



**Politecnico
di Torino**

Politecnico di Torino

Corso di Laurea Magistrale in Architettura per il Patrimonio
Anno Accademico 2023/2024
Sessione di Laurea dicembre 2024

L'industria come motore di urbanizzazione: il caso di Collegno

Relatrice:
Prof.ssa Annalisa Dameri

Candidata:
Giulia Stefanucci

ABBREVIAZIONI

AST (Archivio di Stato di Torino)

ASCT (Archivio Storico della Città di Torino)

ASCC (Archivio Storico della Città di Collegno)

INDICE

<i>Premessa</i>	7
1. Inquadramento	
1.1 Torino: da capitale a città industriale	10
1.2 I piccoli comuni intorno a Torino: il caso di Collegno	18
2. Villaggi operai	
2.1 Origine del problema abitativo e nascita dei villaggi operai	28
2.2 La famiglia Leumann e l'idea imprenditoriale	33
2.3 L'opificio	40
2.4 I due comprensori	43
2.5 Le case operaie	46
2.6 Le opere assistenziali	56
3. La tramvia Torino-Rivoli	
3.1 Nascita delle ferrovie in Piemonte	72
3.2 Viabilità a Torino	75
3.3 Lo stradone di Rivoli (corso Francia)	80
3.4 Trasporto pubblico a Torino	86
3.5 Origini e sviluppo della linea tramviaria Torino-Rivoli	95
3.6 La stazionetta Leumann	102
Bibliografia	105
Fonti archivistiche	115

Premessa

L'obiettivo di questo studio è di comprendere come, nel corso del XIX secolo, l'industrializzazione sia stata un vero e proprio motore per la crescita urbana. Durante l'Ottocento, infatti, l'Italia si prepara ad accogliere nuove realtà produttive nelle città e nelle loro immediate vicinanze, in un contesto nazionale in cui la prevalenza dell'attività economica è ancora fortemente legata all'attività agricola.

Si analizza quindi la nascita e lo sviluppo dell'industria sul territorio italiano, come risposta all'Unità del Regno, in cui Torino si mostra centrale: la città attraversa una fase di grave crisi a seguito della perdita del titolo di capitale. Non si tratta, infatti, della sola perdita del titolo "politico", ma di una forte delusione della popolazione, la quale perde parte della sua identità, legata indissolubilmente al potere della dinastia sabauda.

L'industria diventa così un'occasione per la municipalità di donare una nuova caratterizzazione ai suoi cittadini, i quali si sentono adesso chiamati a dare vita ad un sistema complesso e senza precedenti sul territorio. Complice di questo fenomeno è lo sviluppo della rete ferroviaria, la quale diventa necessaria per lo

sviluppo industriale, favorendo allo stesso tempo una rapida espansione urbana.

Torino vive una lunga fase di ampliamenti, ma si assiste ad un'urbanizzazione frastagliata del territorio rurale, proprio in prossimità degli stabilimenti principali. Nascono problematiche centrali, come la necessità di trovare una casa per tutta la neonata classe operaia, garantendo condizioni di confort adeguate ad un prezzo contenuto.

Si analizza a tal proposito lo sviluppo urbano del comune di Collegno, connesso al caso Leumann, emblema del dualismo paternalismo/filantropia tipica degli imprenditori del tempo. Tramite una approfondita ricerca delle fonti archivistiche e bibliografiche, si è quindi studiato come la presenza del complesso industriale e della ferrovia abbiano contribuito alla crescita del comune, il quale centro era prima dislocato e di impianto ancora dichiaratamente medievale.

1. Inquadramento

1.1 Torino: da capitale a città industriale

Il nuovo regime che nasce nel 1861 con l'instaurazione a Torino del primo Parlamento Nazionale vede unificati in un solo Stato le eredità sociali, economiche e politiche prima assai diversificate. Al momento dell'Unità, l'Italia può definirsi un paese prevalentemente agricolo, in cui solamente il 18% delle persone è impegnata nell'attività industriale. A seguito dello scioglimento di numerosi ordini religiosi e conseguente vendita di terreni a loro prima appartenenti, le campagne vedono una lenta perdita di valore dei terreni e dei diritti secolari dei contadini sui possedimenti demaniali. Si assiste quindi ad un loro progressivo impoverimento, aumentando le richieste di impiego nelle fabbriche. È questo il periodo di maggiore sviluppo della classe proletaria, presente soprattutto nel meridione: nelle zone settentrionali si vede d'altro canto la nascita di poli specializzati, soprattutto sull'asse Milano-Torino-Genova¹.

Dal punto vista politico, si accende presto un forte dibattito fra le diverse correnti politiche ancora prima della formalizzazione dell'Unità. A sinistra si schiera Carlo Cattaneo (1801-1869), con la sua posizione favorevole alla definizione degli Stati Uniti d'Italia, favorendo l'identità propria di ogni regione. In contrapposizione, la destra chiede un accentramento della materia amministrativa, per far fronte al timore di processi centrifughi e libertini. Insieme alla legge per l'unificazione, emanata il 17 marzo 1861, si delibera

¹ P. Sica, *Storia dell'urbanistica. L'Ottocento*, vol. 2, Laterza, Roma-Bari, 1977, p. 401.

anche su temi edilizi, tra cui spiccano i nuovi concetti di igiene² e di piano regolatore³. Si consolida la differenza tra tessuto abitato dalla borghesia, principalmente nelle zone di espansione, e le zone suburbane di borgate dedicate alla classe operaia.

Gli anni dell'impero francese influiscono in maniera chiara sull'urbanistica e sulla cultura della città. Rimangono vigenti alcune politiche economiche e fiscali introdotte dai francesi, mentre il settore culturale e dell'istruzione subiscono gravi ripercussioni, lasciando alle istituzioni religiose l'onere di controllare la condotta degli studenti⁴. La popolazione vive un periodo di carestie ed epidemie come conseguenza dell'introduzione di ferree misure conservative, tanto da giungere, nel 1821, a moti rivoluzionari voluti dall'aristocrazia e dalla classe dirigente.

Con la morte nel 1830 di re Carlo Felice cade la principale linea sabauda a Torino: gli succede Carlo Alberto, appartenente al ramo cadetto Savoia-Carignano e promesso al trono già da Vittorio

² Fino a quel momento le condizioni igieniche in città erano a dir poco scarse, tanto che con l'impovertimento della popolazione si va in contro rapidamente all'insorgere di epidemie, tra cui il colera nel 1835, che già aveva mietuto vittime in altre zone d'Europa (A. Pozzati, *Progettare San Salvario. Ipotesi, dibattiti e trasformazioni tra Ottocento e Novecento*, rel. A. Dameri, tesi di laurea magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio, Politecnico di Torino, 2014, p. 39).

³ A partire dagli anni dell'Unità, la gestione della città inizia a dipendere in modo sempre più ingombrante dalla rendita, con grandi investitori e banche che intendono investire nel settore edilizio. È proprio grazie a questa intensa attività imprenditoriale che si sviluppano i piani urbanistici settoriali (V. Comoli Mandracci, *Torino*, in *Le città nella storia d'Italia* (a cura di C. De Seta), Roma, Laterza, 1983, p. 216).

⁴ A. L. Cardoza, G. W. Symcox, *Storia di Torino*, trad. di Valentina Besi, Cinzia Di Barbara e Francesca Salvadori Giulio Einaudi Editore, Torino, 2006 (ed. originale *A History of Turin*, Einaudi, Torino, 2006), p. 167.

Emanuele I per mancanza di eredi maschi. Gli anni compresi tra il 1830 e l'Unità d'Italia sono fondamentali per Torino e il suo sviluppo urbano: Carlo Alberto si impegna, infatti, in maniera straordinaria nell'ammodernamento dello Stato, con riforme burocratiche, legali ed economiche⁵. Importante è l'eliminazione delle corporazioni, in favore di un mercato internazionale più libero. In generale, la sua missione diventa quella di debellare la disoccupazione, impiegando tutta la forza lavoro possibile nella costruzione di infrastrutture all'avanguardia per favorire le comunicazioni e il commercio. A Carlo Alberto si deve nel 1848 la pubblicazione dello Statuto, documento che racchiude tutti i diritti fondamentali della persona⁶. Diventerà inoltre la base per la monarchia costituzionale della Penisola a seguito dell'Unità.

