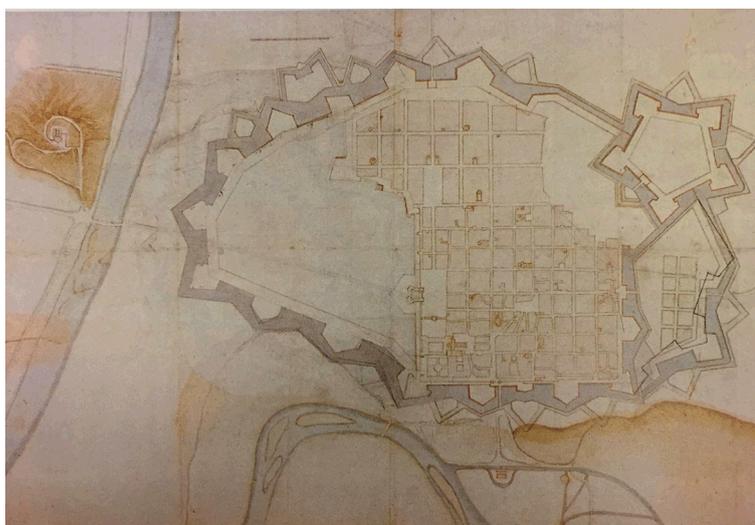
11 V. COMOLI MANDRACCI, *Torino* cit.; p. 34

la cittadella di Franceco Paciotto»¹².

Come si vede riportato nel libro di G. Bracco¹³ due disegni mostrano le fasi progettuali del sistema fortificatorio di Torino. La prima (carta 2) ne documenta le proposte, la seconda (carta 3) la linea decisa per l'ingrandimento in direzione del fiume Po, in entrambe «appare comunque decisa l'esclusione dal nuovo fronte bastionato dei canali e dei mulini a nord-ovest lungo la Dora, giudicando, verosimilmente, la zona troppo depressa orograficamente per essere inglobata nella città e certamente anche di notevole "resistenza" funzionale a processi di edificazione residenziale e di fatto già parzialmente difesa dall'alveo della Dora»¹⁴. I progetti previsti sono importanti da documentare perchè mostrano l'importanza della strategia militare durante la fase di progettazione urbanistica della città.



Carta 2 - Disegno riassuntivo delle varie proposte di ampliamento seicentesco Parigi, Bibliothèque nationale, Estampes, Province de Turin, Vb 6, in folio tratto da: G. BRACCO (a cura di), *Acque, ruote e mulini cit.*; p. 219



Carta 3 - Disegno per l'ampliamento seicentesco della città Parigi, Bibliothèque nationale, Estampes, Province de Turin, Vb 6, in folio tratto da: G. BRACCO (a cura di), *Acque, ruote e mulini cit.*; p. 219

12 A. FARA, *L'arte della scienza. Architettura e cultura militare a Torino e nello stato sabauda 1673-1859*, Leo S. Olschki Editore, Firenze 2014; p. 3

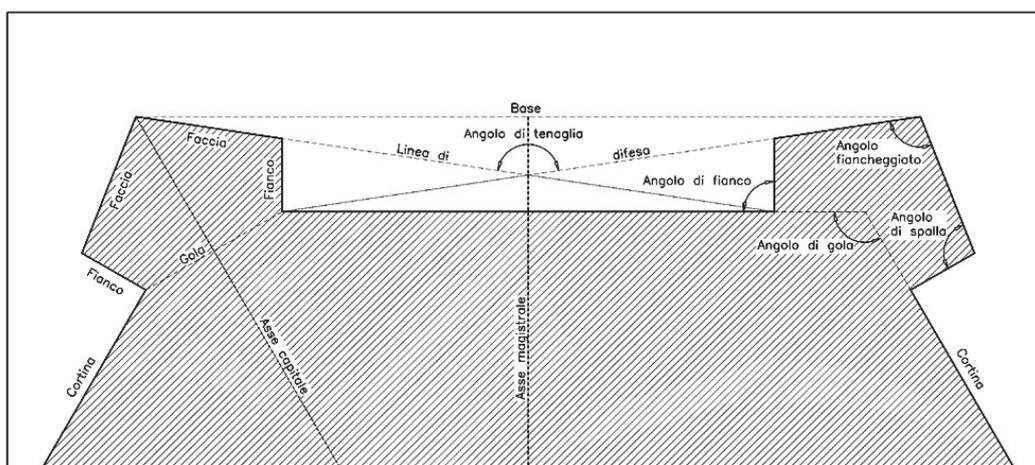
13 G. BRACCO (a cura di), *Acque, ruote e mulini cit.*; p. 218

14 Ibidem

5.1 Le caratteristiche del sistema difensivo moderno

L'antico sistema di difesa, attivo soprattutto in periodo medievale, è composto da cinte murarie molto alte che cingono la città con accessi controllati da porte. Il muro è composto da laterizio o da opera listata con uno spessore relativamente fine perchè il reale scopo dello stesso è quello di respingere l'assedio dei nemici dal lancio delle frecce e dalla possibile scalata delle mura. Il sistema fortificatorio antico è tradizionalmente composto da merlature e torri che permettono il controllo della situazione dall'alto.

Con l'introduzione delle armi da fuoco verso la fine del XV secolo si comincia sempre più a ragionare con un sistema di fortificazioni alla moderna. Francesco Di Giorgio Martini architetto assieme ad i fratelli Sangallo cominciano a studiare come poter difendere una città da un attacco totalmente differente e scrive il trattato di architettura civile e militare. Il nuovo sistema di difesa¹⁵ prevede la costruzione di bastioni fortificatori che consistono in terrapieni di forma poligonale (spesso pentagonale) rivestiti da uno strato di muratura in mattoni. In questo modo, le mura si trasformano in barriere fisiche più basse ma più resistenti al colpo prodotto con armi da fuoco.



Schema 4 - Schema delle gittate armi da fuoco del sistema di fortificazione moderna

Fonte: http://www.muradipadova.it/lic/images/stories/profilo_storico/bastioni-poligonali.jpg

Inoltre, la forma che assumono i baluardi, a punta nella parte centrale, è necessaria per la perfetta difesa di tutta la lunghezza della cortina: infatti, come si vede nello schema 4¹⁶, sul fianco del bastione vengono posizionate le cannoniere che, secondo calcoli ingegneristici precisi, riescono a coprire e difendere fino alla punta del bastione laterale di fianco.

Infine, altre e migliori teorie sul sistema di difesa della città nascono a partire dal settecento che sono messe in pratica solamente nel corso dell'ottocento e promuovono anche sperimentazioni che vengono realizzate¹⁷.

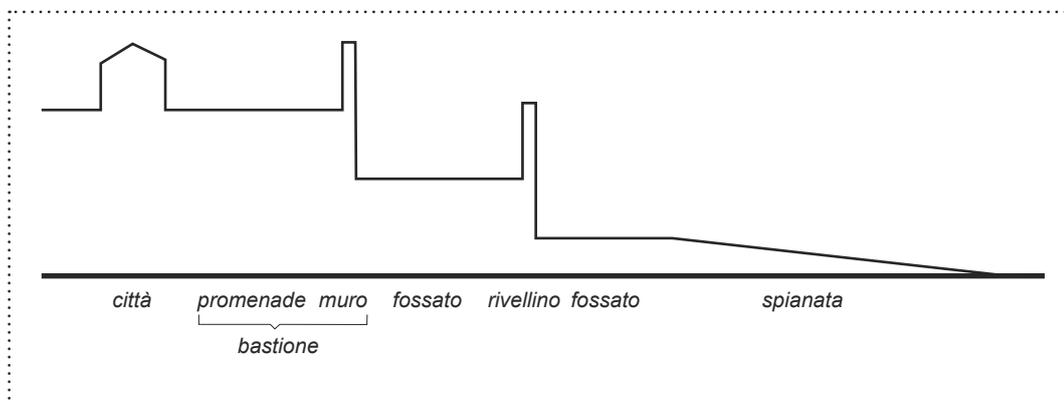
Partendo dall'interno della città, come disegnato nello schema 5, si incontra il cam-

¹⁵ Per approfondire il tema delle fortificazioni moderne si rimanda al volume: M. VIGLINO DAVICO, *Fortezze alla "moderna" e ingegneri militare del ducato sabauda*, Celid, Torino 2005

¹⁶ Fonte: http://www.muradipadova.it/lic/images/stories/profilo_storico/bastioni-poligonali.jpg; ultima consultazione: ottobre 2019

¹⁷ V. COMOLI e V. FASOLI (a cura di), *1848-1857. La cittadella di Torino*, Archivio storico della città di Torino, Torino 2000

minamento (o promenade) prima di raggiungere il perimetro più esterno del bastione definito da un muro in laterizio. Successivamente, in progressione si trova un fossato per impedire ai nemici di scavalcare le mura, una seconda opera esterna e nuovamente il fossato che termina con una spianata del terreno.



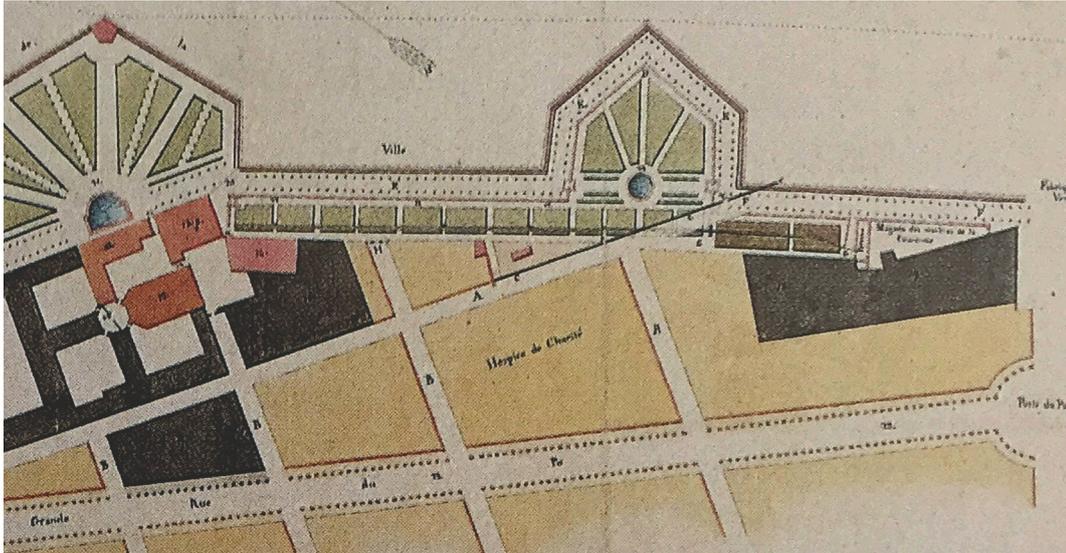
Schema 5 - Michela Righetti, schema di composizione sistema fortificazione di Torino

La carta 6 mostra, invece, la pianta dei bastioni di San Maurizio e di San Carlo nel 1807: la *promenade du rempart* è il camminamento che segue il perimetro del bastione, è composta da un doppio filare di alberi. Con la lettera D, si indicano i *jardins potagés* ovvero gli orti che sono separati con un muro dalla promenade perchè appartenenti ai giardini imperiali.

«La forma dei bastioni a fianchi dritti suggerita prima da Carlo e poi da Amedeo di Castellamonte derivava dalla cultura architettonico-militare di Francesco Maria I della Rovere e si riallacciava alla fortificazione fiamminga. Ereditata questa da Carlo Emanuele I, ma in antitesi a quella di Francesco Paciotto. [...] L'altezza uniforme delle fabbriche sulla via di Po, in un terreno in costante pendenza, sarebbe stata tecnicamente regolata attraverso l'inserzione di terrazze di compensazione altimetrica. I portici della via Po e della piazza Castello e l'ideazione della piazza Carlina ottagonale hanno il significato difensivo di aree di scorrimento e/o stazionamento al coperto dei difensori»¹⁸.

Nella carta 7, si mostra una porzione del progetto per il completamento delle fortificazioni risalente ai primi anni del XIX secolo. Con il numero 8-11 si indicano i bastioni rispettivamente Bastione di Sant'Antonio, San Carlo, San Maurizio, San Lorenzo. Mentre tra i diversi baluardi sopraccitati si trovano le *demilune* o mezzelune, cioè il rivellino: si tratta di un elemento a quota inferiore rispetto al bastione che spesso si trova in corrispondenza di una porta della città, è principalmente una prima difesa dalle armi da fuoco e dagli attacchi dei nemici. Il numero 22 è la *demilune de Po*, il 23 *demilune de Vanchie*, il numero 24 *demilune Berreta* e il numero 25 *demilune de Doire* secondo la legenda della carta.

18 A. FARA, *L'arte della scienza. Architettura e cultura militare a Torino* cit.; p. 3



Carta 6 - Arch. M. Piacenza, *Plan Général géométrique de la partie de la ville de Turin entre la Porte Palais et la Porte du Po tiré de l'original*
 ASCT, *Tipi e disegni*, 39.1.69



Carta 7 - *Porzione del "Projet General pour l'achevemet des fortifications de la ville et citadelle de Turin"*
 AST, *Riunite, Carte topografiche e disegni, Uff. Generale delle Finanze (Tipi Sezione II), Torino (fortificazioni)*, m. 356

6. La smilitarizzazione e demolizione dei bastioni della città

L'idea di smantellare le difese della città comincia ad essere presa in considerazione quando nel 1800 Napoleone Bonaparte acquisisce il potere nella città di Torino. Infatti, con un decreto proposto dallo stesso generale francese, emanato quando questi si trovava ancora a Milano durante il giorno del **23 giugno 1800** (4 messidoro dell'anno VIII), decide la **demolizione di alcune piazzeforti** tra cui Torino, Cuneo e Ceva¹. Per quanto riguarda, invece, le cittadelle di Torino e Alessandria vengono risparmiate dall'imminente piano di demolizioni per questioni di sicurezza e apporto strategico-militare. Infine, «l'esecuzione del decreto, venne sancita dal Governo provvisorio piemontese il 23 dello stesso mese di messidoro stabilendo la nomina di un commissario in ogni comune per "assistere alla demolizione" e concordare con gli ufficiali francesi e con le municipalità i "lavori necessari" totalmente a carico dei Comuni che vennero anche autorizzati alla vendita dei materiali di risulta. [...] Analogamente il Generale in capo dell'*Armée d'Italie* Massena richiese la designazione di un ufficiale del genio a cui affidare il controllo delle opere di smantellamento delle piazzeforti della 27^a divisione militare; a tale carica venne eletto il 14 messidoro il "Chef de Brigade" Dabon»².

Si mette, quindi, in discussione il ruolo di città come capitale che non viene più letta come piazzaforte con funzione strategico-militare ma come centro amministrativo, economico e commerciale³.

«Sul significato di quell'editto si è discusso con interpretazioni divergenti, con attenzione sia al significato strategico dell'operazione, sia a quello simbolico: anche se appare implicito l'intento di avviare la distruzione della immagine emblematica del potere assoluto sabauda, non va sottovalutato il fattore tattico, soprattutto a fronte della necessità contingente di un veloce ed efficace disarmo sul territorio appena occupato»⁴. Inoltre, il silenzio assenso dei cittadini in merito al futuro smantellamento della cittadella esprime un generale superamento dell'idea di controllo militare sulla città.

Durante il mese di luglio del 1800, si cerca anche di identificare quali siano i diritti di cui gode il comune sui terreni vacanti dove giacciono ancora le fortificazioni. Inoltre, per bilanciare i costi della demolizione e smantellamento dei baluardi si comincia a pensare di vendere i lotti una volta spianati.

Nel frattempo, «i lavori di demolizione presero un decisivo avvio dal luglio 1800. Il 29 messidoro (18 luglio) è infatti registrata una richiesta della Commissione di Governo al "Reggente della segreteria di Guerra" per mettere a disposizione della Municipalità "li soldati che trovansi nei rispettivi depositi" e analogamente al "Ministro di Pulizia" per dare le disposizioni del caso "acciò siano raccolti ovunque li sfacendati, vagabondi, e mendicanti validi per farli concorrere agli anzidetti lavori"»⁵. La municipalità incarica, infine, come **direttore dei lavori della demolizione** delle fortificazioni l'**architetto** municipale **Lorenzo Lombardi**⁶.

Nel capitolo redatto da Andrea Barghini nel volume di *Ville de Turin*, si riporta parte della relazione redatta dall'architetto Nepomuceno Perini riguardo gli interventi da

1 A. BARGHINI, *La fortificazione in periodo napoleonico: Torino e le piazzeforti della 27^a Divisione militare* in G. BRACCO (a cura di), *Ville de Turin* cit.; p. 241

2 Ibidem; p. 244

3 V. COMOLI e V. FASOLI (a cura di), *1848-1857. La cittadella* cit.; p. 13

4 V. COMOLI MANDRACCI, *Pianificazione urbanistica* cit.; pp. 295-296

5 A. BARGHINI, *La fortificazione in periodo napoleonico* cit.; p. 246

6 Ibidem

realizzarsi sulle fortificazioni. Lo scritto così dettaglia: «sono da demolirsi le opere esteriori di strade coperte, controguardie, rivellini così da livellare il terreno e renderlo una campagna spianata da rendersi tale in un termine di due mesi»⁷.

Verso la fine di agosto 1800 iniziano le demolizioni con “*le jeu des mines*”⁸ dei bastioni laterali della porta di Po. Napoleone, infatti, incarica una commissione governativa di impostare le modalità di demolizione delle fortificazioni, iniziando dalle più esterne fino a raggiungere i contrafforti e passaggi coperti⁹.

Nel 1801 le demolizioni e gli smantellamenti dei baluardi sono ancora alla fase iniziale perchè si comincia prima di tutto con la dismissione delle quattro porte al fine di permettere un nuovo diretto e libero accesso alla città¹⁰.

L’attuazione del progetto di demolizione delle opere prosegue per molto tempo e si intensifica nel 1811 con l’inizio delle attività degli *ateliers de charité*¹¹.

I lavori sono effettuati su tutti i bastioni della cinta fortificatoria tranne alcuni. Rimangono, infatti, la cittadella e i bastioni di San Giovanni e Santa Adelaide a sud, che diventeranno il giardino pubblico chiamato Dei Ripari e i baluardi di Sant’Ottavio (diventerà Bastion Verde), San Lorenzo, San Maurizio, San Carlo e una parte del bastione di Sant’Antonio sull’angolo tra via Barolo e della Zecca¹². Ad oggi, invece, rimangono solamente i bastioni relativi al giardino reale: baluardo di San Lorenzo e di San Maurizio.

Nel 1802 si discute la questione dell’affitto dei lotti che fanno parte delle fortificazioni: «specificando che nonostante la legge accordasse al Genio militare la giurisdizione su tali terreni, questo non sarebbe più stato valido per Torino perchè le sue fortificazioni erano state demolite»¹³. Verso la fine del 1802 si terminano i lavori di smantellamento¹⁴ delle porte e quelli del livellamento dell’anello fortificatorio; rimane ancora, però, da completare l’intervento di spianamento e i relativi progetti per la ricomposizione urbana dei lotti.

Nel frattempo si ripresenta la «questione sull’affitto dei terreni delle demolite fortificazioni. Il 6 germile XII (27 marzo 1804) [...] il Generale Menou decretò di cederli alla Società Pastorale della Mandria di Chivasso, escludendo però “les terrains cultivés” e quelli “dependent des fortifications de la Citadelle”»¹⁵. Inoltre, «un decreto emanato da Napoleone Bonaparte il **23 maggio 1806** sancì definitivamente la **cessione alla città di Torino dei “terreins intérieurs des fortifications”** (che ne entrò ufficialmente in possesso il 1° agosto)¹⁶. L’alienazione delle opere di fortificazione interna come cortine e bastioni, avviene a titolo gratuito per la necessità di compensare le spese relative alla sistemazione dei terreni¹⁷. Inoltre, una commissione formata dal ministro dell’Interno Cretet stabilisce i termini di un accordo: il 17 luglio 1807, la città riceve in compenso le parti della fortificazione esterna fino a una linea che unisce gli angoli salienti dei bastioni¹⁸. Si definisce il provvedimento, in data **16 settembre 1808** che decreta la **cessione dei terreni** relativi alla parte di **fortificazione esterna**, così da rendere regolare il trac-

7 ASCT, *Protocolli e minutarj*, vol. 210, anno 1801, cc. 9 r. - 10 r. tratto da A. BARGHINI, *La fortificazione in periodo napoleonico* cit.; p. 247

8 A. BARGHINI, *La fortificazione in periodo napoleonico* cit.; p. 248

9 F. BOYER, *Le monde des arts* cit., tratto da V. COMOLI MANDRACCI, *Pianificazione urbanistica e costruzione della città* cit.; p. 297

10 V. COMOLI MANDRACCI, *Pianificazione urbanistica* cit.; p. 297

11 F. DE PIERI, *Il controllo improbabile* cit.; p. 43

12 C. BOGGIO, *Lo sviluppo edilizio di Torino. Dalla rivoluzione francese alla metà del secolo XIX*, Torino 1918

13 A. BARGHINI, *La fortificazione in periodo napoleonico* cit.; p. 251

14 Ibidem

15 Ibidem

16 Ibidem; p. 253

17 F. DE PIERI, *Il controllo improbabile* cit.; p. 43

18 F. BOYER, *Turin sous Napoléon*, cit.; p. 257

ciato, che si trova in perfetta corrispondenza con la vecchia cinta muraria. In questo modo si rende possibile «la divisione tra proprietà municipali e proprietà demaniali con un semplice viale di circonvallazione. La cessione del 1808 si mantiene entro un limite che è stato regolarizzato e definito in occasione della redazione di un primo *Plan général de la ville*¹⁹ presentato a Napoleone il 29 ottobre 1807»²⁰.

Sulla base di ciò che è stato stabilito dal suddetto decreto del 1806, viene redatta dall'ingegnere Perratone una relazione di stima sui terreni²¹ con relativo piano disegnato dei vari appezzamenti suddivisi in 95 lotti²².

Nel 1814, subito dopo la liberazione della città dalla dominazione francese, si raggiunge una prima conclusione della demolizione delle fortificazioni e si decide di rendere tutti questi terreni all'amministrazione che gestisce la città²³.

Il governatore della città ottiene i redditi dei lotti acquisiti delle fortificazioni per tutta la durata del 1815 fino a «quando un provvedimento relativo ad alcune delle principali piazze del regno (15 dicembre) stabilisce che queste entrate dovranno tornare *in toto* alle Regie Finanze. E' solo nel corso del 1817 che le Regie Finanze cedono i lotti delle fortificazioni alla municipalità in enfiteusi in cambio di un canone annuo: decisione legata a una situazione di emergenza, ovvero la difficile situazione di crisi apertasi in conseguenza della carestia scoppiata l'anno precedente»²⁴.

Inoltre, «la corrispondenza tra sindaci e segreteria di Stato per gli affari dell'interno che accompagna, nel gennaio 1817, l'inizio dei lavori mostra che già a questa data tanto il ministero che il corpo decurionale hanno concordato che, a compenso di uno sforzo sostenuto in parte a vantaggio dello Stato, la municipalità potrà beneficiare della restituzione integrale delle proprietà demaniali»²⁵.

Con il regio biglietto del 6 giugno 1817²⁶ si giunge, infine, a stipulare l'accordo del passaggio alla municipalità dei terreni appartenenti al Governatore della città (dal 1814 al 1815)²⁷. «La cessione riguarda solo il dominio utile dei suoli, non il dominio diretto, ed è una cessione in "albergamento perpetuo", in cambio della quale la città è tenuta a versare alle regie finanze un canone annuo di 12 mila lire (la cessione si intende effettiva già dal 1° gennaio 1817)»²⁸.

Nella seconda metà dell'ottocento, «l'assenza di proteste verso la decisione di smantellare l'antica cittadella sabauda, riflette non solo l'adeguamento a una logica difensiva ormai superata, ma anche l'indebolimento del potere decisionale del Ministero della Guerra sulla destinazione delle aree urbane e una radicale frantumazione dell'apparato governativo, con la conseguente marcata distinzione tra settore civile e settore militare»²⁹.

«La definitiva rinuncia alla fortificazione anulare con fortini entro la tipologia del "campo trincerato" - sistema che avrebbe comportato rigorose distanze di rispetto dall'abitato e che aveva appunto motivato la maggior compattezza formale voluta da Promis per il piano di ingrandimento della città - ebbe conferma ufficiale nella primavera del **1852**, quando il Ministro di Guerra e Marina decise di **dare inizio alla smilitarizzazione della**

19 Vedi scheda della carta n. 8 del capitolo 3 "Regesto delle carte di Torino"

20 F. DE PIERI, *Il controllo improbabile* cit.; pp. 43-44

21 A. BARGHINI, *La fortificazione in periodo napoleonico* cit.; p. 254

22 Vedi scheda della carta n. 10 del capitolo 3 "Regesto delle carte di Torino"

23 F. DE PIERI, *Il controllo improbabile* cit.; p. 44

24 Ibidem; p. 45

25 Ibidem; p. 47

26 AST, *Paesi per A e per B, Torino*, m. 11, fasc. 57; tratto da: F. DE PIERI, *Il controllo improbabile* cit.; p. 47

27 F. DE PIERI, *Il controllo improbabile* cit.; p. 47

28 Ibidem

29 V. COMOLI e V. FASOLI (a cura di), *1848-1857. La cittadella* cit.; p. 13

cittadella»³⁰. Inoltre, lo stesso Ministero fornisce l'autorizzazione a demolirne i bastioni contigui con la richiesta di proporre un primo ingrandimento della città³¹.

30 Ibidem; p. 30

31 ASCT, *Lavori pubblici*, cart. 2, fasc. 3 tratto da: V. COMOLI MANDRACCI, *Dalla città preunitaria alla prima industrializzazione* in "Torino città viva: da capitale a metropoli. 1880-1980: cento anni di vita cittadina: politica, economia, società, cultura", Centro Studi Piemontesi, Torino 1980; p. 216

7. Il piano di ingrandimento della capitale e il suo ruolo nell'espansione dell'area verso Vanchiglia (1850-52)

Dopo la seconda metà dell'Ottocento, a partire dal 1851 si approva il Piano d'Ingrandimento della Capitale che è il risultato di tre ampliamenti in diverse zone di Torino: fuori Porta Nuova, oltre Porta Susa verso la regione Valdocco e quartiere Vanchiglia e sue attinenze.