Nel 1853, l'ingegnere Edoardo Pecco approva l'edificazione della nuova cinta daziaria, sostituendo quella ormai smilitarizzata da Napoleone durante l'occupazione francese⁷. La presenza della cinta è fondamentale per poter suddividere i tributi tra i comuni: il suo ruolo, infatti, non è più difensivo, a causa delle modifiche

⁵ Emanua il Codice civile, penale, militare e commerciale e si impegna per portare miglioramento anche all'economia, in campo sia agricolo sia industriale (A. Pozzati, *Progettare San Salvario. Ipotesi, dibattiti e trasformazioni tra Ottocento e Novecento*, rel. A. Dameri, tesi di laurea magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio, Politecnico di Torino, 2014, p. 38).

⁶ Insieme allo Statuto si introduce anche il diritto di voto. La prima seduta di votazione si tiene il 27 aprile 1848 (U. Levra, *Da capitale politica a capitale industriale (1864-1915)*, Einaudi, Torino, 2001).

⁷ V. Comoli Mandracci, *Torino*, in *Le città nella storia d'Italia* (a cura di C. De Seta), Roma, Laterza, 1983, p. 197.

sostanziali apportate al modo di fare la guerra, ma di pura suddivisione del territorio⁸.



Figura 1. Progetto della nuova cinta daziaria di Torino, Edoardo Pecco (ASCT, Serie 1K, Decreti Reali, 1849-1863, n. 11, f. 106)

Questa infrastruttura si colloca necessariamente a metà tra l'opera civile e quella militare: intorno alla nuova linea, soprattutto in prossimità delle porte, si collocano rapidamente una serie di insediamenti minori, i borghi e le borgate. Un sostanziale aumento

⁸ G. Zucconi, *La città dell'Ottocento*, Laterza, Bari, 2001, p. 25.

della popolazione porta la municipalità a investire sull'ammodernamento della città, adattandola alle nuove necessità della società borghese. Momento di grande innovazione si ha con la nomina di sindaco a Emanuele Luserna di Rorà: durante il suo mandato, si impegna nella formazione di una Commissione dedicata alla progettazione di abitazioni operaie, per ovviare al problema abitativo delle classi meno abbienti⁹.

Nominata capitale del neonato Regno nel 1861, Torino si assesta come città politica. La sua grande identità intellettuale la rende una città culturalmente perfetta per coprire il ruolo di capitale, ma ben presto si capisce che la sua posizione è decisamente decentrata rispetto al resto del Regno e pericolosamente vicina alla Francia. Roma, al contrario, si trova in una posizione baricentrica e la presenza della Chiesa la rendeva già di per sé un luogo ricco di potere¹⁰. Fin da subito, quindi, Torino si prepara a diventare città industriale: si stabilizza il capitalismo e si diffonde il socialismo con la crescita della classe operaia, mentre la borghesia si fa strada nella città in espansione¹¹. Per molti torinesi la perdita del titolo di capitale nel 1865¹² è anche il termine del

⁹ A. Pozzati, *Progettare San Salvario. Ipotesi, dibattiti e trasformazioni tra Ottocento e Novecento*, rel. A. Dameri, tesi di laurea magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio, Politecnico di Torino, 2014, p. 63.

¹⁰ P. Capello, *Torino nel tempo*, Rigois, Torino, 1965, p. 385.

¹¹Ibid, p. 390.

¹² Nel mese di settembre, Napoleone III sigla un accordo segreto con l'Italia per promettere lo sgombero delle truppe francesi dai territori di Roma in cambio di uno spostamento della capitale da Torino a Firenze. Questo accordo viene chiamato Convenzione di settembre, per cui solamente la Camera dei deputati aveva espresso parere favorevole, tralasciando il pensiero delle altre istituzioni. Napoleone aveva infatti assediato Roma per proteggere il papato, il quale esercitava il suo potere temporale indisturbato sul territorio e non aveva

valore della dinastia sabauda¹³: è interrotto quel legame tra il vecchio Regno di Sardegna e la nuova monarchia Nazionale. Le folle invadono le piazze cittadine in segno di protesta, tanto che migliaia di soldati sono chiamati a presidiare i quartieri maggiormente sensibili¹⁴. In generale, si può dire che la decisione del trasferimento della capitale è vista dai cittadini come un tradimento: un numero elevato di persone perde il lavoro a causa del trasferimento delle attività politiche prima a Firenze, poi a Roma; il settore terziario vive una fase di forte impoverimento, soprattutto per quanto riguarda attività come botteghe, alberghi e laboratori¹⁵. Nei documenti relativi alla seduta di Consiglio del 22 aprile 1862 si legge come la municipalità incoraggiasse già a giungere preparati allo spostamento definitivo della capitale e di tutte le istituzioni ad essa collegate. La strada più semplice e immediata sembra essere quella di infittire la rete delle canalizzazioni, in modo da incentivare l'industria privata, anche tramite sovvenzioni pubbliche. La relazione mette in evidenza le condizioni essenziali senza le quali lo sviluppo industriale sarebbe stato impossibile: sorgono tematiche come la riduzione dei costi di

intenzione di sacrificare questo privilegio in favore della monarchia (P. Sica, *Storia dell'urbanistica. L'Ottocento*, vol. 2, Laterza, Roma-Bari, 1977, p. 520).

¹³ Torino è l'unica città italiana che mantiene un legame plurisecolare con una stessa famiglia, i Savoia, similmente a come capita in altre città europee (A. Pozzati, *Progettare San Salvario. Ipotesi, dibattiti e trasformazioni tra Ottocento e Novecento*, rel. A. Dameri, tesi di laurea magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio, Politecnico di Torino, 2014, p. 28).

¹⁴ V. Castronovo, *Torino*, Laterza, Roma-Bari, 1987, p. 5-7.

¹⁵ V. Comoli Mandracci, *Torino: note per una storia delle trasformazioni urbane dell'Ottocento*, in *La capitale per uno stato. Torino, studi di storia urbanistica* (a cura di V. Comoli Mandracci), Celid, Torino, 1983, p. 213.

combustibili e trasporti, l'istituzione di abitazioni operaie a basso costo¹⁶ per permettere un aumento della manodopera, specializzare gli operai con l'ausilio di insegnamenti tecnici adeguati¹⁷.

Subito dopo l'Unità, Torino vive un periodo di crisi, dovuto principalmente all'improvviso aumento demografico. Il costo della vita aumenta e, di conseguenza, anche il costo della manodopera. Nonostante questo possa sembrare un bene per la crescita della città, il trasferimento della capitale porta con sé una brusca diminuzione della popolazione, tanto che Torino rimane estremamente cara rispetto ad altre città e non accogliente per la classe operaia.

Lenti segnali di rinascita si hanno solo nel corso degli anni '70. La città e la sua giurisdizione assumono un taglio decisamente liberistico, portandola alla sua conversione industriale. Insieme alle indicazioni locali della municipalità, spiccano ed assumono una rilevanza sempre maggiore gli interventi di investitori e industriali stranieri, incentivati a trasferire totalmente o in parte le loro attività in territorio torinese. Contemporaneamente, anche le decisioni urbanistiche sulla città cominciano ad assumere un legame con il profitto: promotori delle grandi iniziative edilizie sono spesso gli stessi imprenditori¹⁸.

¹⁶ La crescita speculativa del tessuto urbano di Torino porta ad un grande divario tra la borghesia e la città borghese e i nascenti quartieri operai (L. Mozzati, *Torino*, Electa, Milano, 1996, p. 16).

¹⁷ ASCT, Raccolta degli atti municipali, vol. 10, parte prima, 1862.

¹⁸ A. De Stefani, *L'azione dello Stato italiano per le opere pubbliche, 1865-1924*, Roma, 1925.