«Tutto comincia il 27 novembre 1844, quando il Consiglio degli Edili riceve da un gruppo di proprietari una proposta per l'approvazione di un piano di ampliamento della città nella regione di Vanchiglia. Oppure comincia due anni prima, nel maggio del 1842, quando altri proprietari presentano, sempre al Consiglio degli Edili, una domanda per l'approvazione di un progetto di ampliamento su un gruppo di terreni situati a sud della città»¹.

«Il complesso iter del Piano Regolatore dell'ampliamento della Città si concluse per parte del Comune con il Consiglio Generale straordinario del **20 marzo 1848**, al verbale del quale è allegata la relazione della Commissione istituita dal Consiglio generale del 31 dicembre 1847, incaricata di esaminare le osservazioni pervenute dopo l'esposizione di un mese al pubblico»². «Il piano che emerse dall'approvazione del Consiglio comunale del 20 marzo 1848 riproponeva nelle zone d'espansione una scompartitura a isolati, organizzata e isorientata e a prosecuzione della griglia stradale della città antica e del Borgo Nuovo [...] La maglia ortogonale dei grandi viali alberati, intesi come assi rettori di edificazione residenziale, si configurava come principio organizzatore inedito nella pianificazione della città ottocentesca»³. «La revisione del disegno è affidata a quella stessa commissione (Barone-BrunatiPromis) che ne aveva curato la più recente redazione. Il compito è svolto per la seduta del **21 settembre 1847** con la presentazione al Consiglio di quattro progetti. Tutti prevedono di completare l'ampliamento verso il Po con una fila supplementare di isolati, e sembrano differire tra loro solo per forma, dimensioni e posizione dell'unica piazza prevista»⁴.

«Con la decisione del Consiglio delegato, inizia la propria esistenza quella "commissione per l'ingrandimento" municipale i cui lavori si protrarranno per oltre due anni e alla cui attività la storiografia su Torino ha già dedicato in più occasioni un'attenzione rilevante. [...] Il risultato di questo lavoro comune è pronto all'inizio del 1850, poco prima che Melano, "distolto [...] da urgenti cure governative", abbandoni i lavori della commissione»⁵. «Il Consiglio Delegato, il **21 luglio 1849**, nomina una commissione che ha quindi lo scopo di «[...] conciliare tra loro i diritti del principio individuale con quelli del principio sociale; le esigenze dello stato presente effettivo, reale, le esigenze di uno stato futuro più o meno ipotetico, più o meno probabile [...]». La commissione incarica l'avvocato Cassinis degli studi relativi e gli architetti E. Melano e C. Promis degli aspetti architettonici del proprio mandato»⁶.

Figura protagonista della realizzazione del piano è l'architetto Carlo Promis: «in

1 F. DE PIERI, *Il controllo improbabile* cit.; p. 129

2 V. COMOLI MANDRACCI e V. FASOLI (a cura di), *1851-1852. Il piano di ingrandimento* cit.; p. 29

3 Ibidem; p. 31

4 F. DE PIERI, *Il controllo improbabile* cit.; p. 171

5 Ibidem; p. 191

6 E. CALDERINI, *La relazione di Giovan Battista Cassinis per la «parte morale» del «Piano d'Ingrandimento della Capitale»* in V. COMOLI (a cura di), *Il «Piano d'Ingrandimento della Capitale» (Torino 1851-1852)* in "Storia dell'Urbanistica Piemonte/I", Edizioni Kappa, Roma 1987; p. 16

qualità di consigliere comunale e membro della Commissione, fino al 1843 aveva assunto compiti che lo spinsero a disegnare il Piano fino alle minuzie. [...] Egli stesso indicò nella figura di Giovanni Pecco l'uomo giusto per ricoprire il ruolo di Ingegnere Capo dell'Ufficio d'Arte della Città sancendo un passaggio di consegne»⁷. «Il ruolo affidato a Promis è quindi decisivo in quanto mediazione tra il potere civile e il potere militare che gestiscono la città, ruolo che si esprime in termini di *armonia* da realizzarsi tra i piani di ingrandimento ed il sistema di difesa militare. [...] In generale si può affermare che il piano viene a corrispondere ad una costruzione organica e controllata della città, e tanto più organica e controllata quanto più l'amministrazione pubblica assume e riesce a mantenere un ruolo determinante nell'orientamento e nella direzione dello sviluppo anche sul piano edilizio»⁸. Carlo Promis e Giovan Battista Cassinis: «i due estensori delle relazioni si collocano in modo analogo, ma con motivazioni culturali e con riferimenti disciplinari sostanzialmente differenti: Cassinis con attenzione alla gestione, tentando di mediare tra i diritti dei privati e i diritti della collettività, Promis muovendosi soprattutto entro lo scenario di problemi connessi con la difesa strategica della città e dello stato, e con prevalente attenzione ai risultati morfologico-funzionali delle decisioni urbanistiche»⁹.

«La revisione dei piani già avviati negli anni Quaranta e la nuova pianificazione d'espansione erano stati, soprattutto dopo il 1848, al centro del dibattito municipale e cittadino. Sia il Comune che i privati erano ben coscienti della delicata fase "di una città che trovasi per così dire attualmente in epoca di transizione col progresso delle attività del Commercio (a cui somministreranno fomento le strade ferrate), col progresso dell'idea del bello, e del comodo, che allo sviluppo delle arti naturalmente si associa" come cita la corrispondenza del Ministero dei Lavori Pubblici già nel 1849»¹⁰.

Ciò che il Consiglio degli Edili esegue in risposta al piano di ingrandimento è: «la modifica del progetto di ampliamento sui terreni di San Salvario in conseguenza dello spostamento dell'ospedale militare in un'altra localizzazione (giugno-settembre) e l'esame di alcuni ricorsi giunti da proprietari di Vanchiglia (ottobre-novembre)»¹¹.

Le zone dove i ricorsi sono maggiori, «cioè le zone tra il viale del Re e S. Solutore ed in Vanchiglia, regna una qualche confusione normativa e di ciò sono prova le difficoltà che lo stesso Municipio incontra ad orientarsi tra parti del piano approvate dalle Regie Patenti del 1846 e parti non soggette a quelle norme. In ogni caso, sostiene Cassinis, adottare un piano è un'operazione complessa, perchè è arduo conciliare il rispetto per la proprietà con le esigenze dell'utilità pubblica, dell'igiene, della bellezza della città; non a caso, proprio su questo argomento si sono espressi molti studiosi: Proudhon, Cotelle, Fararde de Langlede, Say»¹². Cassinis definisce i compiti della nuova Commissione per le modifiche del 1848 al Piano dopo aver analizzato i ricorsi dei proprietari. «Le condizioni che maggiormente li preoccupano sono la proibizione all'ampliamento della città oltre la linea perimetrale fissata dal piano, il disposto che obbliga i costruttori di nuovi edifici a cedere, senza indennità, metà della larghezza delle vie fronteggianti la loro proprietà, quello che li obbliga a concorrere alle spese necessarie per la costruzione di vie di accesso ai fabbricati, l'obbligo, per chi possiede terreni fronteggianti le piazze e le vie lungo

7 T. FABBIANO, *Torino: storia e morfologia di borgo Vanchiglia*, Tesi di Laurea, Politecnico di Torino, dicembre 2007, relatore G. M. Lupo; p. 57

8 V. FASOLI, *La relazione di Carlo Promis per la «parte artistica» del «Piano d'Ingrandimento della Capitale»* in V. COMOLI (a cura di), *Il «Piano d'Ingrandimento della Capitale» (Torino 1851-1852)* in "Storia dell'Urbanistica Piemonte/I", Edizioni Kappa, Roma 1987; p. 25

9 V. COMOLI (a cura di), *Il «Piano d'Ingrandimento della Capitale»* cit.; p. 5

10 Ibidem; p. 6

11 F. DE PIERI, *Il controllo improbabile* cit.; p. 170

12 E. CALDERINI, *La relazione di Giovan Battista Cassinis per la «parte morale»* cit.; p. 17

Po, di cedere il suolo necessarie per queste»¹³.

La municipalità in data **29 novembre 1850** approva il piano generale «sul supporto appunto delle relazioni Promis e Cassinis, come parti settoriali dell'unico più ampio progetto complessivo identificato come Piano d'Ingrandimento della Capitale. [...] Il **piano di Vanchiglia** fu approvato l'anno successivo con Regio Decreto del **27 novembre 1852** e rifletteva di larga massima la revisione che ne fece la commissione (e Promis in particolare)»¹⁴. «Gli effetti immediati del piano confermano la visione di una città ancora urbanocentrica rispetto al suo territorio e che deve fare i conti con un processo di industrializzazione già innescato, ma che va ancora a rilento [...] la politica liberista del ministro Cavour saprà conferire un significativo impulso a partire dal 1851 con la modifica del regime daziario e di quello tributario e con iniziative volte alla costruzione e allo sviluppo di opere pubbliche»¹⁵.

«Il passaggio da una monarchia assoluta ad una costituzionale e, per i piani urbanistici, una possibile scelta di maggior potere al Comune nel dilemma subito apparso se si dovesse fare approvare i piani dal potere legislativo oppure da quello esecutivo, implicava anche il possibile passaggio del potere a ceti emergenti - imprenditori, professionisti, commercianti - collegati al nuovo carattere elettivo del Consiglio comunale. Dare più potere al consiglio comunale significava anche sancire la possibilità per le città di autodeterminare le forme del proprio sviluppo e cancellare il ruolo di intermediario tra l'amministrazione comunale e il governo detenuto dal ministro dei Lavori Pubblici che fino ad allora aveva avuto pieno diritto di voto sulle esecutività dei piani e che, di regola, aveva sostenuto, quali diritti imprescindibili, le istanze e i ricorsi della proprietà privata per le limitazioni a fabbricare nelle zone di espansione»¹⁶. «[...] Le strade e le piazze di una città appartengono al dominio pubblico perchè sono di uso pubblico e, come dice Proudhon in "Traité du domaine publique", cita Cassinis, sono di dominio pubblico municipale non di proprietà del Municipio. [...] Le strade e le piazze appartengono al dominio pubblico municipale e, considerando così la questione, la somministrazione del suolo per esse necessario spetterebbe al Municipio. Le considerazioni sull'utile e sul vantaggio pubblici, cui sembra i privati potrebbero appellarsi, legittimano in realtà la posizione del Municipio; infatti, le strade e le piazze, la cui costruzione rappresenta un onere gravoso per le casse della Città, sono un utile ed un vantaggio particolari per i costruttori di nuove case e risulta compito loro somministrare il terreno necessario alla viabilità»¹⁷.

«La questione si riduce ormai al domandarsi se l'**espropriazione per pubblica utilità** sia un principio sancito dalle leggi e quale sia il potere che ha il compito di dichiararla. Cassinis elenca le leggi che sanciscono questo principio: l'articolo 29 dello Statuto carloalbertino, l'articolo 441 del Codice civile e le Regie Patenti del 6 aprile 1839. [...] Cassinis sostiene, in conclusione, che i piani di ampliamento delle città possono essere assimilati ad una dichiarazione di pubblica utilità e che questa dichiarazione può essere considerata appannaggio dell'esecutivo e promulgata tramite Regie Patenti; questa sua opinione verrà accolta e sancita nella **legge del 7 luglio 1851**»¹⁸.

Infine, per quanto riguarda l'area di Vanchiglia «si andava prefigurando secondo il volere dell'amministrazione un destino produttivo e non di rendite immobiliari, per cui la stessa rettifica dell'affluente del Po sarebbe stata correlata dalla realizzazione di opifici, stabilendo inoltre una barriera al contrabbando, che in quella regione era proble-

13 Ibidem

14 V. COMOLI MANDRACCI e V. FASOLI (a cura di), *1851-1852. Il piano di ingrandimento* cit.; p. 44

15 Ibidem; p. 11

16 Ibidem; p. 36

17 E. CALDERINI, *La relazione di Giovan Battista Cassinis per la «parte morale»* cit.; p. 18

18 Ibidem; p. 19

ma gravissimo: ben lontano quindi dalla rifunzionalizzazione residenziale proposta dai Costruttori»¹⁹.

«E' tuttavia importante notare come anche in questa parte della città la forza della pianificazione - con la precisione delle assialità stradali portanti, dei poli emblematici delle due stazioni, del loro collegamento morfologico e funzionale garantito dalla previsione di un autentico sistema urbano di collegamento sostenuto sui portici continui - sia stata determinante per il carattere urbanistico della città ottocentesca e costituisca tuttora uno dei fattori di maggior connotazione ambientale della città. Questo fu sostanzialmente il risultato morfologico e funzionale della proposta per il Piano di Ingrandimento della Capitale definito nell'anno 1850, piano che costituì il supporto e il condizionamento decisivo per la struttura fisica e funzionale della città lungo l'intero secondo Ottocento (e oltre), e alla cui definizione contribuì Carlo Promis come figura di primario spicco nell'ambito sia delle commissioni governative, sia di quelle comunali»²⁰.

«Il piano urbanistico, terreno di confronto concreto tra queste contraddizioni, mette in evidenza il contrasto tra differenti realtà: tra luoghi per la produzione che lambiscono i limiti della periferia urbana e luoghi dello scambio concentrati negli spazi di relazione come piazze e percorsi viari storicamente consolidati; tra luoghi della residenza progettata e normata e luoghi del tessuto edilizio di uso promiscuo degli antichi borghi foranei che si snodano al di fuori delle porte dell'antica città già fortificata»²¹.

«L'esito morfologico e funzionale delle istanze militari informò la pianificazione decisa col "Piano di Ingrandimento della Capitale": ne derivò una figura di insistita compattezza formale e di forte densità edilizia che superava la frammentarietà e la maggior libertà dei piani settoriali precedenti in un disegno urbanistico nuovo, "capace di duplicare la città presente", delimitato da assi viari alberati, tra di loro ortogonali, che consolidavano e proseguivano le promenades della circonvallazione napoleonica. Promis, partendo da una solida conoscenza e coscienza storica della città - e delle sue possibili valenze - propose una precisa scelta progettuale di integrazione degli ampliamenti con la preesistenza, proseguendone gli assi tipizzanti e delineando così le coordinate strutturali entro cui si definì l'urbanistica anche futura della città»²².

19 T. FABBIANO, *Torino: storia e morfologia* cit.; p. 62

20 V. COMOLI MANDRACCI e V. FASOLI (a cura di), *1851-1852. Il piano di ingrandimento* cit.; p. 55

21 Ibidem; p. 11

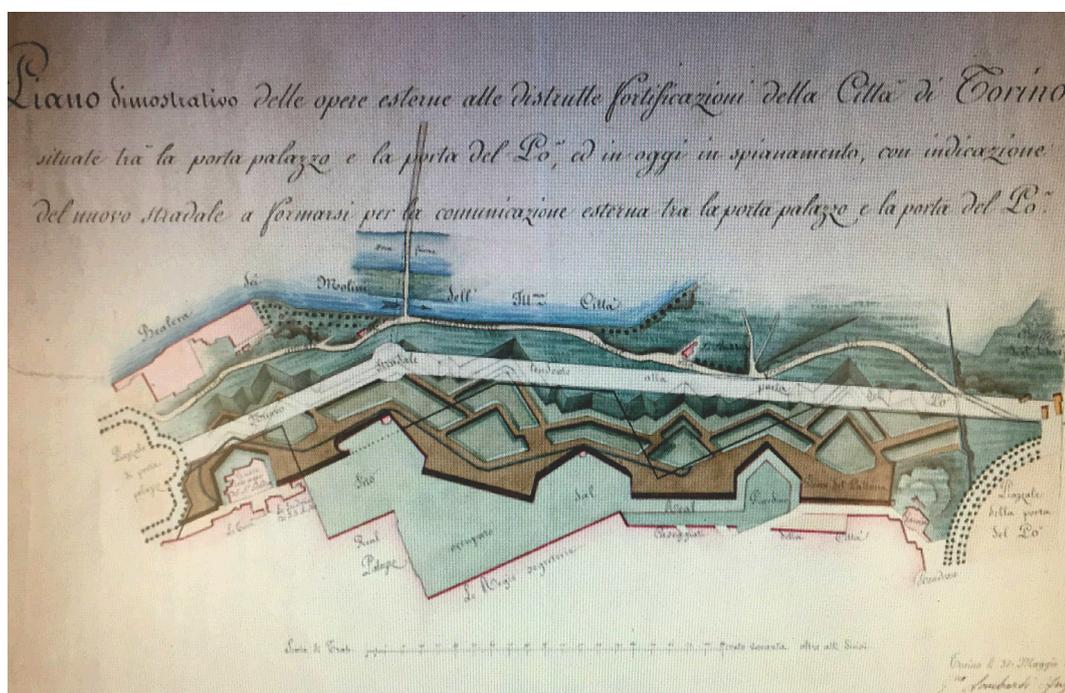
22 V. COMOLI (a cura di), *Il «Piano d'Ingrandimento della Capitale»* cit.; p. 19

LA TRASFORMAZIONE URBANA A NORD DELLA CONTRADA DI PO

8. La "ricucitura urbana" dalla smilitarizzazione del sistema fortificatorio all'espansione edilizia dell'area

Nell'amministrazione comunale si comincia a parlare di smilitarizzazione della cinta fortificata della città solamente con la conquista del territorio piemontese da parte delle truppe francesi comandate da Napoleone nel 1800. Come già riportato nei precedenti capitoli, dopo lo smantellamento della cinta bastionata, su commissione del governo francese, rimangono da demolire solamente i bastioni che reggono i giardini reali e quello di San Carlo.

La carta 1 mostra nel 1817 il piano disegnato dall'Ingegnere Lorenzo Lombardi per lo spianamento delle opere esterne delle fortificazioni nell'area sopra palazzo reale e via Po. Il piano prevede lo smantellamento dei rivellini per connettere esternamente la città da porta Palazzo alla porta di Po. Quello che è chiamato sulla carta lo *stradale tendente alla porta di Po*, diventa corso San Maurizio oggi.



Carta 1 - Ing. Lorenzo Lombardi, Piano dimostrativo delle opere esterne alle distrutte fortificazioni della città di Torino [...] ASCT, Tipi e disegni, 21.2.4

In data 6 giugno 1817, con Regio Biglietto si cedono alla città i terreni delle fortificazioni abbattute che sono state precedentemente spianate a spesa dell'amministrazione pubblica¹.

In data 19 febbraio 1819 Vittorio Emanuele I promulga un decreto con il quale si rendono alcuni privilegi per la costruzione di case dalla contrada di Po fino al corrispettivo fiume. L'editto riporta: «il progressivo aumento della popolazione della nostra capitale rendendone utile non men che necessario l'ingrandimento, abbiamo ravvisato opportuno di accordare a coloro, che intraprenderanno la costruzione di nuove case, ed edifizii in

¹ ASCT, *Regi Biglietti*, C.M.S., vol. 1, p. 294

conformità del presente editto, que' privilegi, che ci parvero più adatti alle circostanze, ed alla giusta nostra premura di vedere sempre più abbellita questa metropoli. Epperò per il presente, di nostra certa scienza, regia autorità, ed avuto il parere del nostro Consiglio, abbiamo ordinato ed ordiniamo quanto segue:

Art. 1 - L'ingrandimento della città di Torino avrà luogo dalla contrada di Po sino a quel fiume, secondo il piano ed i disegni approvati col nostro biglietto delli 15 settembre 1818 [...]

Art. 2 - Concediamo gratuitamente a coloro che verranno ammessi a fabbricare delle case in conformità dell'articolo precedente il terreno che sarà ad un tal effetto necessario.

Art. 3 - Le case e gli edifizii che saranno come sopra costrutti, anderanno esenti da ogni imposta prediale ordinaria o straordinaria per lo spazio di trent'ann computandi dal primo gennaio 1820. [...]

Art. 4 - I proprietari di queste case od edifizii potranno istituire sopra i medesimi primogeniture, o maggioraschi nella conformità stabilita dalle nostre Costituzioni, e dall'editto del 18 novembre 1817, ancorchè non siano tra coloro ai quali le nostre leggi accordano questo privilegio. [...]

Art. 5 - Esimiamo perpetuamente dalle disposizioni della legge di ubena gli edifizii come sopra fabbricati, come pure i crediti pel denaro esposto per la loro costruzione, ed ogni mobile che vi si trovi, tanto appartenente ai proprietari, quanto ai soli conduttori.

Art. 6 - I contratti che si faranno per la costruzione dei detti edifizii sia per la provvisione dei materiali, sia per le convenzioni cogl'impresari, sia per alienare altri stabili, o prendere denari a mutuo, onde convertire questi od il prezzo di quelli nelle spese di costruzione, saranno esenti dal pagamento del dritto proporzionale d'insinuazione, e soggetti al solo dritto fisso di una lira.

Art. 7 - Per godere de' privilegi come sopra accordati, coloro che intenderanno di fabbricare dovranno farne la loro dichiarazione fra tutto il corrente anno all'ufficio del Vicariato, da cui ne verrà tenuto un esatto registro.

Art. 8 - La concessione del terreno, [...] si eseguirà col mezzo di un atto pubblico e gratuito rogato dal segretario dell'ufficio del Vicariato.

Art. 9 - Stabiliamo una speciale delegazione composta del primo presidente del Senato di Piemonte, del secondo presidente della Camera nostra de' conti, e del Vicario sovrintendente generale di politica e polizia, che incarichiamo provvedere sommariamente all'intera esecuzione di questo editto, e ad ogni cosa, la quale siavi annessa, o ne dipenda.

Art. 10 - Deroghiamo ad ogni disposizione o legge contraria, e mandiamo al predetto Senato, e Camera nostra dei conti d'interinare il presente ed alla copia stampata, ecc. Che tale è nostra mente»².

Con regio decreto datato 17 ottobre 1826, invece, si stabiliscono i termini per l'esecuzione del piano di ingrandimento verso il Po: «S. M. con Regio Biglietto ha ordinato la retrocessione da farsi dalla città alle Regie finanze dei terreni occupati per l'ingrandimento della città verso il Po, facendo in pari tempo conoscere essere sua intenzione:

[...] Art. 2 - Le **indennizzazioni** da darsi ai privati per l'occupazione dei terreni e demolizioni delle case ad essi appartenenti per lo spazio da occuparsi per la **piazza Vittorio Emanuele, vie di Po, Zecca**, Soccorso, Ospedale e vie trasversali comprese fra i nuovi isolati al Po saranno a carico della città, come pure la sistemazione di detta

2 ASCT, *Raccolta Regi Editti*, vol. 11 pag. 37

piazza e vie.

Art. 3 - Che siano a carico delle Finanze le indennizzazioni da darsi ai privati per occupazioni di terreni, demolizioni di case ad essi spettanti, per far luogo alla costruzione degli isolati a tenore del piano e disegni da noi approvati. [...]»³.

Successivamente, «nella prima metà degli anni quaranta dell'Ottocento, una società in cui un ruolo di spicco spetta all'architetto Alessandro Antonelli promuove la lottizzazione di una parte di queste aree»⁴.

Appartengono alla "Società dei Costruttori di Vanchiglia" Alessandro Antonelli, il marchese Carlo Emanuele Birago di Vische, l'avvocato Ludovico Daziani, Ludovico Ardy, Paolo Cornaglia, l'aiutante del genio civile Giuseppe Magistrini, Giuseppe Perino, il capomastro Carlo Rosso⁵. Il gruppo di soci, a partire dal 1843, acquista le aree prima a titolo individuale poi a nome della società. I nuovi proprietari concordano in seguito tra loro un piano di fabbricazione dell'area e un'ipotesi di suddivisione dei lotti, che si ufficializza con un atto notarile definito nell'aprile del 1845⁶. Con l'atto, essi dividono anche le spese relative alla sistemazione delle strade, alla loro selciatura e illuminazione, alla demolizione dei fabbricati, allo spostamento di un tratto del canale che attraversa l'area⁷.

Un'ulteriore suddivisione dei lotti tra i soci, risultato di successive acquisizioni, avviene successivamente il 15 maggio 1846⁸. In data **27 novembre 1844**, Alessandro Antonelli presenta al Consiglio degli Edili un **piano per l'edificazione dell'area Vanchiglia**⁹.

Con Regie Patenti il 12 settembre 1846 si approvano i due piani formati dal Consiglio degli Edili di Torino il 12 gennaio scorso, per la costruzione di una parte della regione Vanchiglia¹⁰. Quest'ultimo atto ufficiale emanato, definisce che la privata Società «che venne formata pella costruzione dei varii isolati contemplati nel piano, dovrà somministrare e sistemare a sue spese il terreno occorrente per le vie, per la piazza e per la Chiesa»¹¹.

Nella carta 2 (a pagina seguente) si riporta il progetto previsto per l'ampliamento verso zona Vanchiglia redatto dall'architetto Alessandro Antonelli. Dopo aver dibattuto per molto tempo con l'amministrazione civica, il piano ottiene l'assenso del re in data 12 settembre 1846¹². Successivamente, il Consiglio degli Edili riceve l'incarico di allestire un piano generico che comprenda tutti gli ingrandimenti previsti che viene presentato nel dicembre del 1847¹³.

Nel marzo del 1851 viene approvata con sanzione reale il piano di Porta Nuova e, successivamente ad agosto dello stesso anno, quello di Porta Susa e Valdocco¹⁴. Il piano Promis per Vanchiglia si conferma nel 1852, così «la manovra di contenimento del quartiere antonelliano riceve il suggello finale. Per la grande Vanchiglia, vagheggiata da Antonelli e dai Costruttori era, infine, la disfatta»¹⁵.

3 ASCT, *Regi Biglietti*, vol. 2 pag. 254

4 F. DE PIERI, *Il controllo improbabile* cit.; p. 130

5 Ibidem

6 AST, *Sezioni Riunite, Notai della tappa di Torino*, Il versamento, Giuseppe Turvano, 28 aprile 1845; tratto da: F. DE PIERI, *Il controllo improbabile* cit.; p. 131

7 Ibidem

8 Ibidem

9 Ibidem

10 ASCT, *Operti*, p. 41

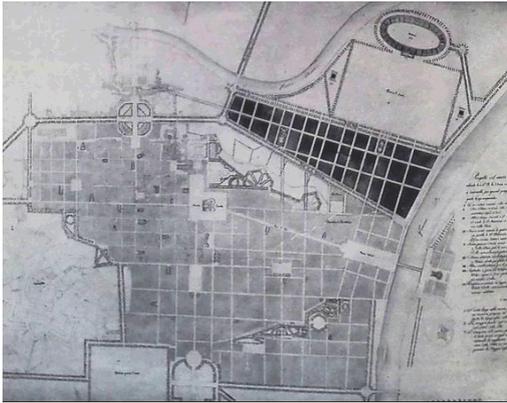
11 Ibidem

12 F. ROSSO, *Alessandro Antonelli* cit.; p. 174

13 Ibidem; p. 61

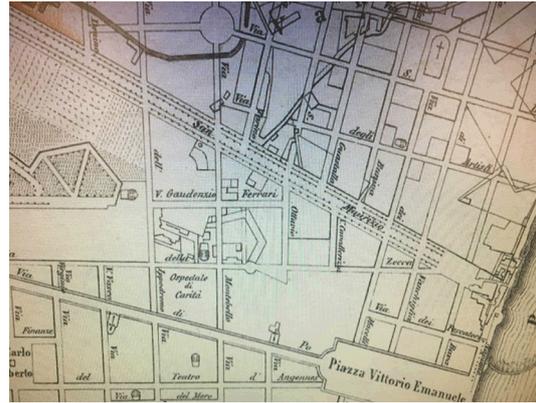
14 ASCT, *Fondo Serie 1K*, f. 11, Decreti Reali 1849-1863, § 32 e 44

15 Ibidem; p. 62



Carta 2 - Società dei costruttori di Vanchiglia, progetto del nuovo borgo di Vanchiglia, 14 febbraio 1846

fonte: F. ROSSO, A. Antonelli cit.; p. 174



Carta 3 - Pianta geometrica della città di Torino con tutti gli ingrandimenti eseguiti od approvati ed in corso di approvazione, 1868

ASCT, Tipi e disegni, 64.5.11

Con regio decreto del **27 novembre 1852**¹⁶, infatti, Vittorio Emanuele II ordina che venga approvata la **Pianta d'Ingrandimento parziale della città di Torino nel quartiere Vanchiglia e sue attinenze**, come si vede nella carta 4.

Il seguente progetto è stato presentato dal professor consigliere Carlo Promis in aggiunta ed ampliamento di quello del 22 maggio 1846 (approvato con regie patenti del 12 settembre detto anno) e di cui nella relazione dello stesso professore Consigliere Promis del 21 maggio 1850, adottata dal Consiglio delegato del Municipio con deliberazione del 29 successivo novembre.



Carta 4 - Carlo Promis, Pianta del progetto di ingrandimento parziale nella Regione Vanchiglia, 1852
ASCT, Fondo Serie 1 K f. 11, Decreti Reali 1849-1863, § 95

16 ASCT, Fondo Serie 1K, f. 11, Decreti Reali 1849-1863, § 91

Il testo della legge continua così: «la superficie complessiva del primitivo piano colle sue addizioni è limitata a levante dal fiume Po, a notte dal nuovo viale in prosecuzione di quello di Santa Barbara, saliente dalla sponda del Po sino al rondò del Regio Parco, e dall'anzidetto rondò lungo il viale di San Maurizio, discendendo sino al suo sbocco sulla sponda del Po. Esso comprende altresì il quadrilatero, il quale si appoggia lungo il suo lato nord-est sullo stradale di San Maurizio, ed è limitato a levante dalla contrada che fiancheggia il lato occidentale della nuova Cavallerizza sino alla traversa della via della Posta, e finalmente a ponente dalla prosecuzione di questa stessa via estendentesi dalla sua intersezione colla via della Zecca sino allo stradale di San Maurizio, tanto a destra che a sinistra. [...]

Art. 6 - I proprietari costruttori di nuove case dovranno somministrare a proprie spese il suolo delle vie sino ai rispettivi assi stradali in modoperò che tal peso sia sopportato per contributo da tutti i proprietari di ciascun isolato in via di consorzio legale, le cui condizioni saranno stabilite con generale provvedimento sulle basi di un'equa proporzione. [...]

Le case da costruirsi sulla linea lungo il Po saranno fiancheggiate dai portici, e dovranno i costruttori uniformarsi, sì per i portici che per la parte esterna della fronte dei loro edifici, alle norme ed ai disegni da somministrarsi dal Municipio. I portici saranno proseguiti con terrazzi da costruirsi per metà ciascuno dai rispettivi proprietari degli angoli degli isolati, giusta l'indicazione del piano. [...]¹⁷.

Con questo Regio Decreto si definisce il **prolungamento delle contrade della Posta (attuale via G. Rossini) e del Cannon D'Oro (via Montebello)** fino a collegarsi con corso San Maurizio¹⁸. Inoltre, si stabilisce l'apertura della via Gaudenzio Ferrari, che si trova sul vertice del bastione di San Carlo ad est e accanto ai Giardini Reali ad ovest¹⁹.

Con la Deliberazione della Giunta municipale, tenuta in seduta del 13 gennaio 1862²⁰, il sindaco esprime il bisogno «sentito di nuove fabbricazioni per provvedere alla sempre crescente popolazione, la quale lamenta la penuria di alloggi e quindi l'esuberante prezzo dei medesimi»²¹. Per questo motivo con deliberazione del **20 gennaio 1862** si stila un elenco generale dei terreni fabbricabili propri della città con indicazione del modo di alienazione e delle condizioni speciali di onere e di favore che la Giunta manda a

rassegnare al Consiglio comunale appositamente convocato in Sessione straordinaria il 1 febbraio 1862²². All'elenco si allega la "Pianta geometrica della città di Torino" con indicazione dei terreni fabbricabili di proprietà del Municipio come si vede nella carta 5. L'elenco è diviso in tre distinte categorie: la *prima* comprende i terreni posti sull'antica Piazza d'Armi (colorati nella pianta annessa in rosa), già stati posti in vendita all'asta pubblica negli anni scorsi; la *seconda categoria* com-



Carta 5 - Pianta geometrica della città di Torino, 1862
ASCT, Fondo affari lavori pubblici, cart. 15 fasc. 9 bis

¹⁷ ASCT, Fondo Serie 1K, f. 11, Decreti Reali 1849-1863, § 91

¹⁸ G. BORGIO e P. SCARZELLA, *L'espansione verso corso San Maurizio, a notte del complesso barocco a fronti uniformi di via Po* in P. SCARZELLA (a cura di), *Torino nell'Ottocento e nel Novecento: ampliamenti e trasformazioni entro la cerchia dei corsi napoleonici*, Celid, Torino 1995; p. 524

¹⁹ Ibidem

²⁰ ASCT, Fondo affari lavori pubblici, cart. 15 fasc. 9 bis, § A7

²¹ Ibidem

²² Ibidem

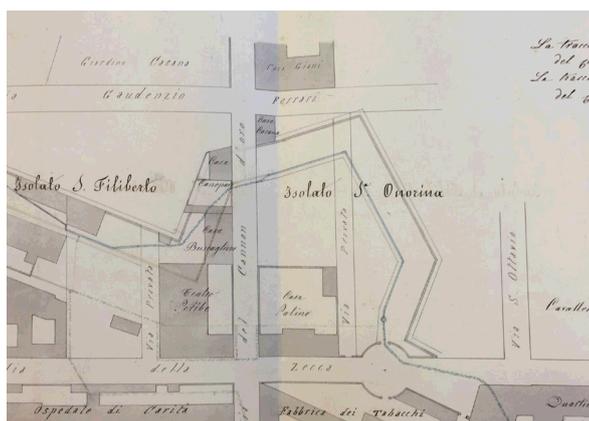
prende quelli posti in varie località fin qui non ancora esposti in vendita ma che si potrebbero esporre senza che vi occorrono permuta per regolarizzare il confine. Infine, la *terza* (colorata in pianta in verde e localizzata al numero 37 nell'area oggetto di studio nel presente lavoro) comprende i terreni non adatti per la loro configurazione alla formazione di lotti per cui occorrono permuta ed acquisti con i proprietari coerenti onde renderli di figura regolare e adatta alla fabbricazione. L'area in questione al *numero 37*, inclusa nella terza categoria (verde) nella carta 5, si trova sul sedimento dell'antico bastione San Carlo. Proprio su quel lotto, situato all'angolo tra via G. Ferrari e via Montebello verrà costruita su progetto di A. Antonelli la Mole Antonelliana nell'anno 1863.

Per regolarizzare le zone dei terreni della terza categoria la delibera²³ riporta che è stato necessario nominare una commissione composta dai consiglieri Pinchia, Peyron, Galvagno e Cassinis. Successivamente, il Comune discute la possibilità di continuare le trattative per la cessione ai proprietari contigui del terreno n. 37, che per sua giacitura e forma non può essere utilizzato dalla città.

Con delibera del Consiglio Comunale del 4 febbraio 1862²⁴, dovendosi riprendere la discussione su come agevolare la costruzione di case nella città, il Sindaco presenta alcune regole da seguire per la costruzione di nuovi edifici: «Il Consiglio delibera concedere ai medesimi costruttori la più ampia libertà in ordine alla architettura ed all'altezza delle case, ristrettivamente per quest'ultima sino ai 21 metri; e ciò non tanto per ciascun isolato, quanto per ogni singola casa; osservate nel resto le prescrizioni generali edilizie e quelle particolari del Regio Decreto 11 agosto 1851, nonchè le condizioni generali del capitolato d'appalto [...]; il consiglio delibera doversi osservare nelle costruzioni un disegno uniforme [...]»²⁵.

Inoltre, con Regio Decreto del 25 novembre 1860²⁶ si regola la numerazione delle porte e relativo manifesto. I nuovi civici cominceranno a partire dal centro di piazza Castello e si ripartiranno in quattro arterie principali tra cui via Po.

Nella carta 6, invece, risalente al 1864 si osservano gli sviluppi dell'isolato che consistono nel prolungamento della via Montebello (antica contrada del Cannon d'oro) e l'apertura di via Ferrari con la costruzione della casa Giani e casa Casana nel nuovo terreno livellato oltre il baluardo secentesco.



Carta 6 - Piano regolare degli isolati S. Filiberto e S. Onorina per indicare l'andamento attuale del canale del Giardino Reale attraverso ai medesimi, 1864
ASCT, Fondo affari lavori pubblici, cart. 8 fasc. 14

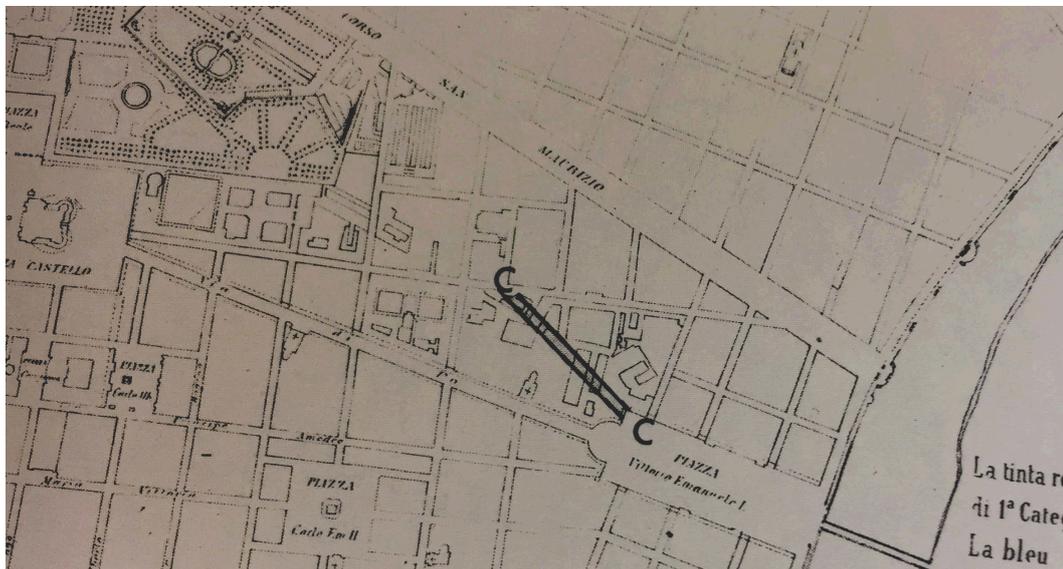
23 Ibidem

24 ASCT, *Fondo affari lavori pubblici*, cart. 15 fasc. 9 bis, § A10

25 Ibidem

26 ASCT, *Provvedimenti Edilizi*, p. 160

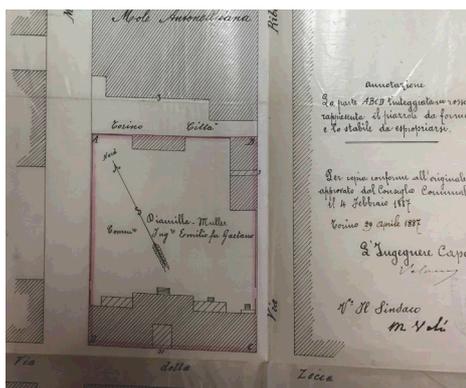
Successivamente, con Decreto Reale del 23 novembre 1885²⁷ emanato da Umberto I Re d'Italia, si autorizza il Comune di Torino ad attuare le disposizioni della **Legge del Risanamento di Napoli del 15 gennaio 1885 n. 2892**. Con questo Decreto Reale, annesso al piano firmato dall'ingegnere capo del Civico Ufficio Tecnico, signor Velasco, propone opere di risanamento e miglioramento dei quartieri della città²⁸.



Carta 7 - Estratto del Piano regolatore edilizio per il risanamento della città
ASCT, Tipi e disegni, 40.6.28

Come si osserva dalla carta 7, per l'area in analisi, è previsto un taglio diagonale che crea un collegamento tra via G. Verdi e la nuova piazza Vittorio Emanuele I. Questa forte traccia progettata in pianta, nella realtà non è mai stata realizzata.

Successivamente, con la legge del **15 aprile 1886**²⁹, Umberto I dichiara di pubblica utilità le opere di risanamento e miglioramento della città di Torino e autorizza la cessione alla città di alcuni beni demaniali.



Carta 8 - Velasco, Planimetria dello stabile da espropriarsi [...], 1887
ASCT, Fondo Serie 1K, f. 13, Decreti Reali 1885-1899, § 281

In data 29 marzo 1888³⁰, un Regio Decreto dal Re Umberto I dichiara opera di pubblica utilità la formazione di una piazza a fianco della Mole Antonelliana. Si procede, quindi, all'esproprio degli edifici esistenti su tale lotto come si vede nel disegno firmato dall'Ingegnere Comunale Velasco alla carta 8. Si associa questo nuovo titolo al piazzale in quanto mira ad impedire che vengano costruiti edifici privati dal lato di mezzogiorno della Mole, così da evitare che coprano la visuale dell'edificio³¹.

Con Regio Decreto del 30 marzo 1893³², inoltre, si proroga di 5 anni la formazione della suddetta piazza.

27 ASCT, *Regi Decreti*, vol.5, p. 245 bis

28 Ibidem

29 ASCT, *Regi Decreti*, a. 1886, n. 3793, serie 3ª

30 ASCT, *Fondo Serie 1K*, f. 13, Decreti Reali 1885-1899, § 280

31 Ibidem

32 ASCT, *Fondo Serie 1K*, f. 13, Decreti Reali 1885-1899, § 338

Il primo **Piano Regolatore Generale Comunale** è presentato dal Consiglio nell'anno 1906³³ e approvato con la legge del 5 aprile 1908 n. 41³⁴.

«Antecedentemente alla prima Guerra Mondiale, continuarono gli interventi predetti di completamento e riqualificazione dell'edilizia esistente. [...] Su via Rossini, la città deliberò, nel 1902, la demolizione delle tettoie del mercato del vino per edificarvi un edificio scolastico (ASCT, *Atti municipali*, 1902, C.C. 2/6).»³⁵.

Nelle carte 9 e 10 a pagina seguente, si vedono i danni provocati dalla seconda Guerra Mondiale agli edifici, in relazione alle bombe esplose e gli incendi che sono stati provocati: «è tuttavia il programma urbanistico degli anni cinquanta del Novecento, effetto di un trasfigurante cambiamento di destinazione della zona, a contemplarne la demolizione totale»³⁶.

«A partire dagli anni '50 l'intero territorio comunale viene saturato, spesso usando i vecchi piani di ampliamento o nuovi piani regolatori che con difficoltà mettono in ordine, in ciò che è ineditato con modelli urbani di stampo razionale; ma ripropongono, per ciò che è parzialmente edificato, semplici tassellature e addensamenti di volume»³⁷.

Il Piano Regolatore Generale di Torino del 1959, infatti, comincia a risolvere i vuoti urbani presenti nella città, a seguito di un incremento demografico e nuove esigenze dovute ad uno sviluppo economico e sociale della città stessa e del paese.

«Questi piani di ingrandimento, tracciati a tavolino, inglobano, affettano, distruggono, assorbono tutto ciò che preesiste. Dipende dalla forza e vivacità di queste preesistenze (tracciati, linee di confine, case isolate, villaggi, canali, crocicchi, chiese ecc.) se oggi li riconosciamo come esistenti per tracce visibili, o annullati definitivamente»³⁸.

33 V. COMOLI MANDRACCI, *Dalla città preunitaria* cit.; p. 233

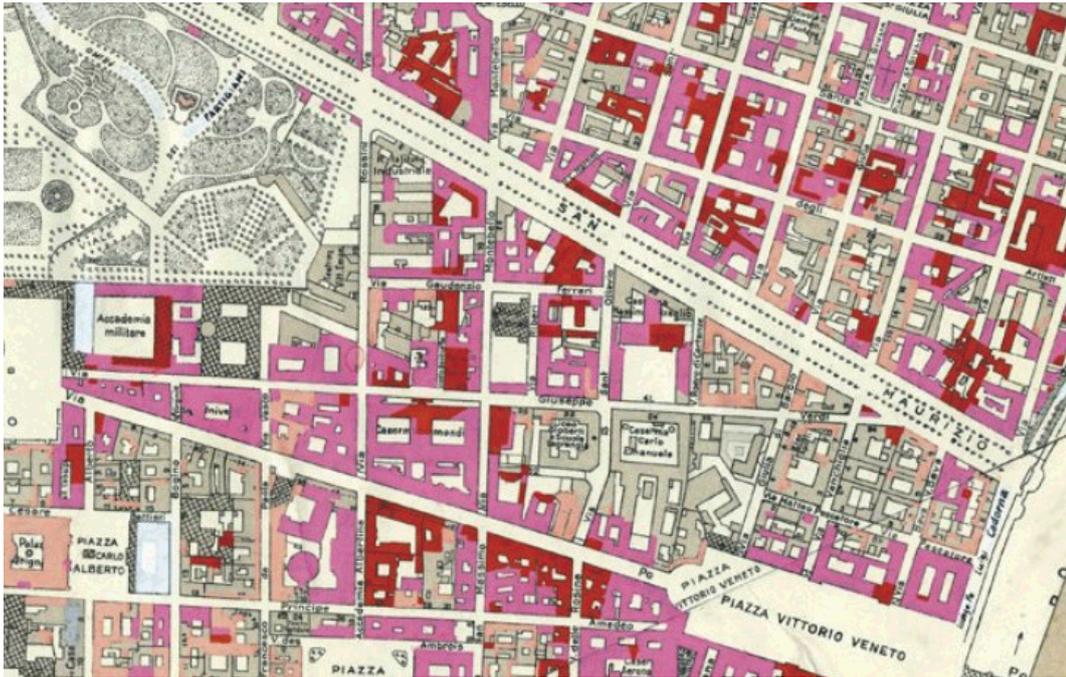
34 G. M. LUPO e P. PASCHETTO, *La città fra Otto e Novecento: la trasformazione urbana* in P. SCARZELLA (a cura di), *Torino nell'Ottocento e nel Novecento: ampliamenti e trasformazioni entro la cerchia dei corsi napoleonici*, Celid, Torino 1995; p. 257

35 G. BORGIO e P. SCARZELLA, *L'espansione verso corso San Maurizio* cit.; p. 529

36 A. FARA, *L'arte della scienza. Architettura e cultura militare a Torino e nello stato sabaudo 1673-1859*, Leo S. Olschki Editore, Firenze 2014; p. 61

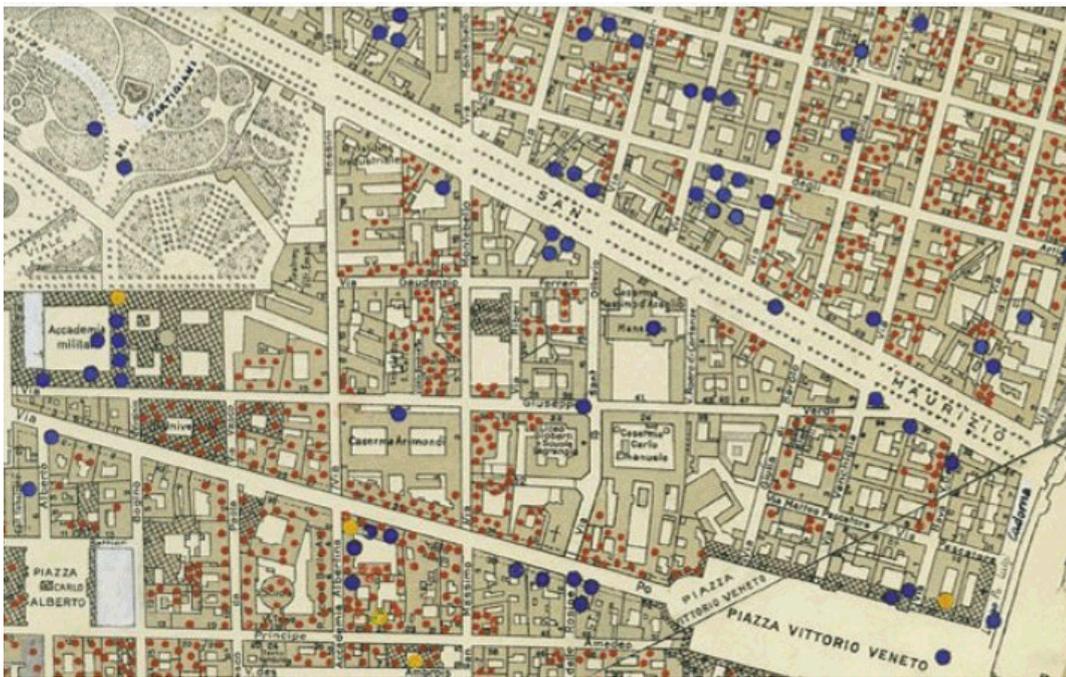
37 A. MAGNAGHI e P. TOSONI, *La città smentita. Torino* cit.; p. 21

38 *Ibidem*; p. 20



Carta 9 - Danni arrecati agli stabili 1942-1945
ASCT, Tipi e disegni, 68.2.1

■ Danni gravissimi
 ■ Danni gravi
 ■ Danni leggeri



Carta 10 - Bombe e mezzi incendiari lanciati 1942-1945
ASCT, Tipi e disegni, 68.1.1

● Bombe esplose
 ● Bombe inesplose
 ● Incendi provocati

9. I catasti di Torino

Il catasto si compone di un registro in cui, tramite una pianta della città ed un colonnario, si individuano proprietari, geometria e dimensioni del singolo edificio. L'opera di catastazione per la città di Torino si inizia solamente durante il periodo di occupazione francese con a capo Napoleone Bonaparte. Prima di questa, infatti, non si era avviata mai nessun tipo di operazione di rilevamento della città in quanto i sovrani succedenti preferivano esentare i cittadini dalle tasse che sarebbero state necessarie.

9.1 Il Catasto francese (1802-1814)

Il decreto francese che ha ordinato il rilevamento della città è emesso in data 12 brumaio anno XI (3 novembre 1802)¹ e viene quindi affidato nel 1804 a Jean Baptiste Sappa (geometra del dipartimento del Po) aiutato da altri dieci ingegneri². Si tratta di un catasto redatto per "masse di coltura", cioè non si documenta la singola particella abitativa ma individua mappe geometriche suddivise per tipo di coltura e qualità. Come si vede nella carta 1, il catasto, conservato presso l'archivio di stato di Torino, è composto prima di tutto da una generica incisione con la suddivisione del territorio in comuni, l'individuazione con un colore rosso dell'edificato e la morfologia dei diversi tipi di terreno.

Il metodo di rilevazione per massa di coltura è stato proposto per definire una corretta base di calcolo per un'equa distribuzione delle imposte fondiari tra i comuni³. Inoltre, il governo era interessato a conoscere le capacità di contribuzione dei singoli dipartimenti e il comune avrebbe provveduto alla ripartizione della stessa tra i cittadini⁴.

All'inizio del 1805, si termina la misurazione e la divisione del territorio in 71 sezioni, mentre per la misura delle singole unità si domandava ai proprietari delle stesse. Per evitare, però, un eventuale problema di sottostima o incongruenze nella misurazione si incarica il geometra Alberto Gatti di procedere al rilievo delle singole parcelle⁵. Secondo l'amministrazione, le due opere di misurazione della città sarebbero dovute andare di pari passo. Alla fine del 1805, un decreto taglia i fondi per la rilevazione particellare della città operata da Alberto Gatti, di conseguenza il lavoro si interrompe e viene ripreso solamente dopo la Restaurazione.

L'ultimo tentativo di migliorare il livello di accuratezza del catasto per massa di colture è quello di obbligare i proprietari in data 29 ottobre 1805 a comunicare l'area delle singole proprietà⁶. In ogni caso l'esperimento non va a buon fine a causa dell'incompletezza o mancanza di dati da parte dei cittadini.