Gli ampliamenti di fine Ottocento sono notevoli, tanto da passare da 250.000 a 320.000 abitanti tra il 1881 e il 1891, per arrivare a 332.000 a fine secolo¹⁹. L'idea che governa i nuovi ampliamenti è una semplice logica espansionistica per isolati di grandi dimensioni, su cui può sorgere indistintamente qualsiasi tipologia edilizia. Per motivi legati alla morfologia del territorio, la maggior parte delle industrie si colloca nella zona settentrionale della città, laddove è più semplice trovare corsi d'acqua utili alla produzione di energia elettrica. Al contrario, i quartieri meridionali di espansione, come Crocetta o San Salvario, diventano la base della residenza borghese.

Il 1887 segna l'istituzione del primo *Piano regolatore per prolungamento dei corsi e vie principali fuori la Cinta Daziaria*, promuovendo l'espansione cittadina lungo le strade foranee²⁰. Il piano comprendeva le grandi direttrici di sviluppo come via Genova, corso Stupinigi (oggi corso Stati Uniti), corso Francia, corso Regio Parco. L'espansione lungo queste linee è di fatto obbligata, avendo la città già raggiunto la prima cinta daziaria alla fine del secolo.

Torino può vantare il ruolo di capitale economica del paese nel corso del XIX secolo: è infatti vero che sul territorio non sorgono ancora numerosi stabilimenti, ma la sua posizione la rende zona strategica per il consolidamento dell'industrializzazione italiana.

¹⁹ P. Sica, *Storia dell'urbanistica. L'Ottocento*, vol. 2, Laterza, Roma-Bari, 1977, p. 528.

²⁰ ASCT, *Decreti Reali 1849-1899*, serie 1 K, n. 13, f. 274, 4 settembre 1887.

1.2 I piccoli comuni intorno a Torino: il caso di Collegno

Il Comune di Collegno nasce come piccolo agglomerato urbano già in epoca romana durante il I sec. a.C., periodo in cui Torino diventa colonia stabile dell'impero come "Julia Taurinorum" per volere di Cesare. Nel rendere più sicura e semplice la comunicazione con la Gallia, si decide di instaurare una "mansio" nei pressi della città²¹. Già all'epoca sorge la via tra Torino e la Dora, passante per l'allora Luxinascum (Lucento), per Collegno e terminante ad Alpignano, nome che indica la strada montana per la Val di Susa. Durante tutto il medioevo, il centro storico del paese ha un carattere in prevalenza residenziale, concentrato all'interno delle mura. Si può affermare con discreta sicurezza che al di fuori dei confini cittadini ci fossero poche strutture abitative, essendo senza dubbio la vita all'interno delle mura più agevole²². Il borgo assume la forma tipica dei modelli presenti sul territorio piemontese: suddiviso in sei isolati quadrangolari, circondati a loro volta da due isolati minori a forma di C, pensati per la difesa della cittadina. Una via principale corre per tutto lo sviluppo del borgo e ai suoi estremi sono collocate le porte.

²¹ Le mansio erano nominate solitamente con il numero di miglia che le separavano dalla colonia più importante. In questo caso, il nome primitivo di Collegno è Ad Quintum proprio in virtù della sua posizione rispetto a Torino (P. Bonessa, *Il villaggio Leumann*, rel. G. Lupo, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1999, p. 12).

²² Città di Collegno, *Piano di recupero del centro storico del comune di Collegno*, Designer riuniti Editore, Torino, 1982.

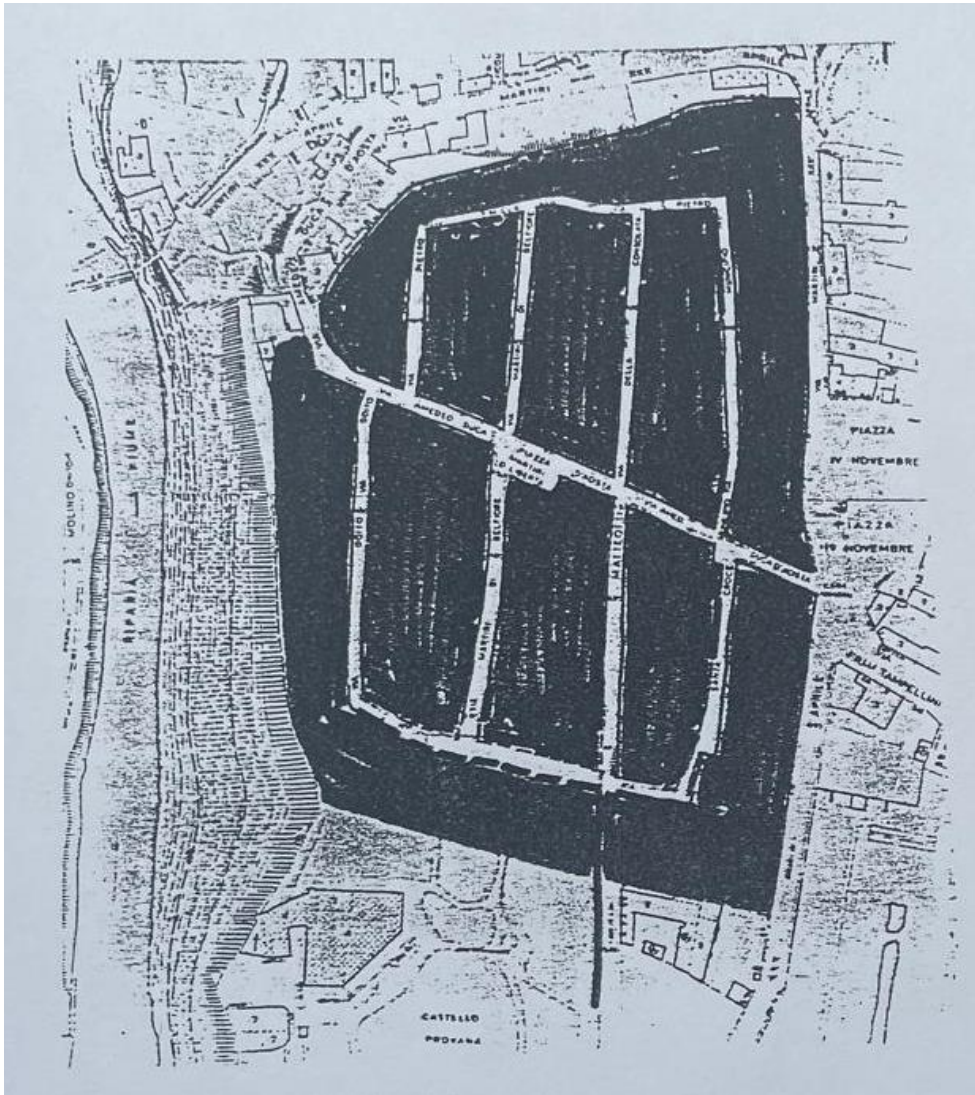


Figura 2. Borgo Nuovo di Collegno, XIII sec. Tratto da A. Abriani, *Patrimonio edilizio esistente. Un passato e un futuro*, Designers Riuniti Editori, Torino, 1980, p. 362.

Tra XV e XVI secolo Collegno subisce le stesse sorti di Torino, assediata dai francesi e soggetta ad una sempre più pressante distruzione delle mura della città. I saccheggi sono all'ordine del giorno, portando in breve tempo il territorio alla miseria. Nonostante ciò, il Comune conta circa 700 abitanti già agli inizi del '600.

Ecco che comincia ad esserci la necessità di espansione: i terreni all'interno delle mura sono infatti totalmente occupati dalle abitazioni e non c'è spazio per la coltivazione e l'allevamento. Così,

alcune famiglie si spostano nelle campagne, dando origine tra XVII e XVIII secolo a grandi cascine, autosufficienti e abitate da chi si occupa ora a tempo pieno dei campi circostanti²³.