La seconda fase dell'opera di catastazione consiste nel completamento dell'*expertise*. Si tratta di un lavoro di stima da parte di un esperto che viene regolamentato in un decreto in data 27 gennaio 1808.⁷ Il seguente foglio, alla carta 1 mette in luce la generalità

1 B. BIANCO e A. FRISA, *Il catasto geometrico-particellare comunale di Torino nel contesto delle vicende della catastazione in Piemonte* in "Storia urbana", n. 1, Franco Angeli Editore, Milano 1977; p. 136

2 Ibidem; p. 137

3 Lettera del Prefetto del dipartimento del Po al Mairie di Torino, ASCT, *Carte del periodo francese*, cart. 30; tratto da: G. BRACCO, *Risorse e impegni per una gestione guidata* in G. BRACCO (a cura di), *Ville de Turin* cit., p. 69

4 C. MARCHIORO (a cura di), *Il catasto geometrico particellare del comune di Torino. Inventario ragionato del Fondo Catasto Gatti, XIX-XX secolo*, coordinato da Enzo Ferrari, Archivio storico città di Torino, Torino 2012

5 Ibidem

6 M. GAUDIN, *Notice historique sur les finances de la France*, Parigi, 1818; tratto da: I. MASSABO' RICCI e M. CARASSI, *I catasti napoleonici in Piemonte* in "Villes et territoire [...]" cit., p. 109

7 Ibidem, p. 106



Carta 1 - "Carta generica e introduttiva del catasto francese"

AST, Sezioni Riunite, Catasti, Catasto Francese, Allegato A, Mappe del Catasto Francese, Circondario di Torino, Mandamento di Torino, Torino

con cui è stato redatto il catasto francese. Si tratta, infatti, di una prima suddivisione in sezioni e di un rilievo della morfologia del territorio. Più in dettaglio, nella carta 2, si osserva la sezione di Po nel suo massimo grado di dettaglio. La tabella indicativa ad esso associata, informa sul nome del proprietario, qualità della coltura, superficie, classe e applicazione della tariffa. In ogni caso, non si riesce ancora a distribuire equamente l'imposta prevista per ogni bene. Inoltre, con il periodo della restaurazione sabauda si interrompe la catastazione nel 1814.



Carta 2 - Estratto generale del catasto francese: Sezione del Po
 AST, Sezioni Riunite, Catasti, Catasto Francese, Allegato A, Mappe del Catasto Francese,
 Circondario di Torino, Mandamento di Torino, Torino

9.2 Il Catasto di Andrea Gatti (1817-1829)

La municipalità indice un bando per l'affidamento del catasto in data 12 ventoso dell'anno XII (3 marzo 1804): si presentano quattro candidati tra cui Alberto Gatti, Lorenzo Panizza, Eusebio Perratone e Giovanni Battista Sappa⁸. Il progetto di rilievo viene affidato ad Alberto Gatti e, assieme al fratello Andrea, firmano il loro impegno qualche giorno dopo l'assegnazione del concorso: «le operazioni a Torino furono sospese più volte e contorte furono le vicende attraverso le quali fu necessario passare per definire i parametri per l'estimo delle proprietà»⁹. Infatti, risulta rimanere fermo per quasi un anno in attesa della parte comunale per la suddivisione in sezioni della città ma, nel 1805 riesce a misurare un terzo del territorio¹⁰.

Dopo il periodo travagliato della restaurazione, comincia la nuova campagna di catastazione particellare della città nel 1817. Al termine dell'anno si propone di effettuare delle verifiche a campione per controllare che non vi siano inesattezze o incongruenze. Dopo aver accertato la presenza di quest'ultime, si affida la revisione ad Andrea Gatti di tutte le mappe già completate¹¹.

Si giunge, quindi, nel 1820 ad avere un catasto corretto e un ufficio in grado di gestirne le modifiche. Una volta terminato il catasto urbano «il Gatti ricevette l'incarico della catastazione particellare dei sobborghi e del territorio, lavoro che portò avanti fino alla data della sua morte, avvenuta il 5 dicembre del 1831»¹². Continua l'opera di catastazione del resto del territorio piemontese sotto la nuova supervisione del geometra Antonio Rabbini che, infine, aggiorna tutte le mappe catastali della città di Torino.

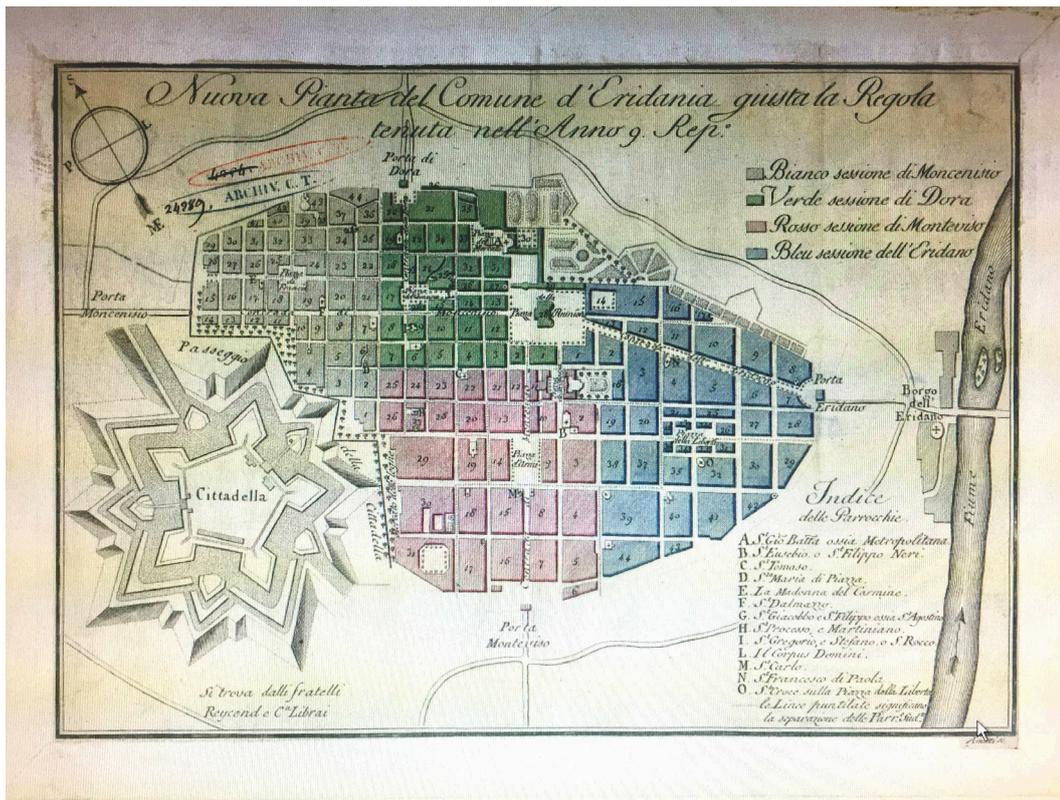
8 G. BRACCO, *Risorse e impegni* cit., p. 74

9 Ibidem, p. 75

10 F. ROSSO, *La catastazione napoleonica nella città di Torino* in "Città e proprietà immobiliare in Italia negli ultimi due secoli", Milano, Angeli, 1981, p. 159

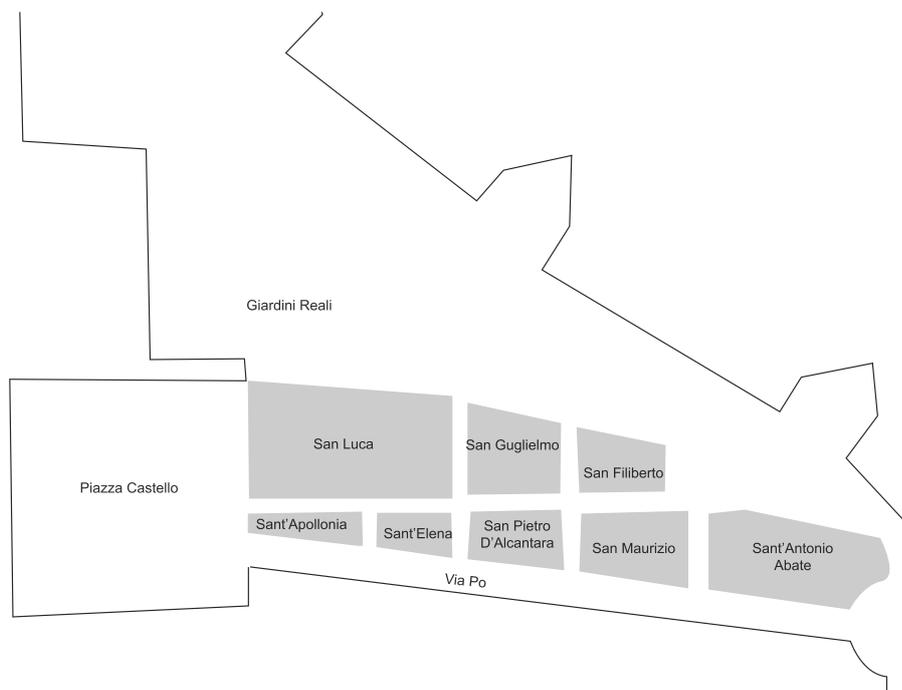
11 Ibidem, p. 165

12 C. MARCHIORO (a cura di), *Il catasto geometrico particellare* cit., p. 10

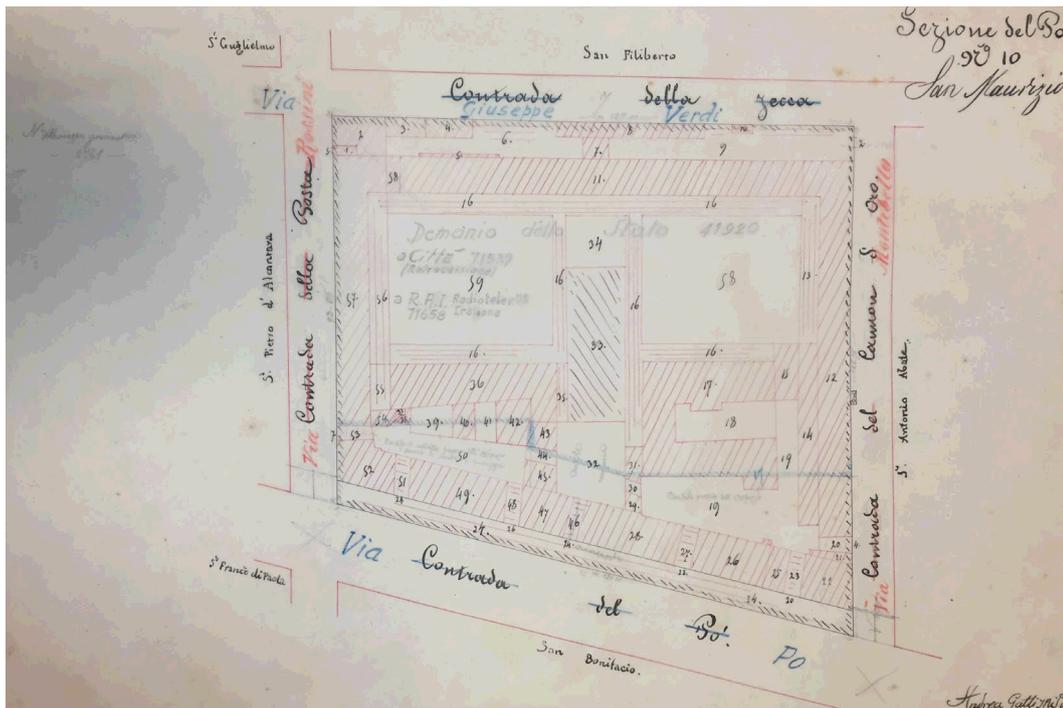


Carta 3 - Nuova pianta del Comune d'Eridania giusta la regola tenuta nell'anno 9 Rep. ASCT, Tipi e disegni 64.3.4

La carta 3, mostra la divisione in sezioni della città su cui è stato basato e iniziato il catasto Gatti: si tratta di una carta che riprende la ripartizione francese già presente nel 1802 di Pietro Amati con collocazione ASCT, Tipi e disegni, D 75 (rif. capitolo 3 "Regesto delle carte di Torino nel XIX secolo").



Carta 4 - Michela Righetti, Schema degli isolati nella sezione Po secondo la suddivisione storica seicentesca



Carta 5 - A. Gatti, Parte del catasto, sezione del Po, isolato San Maurizio ASCT, Catasto Gatti 1820-1822, Sezione Po, Isola n. 10

La carta 5, mostra un esempio di rilievo geometrico-particellare dell'isolato di San Maurizio: su ogni particella si appunta un numero che sarà corrisposto con un elenco su di un colonnario come si vede in carta 6. Ad ogni singolo numero si descrive l'elemen-

Sezione del Po Isola N.º 10. S. Maurizio		Casa del Reale Collegio di Caserta						
CATEGORIA	CLASSE	PIANO	SITUAZIONE.	PIANI DI FABBRICAZIONE.		SUPERFICIE		ANZI
						TERRENA.	DUPLICATA.	
1.	Edif. Scalo	6.				0. 3. 9.		
2.	Edificazioni	6.				2. 6. 0.		
3.	Edificazioni	6.				1. 1. 10.		
4.	Edificazioni	6.				1. 1. 0.		
5.	Edificazioni	6.				0. 6. 2.		
6.	Edificazioni	6.				7. 7. 0.		
7.	Edificazioni	6.				0. 9. 8.		
8.	Edificazioni	6.				2. 10. 6.		
9.	Edificazioni	6.				10. 10. 1.		
10.	Edificazioni	6.				0. 1. 2.		
11.	Edificazioni	6.				22. 0. 8.		
12.	Edificazioni	6.				20. 7. 0.		
13.	Edificazioni	6.				3. 11. 1.		
14.	Edificazioni	6.				5. 7. 6.		
15.	Edificazioni	6.				2. 2. 2.		
16.	Edificazioni	6.				20. 6. 5.		
17.	Edificazioni	6.				19. 1. 1.		
18.	Edificazioni	6.				5. 3. 1.		
19.	Edificazioni	6.				17. 0. 1.		
20.	Edificazioni	6.				0. 9. 0.		
21.	Edif. Scalo	6.				0. 7. 5.		
22.	Edificazioni	6.				3. 5. 0.		
23.	Edificazioni	6.				1. 2. 0.		
24.	Edif. Scalo	6.				20. 0. 0.		
25.	Edif. Scalo	6.				1. 1. 4.		
26.	Edificazioni	6.				5. 1. 6.		
27.	Edificazioni	6.				1. 1. 0.		
28.	Edificazioni	6.				6. 1. 6.		
29.	Edificazioni	6.				0. 6. 1.		
30.	Edificazioni	6.				0. 6. 0.		

Carta 6 - Colonnario dell'isolato San Maurizio della Sezione Po ASCT, Catasto Gatti 1820-1822, Colonnario - Sezione Po, Isola n. 10

to architettonico relativo, i numero di piani, la superficie e il nome del proprietario dell'intera fabbrica (segnato più in generale con una lettera).

Nella carta 5, si appuntano già le modifiche alla nomenclatura delle vie e, in questo caso, in quanto proprietà pubblica, l'ente che gestisce il fabbricato: demanio dello Stato (acquisito per retrocessione) e l'ente che ne usufruisce cioè RAI.

9.3 Il Catasto di Antonio Rabbini (1855-1870)

Secondo il Decreto Regionale del 3 luglio 1853 si formalizza la nascita dell'ufficio del catasto nel Ministero delle Finanze e il suo direttore è Antonio Rabbini¹³. Il compito dell'ufficio è di preparare i documenti e la base dei dati per la formazione del catasto.

Il catasto Rabbini «si approva sulla legge dello Stato Sardo n. 914 del 4 giugno 1855 data da Vittorio Emanuele II in Torino e siglata dal primo ministro Camillo Benso Conte di Cavour»¹⁴. L'opera di catastazione, come viene osservato da Roberto Pannelli¹⁵, è una delle più sfortunate a causa dell'ingente costo per la realizzazione dei lavori proporzionato all'accuratezza che si vuole raggiungere e altre circostanze come l'ampiezza del territorio rilevato. Si tratta del completamento del catasto Gatti a scala più ampia e generica, nel 1870 raggiunge il «circondario di Torino, Pinerolo, Susa, Novara, Ossola e Pallanza. Il catasto Rabbini, pur non essendo stato mai attivato, costituisce la base del catasto dello stato unitario istituito con la legge n. 3682 del 10 marzo 1886»¹⁶.

Le funzioni del catasto come quest'ultimo sono: «lo stanziamento e il riparto dell'imposta fondiaria, considerato questo come oggetto principale, le contrattazioni civili, il regime ipotecario e il credito fondiario, i lavori pubblici, la conservazione dei limiti dei beni-fondi, la statistica agricola, la topografia e planimetria dello Stato, la tenuta in evidenza delle mutazioni che avvengono nei possessori e nei beni-fondi, ossia la conservazione del catasto»¹⁷. Per conoscere il proprietario della singola particella visibile in pianta con un numero bisogna ricondursi al *sommario*, ovvero volumi che ne dettagliano le informazioni.

La mappa catastale dell'area compresa a nord di Po è divisa in due fogli come si vede nelle due carte, a pagina successiva, 7 e 8. La scala della carta è di 1 a 3000.

La carta 7 evidenzia tra via Montebello e via Sant'Ottavio il tracciato del bastione San Maurizio che viene sovrapposto con il progetto di nuovi edifici. Con questo catasto si ha una visione complessiva anche dell'ampliamento della zona Vanchiglia oltre il corso San Maurizio.

13 B. BIANCO e A. FRISA, *Il catasto geometrico-particellare comunale* cit.; p. 141

14 P. DAVICO, C. DEVOTI, G. M. LUPO, M. VIGLINO, *La storia della città* cit.; p. 39

15 R. PANNELLI, *I catasti d'Italia. Gli strumenti ed i metodi coi quali furono rilevati*, Torino Camilla e Bertolero, 1888, tratto da: B. BIANCO e A. FRISA, *Il catasto geometrico-particellare comunale* cit.; p. 143

16 <https://archiviostatatorino.beniculturali.it/dbadd/modal/antpm.php?szn=&id=498018>; data ultima consultazione: novembre 2019

17 B. BIANCO e A. FRISA, *Il catasto geometrico-particellare comunale* cit.; p. 145



Carta 7 - Mappa originale del Comune di Torino

AST, Sez. Riunite, Catasto Rabbini, Circondario di Torino, Mappe e distribuzione dei fogli di mappa e sezioni, linea territoriale, Foglio XL

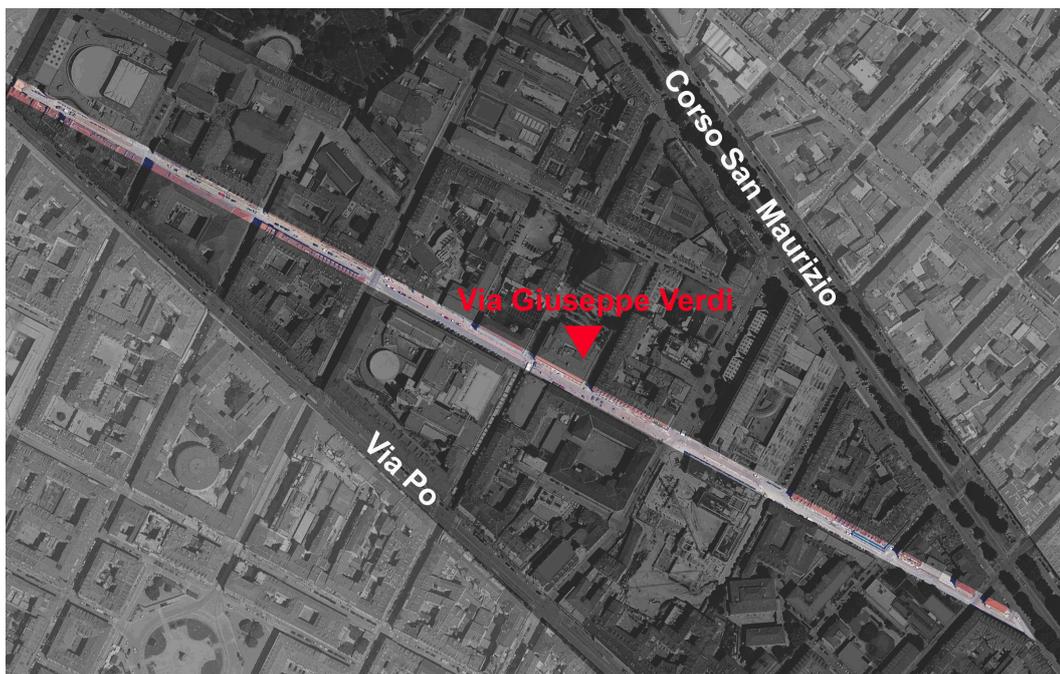


Carta 8 - Mappa originale del Comune di Torino

AST, Sez. Riunite, Catasto Rabbini, Circondario di Torino, Mappe e distribuzione dei fogli di mappa e sezioni, linea territoriale, Foglio XLII

**10. Lo sviluppo edilizio dell'area compresa tra via Po e
corso San Maurizio**

10.1 Contrada della Zecca (attuale via Giuseppe Verdi)



Carta 1 - Ortofoto in cui si evidenzia la via Giuseppe Verdi
fonte: Google earth

La contrada della Zecca è aperta nel 1669 per ordine di Carlo Emanuele II su progetto dell'architetto Amedeo di Castellamonte. La realizzazione della via è, infatti, parte del secondo ampliamento di Torino.

Inizialmente la via (quando era ancora limitata entro le mura della cinta bastionata) è chiamata *strada dell'Accademia Reale*, successivamente, quando viene completata, prende nome dall'edificio Regia Zecca chiamandosi, appunto, **contrada della Zecca**. All'interno della contrada si trova la Regia Accademia Militare istituita da Vittorio Emanuele I per Regie Patenti 2 novembre 1815 necessaria per «fornire ufficiali alle armi di Fanteria, Cavalleria, Artiglieria e Genio»¹. Si incontra, successivamente, il teatro Scribe costruito nel 1858 dal conte Piola sulla casa occupata un tempo dalla stamperia Reale su disegno dell'architetto Bollati. Nella stessa zona si trova anche la Regia Manifattura dei Tabacchi, dove sono impiegati più di 700 operai². Nella carta 3 che documenta la situazione di Torino nel 1831, si osserva, inoltre, il prolungamento della contrada della Zecca sino a raggiungere lo stradale di San Maurizio.

Nella contrada si trova anche il reale maneggio dei cavalli che è progettato dall'architetto Alfieri su commissione di Carlo Emanuele III³. «Al rientro da Torino, nel corso del 1834, si sostanzia il progetto di una Cavallerizza per l'Accademia militare. Cavallerizza situata davanti al nuovo quartiere di cavalleria di Sant'Antonio, nell'area trapezoidale delimitata dalla contrada della Zecca (attuale via Verdi), dal viale San Massimo (oggi corso San Maurizio) a nord-est, e dalle due strade laterali (poi denominate Roero di Cortanze e Sant'Ottavio). Parametri principali, la dimensione utile (metri 60x20 circa), la struttura reticolare, l'illuminazione naturale diffusa attraverso finestroni longitudinali. [...] Come suggerito dal consiglio del Genio, la cavallerizza è stata spostata lungo il viale di San

1 G. TORRICELLA, *Torino e le sue vie illustrate con cenni storici*, Tipografia di Giovanni Borgarelli, Torino 1868; p. 270

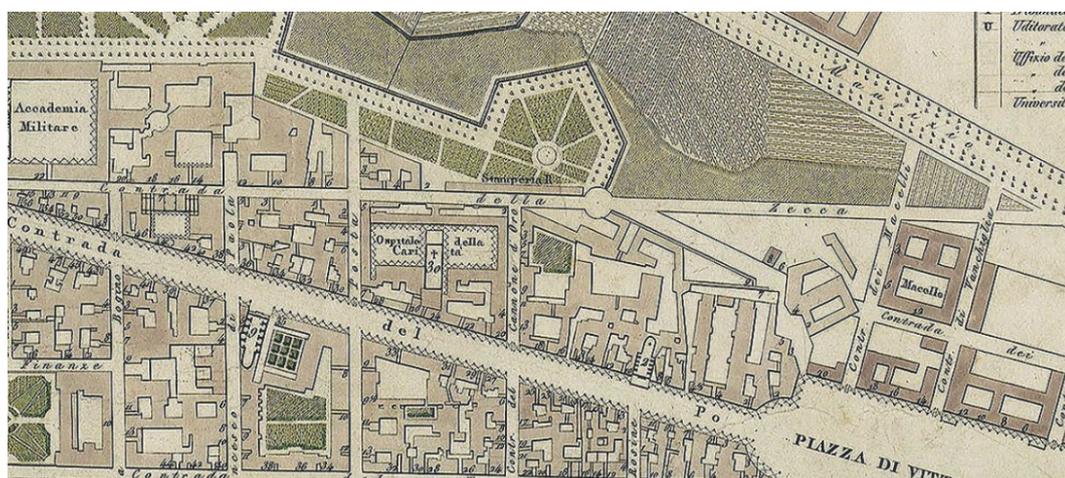
2 Ibidem

3 Ibidem

ricompensati⁸.

L'abbassamento della pendenza della via della Zecca risulterebbe di metri 0,11 sotto la soglia della caserma S. Antonio⁹. Questo abbassamento anche se minimo, porterà ad una spesa non esigua anche all'amministrazione militare, perchè sull'asse della via esistono due grandi pozzi, dove vengono a scaricarsi tutti gli scoli delle latrine, delle scuderie, ed in parte anche quelli delle acque potabile e pluviali¹⁰. Siccome l'esistenza di questi pozzi risulta essere contemporanea alla caserma è in dovere di chiedere al sindaco «quali provvedimenti crede il Municipio di prendere al riguardo onde si possa anche effettuando la sistemazione di cui è caso, dar libero sfogo ai vari scoli della caserma»¹¹.

In data 12 febbraio 1864 la sotto-direzione del genio militare osserva che durante la sistemazione della strada dovrebbero togliersi i due grandi pozzi neri esistenti nel centro della via della Zecca dove fino ad allora si raccolgono tutti gli scoli delle latrine e delle acque potabili e pluviali del quartiere. L'ufficio al proposito dimostra che l'amministrazione militare può supplire in due maniere ai pozzi esistenti: trasportandoli nell'interno del quartiere ovvero sotto il suolo della Cavallerizza oppure costruendo sotto il suolo della via della Zecca una fogna a canale nero a partire dai pozzi esistenti sino a raggiungere il canale di Vanchiglia¹².



Carta 3 - Estratto de Pianta Regolare della città e borghi di Torino, 1831
ASCT, Collezione Simeom, D 87

8 ASCT, *Fondo affari lavori pubblici*, cart. 16, fasc. 5, § 2

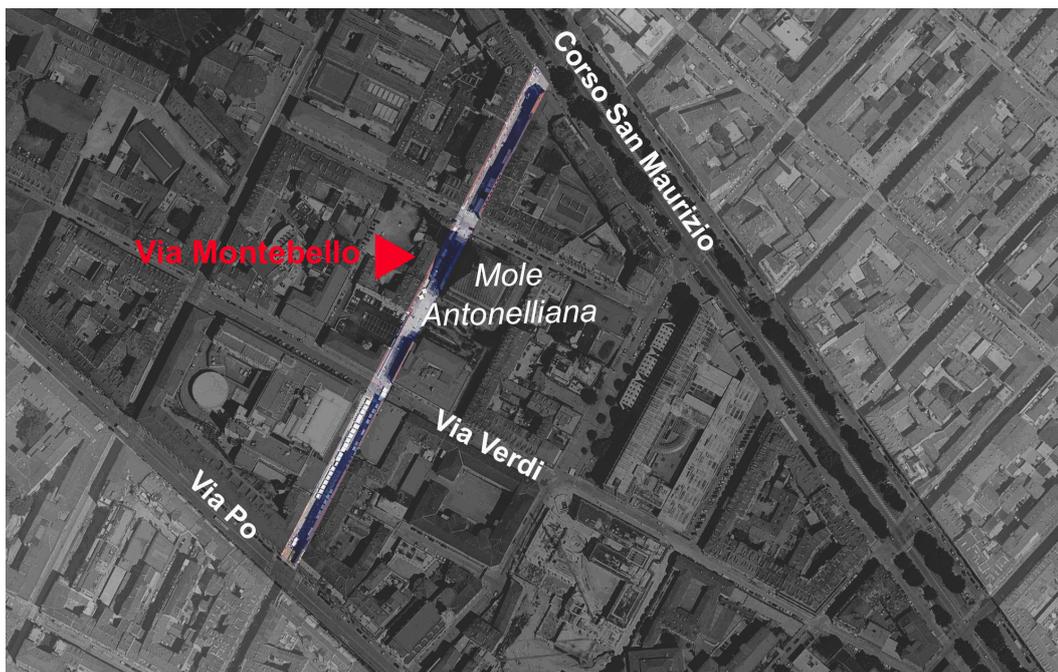
9 ASCT, *Fondo affari lavori pubblici*, cart. 16, fasc. 5, § 3

10 ASCT, *Fondo affari lavori pubblici*, cart. 16, fasc. 5, § 3

11 Ibidem

12 ASCT, *Fondo affari lavori pubblici*, cart. 16, fasc. 5, § 4

10.2 Contrada del Cannon D'Oro (attuale via Montebello)



Carta 4 - Ortofoto in cui si evidenzia la via Montebello
fonte: Google earth

La prima parte della via, salendo da via Po fino ad incontrare via Verdi, è parte del secondo ingrandimento della città; successivamente nel 1839 si comincia a pensare di estendere la via fino al viale S. Maurizio. Questa via durante il corso dell'Ottocento si chiama **contrada del Cannon d'Oro**, come documentano le carte storiche (v. cap. 3 "Regesto delle carte di Torino nel XIX secolo").

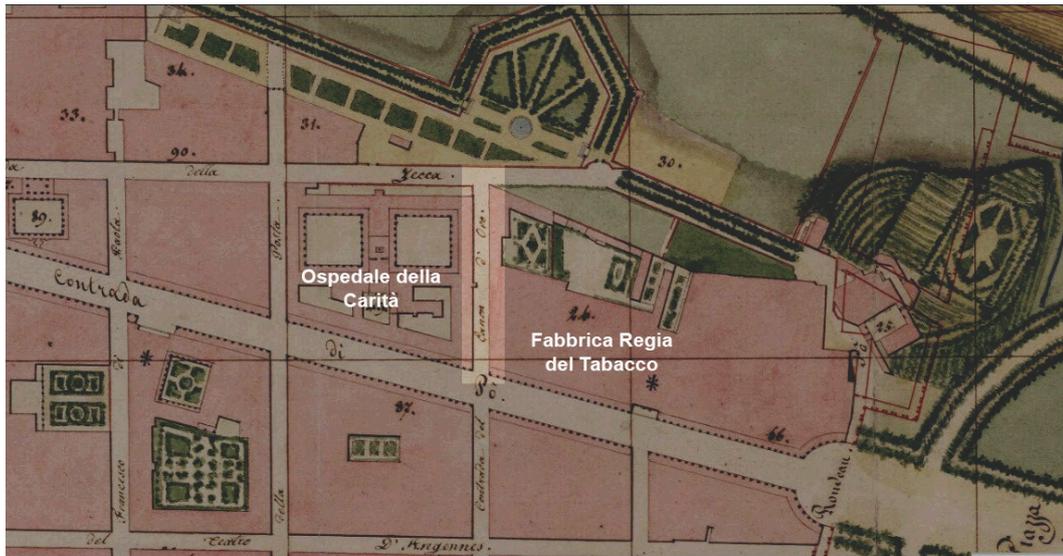
La Mole Antonelliana, si trova sull'angolo di via Gaudenzio Ferrari e via Montebello, con il fronte principale, però, verso quest'ultima ed è opera dell'ingegnere Alessandro Antonelli. Il terreno su cui si trova l'odierno simbolo di Torino apparteneva ai giardini reali e il re ha deciso di vendere il lotto ad un prezzo minore conoscendo lo scopo cui sarebbe stato destinato¹³. Tra l'angolo della suddetta via con via Verdi è presente il mercato delle erbe, collocato sotto una struttura in legno. Successivamente l'ingegnere F. Piattini presenta due progetti per la nuova struttura in metallo del mercato che non verrà mai realizzata (vedi sottocapitolo "Progetti non realizzati").

Al 24 maggio 1851, gli studi per aprire tale via erano già iniziati dall'architetto Gabetti. Per l'apertura della via si vedevano interessate la società della stamperia reale (in quanto sarebbe stato necessario attraversare l'edificio stesso) come si vede nella carta 6, le regie finanze, la lista civile per la superficie coltivata ad orto fin contro il bastione, i signori Casana (proprietari di una buona porzione di terreno dopo il bastione) e popolo per il tratto compreso tra i piedi del baluardo San Carlo e la stradale di San Maurizio¹⁴.

Si discute di aprire via Montebello il 9 luglio 1851, quando il sindaco di Torino, riferiti gli studi istituiti intorno al protendimento a settentrione della città delle vie della Posta, del Cannon D'oro, delle Quattro Pietre e del Seminario esprime che è importante aprire la comunicazione tra l'interno della città e le nuove fabbriche che vanno sempre di più

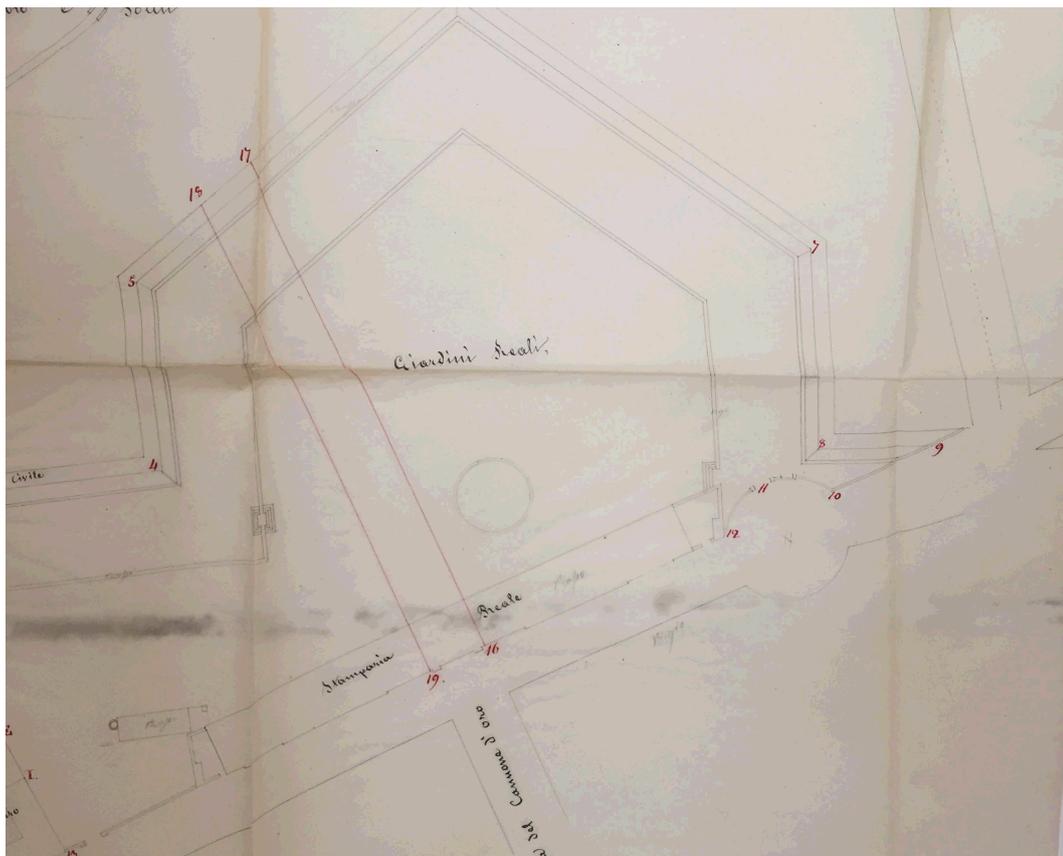
13 G. TORRICELLA, *Torino e le sue vie illustrate* cit.; p. 152

14 ASCT, *Fondo affari lavori pubblici*, cart. 1 fasc. 7, § 14



Carta 5 - Estratto de l'Iconografia dell'Augusta Città di Torino, 1819
AST, Sez. Corte, Carte topografiche segrete, Torino 2 A VI Rosso

a espandere il rione di Vanchiglia¹⁵. La capitale delibera, quindi, in maniera pressoché immediata l'apertura delle prime tre di tali strade, così da essere comprese nel progettato protendimento nel nuovo piano d'ampliamento della città in quel punto¹⁶.

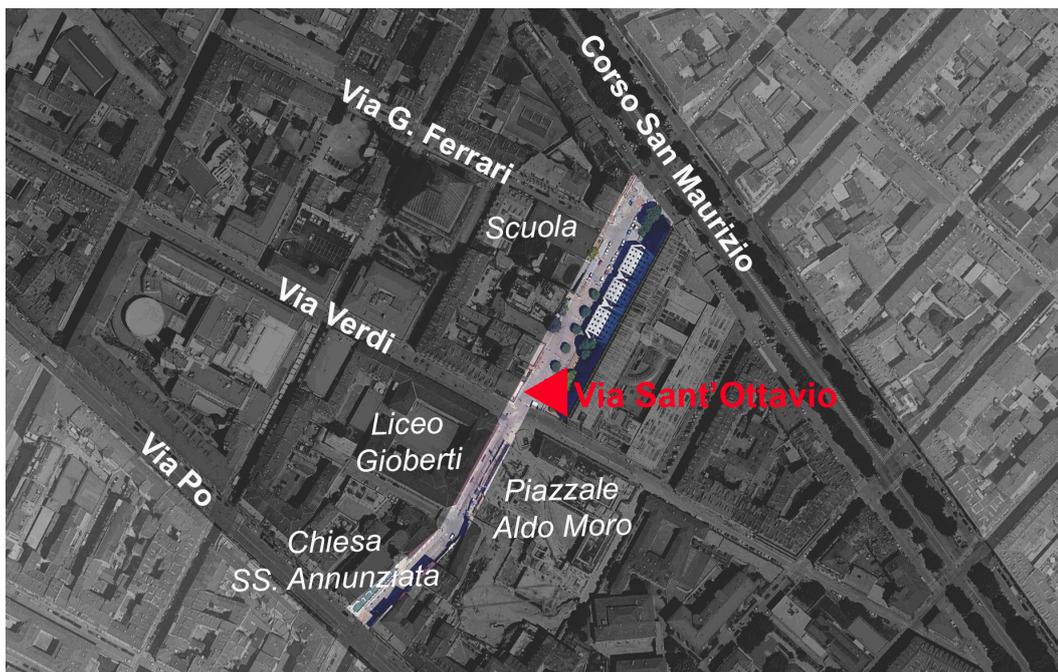


Carta 6 - Estratto del disegno dell'Ingegnere Lorenzo Gianone
ASCT, Fondo affari lavori pubblici, cart. 1 fasc. 5

¹⁵ ASCT, Fondo affari lavori pubblici, cart. 1 fasc. 7, § 17

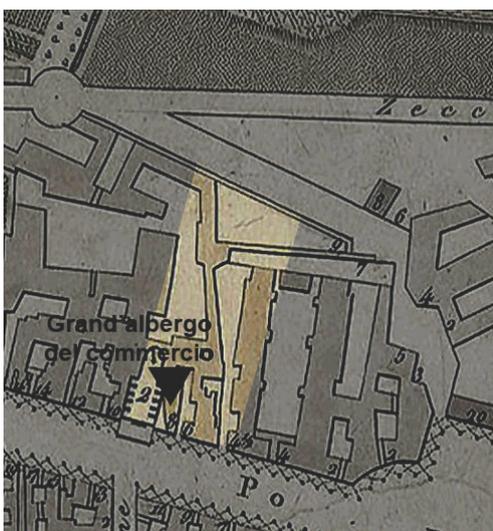
¹⁶ Ibidem

10.3 Via Sant'Ottavio

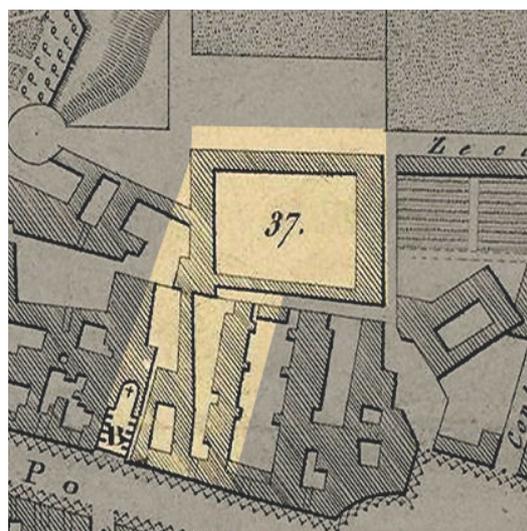


Carta 7 - Ortotofo in cui si evidenzia la via Sant'Ottavio
fonte: Google earth

Nella carta 8 e nella carta 9, si mostra come la via Sant'Ottavio non sia ancora disegnata, nè in progetto per la sua realizzazione come, invece, si afferma nel libro di G. Torricella: cioè che venisse aperta nel 1845¹⁷. Nella carta 9 si progetta un nuovo quartiere di cavalleria tra gli edifici che affacciano su via Po e la contrada della Zecca come si legge dalla legenda della carta stessa.



Carta 8 - Estratto de Pianta Regolare della città e borghi di Torino, 1831
ASCT, Collezione Simeom, D 87



Carta 9 - Estratto de Piano geometrico della città di Torino colle recenti fabbricazioni ed ingrandimenti progettati, 1856
Bibliothèque nationale de France, GED-3690

17 G. TORRICELLA, *Torino e le sue vie illustrate* cit.; p. 240

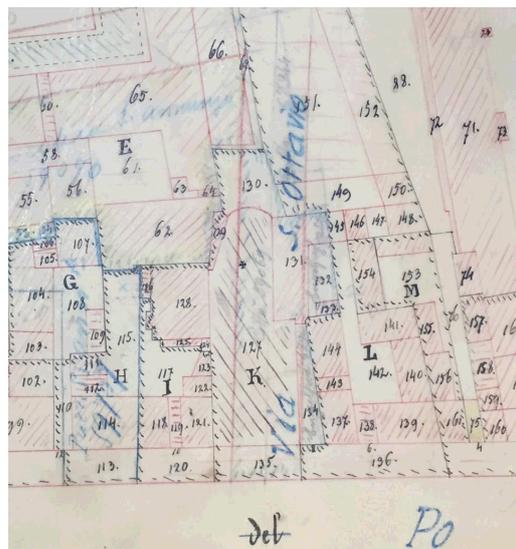
Nel 1864, in una lettera, il sindaco si rivolge per far conoscere lo stato in cui sono le vie Torino e Sant'Ottavio durante il periodo di pioggia. Sia per il fango, sia per la grande quantità d'acqua che si rintana per difetto di scolarura, non avendo sbocco sufficiente rendono quasi impraticabili il passaggio in queste vie¹⁸. Nella via S. Ottavio, l'ostruzione del passaggio è causata dall'accumulo delle foglie nella parte del canale laterale al corso San Maurizio¹⁹. La via Sant'Ottavio di cui si parla nel precedente documento è, però, limitata alla prima parte da corso San Maurizio fino al nuovo quartiere di cavalleria, come si vede nella carta 10.

L'estratto del catasto Gatti, come si vede nella carta 11, mostra il taglio previsto per la realizzazione della via Sant'Ottavio. Questo, però, viene realizzato non in corrispondenza della chiesa della Ss. Annunziata come disegnato ma, subito dopo, al civico 136 su via Po.



Carta 10 - C. Promis, Estratto della Pianta del progetto di ingrandimento parziale nella Regione Vanchiglia, 1852

ASCT, Fondo Serie 1 K f. 11, Decreti Reali 1849-1863, § 95



Carta 11 - A. Gatti, Estratto del catasto nella sezione del Po, isolato Sant'Antonio Abate

ASCT, Catasto Gatti 1820-1822, Sezione Po, Isola n. 8 e 9

Successivamente, il completamento di via Sant'Ottavio fino a via Po viene approvato con il piano regolatore generale del 1920. La parte finale della via, che affaccia su via Po, modifica il suo andamento regolare per seguire il filo dell'edificio religioso ad ovest e fissa la larghezza della via a 12 metri.

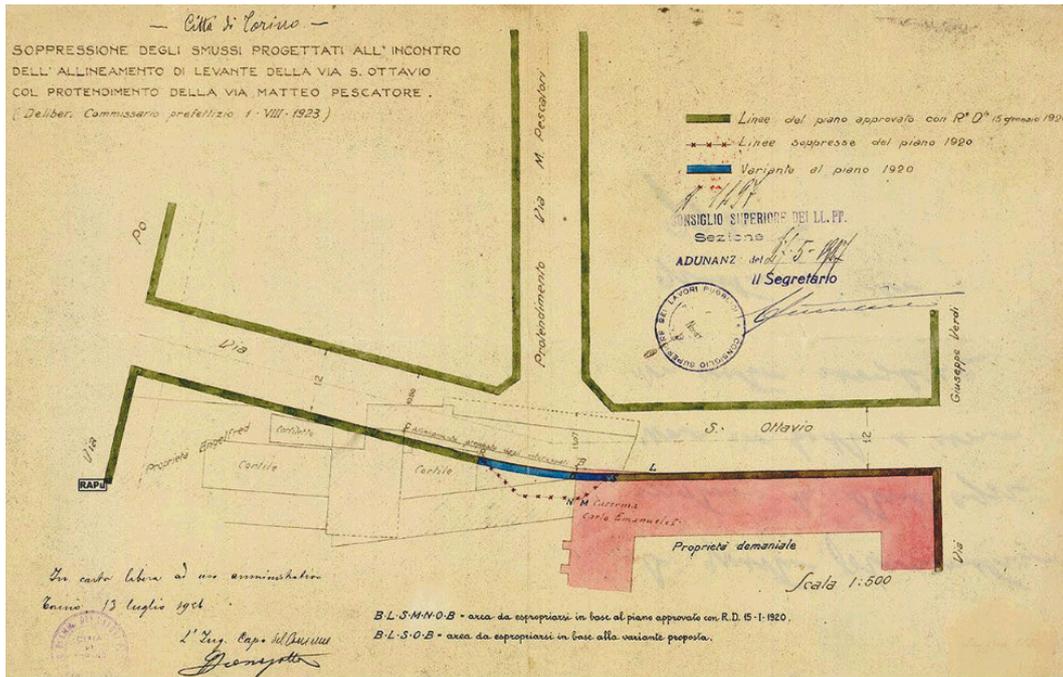
Nel 1927 il consiglio superiore dei lavori pubblici approva una variante al piano del 1920, come si vede nella carta 12. Il disegno, redatto dall'ingegner Scanagatta, modifica la forma dell'incrocio tra via Sant'Ottavio e il protendimento di via Matteo Pescatore: si decide di smussare il tracciato orientale della via per ridurre l'entità della demolizione della caserma Carlo Emanuele I. La caserma, successivamente, è stata abbandonata ed è stata oggetto di un lungo processo di degrado che l'ha portata alla demolizione per la realizzazione del progetto di edifici di studio a servizio dell'Università di Torino.

Al termine della prima Guerra Mondiale la città chiede di rendere di pubblica utilità l'apertura di via Sant'Ottavio che collega via Po con via della Zecca²⁰.

18 ASCT, Fondo affari lavori pubblici, cart. 10 fasc. 8, § 40 bis

19 Ibidem

20 G. BORGIO e P. SCARZELLA, *L'espansione verso corso San Maurizio* cit.; p. 529



Carta 12 - Giorgio Scanagatta, Soppressione degli smussi progettati all'incontro dell'allineamento di levante della via Sant'Ottavio col protendimento della via Matteo Pescatore
 Archivio RAPu (archivio fonte: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Archivio. Fondo deposito Cesano)

10.4 Via Gaudenzio Ferrari



Carta 13 - Ortofoto in cui si evidenzia la via Gaudenzio Ferrari
fonte: Google earth

Questa via viene aperta nel 1862²¹. Un documento²² attesta che i presidenti della società anonima dei pani da caffè della città assieme alla società delle acque gazoze espongono al Sindaco che nel 1862, da quando hanno trasferito le loro fabbriche nelle nuove costruzioni collocate in questa via, si rende il passaggio poco praticabile a causa del fango durante il periodo delle piogge.

Il 20 dicembre 1862 l'Ufficio d'arte osserva che sarebbe veramente necessario che quella via venisse sistemata come lo sono state tutte le altre di Vanchiglia (meno utili di questa perché più centrale, tanto più dopo che venne costruito l'edificio municipale attiguo al mercato del vino e quello delle società ricorrenti). Il calcolo della spesa eseguito dal detto Ufficio ammonterebbe a lire 2890 di cui lire 290 sono rimborsabili, parte dal signor Albani e parte dalle società stesse senza contare la quota spettante al municipio quale proprietario del nuovo edificio²³. La giunta, successivamente, risponde che la via non è ancora completa di fabbricati, di conseguenza non si esegue in quanto non si può ottenere il corretto rimborso delle spese per la sistemazione della stessa²⁴.

Il Municipio in data 23 gennaio 1863 decreta la sistemazione provvisoria «con il contemporaneo collocamento del marciapiede sul fronte del nuovo edificio per il mercato del vino, colla condizione che i proprietari dei fabbricati latitanti paghino la quota a loro carico in ragione della rispettiva confrontanza. Dette opere si dovranno eseguire appena approvato il bilancio del 1863»²⁵. Inoltre, il marciapiede si segnala che dovrà avere una arghezza di metri 1,40 dal corpo di fabbrica e uno spessore da 0,08 a 0,10 centimetri²⁶.

21 G. TORRICELLA, *Torino e le sue vie illustrate* cit.; p. 111

22 ASCT, *Fondo affari lavori pubblici*, cart. 10 fasc. 5, § 37

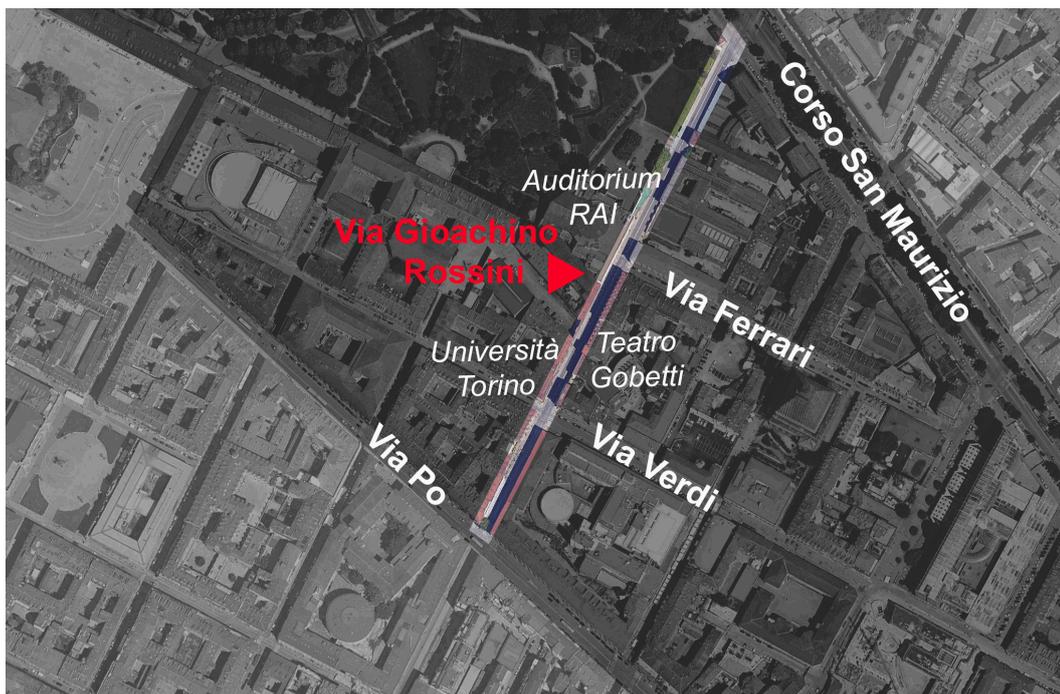
23 ASCT, *Fondo affari lavori pubblici*, cart. 10 fasc. 5, § 37.1

24 ASCT, *Fondo affari lavori pubblici*, cart. 10 fasc. 5, § 46

25 ASCT, *Fondo affari lavori pubblici*, cart. 10 fasc. 6, § 5

26 ASCT, *Fondo affari lavori pubblici*, cart. 10 fasc. 6, § 16

10.5 Contrada della Posta (attuale via Gioachino Rossini)



Carta 14 - Ortofoto in cui si evidenzia la via Gioachino Rossini
fonte: Google earth

Questa via è la parte finale della **contrada della Posta**. Quest'ultima appartiene al secondo ingrandimento seicentesco della città. La contrada ha assunto questo nome perchè un edificio, fatto costruire su commissione da Emanuele Filiberto serviva anticamente per custodire i cavalli al servizio delle regie poste²⁷.