Aspetto fondamentale per comprendere i motivi che portano al collegamento tra Torino e Collegno durante l'Ottocento è proprio la posizione isolata del Borgo Vecchio, chiuso nel suo antico perimetro e poco adatto di per sé allo sviluppo del commercio. Concetti come l'assenza di una rete viaria adeguata, di strutture dedicate al culto e all'istruzione, lo rendono un Borgo in cui la crescita è difficile, nonostante la sua posizione e la possibilità di espansione libera nelle campagne circostanti. In un articolo della Gazzetta del Popolo del 6 aprile 1895 si legge infatti che *“la popolazione in genere deve essere frugale”* e *“accontentarsi nei bisogni ordinari della vita di comprare ciò che si rifiuta altrove e pagarlo a più caro prezzo, per ragioni evidenti di trasporto e di deperimento cui può andare incontro la merce”*²⁴. La sua fama cresce solo con l'assegnazione di una grossa area alla Certosa e, più importante, del Regio Manicomio Provinciale, istituito nel 1856.

²³ P. Bonessa, *Il villaggio Leumann*, rel. G. Lupo, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1999, p. 14.

²⁴ “Gazzetta del Popolo”, 6 aprile 1895.



Figura 3. AST, Sezione Corte, Carte topografiche e disegni, Carte topografiche per A e B, Collegho, mazzo 2. Da questo stralcio della planimetria del territorio di Collegho si nota come l'urbanizzazione del comune sia principalmente concentrata nei pressi del fiume. Tra gli edifici rappresentati spicca la Certosa come elemento più caratterizzanti del centro urbano.

Nel 1641, Madama Reale acquista dal Conte Ottavio Provana²⁵ un edificio²⁶ e alcuni terreni attigui e propone ad un gruppo di monaci certosini a spostare il loro monastero presso Collegho a seguito della distruzione della loro sede originaria di Banda, in Val di Susa, avvenuta durante l'occupazione francese. L'edificio di trova a metà strada tra il Borgo e lo Stradale di Francia. Dopo soli due anni, la Certosa è terminata con progetto di Maurizio Valperga e diventa il

²⁵ Al termine del governo francese e con lo sviluppo della peste in Piemonte, Collegho torna nelle mani della corona dopo più di duecento anni. il duca Carlo Emanuele incarica la contessa-madre di Collegho di prendere il potere sul feudo, ma poco dopo lei cede il titolo e il feudo stesso a Francesco Provana di Bussolino, Primo Presidente della Corte dei conti di Piemonte e Consigliere di Stato. La famiglia Provana è originaria di Carignano e ormai diffusa in tutto il Piemonte (M., M, L. Torello, *Collegho. Frammenti di storia (1668-1801)*, Gianfranco Altieri Editore, Collegho, 2000).

²⁶ L'antica casa di campagna è costruita tra 1614 e 1618 nelle vicinanze del Borgo. Tutti i beni presenti sul territorio passano a Francesco Provana nel 1624, l'allora Conte di Collegho (P. Bonessa, *Il villaggio Leumann*, rel. G. Lupo, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1999, p. 22).

cuore pulsante della borgata²⁷. Il “tipo” architettonico utilizzato per lo svolgimento dell’attività monastica è la Grande Chartreuse²⁸, così come si era già fatto in casi analoghi oltralpe, unito alle peculiarità specifiche del luogo. Questo nuovo insediamento, però, preoccupava molto le comunità locali, essendo esentato dal pagamento delle tasse e dalla registrazione catastale eseguite dal Comune per la partizione per delle imposte fra i molti proprietari. Siccome la comunità doveva versare una somma di denaro alle Finanze Ducali, proporzionata ai possedimenti terrieri, un aumento delle proprietà esenti avrebbe aumentato anche il carico fiscale di ciascun privato. Per questo, dopo lunghe trattative, nel 1644 il Duca rinuncia ai diritti feudali, dichiarando il terreno della Certosa libero, così che il Comune avrebbe continuato a esentarsi dal pagamento di tasse riferite a quel lotto²⁹.

Nel 1712 si inaugura la strada reale di Francia, voluta da Vittorio Amedeo II e fondamentale per lo sviluppo pre-industriale che ha inizio con il XVIII secolo. Secondo i tecnici della Città di Collegno, si afferma che nel 1730 fossero già 3 le industrie dedicate al settore tessile, con un totale di circa 200 operai e che tra i proprietari di tali attività si trovi ancora una volta la famiglia Provana.

Con lo scoppio della Rivoluzione Francese, nel 1798 il Piemonte è interamente conquistato dai francesi: dopo una breve riconquista

²⁷ M., M., L. Torello, *Collegno. Frammenti di storia (1668-1801)*, Gianfranco Altieri Editore, Collegno, 2000, p. 27.

²⁸ Presenta quindi tutti gli elementi tipici dell’impianto del monastero: i chiostrini, le celle e la chiesa. L’insediamento è autosufficiente per necessità, a causa del suo dislocamento rispetto al Borgo. Presenta quindi anche strutture come magazzini, scuderie e stalle (A. Besso Marcheis, *Recupero prudente e sostenibile: il caso della Certosa reale di Collegno*, Angeli, Milano, 2014, p. 48).

²⁹ Città di Collegno, *Piano di recupero del centro storico del comune di Collegno*, Designer riuniti Editore, Torino, 1982.

degli Austriaci, Napoleone è eletto Primo Console e prepara un esercito rivoluzionario per entrare in Italia. Questa seconda campagna non trova ostacoli, tanto che gli Austriaci sono costretti alla ritirata. I certosini sono portati ad abbandonare Collegno e lasciare il monastero in mano agli invasori, i quali lo assegnano all'università di Torino e procedono con una grande operazione di saccheggio di opere d'arte e arredi.

Dopo la ritirata dei francesi e il ritorno dei certosini nel 1818, Collegno riacquista la sua fama grazie all'arrivo dalla Francia di alcune officine specializzate in miniature di ottone per ombrelli, arrivando ad una dozzina di botteghe nel giro di pochi anni, avviandosi ad essere nuovamente centro produttivo ed economico. La permanenza dei certosini è purtroppo nuovamente interrotta nel 1855 da una legge per la soppressione dei conventi appartenenti alle comunità religiose non impegnate nella cura dei malati o nell'istruzione: i monaci sono pertanto costretti a spostarsi, lasciando l'edificio che diventa in breve tempo la sede del Manicomio di Torino³⁰. Il paese è ormai ben sviluppato anche al di fuori dei confini antichi, con abitazioni rurali spesso organizzate come delle borgate intorno ad una unica corte comune. È logico pensare che il più grande momento di accrescimento per Collegno sia proprio quando si instaura il Manicomio, portando anche ad un suo primo ampliamento nel 1864.

³⁰ L'improvviso aumento di ricoveri porta il Manicomio di Torino a necessitare di una sede più grande: la scelta di Collegno è facilitata anche dall'imminente realizzazione della stazione della linea ferroviaria Torino-Susa in costruzione. Il Nuovo Manicomio è conforme in breve tempo a tutte le necessità della scienza psichiatrica moderna (P. Bonessa, *Il villaggio Leumann*, rel. G. Lupo, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1999, p. 24)

Questa nuova relazione con Torino è ulteriormente rafforzata dalla presenza, a partire dal 1871, della linea ferroviaria a scartamento ridotto Torino-Rivoli, con sosta di fatto obbligata a Collegno. L'industria è adesso pronta a svilupparsi, in un territorio ben collegato con la città, che da poco aveva perso il titolo di capitale del neonato Regno d'Italia. Il borgo si punteggia di scuole e centri assistenziali, voluti tra altri dagli industriali stabiliti a Collegno. Lo sviluppo della linea ferroviaria e dell'industria, soprattutto nel settore tessile, portano il Comune a crescere rapidamente nel numero di abitanti e in estensione, raggiungendo già a metà nel '900 i 46.000 abitanti.

Da un punto di vista urbano, la presenza dello stabilimento e del villaggio operaio ad esso collegato sono origine di un importante nucleo abitativo primitivo: come avviene nella maggior parte dei comuni minori, anche Collegno si sviluppa non autonomamente, ma come conseguenza dell'espansione di Torino. Si noti infatti come questi centri storici siano prevalentemente residenziali, mentre le zone di espansione sono luoghi isolati e non omogenei, collegate strettamente al luogo in cui si sviluppa l'industria. Questo approccio è però fondamentale per il legame tra i comuni minori e il capoluogo, favorendo la comunicazione e gli spostamenti.