Durante una seduta del 23 marzo 1850, il consiglio comunale di Torino riconoscendo l'utilità di aprire una comunicazione dall'interno della città con la linea perimetrale al nord-est, nomina una commissione con l'incarico di procedere allo studio del miglior modo di soddisfare ad una tale esigenza²⁸. Solo aprendo nuove vie di comunicazione verso la zona Vanchiglia si può incentivare anche la costruzione delle case. Inoltre, tra i motivi validi per l'apertura di questa via è anche il fatto che non sia necessario demolire alcuna casa lungo la suddetta via, e inoltre, creerebbe uno sbocco a metà del lungo viale di San Maurizio²⁹. La relazione che riporta gli studi eseguiti per l'apertura della contrada della Posta (fino a raggiungere il viale di San Maurizio) è seguita da un disegno che definisce in maniera precisa dove viene eseguito il taglio, come si vede nella carta 16.

In data 23 febbraio 1850 l'architetto Gaetano Bertolotti disegna il progetto per il prolungamento della contrada della Posta fino al viale di San Maurizio³⁰, come si vede alla carta 18.

Successivamente, in data 25 giugno 1850 si tiene la seduta del consiglio comunale e l'intendente generale della lista civile architetto Gabetti è incaricato di studiare il progetto d'apertura delle vie della Posta e del Seminario³¹. Si stima anche la presunta spesa per il

27 G. TORRICELLA, *Torino e le sue vie illustrate* cit.; p. 126

28 ASCT, *Fondo affari lavori pubblici*, cart. 1 fasc. 4

29 ASCT, *Fondo affari lavori pubblici*, cart. 1 fasc. 5

30 ASCT, *Fondo affari lavori pubblici*, cart. 1 fasc. 6

31 ASCT, *Fondo affari lavori pubblici*, cart. 1 fasc. 7, § 10

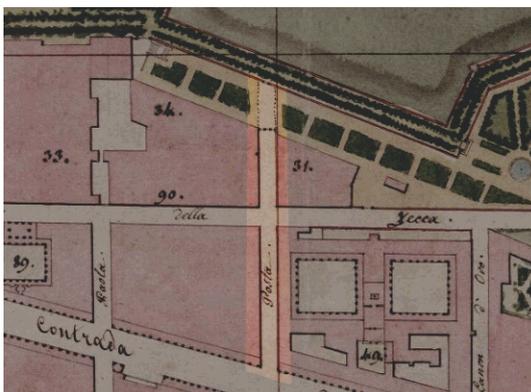
protendimento di via della Posta di un valore pari a 1100,00 lire³².

A maggio dell'anno 1851 gli studi per il prolungamento della via della Posta a cui si susseguivano quelli del prolungamento della via del Cannon D'Oro erano già avviati³³.

Inoltre, nel 1856 la via acquisisce il nome *via dell'Ippodromo* poiché è presente l'edificio destinato a regio ippodromo oggi con funzione di auditorium acquisito dalla RA³⁴, come si vede nella carta 16. Nel 1859 il bastione di San Carlo viene livellato e successivamente il municipio ordina, il prolungamento della medesima sino al viale di S. Maurizio³⁵.

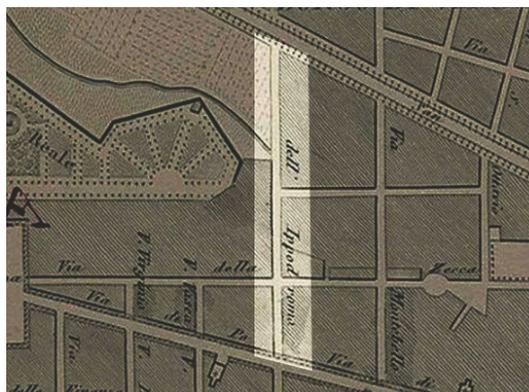
Nel 1878 si comunica ai proprietari degli edifici e terreni lungo i viali di San Maurizio e Santa Barbara che nel consiglio dell'Illustrissima città si è presentato nuovamente il progetto per la continuazione della via della Posta sino ai due rispettivi viali³⁶. Durante il consiglio è stato necessario, però, considerare il fatto che aprendo tale via si deve necessariamente intersecare una parte del giardino reale³⁷.

In un documento conservato nel *Fondo affari lavori pubblici* si descrive la speranza dei residenti in quella via nel 1880: «sin dall'epoca dello spianamento dei bastioni al Nord Est della capitale, e più ancora allorquando furono promossi e favoriti in ogni miglior modo i lavori d'ingrandimento ad ogni lato della medesima, poterono essi persuadersi che sarebbesi senza ritardo provveduto a dar vita al Commercio che doveva in questo lungo tratto col crescersi delle fabbricazioni, mercè l'apertura di alcune vie di comunicazioni all'interno della città, cui è prossimo assai più d'ogni altro e nello stesso tempo più d'ogni altro segregato non essendovi alcuna comunicazione che alle estremità mentre la lunghezza è di metri 1,200»³⁸.



Carta 15 - Estratto de l'Iconografia dell'Augusta Città di Torino, 1819

AST, Sez. Corte, Carte topografiche segrete, Torino 2 A VI Rosso



Carta 16 - Estratto della Pianta della città e borghi di Torino con le sue adiacenze, 1861

ASCT, Collezione Simeom D 107

32 ASCT, *Fondo affari lavori pubblici*, cart. 1 fasc. 7, § 12

33 ASCT, *Fondo affari lavori pubblici*, cart. 1 fasc. 7, § 14

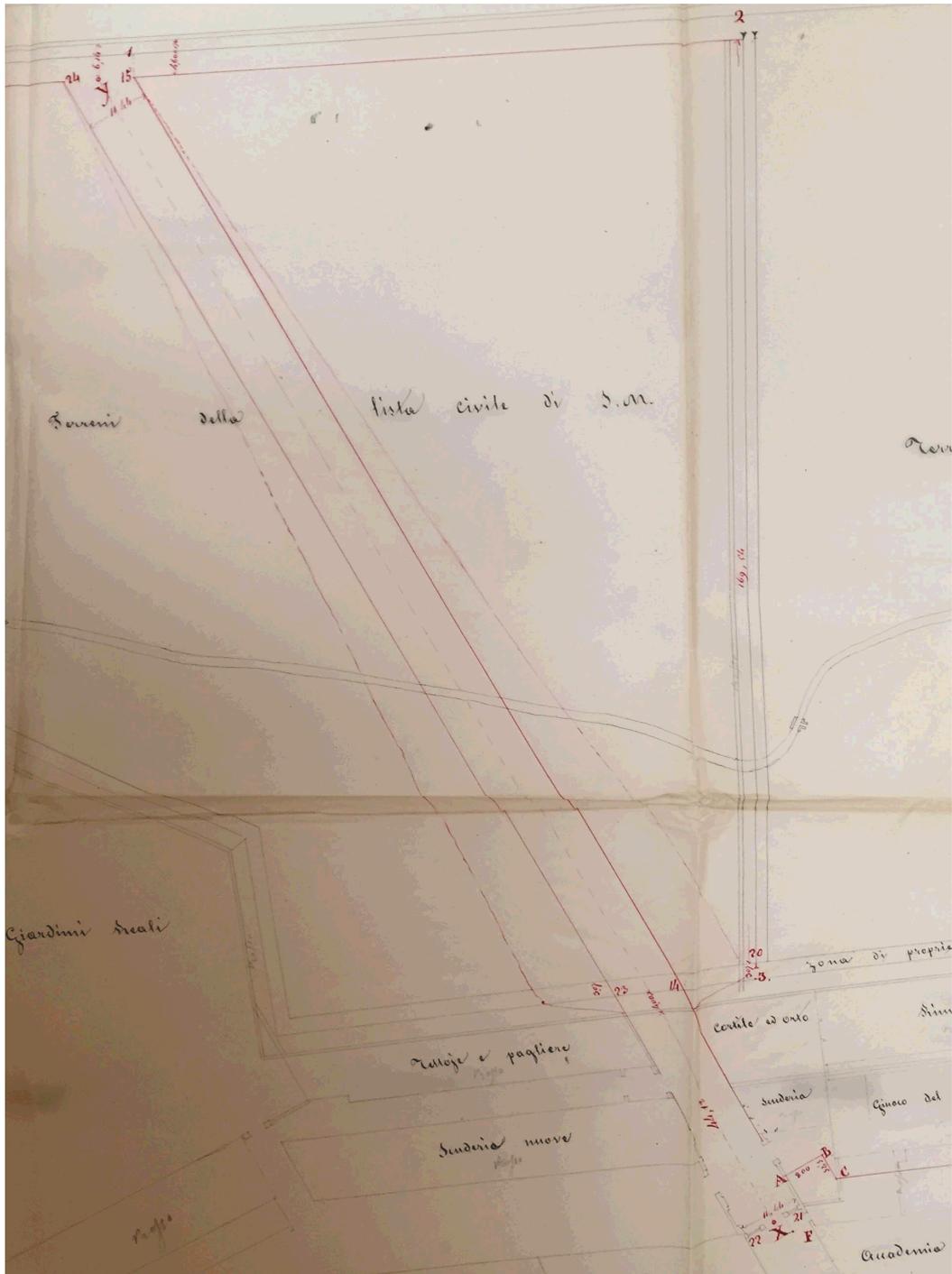
34 <http://www.museotorino.it/view/s/b3a95717a0064c74a32fafccfb5568ab>

35 ASCT, *Fondo affari lavori pubblici*, cart. 1 fasc. 4

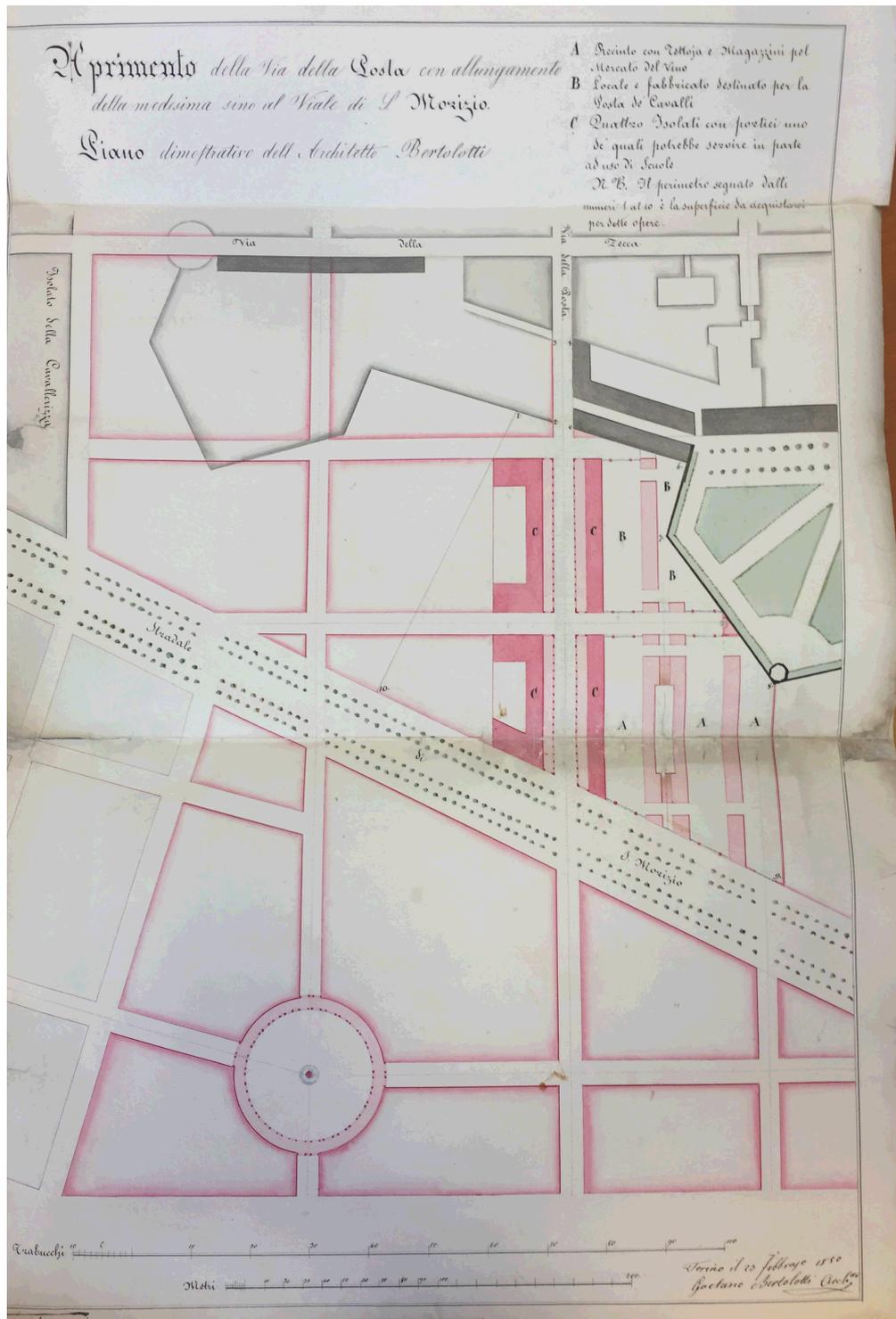
36 ASCT, *Fondo affari lavori pubblici*, cart. 1 fasc. 7, § 2

37 Ibidem

38 ASCT, *Fondo affari lavori pubblici*, cart. 1 fasc. 7, § 2.1



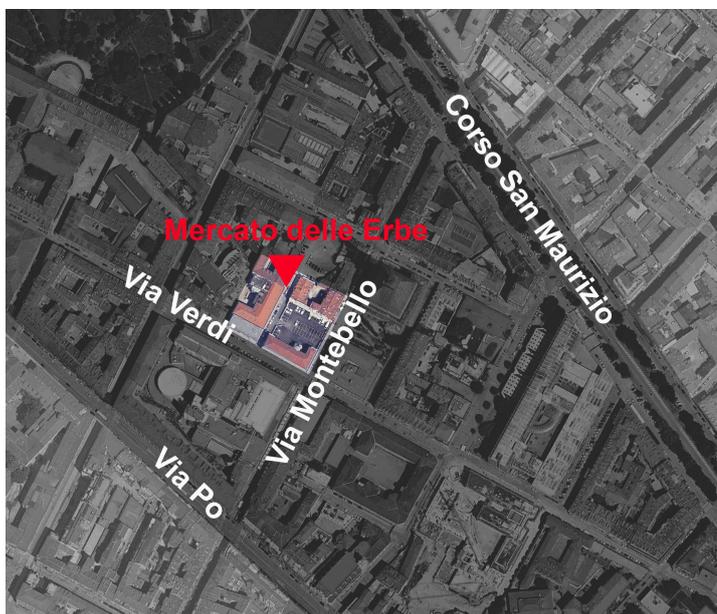
Carta 17 - Estratto del disegno dell'Ingegnere Lorenzo Gianone
 ASCT, Fondo affari lavori pubblici, cart. 1 fasc. 5



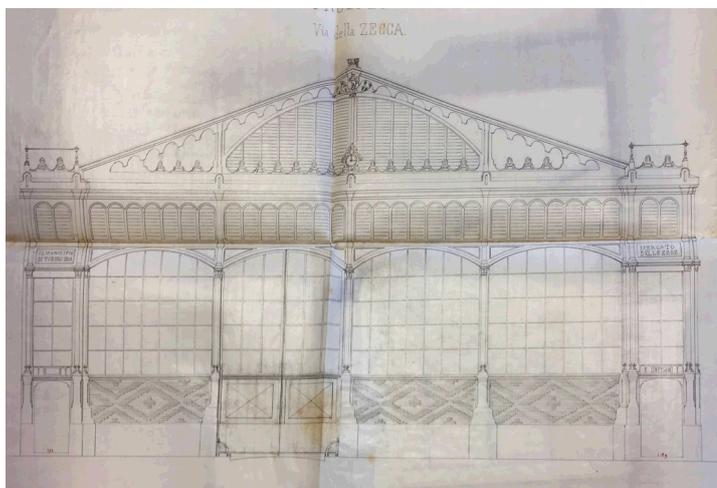
Carta 18 - Disegno con il progetto di protendimento della contrada della posta dell'architetto Bertolotti ASCT, Fondo affari lavori pubblici, cart. 1 fasc. 6

10.6 Progetti di mercati nell'area

10.6.1 Mercato delle erbe



Carta 19 - Ortofoto area Mercato delle Erbe
fonte: Google earth



Disegno 20 - Ing. F. Piattini, Prospetto su via della Zecca
ASCT, Fondo affari lavori pubblici, cart. 6 fasc. 8

l'ingegnere propone due soluzioni⁴³ presentate in data 15 novembre 1860 e 10 aprile 1861. Il progetto non viene, però, mai accettato dalla commissione giudicatrice e quindi **mai realizzato**.

Il 10 aprile 1861 l'ingegnere F. Piattini presenta il progetto definitivo per il mercato delle erbe situato nell'angolo tra via Montebello e contrada della Zecca³⁹ (attuale via Verdi). Il progetto, però, non viene mai realizzato⁴⁰.

Si tratta di un esempio di architettura con struttura metallica in ghisa con un'altezza media delle arcate di 6,50 metri per garantire l'armonia dell'edificio con il resto del quartiere⁴¹.

Nel progetto sono considerate di grande importanza l'aerazione, aspetto necessario per garantire l'igiene del luogo e il materiale caratterizzato nella totalità da metallo⁴². Si tratta di due aspetti nuovi che si pongono alla base della progettazione degli edifici pubblici con l'innovazione delle tecniche nel periodo ottocentesco. Inoltre, risulta di fondamentale rilevanza l'illuminazione di tipo naturale, come in questo progetto ad esempio, dove è fondamentale la presenza di grandi aperture vetrate. Per questo mercato

39 ASCT, Fondo affari lavori pubblici, cart. 6 fasc. 8

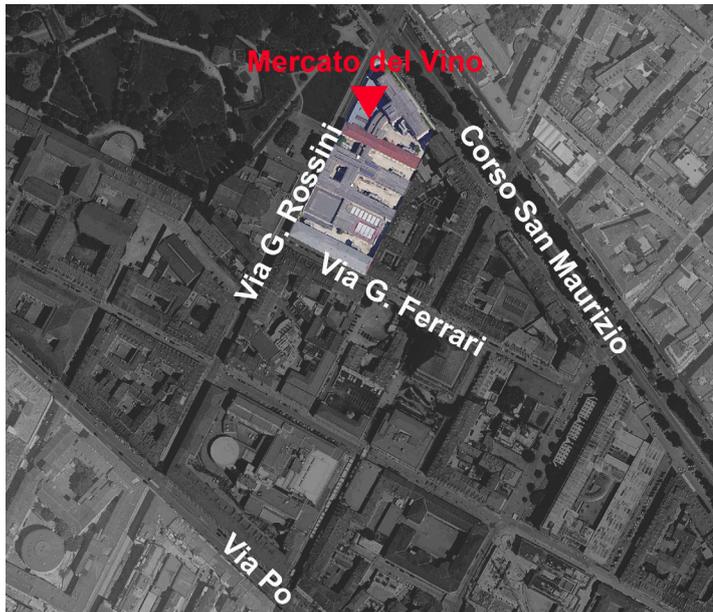
40 *Disegno e città: Cultura, Arte, Scienza, Informazione*, 37° convegno internazionale dei docenti della rappresentazione (Torino 2015), a cura di Politecnico di Torino; p. 357

41 ASCT, Fondo affari lavori pubblici, cart. 6 fasc. 8

42 L. BAROSSO, M. IDA CAMETTI, M. LUCAT, S. MANTOVANI, L. RE (a cura di), *Mercati coperti a Torino. Progetti, realizzazioni e tecnologie ottocentesche*, Celid, Torino 2000; p. 41

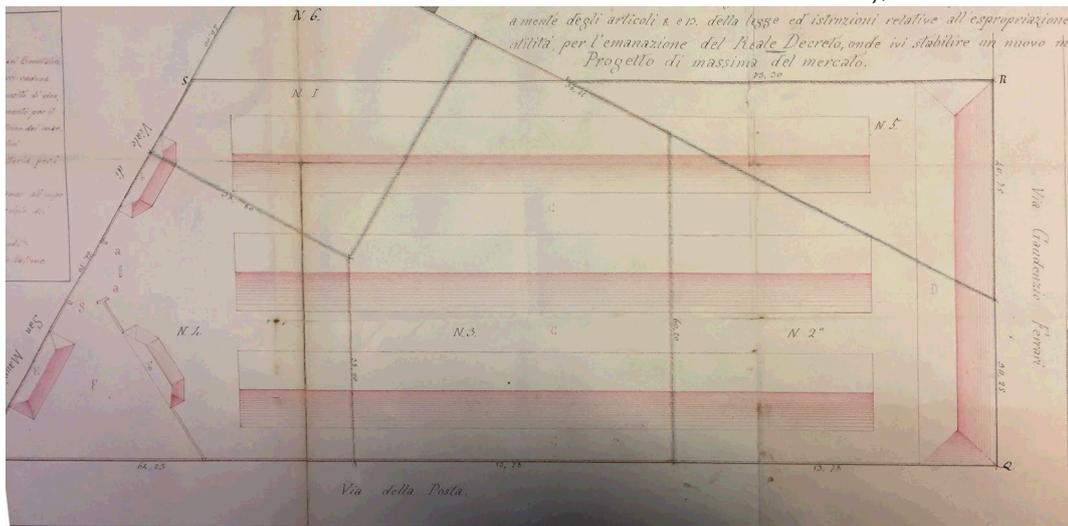
43 L. BAROSSO, M. IDA CAMETTI, M. LUCAT, S. MANTOVANI, L. RE (a cura di), *Mercati coperti a Torino cit.*; p. 44

10.6.2 Mercato del vino



Carta 21 - Ortofoto area Mercato del Vino
fonte: Google earth

Il mercato del vino⁴⁴, mai realizzato, era previsto nell'isolato compreso tra le vie Gaudenzio Ferrari, Della Posta (attuale G. Rossini), stradale di San Maurizio. Il Municipio riporta all'Ufficio di Governo a mente degli articoli 8 e 13 della legge ed istruzioni relative all'espropriazione per pubblica utilità, per l'emanazione del Reale Decreto, onde stabilirvi un nuovo mercato del vino. Si prevede su quel lotto l'espropriazione degli stabili del Signor Barone Casana (abitata però dai signori Boisset-Rizzetti), della Lista



Disegno 22 - Piano regolare della località compresa fra via della Posta, G. Ferrari [...] ASCT, Fondo Serie 1K, f. 11, Decreti Reali 1849-1863, § 218 b

Civile di S. M. e del predetto Signor Barone Casana.

Il progetto prevedeva l'ingresso al mercato da corso San Maurizio, si sviluppava in quattro corpi tipo edificio in linea. Il mercato era dotato, inoltre, distinti in tre diversi edifici di abitazione per il portinaio, dell'Ufficiale dei Brentatori (chi porta il mosto con la brenta) e della casetta ad uso di trattoria per i brentatori.

Questo è stato approvato dal Ministro dell'Interno Farini l'11 agosto 1860. Il costo per

44 ASCT, Fondo Serie 1K, f. 11, Decreti Reali 1849-1863, § 218 b

la costruzione del mercato, secondo il calcolo preventivo è di lire 393'000,00.

Si impone la richiesta di proporre delle varianti che prevedano di sostituire il materiale della copertura con una in ferro, inserire lucernari sulla copertura per garantire una maggiore illuminazione e sostituire l'arricciatura con il paramento verso l'esterno⁴⁵. Si propone, infine, «nella seduta del 31 ottobre l'ipotesi di una struttura mista in ferro e legno, anche se più costosa, a fronte del preventivo originario. [...] I lavori di costruzione proseguono con qualche piccola variante in corso d'opera e qualche contestazione sul capitolato da parte dell'impresa»⁴⁶.

«Dopo alterne vicende, legate soprattutto ad una crisi del commercio del vino ed alla sempre minore necessità di un luogo destinato esclusivamente a tale scopo, nel 1901 il mercato viene soppresso e nel 1902 i materiali provenienti dalla demolizione delle tettoie vengono alienati con trattativa privata»⁴⁷.

Su questo lotto, infine, è stato costruito l'Istituto A. Avogadro con uno stile liberty nei primi anni del Novecento⁴⁸.