Nel 1904 la municipalità propone un piano unico di espansione per tutti i comuni da Torino a Rivoli, in modo da ottenere un disegno unitario del territorio e del corso Francia³¹. Con lo spostamento

³¹ Questa indicazione in realtà è presa in considerazione nel Piano Regolatore della città del 1908, creando un aumento esponenziale dell'edificazione e saturando le aree fabbricabili (G. Fantino, *La strada reale di Rivoli nell'ampliamento occidentale di Torino*, in *La capitale per uno stato. Torino*,

della cinta daziaria, si assiste alla demolizione di edifici che non rispettavano queste nuove prescrizioni, lasciando spazio a nuovi edifici più adeguati³².

studi di storia urbanistica (a cura di V. Comoli Mandracci), Celid, Torino, 1983, p. 145).

³² G. Vaglietti, *La tramvia Torino-Rivoli*, rel. G.M. Lupo, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1986, p. 71-72.

2. Villaggi operai

2.1 Origine del problema abitativo e nascita dei villaggi operai

Il villaggio operaio nasce come risposta al problema dell'industrializzazione delle città nel corso del XIX secolo. Già nel '700, l'agricoltura incomincia a perdere il suo primato nell'attività economica, lasciando spazio allo sviluppo dell'industria, della manifattura e del generale sviluppo del settore terziario³³. Si ottiene una diminuzione del prezzo di molti prodotti indispensabili, oltre a portare un modello di vita sociale più organizzata³⁴, produttiva e responsabile.

L'aumento demografico durante la prima Rivoluzione Industriale, con la sempre più rapida eliminazione del regime agrario, danno origine a una grande folla di cittadini proletari, ormai impegnati nell'attività industriale e proiettati verso una vita cittadina. Le città in Europa si ingrandiscono a vista d'occhio, ma rimangono strutturalmente impreparate all'accoglienza di masse così grandi di contadini residenti fino a poco prima nelle campagne, speranzosi di poter prestare la loro forza lavoro alla nascente

³³ Questo processo vede la sua genesi in Inghilterra, territorio con un vasto impero coloniale, un mercato interno ben avviato e un'agricoltura già a conduzione capitalistica (A. Negri, *L'archeologia industriale*, G. D'Anna, Messina-Firenze, 1978).

³⁴ I modelli di città proposti dai "socialisti utopici" come risposta al disordine urbano si basa sulla necessità dell'uomo di soddisfare alcuni bisogni primari di igiene e di confort. Ecco che si presta maggiore attenzione alla distinzione tra luogo del lavoro, luogo dell'abitare, luogo dello svago. Gli esponenti più influenti del tempo per quanto riguarda il tema abitativo sono Robert Owen, ideatore del complesso abitativo di New Lanark, e Charles Fourier, il quale propone il modello dei falansteri come soluzione abitativa più armonica (F. Engels, *La questione delle abitazioni*, Editori Riuniti, Roma, 1971).

“nuova industria”³⁵. Nascono, quindi, problematiche nuove, come la difficoltà nel mantenimento dell’igiene e della salubrità nelle città, l’aumento della criminalità e il tema della casa.

Lo sviluppo della fabbrica porta con sé alcune differenze anche nelle modalità produttive e lavorative: la bottega dell’artigiano che fino a qualche anno prima era contemporaneamente casa e luogo di lavoro, in cui tutto era di proprietà del lavoratore, si trasforma in fabbrica, luogo in cui la produzione è accentrata in un unico ambiente tenuto a stretto controllo del capitano d’industria. Inoltre, i ritmi di lavoro diventano sempre più estenuanti, dovendo soddisfare la crescente domanda del consumatore. Il lavoratore è quindi completamente staccato dal suo lavoro e dal prodotto, favorendo una produzione in serie, indubbiamente più rapida ed efficace³⁶. Non essendo abituati alle nuove opportunità che la città ha da offrire, i nuovi salariati fanno emergere problematiche ancora oggi attuali: si sviluppano epidemie, episodi di criminalità e i quartieri diventano in breve tempo sovrappopolati. Si assiste allo stesso tempo ad un aumento rapido della mortalità a causa dell’insufficienza dei servizi offerti alla comunità. L’istruzione, ad esempio, diventa perlopiù impossibile per i più piccoli che sono ora obbligati a lavorare nelle fabbriche, a causa del ridotto numero di scuole e della loro qualità scadente.

³⁵A. Stivala, *Una casa a ognuno. I villaggi operai: dal socialismo utopico al paternalismo industriale. Il villaggio operaio Poma di Miagliano*, rel. A. Dameri, tesi di laurea magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio, Politecnico di Torino, 2013, p. 20.

³⁶ N. Pevsner, *Storia e caratteri degli edifici*, trad. di G. Bastelli, Palombi, Roma, 1986 (ed. originale *A History of Building Types*, Thames & Hudson, 1976), p. 329.

Il problema della casa diventa centrale nello studio di questo fenomeno e periodo storico. In parallelo, anche la questione della fabbrica rimane irrisolta per tutto il corso del Settecento, portando a dover affrontare l'aumento demografico ancora nel secolo successivo. Gli operai sono visti infatti come strumento per produrre guadagno, tralasciando l'attenzione verso la loro condizione abitativa. Dopo il periodo napoleonico, l'Europa e l'Italia attraversano una fase di ripresa, in cui i primi stabilimenti possono ancora convivere con le attività produttive più piccole. Con il Risorgimento, si assiste invece ad un periodo più lento per lo sviluppo industriale, smosso solamente dall'eliminazione di blocchi doganali interni.

Diventa quindi prioritario assecondare la necessità di affiancare il luogo in cui gli operai lavorano a servizi sociali adeguati. Dall'unione di queste necessità e grazie alla sempre più forte influenza degli ingegneri igienisti³⁷, nasce il nuovo modello delle case operaie, divenute centrali a partire dalle grandi esposizioni internazionali nel corso dell'Ottocento. Si abbandona l'idea del casermone³⁸, in favore di una struttura più piccola e privata: nasce

³⁷ Accostata alla figura dell'imprenditore-filantropo, chi si assume la responsabilità della corretta esecuzione architettonica delle tipologie nascenti è l'ingegnere igienista. Questa figura si definisce come conseguenza delle nuove emergenze sociali legate all'urbanizzazione, soprattutto in contesti inerenti all'industria e al capitalismo. Il villaggio operaio diventa ben presto terreno fertile per la sperimentazione igienica, essendo gli imprenditori desiderosi di donare ai loro operai condizioni abitative ottimali (A. Abriani, *I villaggi operai dell'Italia settentrionale come modello di insediamento*, 1975, p. 5)

³⁸ In Inghilterra nasce il concetto di *tenement*, ovvero un tipo edilizio dedicato all'affitto a pezzo agevolato di abitazioni. Esse si collocano in grandi blocchi residenziali, di cui la casa di pigione è la cellula costitutiva: si sfruttano l'altezza e la superficie massima permessa dai regolamenti edilizi, rispondendo il più possibile alle prime indicazioni di igiene, di prevenzione antincendio e di decoro (G. Zucconi, *La città dell'Ottocento*, Laterza, Bari, 2001, p. 111-114).

il termine *pavillon*³⁹, una casetta a pianta quadrata a due piani fuori terra, unifamiliare o per due famiglie, dotata di orto da coltivare per permettere agli operai, provenienti dalla campagna, di mantenere un certo legame con il lavoro della terra⁴⁰. Con il congresso per le abitazioni a buon mercato di Parigi nel 1911⁴¹, sono indicati i caratteri fondamentali delle abitazioni operaie: emergono tematiche relative alla vicinanza con il luogo di lavoro, costi di affitto proporzionati al salario percepito, il collegamento con mezzi di trasporto pubblico e, più in generale, la possibilità per ogni operaio o ogni famiglia di avere uno spazio privato, senza doversi necessariamente relazionare con i colleghi al di fuori dell'orario di lavoro. L'obiettivo è di avere un tessuto ordinato, caratterizzato da villaggi a bassa densità edilizia⁴².

Il villaggio diventa quindi lo strumento che lega la città e la campagna, da un lato come fenomeno strettamente connesso alla fabbrica, dall'altra come espressione del paternalismo

³⁹ C.F. Gutermann, *Leumann. Storia di un imprenditore e del suo villaggio modello*, Daniela Piazza Editore, Torino, 2006, p. 22.

⁴⁰ La tipologia a villette è presentata come importante innovazione sul panorama internazionale durante l'Esposizione Universale di Londra del 1851. Questo evento crea un precedente importante, portando tutte le Esposizioni successive a presentare qualche soluzione innovativa sul tema dell'abitazione operaia. (R. Gabetti, Seconda metà dell'Ottocento, in AA.VV., *Villaggi operai in Italia: La Val Padana e Crespi d'Adda*, Torino, 1981, p. 10)

⁴¹ AA.VV., *Villaggi operai in Italia: La Val Padana e Crespi d'Adda*, Einaudi, Torino, 1981, p. 45

⁴² Luigi Pagliani (1847-1932), massimo esponente in materia di igienismo nel corso del secolo, afferma che la prima necessità di un'abitazione è "che essa serva ad una sola famiglia" e fissa alcuni principi sulla suddivisione interna degli ambienti, in relazione alle attività quotidiane svolte nell'abitazione (L. Pagliani, "L'Ingegnere Igienista", rivista quindicinale di ingegneria sanitaria, anno II, Torino, 1901).

industriale⁴³. L'operaio sviluppa una sempre maggiore necessità di bilanciare il duro lavoro della fabbrica con attività che gli permettano di essere più spensierato e concentrato sulla produzione: scuole, asili, convitti e società di mutuo soccorso nascono in prossimità della fabbrica con questo scopo, permettendo, ad esempio, alle donne di lavorare senza doversi preoccupare della cura dei figli⁴⁴.

Nasce quindi una nuova impostazione imprenditoriale, in cui il villaggio è espressione architettonica innovativa e si mostra come struttura autosufficiente, che guida lo sviluppo urbano secondo indicazioni ben precise.

⁴³ La dualità che si genera nello sviluppo dei villaggi operai riguarda un atteggiamento paternalistico e filantropico da parte del capitano d'industria. Egli, infatti, deve essere interessato in egual misura alla salute e al benessere della sua manodopera per garantire una continuità nell'attività. Si può dire che, se gli operai sono soddisfatti dell'ambiente a loro offerto per lavorare, saranno più invogliati a rimanere presso lo stabilimento. I villaggi operai diventano l'emblema di questo fenomeno, in quanto sono un'occasione per gli operai di essere vicini alla fabbrica e di godere di servizi che, al di fuori, sono riservati alla borghesia.

⁴⁴ M. Ternavasio, *Pietro Fenoglio. Vita di un architetto. Viaggio nella Torino liberty del primo '900*, Araba Fenice, Torino, 2014, p. 77.

2.2 La famiglia Leumann e l'idea imprenditoriale

La svolta per la crescita di Collegno si ha in maniera parallela allo sviluppo dell'industria sul territorio. Nella zona si consolida la produzione tessile, facilmente collocabile in prossimità di corsi d'acqua. È questo il contesto in cui nasce la Leumann, principale attività produttiva del comune e realtà fondamentale per l'affermarsi di Collegno come borgo industriale.

La famiglia Leumann si distingue sin dalla fine del Settecento per il suo impiego nel settore del tessile. Il primo componente ad occuparsene è Johannes, quando ancora la famiglia si trova in territorio elvetico. La sua fortuna ha origine dalla proprietà di alcuni terreni, che porta la famiglia a impegnarsi nella coltivazione di lino e cotone⁴⁵. Successivamente, il nipote Isacco decide di ampliare la sua attività imprenditoriale, abbandonando l'artigianato, ormai poco redditizio, in favore di una strada maggiormente imprenditoriale, coprendo il ruolo di figura intermedia che, affidata la lavorazione del filato e occupandosi solo della vendita del prodotto finito, avvia un'attività affine a quella della fabbrica. È lui che, già nel 1840, sposta la sua residenza a Lomello (PV). Qui Isacco lavora per un anno come direttore della Tessitura Romussi, prima di spostarsi definitivamente a Voghera, dove già aveva conosciuto sua moglie Elisabetta Knetchtlin⁴⁶ durante i suoi numerosi viaggi lavorativi in Italia.

⁴⁵ P. Bonessa, *Il villaggio Leumann*, rel. G. Lupo, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1999, p. 24

⁴⁶ La ragazza appartiene ad una nota famiglia di tessitori svizzeri. La loro unione si celebra il 19 ottobre 1836 a Castasegna in un piccolo tempio luterano appena oltre il confine svizzero, in quanto si deve aspettare il 1848, con la promulgazione delle Lettere Patenti da parte del Re Carlo Alberto, perché sia

Poco tempo dopo, Isacco è chiamato a prestare le sue conoscenze tecniche in ambito tessile presso la ditta Tettamanzi, diventata una delle prime manifatture cittadine⁴⁷. La crescita della produzione in tutto il territorio vogherese porta gli imprenditori a chiedere che le loro attività produttive siano servite da corsi d'acqua per l'utilizzo di innovative macchine produttive e da linee ferroviarie che permettano lo spostamento di merce e persone. L'inadempienza delle istituzioni in riferimento a queste nuove problematiche porta alla rapida caduta dei colossi del tessile sul territorio: la ditta Tettamanzi è travolta da debiti. Portata al fallimento, è acquisita da due imprenditori locali, Giuseppe Bossi e Cristoforo Pedemonti, i quali si impegnano attivamente nel richiedere la strada ferrata Alessandria-Voghera-Stradella. Entra in gioco Isacco, con la sua abilità nelle moderne tecniche di lavorazione svizzere, un discreto capitale e una forte caparbità, rilevando da Bossi la tessitura di Borgo San Pietro. Nasce così, nel 1857, la "Tessitura Isacco Leumann"⁴⁸.

Sappiamo che, quando Torino perde il titolo di capitale d'Italia, un bando del 20 ottobre 1865⁴⁹ incentiva gli imprenditori italiani e stranieri e dirigersi verso il capoluogo sabauda e accrescere

attuata nel Paese la libertà di culto (C.F. Gutermann, *Leumann. Storia di un imprenditore e del suo villaggio modello*, Daniela Piazza Editore, Torino, 2006, p. 33).

⁴⁷ R. Bossaglia, *Crespi d'Adda: l'invenzione, l'idea, il monumento*, in AA.VV., *Villaggi operai in Italia: La Val Padana e Crespi d'Adda*, Torino, 1981, p. 204.

⁴⁸ M. Agodi, *Leumann. Storia di una famiglia e di un villaggio operaio*, Lito Copisteria Valetto, Torino, 1992, p. 12.

⁴⁹ R. Bossaglia, *Crespi d'Adda: l'invenzione, l'idea, il monumento*, in AA.VV., *Villaggi operai in Italia: La Val Padana e Crespi d'Adda*, Torino, 1981, p. 203.

l'economia della zona e acquietare i tumulti e i moti rivoluzionari che ormai erano all'ordine del giorno. La città cede infatti vasti appezzamenti di terreno a prezzi convenienti, con l'aggiunta di importanti agevolazioni fiscali. Si impegna a garantire forza motrice sufficiente e siti appropriati per impiantare le manifatture. Inoltre, si stanno in quegli anni ultimando la linea ferroviaria Torino-Rivoli e il traforo del Frejus, il quale avrebbe facilitato i collegamenti con la vicina Francia.

Nove anni più tardi, Napoleone Leumann è ormai a capo dell'azienda e acquista alcuni terreni nel territorio di Collegno⁵⁰, nelle immediate vicinanze della città, in località Cascine Vica⁵¹. Si sancisce così la fine di ogni legame con l'Oltrepò, mantenuto negli anni per tradizione e per la forte collaborazione instaurata con la famiglia Cerutti, la cui figlia Amalia diventa moglie di Napoleone nel 1869⁵². La produzione è quindi avviata nel 1875⁵³.

⁵⁰ ASCC, *Registro censuario delle mutazioni di proprietà, 1839-1877*, inv. 137, libro 2.

⁵¹ M. Ternavasio, *Pietro Fenoglio. Vita di un architetto. Viaggio nella Torino liberty del primo '900*, Araba Fenice, Torino, 2014.