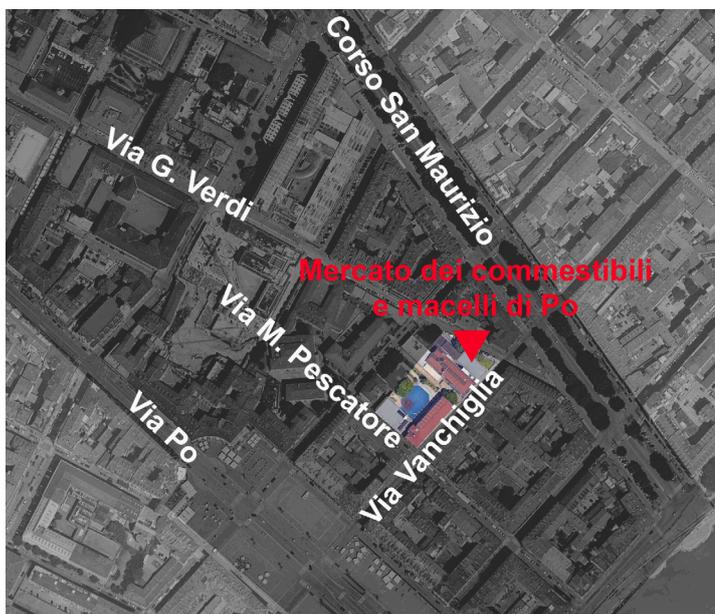
45 L. BAROSSO, M. IDA CAMETTI, M. LUCAT, S. MANTOVANI, L. RE (a cura di), *Mercati coperti a Torino* cit.; p. 66

46 Ibidem

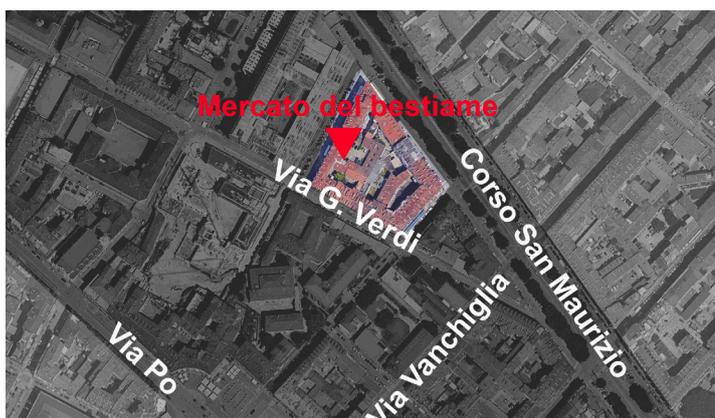
47 Ibidem; p. 70

48 POLITECNICO DI TORINO - Dipartimento Casa-Città (a cura di), *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, vol. 2, Torino 1984; p. 292

10.6.3 Mercato dei commestibili e del bestiame



Carta 23 - Ortofoto area Mercato dei commestibili
fonte: Google earth



Carta 24 - Ortofoto area Mercato del bestiame
fonte: Google earth

L'edificio che ospitava durante l'Ottocento i macelli era collocato tra via Vanchiglia e via Matteo Pescatore, come si vede nella carta 23, ed è stato costruito dopo gli anni '20 del XIX secolo dall'architetto Gaetano Lombardi⁴⁹.

Realizzato dalla città, viene approvato nel 1826⁵⁰ e oggi ne rimane solamente l'angolo sud est del complesso definito "quartiere dei macelli di Po".

L'edificio, la cui funzione principale era quella di macellare la carne, è caratterizzato, come è ancora visibile, da alcune teste di toro sopra ogni apertura del piano terra. Sopra i macelli, a conclusione dell'isolato nell'angolo tra via Verdi e via Vanchiglia, si svilupperà in seguito il mercato dei commestibili.

Successivamente, a fianco di quest'ultimo, si progetta un mercato del bestiame o dei vitelli «per cui nel 1831, su richiesta della Ragioneria, l'architet-

to Formento presenta i disegni per "La costruzione dell'ala e fabbricato per mercato delle bestie da macello", anch'esso in via della Zecca (attuale via Verdi)⁵¹.

Quest'ultimo, come si vede nella carta 24, era collocato in un isolato a forma di trapezio in un edificio a due piani che ne costituiva la base minore. «Nel 1832, però, la Ragioneria decise di spostare il mercato delle bovine dalla Porta di Po al Borgo Dora, per far concorrenza a quello di Moncalieri, divenuto, nel tempo, sempre più importante»⁵².

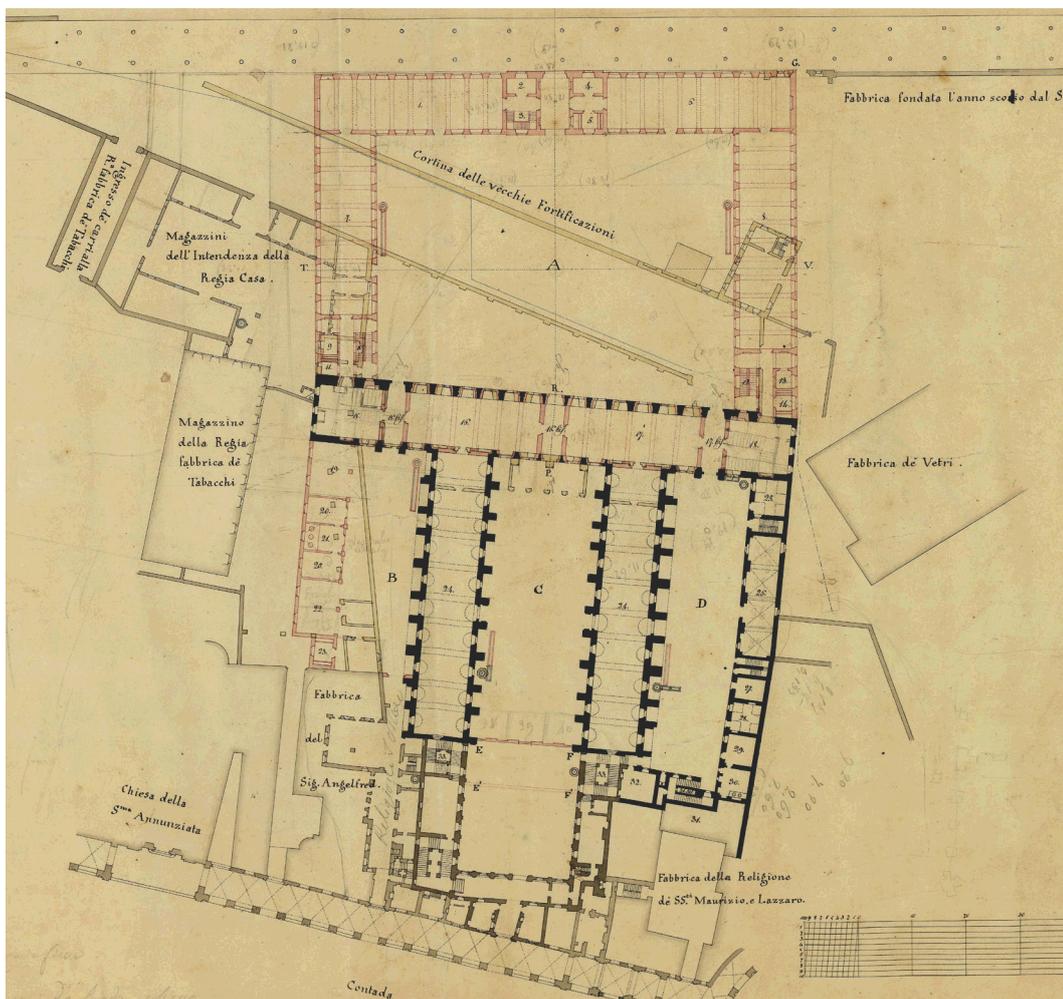
49 POLITECNICO DI TORINO - Dipartimento Casa-Città (a cura di), *Beni culturali* cit.; p. 300

50 G. BORGIO e P. SCARZELLA, *L'espansione verso corso San Maurizio* cit.; p. 507

51 L. BAROSSO, M. IDA CAMETTI, M. LUCAT, S. MANTOVANI, L. RE (a cura di), *Mercati coperti a Torino* cit.; p. 129

52 Ibidem

10.7 Progetto di ampliamento del quartiere Cavalleria



Carta 25 - Iconografia del piano terreno del quartiere di cavalleria detto di Sant'Antonio colle opere progettate in ampliamento

AST, Ministero della Guerra, Tipi sezione IV Guerra e marina.[...]

Il quartiere di Cavalleria esistente già nei primi anni '30 dell'Ottocento comincia dalla via di Po e si estende verso l'interno fino a raggiungere la cortina muraria seicentesca del bastione di San Carlo.

A partire dal 1832, il Genio di Torino propone l'ampliamento del quartiere di Cavalleria che prevede il prolungamento delle scuderie per cavalli in tre corpi che definiscono una corte centrale. L'ampliamento andrà ad insistere sul sedimento del muro di fortificazione seicentesco e raggiungerà, con uno dei tre corpi, l'antica contrada della Zecca (attuale via Verdi). Il numero totale di cavalli che potrà ospitare la Cavalleria è di 640.

Successivamente, nella seconda metà dell'Ottocento l'ampliamento alle scuderie colorato in rosa nella carta 25, diventerà caserma Massimo D'Azeglio. Colpita, infine, da numerosi bombardamenti durante la seconda guerra mondiale, si decide di demolirla.

10.8 Progetto casa Casana in via Montebello 21

Il barone Casana è un nome ricorrente in quanto è proprietario di numerosi edifici nel quartiere a nord di via Po.

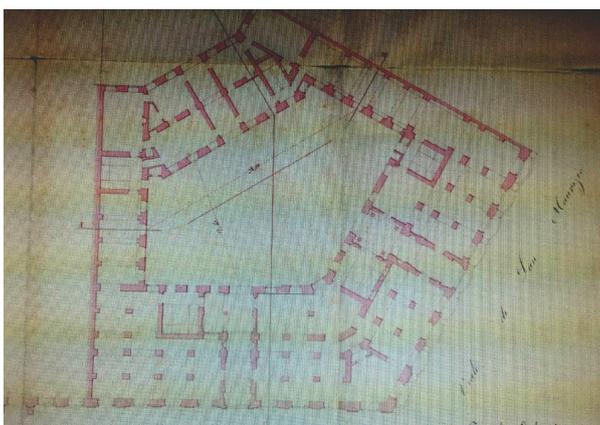
In particolare, si riporta un esempio di progetto edilizio redatto dall'Architetto Panizza Barnaba in via Montebello 21. Il committente barone Alessandro Casana, importante banchiere della città, in data 20 aprile 1853 con pratica edilizia n. 76 è autorizzato alla realizzazione di un edificio ad uso residenziale situato all'angolo tra la via Montebello (aperta da pochi anni) e corso San Maurizio.



Carta 26 - Estratto della tavola "Ortografia esterna del fabbricato che il sig. Cav. Barone Alessandro Casana si propone di erigere lungo il viale di San Maurizio e sul protendimento della via del Cannon d'Oro"
ASCT, Progetti Edilizi, 76/1853

I disegni presentati in questa pratica sono, in realtà, caratterizzati da una traccia rossa, come si vede nella carta 26, che segna le correzioni al precedente progetto non approvato dal Servizio tecnico dei lavori pubblici. L'unica modifica al precedente, è la riduzione dell'edificio di un piano.

Secondo il primo Regolamento Edilizio⁵³ (approvato nel 1843) allora vigente, infatti, l'altezza massima del fabbricato non doveva superare la misura del lato minore del cortile interno. Si suppone, quindi, che per questo motivo sia stato respinto il primo disegno, poichè prevedeva la realizzazione di 5 piani più mansarde in copertura. Il lato minimo del cortile è di 17 metri come si estrae dalla carta 27.

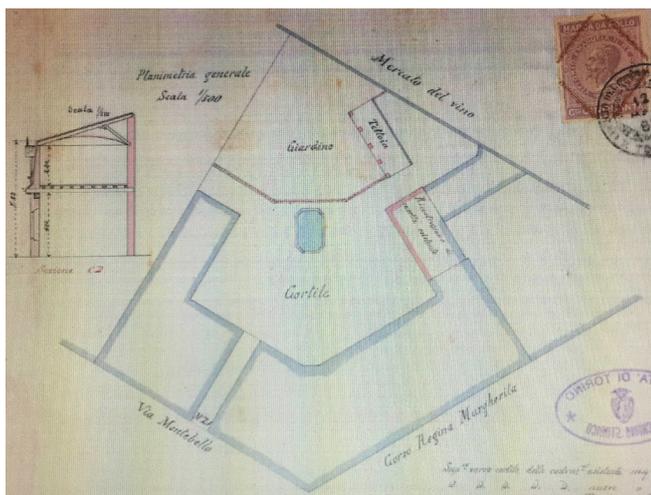


Carta 27 - Estratto della tavola "Planimetria del fabbricato che il sig. cav. Barone Alessandro Casana intende costruire nel terreno che possiede lungo il viale di San Maurizio [...]"
ASCT, Progetti Edilizi, 76/1853

Un'altra pratica edilizia, è presentata successivamente in data 12 maggio 1883 con pratica numero 112 dal tecnico ingegnere Fenolio Michele e riguarda lo stesso fabbricato, ceduto nel frattempo al figlio Casana Ernesto. Quest'ultima approva la costruzione di un casotto e tettoia nel cortile interno del fabbricato. La "casetta" è già presente nel cortile, ma vuole essere ricostruita come da disegno 28 presentato.

Il progetto prevede la realizzazione di questo fabbricato con un'altezza di 7 metri disposto su due

53 G. BOFFA, *Provvedimenti e regolamenti cit.*; pp. 143-144



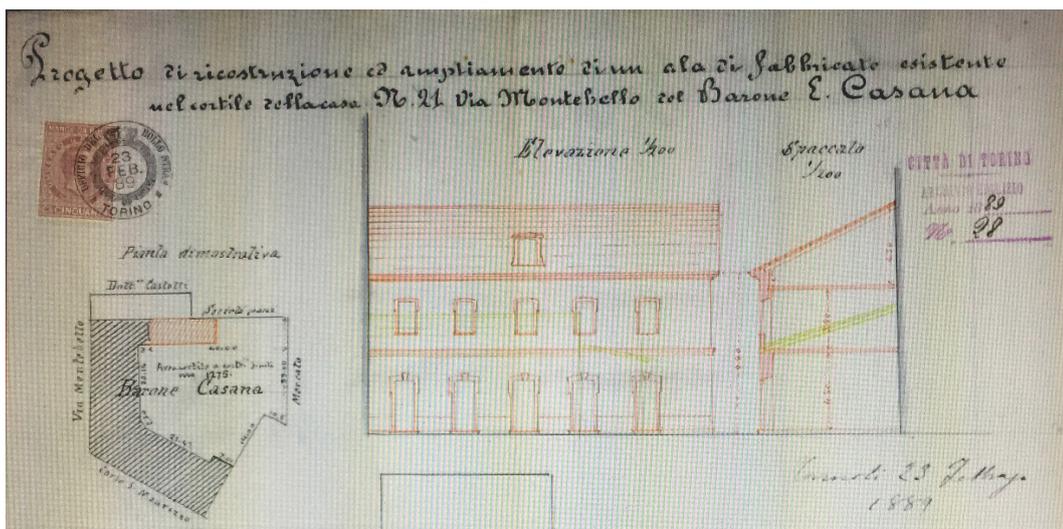
Carta 28 - Estratto della tavola
ASCT, Progetti Edilizi, 112/1883

piani con copertura ad un'unica falda. Inoltre, a fianco del giardino si prevede la realizzazione di una tettoia.

Un'altra pratica edilizia è presentata il 23 febbraio 1889 dall'Ingegnere Michele Fenoglio e il 2 marzo dello stesso anno viene approvata⁵⁴. Quest'ultima prevede un ampliamento di un'ala dell'edificio residenziale verso l'interno del cortile.

La pratica edilizia riporta quanto richiesto: «il Barone Ernesto Casana chiede il permesso di costruire nell'ampissimo suo cortile della casa all'an-

golo della via Montebello n. 21 con il corso San Maurizio un braccio semplice di fabbricato a due piani fuori terra in conformità dell'unito progetto dell'ingegnere Michele Fenoglio in data 23 febbraio 1889. L'ufficio non riscontrando nulla di contrario ai R. M. opina si possa accordare il chiesto permesso»⁵⁵. Il progetto in questione si riporta alla carta 29.



Carta 29 - Estratto del "Progetto di ricostruzione ed ampliamento di un'ala di fabbricato esistente nel cortile della casa n. 21 via Montebello del Barone E. Casana"
ASCT, Progetti Edilizi, 28/1889



Carta 30 - Ortofoto casa Casana
fonte: Google earth

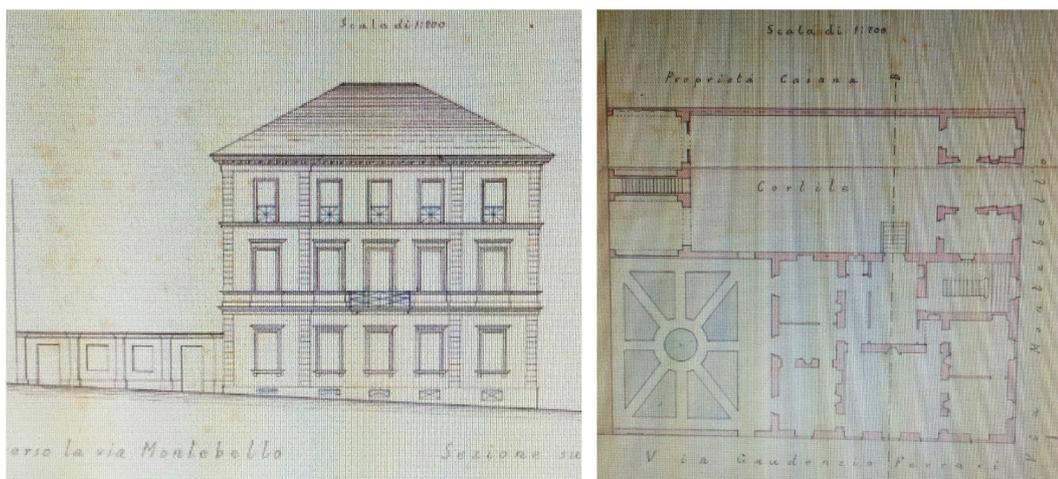


Carta 31 - Foto odierna casa Casana

⁵⁴ ASCT, Progetti Edilizi, 28/1889

⁵⁵ Ibidem

10.9 Progetto casa Castelli in via Gaudenzio Ferrari angolo via Montebello



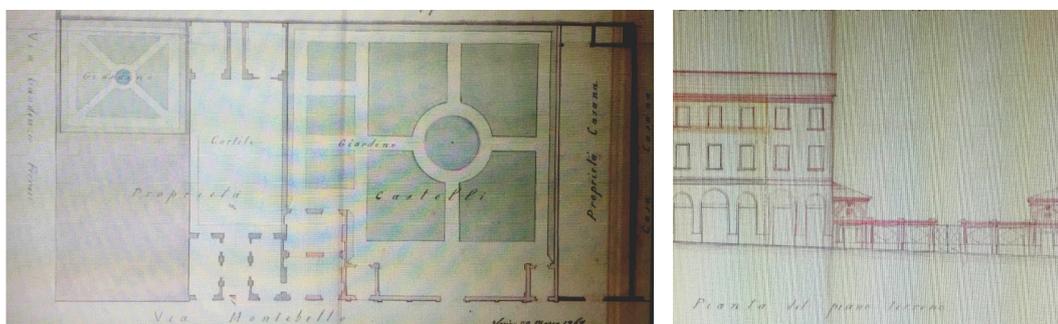
Carta 32 - Estratto del "Progetto di un fabbricato che il Dott. Giovanni Castelli si propone di erigere [...]"
ASCT, Progetti Edilizi, 78/1863

In data 12 aprile 1863 il proprietario Castelli Giovanni presenta una pratica edilizia per la progettazione di un edificio residenziale composto da tre piani fuori terra. Il fabbricato è posto all'angolo nord-ovest delle vie Gaudenzio Ferrari e Montebello.

Quando l'architetto Gianotti Ferdinando ha disegnato il progetto, non era ancora entrato in vigore il nuovo Regolamento Edilizio perchè questo diventa effettivamente operativo solo il 1° settembre 1863⁵⁶. Le innovazioni introdotte con il nuovo Regolamento riguardano soprattutto l'eliminazione dell'obbligo del rapporto 1:1 tra l'altezza massima dell'edificio e il lato minimo del cortile. In questo progetto, però, è evidente come il lato minimo del cortile non sia maggiore o uguale all'altezza dell'edificio. Il 22 luglio 1863, infatti, con pratica numero 179 si presenta una variante al progetto per **ridurre l'altezza** di un piano al prospetto su via G. Ferrari ed **elevare di uno** quello su via Montebello rendendoli uniformi ad una quota di 10,70 m. In tal modo si rispetta il rapporto richiesto da Regolamento del 1843 ancora vigente.

Nel 1867, con l'operatività del Regolamento per l'Ornato e la Polizia Edilizia del 1862, il proprietario Castelli chiede il permesso di realizzare una sopraelevazione su via Gaudenzio Ferrari, in sostituzione dell'attuale abbaino, in data 22 marzo 1867⁵⁷.

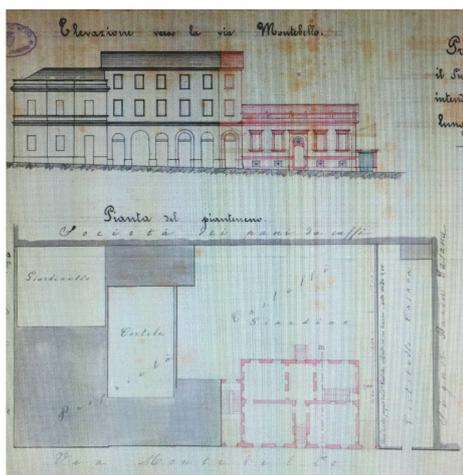
In data 22 marzo 1868, con pratica edilizia numero 14 si chiede il permesso di **estendere il fabbricato** esistente lungo via Montebello, rialzandolo di un piano. Il progetto, come si vede nel disegno 33, prevede anche la realizzazione di un **muro di recinzione** che affaccia su un ulteriore progettato giardino interno.



Carta 33 - Estratto del "Progetto delle nuove costruzioni che il Dott. Giovanni Castelli intende eseguire [...]"
ASCT, Progetti Edilizi, 14/1868

56 G. BOFFA, *Provvedimenti e regolamenti cit.*; p. 144

57 ASCT, *Progetti Edilizi*, 12/1867

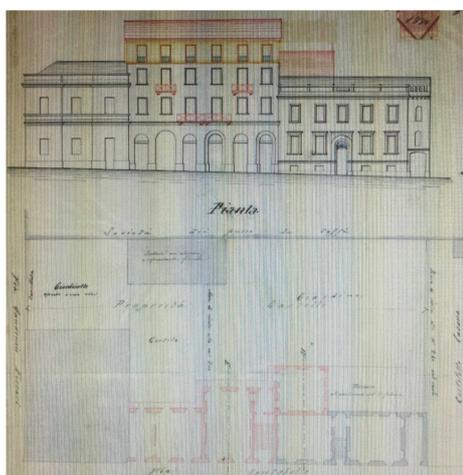


Carta 34 - Estratto del "Progetto di palazzina che il sig. Dott. G. Castelli intende costruire[...]"
ASCT, Progetti Edilizi, 93/1875

La carta 34 mostra un disegno presentato con pratica edilizia n. 93 del 16 maggio 1875 al fine di chiedere il permesso alla **realizzazione di un fabbricato** a doppio piano su via Montebello in sostituzione al precedente muro di recinzione. Inoltre, si chiede di **estendere l'edificio principale** di una campata per ricavarne il vano scala.

Con pratica edilizia n. 1/1876, invece, l'ingegnere Gianotti progetta un casotto, sviluppato in lunghezza, da realizzarsi nell'area tra il nuovo fabbricato su via Montebello e il muro di recinzione che separa dalla proprietà Casana (attualmente destinato a passaggio libero).

Con successiva pratica numero 95, come si vede con una traccia rossa alla carta 35, presentata in data 25 marzo 1880 l'architetto Gianotti Ferdinando chiede di realizzare una **sopraelevazione di un piano** al fabbricato principale che affaccia su via Montebello e l'ampliamento del fabbricato a due piani recentemente costruito. Inoltre, chiede l'autorizzazione a costruire n. 4 balconi su prospetto secondo le norme dell'ultimo Regolamento: altezza minima dei balconi da piano stradale di 4 metri. Si dichiara, inoltre, nella pratica edilizia che i muri esistenti sono in grado di sopportare i carichi per la sopraelevazione di un piano e che l'altezza utile interna minima sia di 2,75 m nei solai piani come in questo caso (nella tavola è presente una sezione che lo dimostra). In data 22 aprile 1880 l'ufficio tecnico risponde con un'autorizzazione alla sopraelevazione del piano perchè rispetta le norme del regolamento specificando, invece, che il progettato rialzo nel cortile non si



Carta 35 - Estratto del "Progetto delle nuove costruzioni il sig. Dott. G. Castelli intende eseguire[...]"
ASCT, Progetti Edilizi, 95/1880

mantiene nei limiti del regolamento, anzi supera di metri 1,60 la quarta parte della superficie delle fronti circostanti. Un articolo del regolamento, infatti, chiedeva che l'area del cortile dovesse essere superiore a 1/4 dell'area delle fronti che vi prospettano con una superficie minima di 144 mq⁵⁸. In data 23 aprile 1880 la commissione d'ornato vota favorevole al parere dell'ufficio edilizio.

Con successiva pratica edilizia numero 152 presentata in data 19 ottobre 1892 e approvata in data 21 novembre 1892 Carlo e Luigi Castelli chiedono l'autorizzazione alla **costruzione di un muro**, alto 3 metri, per separare la proprietà in due: destinando così l'edificio su via G. Ferrari angolo via Montebello all'Avv. Carlo Castelli e quello di nuova costruzione con giardino annesso che confina con la proprietà Casana e affaccia su via Montebello a Luigi Castelli.

L'Avvocato Carlo Castelli con pratica edilizia chiede la sopraelevazione per un vano scala con pratica edilizia n. 129 del 1894. Si tratta della costruzione di una campata di edificio su via Montebello al terzo piano della nuova fabbricazione approvata precedentemente.

58 POLITECNICO DI TORINO - Dipartimento Casa-Città (a cura di), *Beni culturali* cit.; p. 816

temente con progetto edilizio numero 95/1880 (carta 35).

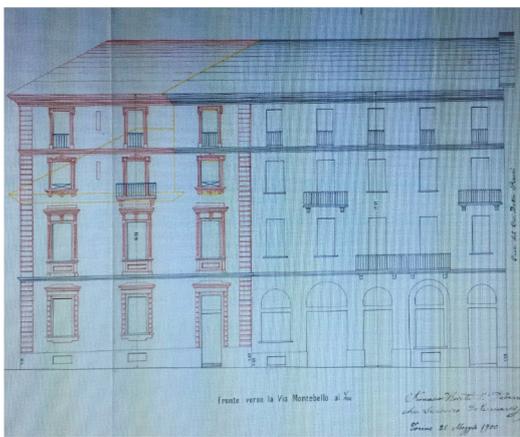
Con pratica n. 135 del 1897 il Dott. Peroni Giacomo, a cui è stata ceduta la proprietà da Luigi Castelli, chiede l'autorizzazione all'ufficio tecnico edilizio per la **sopraelevazione del fabbricato** di due piani, come si vede da disegno nella carta 36, su progetto dell'Ingegnere Levi Adamo. In data 6 dicembre 1897 l'ufficio comunale esprime quanto segue: «Da quanto risulta dai documenti presentati, visto che le opere soddisfano sufficientemente alle prescrizioni regolamentari, giacchè la deficienza che si verifica sul cortile di mq 7 circa sopra 399 venne già dall'Amministrazione ammessa in casi analoghi, sembra si possa concedere la chiesta autorizzazione secondo il progetto suddetto»⁵⁹.