⁵² Lodovica Maria Amelia Cerutti è la figlia del cav. Giuseppe Cerutti, noto commerciante di stoffe di Voghera, consigliere comunale e fondatore della Cassa di Risparmio della Città a partire dal 1859. Grazie alla famiglia Cerutti, Napoleone Leumann ottiene importanti finanziamenti per ingrandire la sua attività produttiva e inserirsi nell'ambiente industriale iriense.

Il matrimonio annuncia l'unione e la collaborazione tra due famiglie, iniziando una forte collaborazione, essendo le uniche realtà legate alla produzione tessile sul territorio. (P. Bonessa, *Il villaggio Leumann*, rel. G. Lupo, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1999, p. 77).

⁵³ AACC, *Denuncia d'esercizio*, categoria I, classe V, 1875.

Il progetto del Villaggio Leumann nasce per volere di Napoleone tra il 1896 e il 1911 e affidato a Pietro Fenoglio⁵⁴, uno tra i massimi esponenti della progettazione edilizia nella Torino del tempo. Il modello seguito è un villaggio analogo che sorge nei pressi di Parigi per la fabbrica di cioccolato Menier, risalente al 1874⁵⁵. Ciò che lo distingue dai complessi simili è l'uniformità delle abitazioni: non vi è infatti alcuna differenza tra le abitazioni dedicate a lavoratori di

⁵⁴ Pietro Fenoglio nasce a Torino nel 1865 da una famiglia di costruttori edili. Si laurea alla Regia Scuola di Applicazione per gli Ingegneri di Torino nel 1886, prendendo parte alla profonda epoca di cambiamenti in ambito ingegneristico e architettonico del tempo. Si interfaccia infatti con nuovi materiali, tecniche costruttive e committenti, insieme a nuove tipologie edilizie a lui proposte. Una prima fase del suo lavoro mostra la messa in pratica degli insegnamenti di alcuni maestri torinesi del XIX secolo, traendo spunto dal medioevo piemontese come già sperimentato da D'Andrade, e sfruttando l'esperienza di Alessandro Antonelli nel sapiente utilizzo collaborante di materiali tradizionali e innovativi. Fenoglio si distingue per aver portato in Italia lo stile Liberty, già sviluppato in altre parti d'Europa e contrapposto all'eclettismo nell'utilizzo di lessici storici. Il suo successo nasce proprio dal suo lavoro nelle città che vivono maggiormente lo sviluppo industriale, tra cui Torino, Genova e Milano. Nel 1902 è chiamato a partecipare all'Esposizione internazionale d'arte decorativa moderna di Torino, consacrando la vita di questo nuovo stile che avrà però una vita molto breve. Infatti, già nel 1911 è organizzata una nuova Esposizione in occasione dei cinquanta anni dall'Unità d'Italia, per cui Fenoglio è chiamato ad essere il coordinatore del comitato tecnico, che porta all'affermarsi dell'"eclettismo di ritorno". Da questo momento in avanti, si assiste alla progressiva sparizione del lessico Liberty e alla ritirata di Fenoglio dal campo dell'architettura solamente un anno più tardi. Il suo nuovo impiego in campo finanziario lo impegna fino alla sua morte, avvenuta a Corio Canavese il 22 agosto 1927. (A. Pozzati, *Spazi per l'industria: Pietro Fenoglio a Torino*, in *Atti e Rassegna Tecnica, Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino*, Torino, 2019, p.52-53).

⁵⁵ Il villaggio sorge a Noisiel, nei pressi di Parigi. Organizzato come una vera e propria cittadina, era composto di edifici pensati per l'abitazione e per lo svolgimento di attività assistenziali o sociali. Contava un totale di duecento villette a due piani, accompagnate da un giardino privato, cantina e soffitta accessibili tramite scala interna e servizi igienici esterni. Il complesso era illuminato da lampioni a gas e servito da fontanelle per la fornitura di acqua potabile. In questo caso, all'interno del villaggio si trovava anche la villa dei Menier, cosa che a Collegno non si verifica per volontà dello stesso Napoleone Leumann (N. Pevsner, *Storia e caratteri degli edifici*, Palombi, Roma, 1986, p. 330-331).

categorie diverse. Lo stesso Napoleone afferma infatti che “la forza lavoro si distingue solo per la capacità sul campo”⁵⁶, indicando come la dignità di ogni lavoratore sia la stessa indipendentemente dal ruolo ricoperto nella fabbrica⁵⁷. La sua idea filantropica prevede quindi la realizzazione di piccole villette posizionate ai lati dell’opificio, dotate ognuna di un giardino privato, circondate da altri edifici ad uso comune che alleggeriscano la vita degli operai al termine del loro orario di lavoro. La famiglia dell’imprenditore risiede al di fuori del complesso, nello specifico in una villa a Pianezza progettata dallo stesso Fenoglio, segnando ancora una volta la straordinaria capacità dell’imprenditore di favorire la serenità e l’indipendenza dei suoi operai⁵⁸.

⁵⁶ C.F. Gutermann, *Leumann. Storia di un imprenditore e del suo villaggio modello*, Daniela Piazza Editore, Torino, 2006, p. 104.

⁵⁷ Notiamo una sensibile differenza con quanto accade molti anni più tardi per il primo villaggio operai di Torino, voluto negli anni '20 del '900 da Riccardo Gualino per i dipendenti della Snia Viscosa. In questo caso, le palazzine sono concepite in maniera diversa per impiegati e operai. Inoltre, nel complesso voluto a Torino si notano solamente pochi servizi per l’operaio, come la chiesa e un negozio per beni di prima necessità, segnando una grande differenza con la “città in miniatura” di Collegno. (P. Bonessa, *Il villaggio Leumann*, rel. G. Lupo, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1999, p. 82).

⁵⁸ A prova della capacità imprenditoriale e filantropica di Napoleone, il Re Vittorio Emanuele vuole nominarlo senatore e assegnargli un titolo nobiliare per il suo impegno lavorativo e sociale, ma lo svizzero decide di declinare la proposta siccome avrebbe dovuto rinunciare alla nazionalità svizzera e aderire alla fede cattolica. Napoleone e tutta la sua famiglia sono infatti di fede protestante. (M. Ternavasio, *Pietro Fenoglio. Vita di un architetto. Viaggio nella Torino liberty del primo '900*, Araba Fenice, Torino, 2014, p. 74).



Figura 4. Villa Leumann, Pianezza. Oggi la villa è sede del Comune di Pianezza (foto dell'autrice, 27/10/2024)

La scelta di Collegno non è affatto casuale: Napoleone vuole limitare il più possibile la concorrenza con le altre realtà tessili torinesi. La posizione del nuovo stabilimento e del futuro villaggio operaio è inoltre stabilita in virtù della presenza di canale

provenienti dalla Dora Riparia, le Bealere, utili per la produzione di forza motrice idraulica, e per la vicinanza strategica con la Francia.

2.3 L'opificio

Il complesso di Collegno si estende per 72000 m² con andamento triangolare, delimitato a nord da corso Francia, a est dalla bealera di Orbassano e a sud-ovest dalla bealera di Grugliasco⁵⁹. Il cuore pulsante del complesso è indubbiamente l'opificio, ai lati del quale si sviluppa il villaggio suddiviso in due comprensori, composto da edifici residenziali e destinati ai servizi. I due complessi sono collegati tra loro solamente tramite lo stradone di Francia, sottolineando nuovamente il forte legame che intercorre tra le abitazioni e la fabbrica. Il linguaggio architettonico scelto è un Liberty semplice, coerente con il contesto in cui si trova. Spiccano a prima vista due costruzioni simili tra loro, realizzate in laterocemento e decorate sapientemente con elementi in legno e torrette angolari. Con le loro logge e balconi rivolte verso il corso, queste due costruzioni segnano l'ingresso dello stabilimento a partire dal 1880. È evidente il richiamo agli chalet montani tipici dell'architettura vernacolare svizzera, terra d'origine dell'imprenditore.