Carta 36 - Estratto "Progetto di sopraelevazione[...]"
ASCT, Progetti Edilizi, 135/1897

Con pratica n. 188 dell'anno 1900 i signori proprietari Rovetti Francesca vedova Debernardi e figlio Debernardi Avvocato Ludovico, a cui è stata ceduta la casa dall'Avvocato Carlo Castelli, chiedono l'autorizzazione di un parziale alzamento del fabbricato esistente su via Montebello e Gaudenzio Ferrari su progetto dell'ingegnere Zerboglio Giuseppe, come si vede alla carta 37.

La commissione d'ornato in seduta 9 giugno 1900 emette parere favorevole all'approvazione a condizione che non si eseguano i fregi curvilinei sopra l'architrave e sotto il davanzale delle aperture al terzo piano.



Carta 37 - Estratto "Progetto di parziale alzamento"
ASCT, Progetti Edilizi, 188/1900

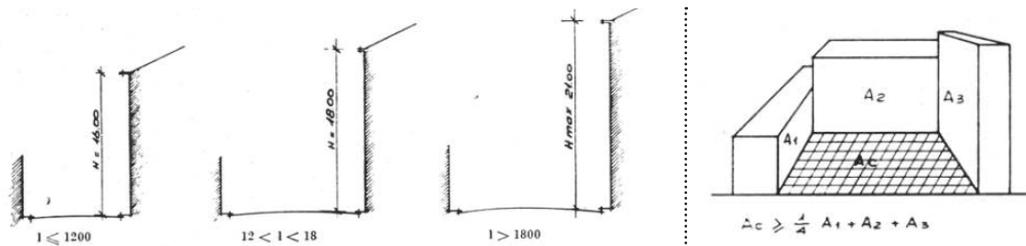
I proprietari dello stabile chiedono una deroga al regolamento al Sindaco della città chiedendo: «il permesso a monte del vigente Regolamento Edilizio per le opere e costruzioni comprese nell'unito progetto firmato in data d'oggi dall'ing. Pier Giuseppe Zerboglio, il quale firma pure la presente domanda per attestare che i muri della parte attualmente più bassa possono sostenere il progettato alzamento e costruire canale di gronda. Per l'opportuna norma si nota che il muro di cinta che divide la proprietà dei sottoscritti da quella del Cav. Dott. Giacomo Peroni, come risulta dalle condizioni inferte nel rogito [...] non può essere alzato oltre gli otto metri»⁶⁰.

L'ufficio tecnico riscontra che: «l'altezza del fronte su via Montebello è presentato a metri 17.18, altezza permessa dalla larghezza della via. Il risvolto sulla via Gaudenzio Ferrari è presentato a 16.80 e quindi superiore di m 0.80 a quella che sarebbe concessa secondo l'art. 39 del regolamento avendo la via G. Ferrari una larghezza di m 11.92, ma se si stima che la lunghezza del fronte della casa è maggiore per la via Montebello allora si deve applicare la disposizione del successivo art. 40 [...] Il cortile misurava una superficie di mq. 230 mentre la quarta parte dei fronti è di mq. 216 soddisfa alle prescrizioni

59 ASCT, Progetti Edilizi, 135/1897

60 ASCT, Progetti Edilizi, 188/1900

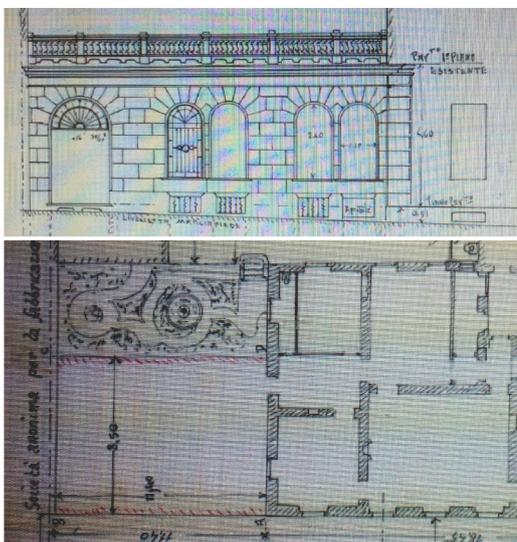
[...]»⁶¹.



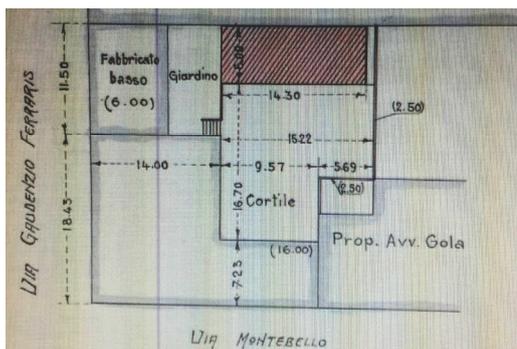
Schema 38 - Schema che riassume art. 39 del regolamento del 1863 per la determinazione dell'altezza e schema che riassume art. 42 per la determinazione altezza verso cortile.

G. BOFFA, *Provvedimenti e regolamenti cit.*; p. 144

La via G. Ferrari ha, infatti, una larghezza di m. 11.92 mentre via Montebello di 12.04 (quindi permette un'altezza fino ai 18 m).



Carta 39 - Estratto "Progetto di costruzione casa"
ASCT, *Progetti Edilizi*, 684/1910



Carta 40 - Estratto "Progetto di costruzione casa"
ASCT, *Progetti Edilizi*, 749/1912

Un'altra pratica edilizia viene presentata in data 1910⁶² per conto del proprietario Toscano Pacifico diventato proprietario dell'immobile all'angolo tra via Montebello e via G. Ferrari. Il progetto prevede di costruire in via Gaudenzio Ferrari adiacente alla casa su via Montebello il **corpo di una casa** ad un piano come da progetto visibile alla carta 39. Toscano chiede, quindi, di: «essere autorizzato ad erigersi una casa ad un piano secondo il progetto dell'ingegnere Lombroso. L'ufficio, esaminato il progetto, visto che l'area fabbricata non eccede i 2/3 dell'area totale, che per effetti dell'altro vincolo in data 16/07/1910 il cortile soddisfa ai regolamenti; riferito che l'altezza del fabbricato è consentita dalla larghezza della via e che il progetto soddisfa in massima alle altre prescrizioni regolamentari, esprime parere favorevole alla concessione del chiesto permesso»⁶³.

Con pratica edilizia 749 del 1912 (in data 18 giugno 1912) lo stesso proprietario Toscano Pacifico chiede di modificare e sistemare il fabbricato segnato in rosso nella carta 40 di via Montebello, 17. L'edificio è a due piani ed è destinato a magazzino, Toscano chiede: «l'autorizzazione di eseguire lavori di rialzamento e sopraelevazione di un fabbricato esistente

61 ASCT, *Progetti Edilizi*, 188/1900

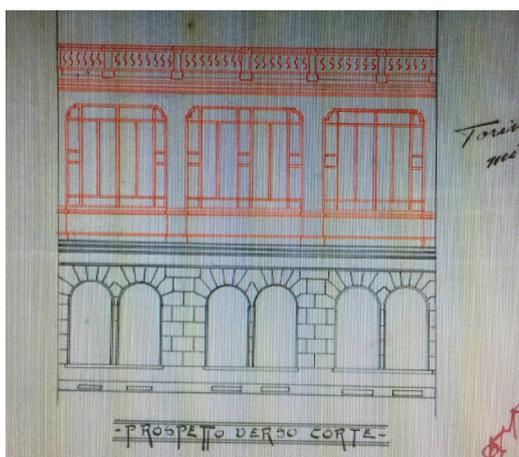
62 ASCT, *Progetti Edilizi*, 684/1910

63 Ibidem

enti fra l'area fabbricata e quella libera da costruzioni, ritenuto che, è limitata l'entità della sopraelevazione (cm 70) si possa derogare dall'ufficializzazione dell'art. 82 del Regolamento d'Igiene per quanto riguarda le attuali proporzioni dei cortili in rapporto con le circostanti facciate; visto, inoltre, che l'altezza interna e la superficie dei nuovi locali è quella prescritta, [...], esprimo parere favorevole all'autorizzazione del chiesto permesso»⁶⁴. Infatti, secondo il Regolamento per l'Ornato e Norme di Igiene approvato nel 1900, l'area del cortile doveva essere almeno 1/3 della superficie del lotto e superiore a 1/4 dell'area delle fronti prospettanti.

Infine, un'ultima pratica edilizia presentata dallo stesso proprietario Toscano per il fabbricato di via Montebello, 17 prevede la richiesta di **sopraelevazione del fabbricato** ad un piano prospiciente via Gaudenzio Ferrari (approvato con pratica n. 684/1910), come si vede alla carta 41. In data 22/07/1914 con pratica numero 621 Toscano chiede: «il permesso di sopraelevare di un piano il corpo di fabbrica [...] prospettante via G. Ferrari, in conformità dell'unito progetto redatto dall'ing. Levi. L'ufficio esaminato il progetto, visto che l'area fabbricata è inferiore ai 2/3 dell'area totale della proprietà, che il cortile relativamente ai muri che lo delimitano soddisfa i regolamenti, in effetto dell'atto di vincolo stipulato il 19/07/1910; ritenuto che l'altezza interna e la superficie dei locali di abitazione non sono inferiori alla minima prescritte e che le opere progettate rispondono di massima agli altri disposti regolamentari, esprime parere favorevole alla emissione del permesso richiesto»⁶⁵.

Ad oggi, come si vede nella foto 42, l'edificio è ancora presente e riporta tutti gli interventi documentati dalle sopra riportate pratiche edilizie.



Carta 41 - Estratto "Progetto di costruzione casa"
ASCT, Progetti Edilizi, 621/1914



Foto 42 - Foto odierna angolo via Montebello e G. Ferrari
fonte: Google earth



Carta 43 - Ortofoto casa angolo via Montebello e G. Ferrari
fonte: Google earth



Foto 44 - Foto odierna casa su via Montebello
fonte: Google earth

64 ASCT, Progetti Edilizi, 749/1912

65 ASCT, Progetti Edilizi, 621/1914

11. L'archeologia odierna dei bastioni

Nell'area dove si trova l'attuale **piazzale Aldo Moro**, ad est rispetto via Sant'Ottavio, nell'anno 2011 è stato avviato un progetto di riqualificazione urbana con conseguente progettazione di edificio pubblico adibito principalmente a servizi. Il nuovo centro Aldo Moro intende ospitare aule destinate all'Università di Torino con relativa residenza, uffici, scuole, parcheggio interrato e palestra. «Oltre 50 mila mq di nuovi insediamenti su una superficie di 10.500 mq come modello di insediamento "campus urbano", in cui gli edifici universitari diventano strutture aperte, integrate e diffuse nel tessuto cittadino»¹.

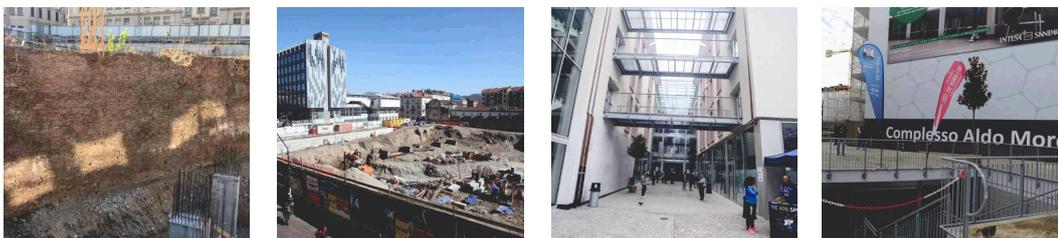
«I lavori sono partiti nel 2017, dopo l'assegnazione del project financing alla Usp University Service Project, la società che si è occupata della progettazione definitiva, dell'esecuzione lavori e che ora gestirà l'opera per 29 anni. L'investimento è stato di oltre 50 milioni di euro»².

Durante i primi lavori di scavo, per l'interramento dei parcheggi sotto il piazzale Aldo Moro si trova un tratto di muro seicentesco che era parte dell'antica cinta fortificatoria della città. «Il cantiere, sospeso l'anno successivo (2012) per difficoltà dell'impresa costruttrice, ha portato alla luce anche le fondazioni della vecchia caserma di cavalleria Carlo Emanuele I, risalente al 1847, i cui resti, sopravvissuti ai bombardamenti aerei e alla demolizione del secondo dopoguerra, sorgevano lungo il lato orientale del piazzale»³.

«Resti di antiche mura si osservano nel piazzale Aldo Moro di via Sant'Ottavio, dietro a via Po, parzialmente coperti dalla vegetazione nello scavo di un cantiere abbandonato»⁴. Si tratta delle fondazioni di una parte di cortina muraria appartenente alla cinta fortificatoria seicentesca, in particolare del tratto compreso tra il bastione di San Carlo e quello di Sant'Antonio (baluardo più vicino all'antica porta di Po).

La traccia di cortina scoperta si estendeva al di sotto della quota stradale, quindi, nell'Ottocento le opere di livellamento e demolizione delle strutture strategico-difensive rimaste hanno previsto solamente lo spianamento fino al livello della strada e non dell'intera cortina completa delle sue fondazioni.

Nonostante il ritrovamento abbia causato notevoli ritardi al lungo cronoprogramma dei lavori, «la porzione di bastione sarà uno degli elementi che più caratterizzeranno il complesso, il cui cantiere oggi procede spedito»⁵. Infatti, è stata valorizzata al centro della piazza così da poter essere osservata tramite un affaccio verso un cavedio di modeste dimensioni, come si vede nell'immagine 1.



Immagini del cantiere con il ritrovamento del bastione e del complesso terminato e inaugurato nel 2019

1 <https://www.unito.it/ateneo/strutture-e-sedi/sedi/piano-di-sviluppo-edilizio/progetti-di-edilizia-universitaria/comples-0>

2 J. RICCA, *Torino, finisce l'epopea del complesso Aldo Moro: domani taglio del nastro con 8 anni di ritardo* in "La Repubblica", 23 settembre 2019

3 F. ZANNONI, *Abbandonati sotto la Mole altri bastioni del Seicento* in "Torino storia: luoghi, immagini, protagonisti", n. 14, gennaio 2017, p. 28

4 Ibidem

5 <https://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2018/09/01/una-piazza-tra-i-bastioni-del-seicento-sara-il-moroTorino02.html>



Immagine 1 - Fotografia del ritrovamento della cortina muraria tra il bastione di San Carlo e Sant'Antonio
Fonte: <http://www.torinotoday.it/video/mura-antiche-complesso-aldo-moro.html>

I ritrovamenti nell'area sopra via Po non sono stati, però, limitati al cantiere di piazzale Aldo Moro.

Infatti, tra luglio e settembre del 2001 durante alcuni lavori di ristrutturazione tra **via Verdi e via Giulia di Barolo** sono state portate alla luce alcune tracce del muro del bastione seicentesco di Sant'Antonio⁶.

La muratura identificata è «realizzata a fasce di ciottoli alternate a filari di mattoni e fortemente degradata, probabilmente in seguito alle opere di demolizione. Ad essa sono collegati cinque speroni perpendicolari con analogo tecnica costruttiva, lunghi poco meno di 5 m e posti a circa 4 m l'uno dall'altro, resti dei contrafforti che ancoravano la muratura principale al terrapieno. Le concamerazioni così determinatesi tra le strutture e le sezioni del terreno erano riempite da una colmata prevalentemente ghiaiosa pressochè priva di materiali»⁷. La lettura della composizione del muro descrive, inoltre, perfettamente la stratigrafia che è mostrata nell'immagine 1 relativa alla cortina muraria tra il bastione di San Carlo e di Sant'Antonio.

6 L. P. BARICCO, R. MARTINASSO, M. SUBBRIZIO, *Torino, via Verdi 26. Resti murari del Bastione di S. Antonio (XVII secolo)* in "Quaderni della Soprintendenza archeologica del Piemonte", a. 20 (2004); p. 233

7 Ibidem

BIBLIOGRAFIA

- D. BERTELOTTI, *Descrizione di Torino*, G. Pomba editore, Torino 1840
- G. TORRICELLA, *Torino e le sue vie illustrate con cenni storici*, Tipografia di Giovanni Borgarelli, Torino 1868
- G. BOFFA, *Provvedimenti e regolamenti edilizi in Torino* in "Atti e rassegna tecnica, Società Architetti e Ingegneri in Torino", anno 18, n. 5 - maggio, Torino 1964
- A. CAVALLARI MURAT (a cura di), *Forma urbana ed architettura nella Torino barocca. Dalle premesse classiche alle conclusioni neoclassiche*, Unione tipografico-editrice torinese, Torino 1968
- F. BOYER, *Le Monde des Arts en Italie et la France de la Révolution et de l'Empire. Etudes et recherches*, Biblioteca di studi francesi dell'Università di Torino, S.E.I, Torino 1969
- G. BOFFA, *Sviluppo urbanistico di Torino* in "Atti e rassegna tecnica, Società Architetti e Ingegneri in Torino", anno 29, n. 3-6 - marzo-giugno, Torino 1975
- V. COMOLI MANDRACCI, Torino: note per una storia delle trasformazioni urbane dell'Ottocento, in "Cronache economiche", fasc. 3-4, Torino 1976; pp. 3-16
- B. BIANCO e A. FRISA, *Il catasto geometrico-particellare comunale di Torino nel contesto delle vicende della catastazione in Piemonte* in "Storia urbana", n. 1, Franco Angeli Editore, Milano 1977
- V. COMOLI MANDRACCI, *Dalla città preunitaria alla prima industrializzazione* in "Torino città viva: da capitale a metropoli. 1880-1980: cento anni di vita cittadina: politica, economia, società, cultura", Centro Studi Piemontesi, Torino 1980
- G. M. LUPO e P. PASCHETTO, *La città fra Otto e Novecento: la trasformazione urbana* in "Torino città viva: da capitale a metropoli. 1880-1980: cento anni di vita cittadina: politica, economia, società, cultura", Centro Studi Piemontesi, Torino 1980
- F. ROSSO, *La catastazione napoleonica nella città di Torino* in "Città e proprietà immobiliare in Italia negli ultimi due secoli", Franco Angeli Editore, Milano 1981
- V. COMOLI MANDRACCI, *La capitale per uno stato. Torino. Studi di storia urbanistica*, CELID, Torino 1983
- V. COMOLI MANDRACCI, *Torino*, Editori Laterza, Roma 1983 (ed. consultata 2006)
- V. COMOLI MANDRACCI, *Pianificazione urbanistica e costruzione della città in periodo napoleonico a Torino* in "Villes et territoire pendant la période napoléonienne (France et Italie)", Actes du colloque de Rome, 3-5 maggio 1984
- POLITECNICO DI TORINO - Dipartimento Casa-Città (a cura di), *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, 2 voll., Torino 1984
- F. ROSSO, *La numerazione delle case e la denominazione delle contrade nella Torino napoleonica. 1798-1814*, in "Studi Piemontesi", vol XIV, fasc. 1 - marzo, Torino 1985
- G. M. LUPO, *La trasformazione per parti della città nella storia* in "Atti e rassegna tecnica, Società Architetti e Ingegneri in Torino", a. 40, n. 1 - gennaio, Torino 1986
- V. COMOLI (a cura di), *Il «Piano d'Ingrandimento della Capitale» (Torino 1851-1852)* in "Storia dell'Urbanistica Piemonte/I", Edizioni Kappa, Roma 1987

- G. BRACCO (a cura di), *Acque, ruote e mulini a Torino*, Archivio storico della Città di Torino, Torino 1988; pp. 195-240
- A. MAGNAGHI e P. TOSONI, *La città smentita. Torino: ricerca tipologica in ambiti urbani di interesse storico*, Edizioni libreria cortina, Torino 1989
- F. ROSSO, *Alessandro Antonelli. 1798-1888*, Electa, Milano 1989
- G. BRACCO (a cura di), *Ville de Turin. 1798-1814*, vv. 1 e 2, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 1990
- V. COMOLI e M. VIGLINO (a cura di), *Qualità e valori della struttura storica di Torino*, Città di Torino Assessorato all'urbanistica - Piano Regolatore Generale di Torino (ricerca diretta da Vera Comoli Mandracchi), Gregotti Associati Studio, Torino 1992
- P. SCARZELLA (a cura di), *Torino nell'Ottocento e nel Novecento: ampliamenti e trasformazioni entro la cerchia dei corsi napoleonici*, Celid, Torino 1995
- V. COMOLI MANDRACCI e V. FASOLI (a cura di), *1851-1852. Il piano di ingrandimento della capitale*, Archivio storico della città di Torino, Torino 1996
- R. ROCCIA (a cura di), *Archivio storico e dintorni*, Archivio storico della città, Torino 1999
- L. BAROSSO, M. IDA CAMETTI, M. LUCAT, S. MANTOVANI, L. RE (a cura di), *Mercati coperti a Torino. Progetti, realizzazioni e tecnologie ottocentesche*, Celid, Torino 2000; pp. 40-50
- U. LEVRA (a cura di), *Storia di Torino*, vv. 6 e 7, Einaudi Editore, Torino 2000
- V. COMOLI e V. FASOLI (a cura di), *1848-1857. La cittadella di Torino*, Archivio storico della città di Torino, Torino 2000
- V. COMOLI MANDRACCI, R. ROCCIA (a cura di), *Progettare la città. L'urbanistica di Torino tra storie e scelte alternative*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino, 2001
- G. M. LUPO, *Le barriere e la cinta daziaria* in "Storia di Torino. Da capitale politica a capitale industriale. 1864-1915", vol.7, Einaudi, Torino 2001
- L. P. BARICCO, R. MARTINASSO, M. SUBBRIZIO, *Torino, via Verdi 26. Resti murari del Bastione di S. Antonio (XVII secolo)* in "Quaderni della Soprintendenza archeologica del Piemonte", a. 20 (2004), pp. 233-234
- F. DE PIERI, *Il controllo improbabile. Progetti urbani, burocrazie, decisioni in una città capitale dell'Ottocento*, Franco Angeli Editore, Milano 2005
- M. VIGLINO DAVICO, *Fortezze alla "moderna" e ingegneri militare del ducato sabauda*, Celid, Torino 2005
- G. W. SYMCOX, A. L. CARDOZA, *Storia di Torino*, Einaudi, Torino 2006
- T. FABBIANO, *Torino: storia e morfologia di borgo Vanchiglia*, Tesi di Laurea, Politecnico di Torino, dicembre 2007, relatore G. M. Lupo
- G. SOLINAS, *Breve storia di Torino*, Editore Pacini, Pisa 2010
- C. MARCHIORO (a cura di), coordinato da E. FERRARI, *Il catasto geometrico particellare del comune di Torino. Inventario ragionato del Fondo Catasto Gatti. XIX-XX secolo*, Archivio storico città di Torino, Torino 2012
- G. OLIVA, *Storia di Torino. Dalle origini ai giorni nostri*, Edizioni Biblioteca dell'Immagine,

Pordenone 2014

P. DAVICO, C. DEVOTI, G. M. LUPO, M. VIGLINO, *La storia della città per capire il rilievo urbano per conoscere borghi e borgate di Torino*, Politecnico di Torino, Revello 2014

A. FARA, *L'arte della scienza. Architettura e cultura militare a Torino e nello stato sabaudo 1673-1859*, Leo S. Olschki Editore, Firenze 2014

Disegno e città: Cultura, Arte, Scienza, Informazione, 37° convegno internazionale dei docenti della rappresentazione (Torino 2015), a cura di Politecnico di Torino

F. ZANNONI, *Abbandonati sotto la Mole altri bastioni del Seicento* in "Torino storia: luoghi, immagini, protagonisti", n. 14, gennaio 2017, pp. 26-31

A. POZZATI, *Torino, 1853-1890: nuove norme per uno sviluppo urbano programmato tra la cinta daziaria e la città storica*, in "La Città altra. Storia e immagine della diversità urbana: luoghi e paesaggi dei privilegi e del benessere, dell'isolamento, del disagio, della multiculturalità.", Torino 2018

J. RICCA, *Torino, finisce l'epopea del complesso Aldo Moro: domani taglio del nastro con 8 anni di ritardo* in "La Repubblica", 23 settembre 2019

SITOGRAFIA

	Ultima consultazione
http://www.museotorino.it/view/s/0598b-62193054743897267602474cd22	settembre 2019
https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b65000427.zoom.f1	agosto 2019
http://www.museotorino.it/view/s/11a1097670f-545759d4947ec09f4b1b5	settembre 2019
http://www.museotorino.it/view/s/d1ea7fe-24ba142a89a17a5940248d2cf	luglio 2019
http://www.museotorino.it/view/s/16934284d47c4e52b-99056c754ee3d19	settembre 2019
http://www.atlanteditorino.it/storia.html	settembre 2019
http://www.muradipadova.it/lic/images/stories/profilo_storico/bastioni-poligonalijpg	ottobre 2019
https://archiviostatatorino.beniculturali.it/dbadd/modal/antpm.php?szn=&id=498018	novembre 2019
http://www.museotorino.it/view/s/5d6dc9052e444479805b5f56b-84f2dc1	dicembre 2019
http://www.atlanteditorino.it/storia.html	settembre 2019
http://www.museotorino.it/view/s/711631f47c004a09b-5d48afdb2459324	gennaio 2020
http://www.museotorino.it/view/s/b3a95717a0064c74a32fafccfb5568ab	gennaio 2020
http://www.atlanteditorino.it/zoom/PianoRegolatore1927_32.htm	gennaio 2020
https://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2018/09/01/una-piazza-tra-i-bastioni-del-seicento-sara-il-moro-Torino02.html	gennaio 2020
https://www.unito.it/ateneo/strutture-e-sedi/sedi/piano-di-sviluppo-edilizio/progetti-di-edilizia-universitaria/comples-0	gennaio 2020
http://www.torinotoday.it/video/mura-antiche-complesso-aldo-moro.html	gennaio 2020