Relativamente allo stabilimento, l'edificio in cui avveniva la produzione era un edificio a shed, copertura molto utilizzata negli edifici industriali in quanto garantisce un'illuminazione diurna uniforme⁶⁰, e caratterizzato dalla disposizione modulare degli ambienti in vista di un ipotetico ingrandimento futuro. Tale edificio

⁵⁹ La rete di distribuzione dell'energia elettrica ricavata dalla forza motrice dell'acqua è gestita dalla Società delle forze idrauliche del Moncenisio (R. Bossaglia, *Crespi d'Adda: l'invenzione, l'idea, il monumento*, in *Villaggi operai in Italia: La Val Padana e Crespi d'Adda*, Torino, 1981, p. 217)

⁶⁰ G. Zucconi, *La città dell'Ottocento*, Laterza, Bari, 2001, p. 125.

è progettato con un semplice funzionalismo, caratterizzato come molti degli edifici industriali dell'Ottocento dall'uso combinato di rosoni, archi ribassati, grandi finestre e coperture a spartiacque⁶¹. Proseguendo verso il centro del complesso, si trova quello che un tempo era l'edificio dedicato alla Direzione. Al suo interno, al piano terra si svolgevano attività amministrative e si trovava l'ufficio di Napoleone; al piano superiore si collocavano invece gli uffici dei disegnatori, impegnati nella ricerca di nuovi tessuti e agli abbinamenti di colori più eleganti. Risalente invece agli anni 1904/105 è un edificio produttivo di tre piani, caratterizzato da un lessico protorazionalista per l'uso continuo del cemento armato, avviato ormai alla fine dell'Ottocento. Delimita lo spazio produttivo un ultimo edificio ad uso tintoria, collocato al confine tra la proprietà e i campi a ridosso della bealera di Grugliasco⁶². Risalendo a fotografie storiche, si osserva un capannone ad un solo piano munito di ciminiera, molto ampio all'interno grazie all'utilizzo di tecniche costruttive innovative⁶³.

⁶¹ Notare il collegamento con le cattedrali, ad indicare il valore sociale, oltre che architettonico, dell'attività industriale, tramite l'espressione eclettica dell'edificio.

⁶² AST, Sezioni Riunite, *Ufficio tecnico erariale di Torino*, Collegno, marzo 7.

⁶³ Un documento rilasciato il 15 giugno 1876 da parte del comune di Grugliasco concede il mantenimento d'opera della Bealera di Grugliasco, consentendo l'utilizzo dell'acqua per trarre la forza motrice necessaria all'attività (AST, Tribunale di Torino, *Atti notarili, Concessione di mantenimento d'opera sulla bealera comunale data dal Municipio di Grugliasco a favore della ditta Isacco Leumann e Compagnia*, 15 giugno 1876).

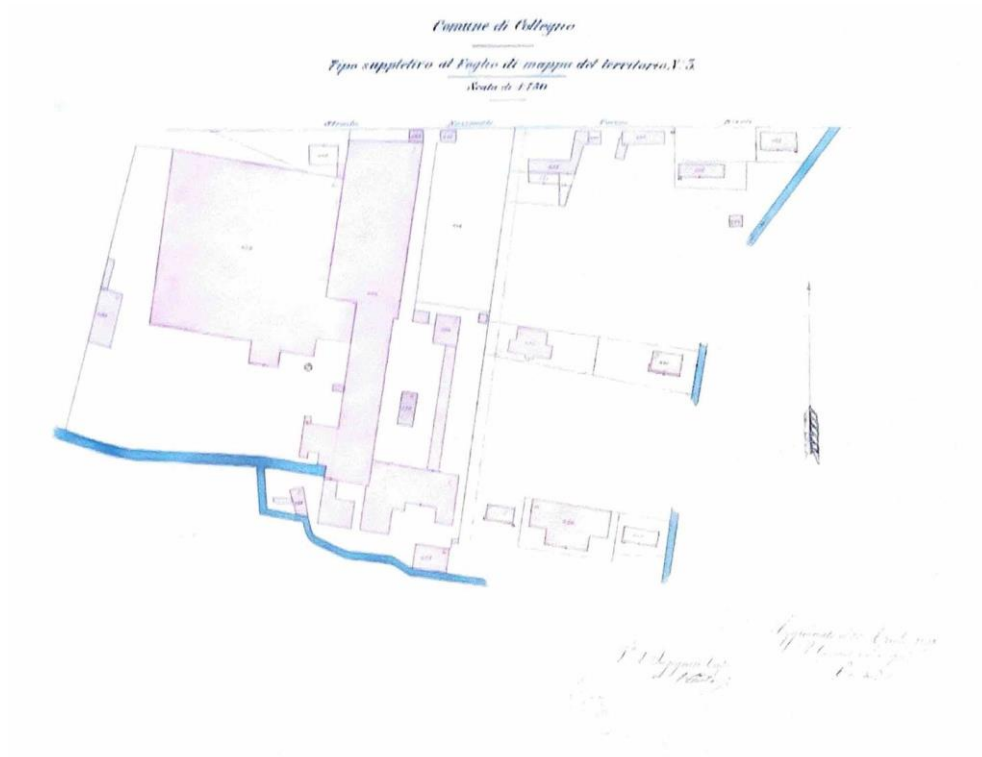


Figura 5. Planimetria dello stabilimento Leumann. Si noti come la fabbrica sia posizionata intorno alla bealera, tanto che il corso d'acqua passa all'interno dello stabilimento (AST, Sezioni Riunite, Ufficio tecnico erariale di Torino, Collegno, mazzo 7)

2.4 I due comprensori

Il punto di partenza dell'industriale è il comprensorio est, utilizzato come esperimento per l'applicazione della sua politica paternalista e di igienismo sociale. La sua estensione è di circa 25.000 m², costituito da terreni di proprietà dei contadini locali e acquistati tra il 1880 e il 1893 da Napoleone Leumann⁶⁴. Osservando l'intero complesso residenziale, si nota come entrambi i comprensori siano attraversati da una via principale perpendicolare a corso Francia, al termine della quale si erige un edificio che delimita una vera e propria piazza centrale. Nello specifico, la via principale del comprensorio est culmina nel Convitto delle operaie, edificio oggi adibito a biblioteca civica. Trasversali alla principale sono alcune stradine più piccole che permettono di raggiungere le singole abitazioni⁶⁵. Tutti gli edifici sono formati da due piani fuori terra con cantina, costruite quasi interamente in laterizio e mostrando un attento connubio tra la tecnica padana e il gusto elvetico ereditato dal committente⁶⁶. L'abilità del progettista Pietro Fenoglio porta ad una notevole gamma di forme e volumi, dedicando un'attenzione particolare a

⁶⁴ C. Pantarelli, *Il Villaggio Leumann a Collegno e i primi villaggi operai in Europa tra Otto e Novecento*, rel. C. Roggero, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 2000, p. 26.

⁶⁵ Le strade che conducono alle abitazioni sono larghe otto metri ed ogni casina è circondata da un giardino; perciò, lo spazio tra i fabbricati è sempre tale da permettere illuminazione e ventilazione adeguate, considerando che l'altezza degli edifici è anch'essa sempre uguale agli otto metri (L. Pagliani, *Le case operaie del Cottonificio Leumann-Progetto dell'ingegnere Pietro Fenoglio*, in "L'ingegnere igienista", anno IV, n° 18, 1903, p. 214).

⁶⁶ E. Bonicelli, *L'architettura industriale*, Utet, Torino, 1930, p. 412.

tutti i dettagli apparentemente insignificanti, quali le insegne dei numeri civici o i comignoli che suggeriscono la presenza di camini all'interno delle abitazioni. Nel rispetto del gusto Liberty, Fenoglio inserisce elementi in ferro battuto ad uso estetico e funzionale, come ringhiere e corrimano caratterizzati da forme curvilinee e leggere⁶⁷.

Osservando attentamente la morfologia del comprensorio, si nota come in verità la strada principale non sia perfettamente perpendicolare al corso: a differenza del comprensorio ovest, infatti, Napoleone acquista inizialmente solo i terreni arretrati rispetto al corso Francia, rendendo necessario l'accesso al comprensorio da una stradina laterale adiacente alla bealera di Orbassano. Solo dopo il 1893, Leumann riesce ad acquistare i terreni antistanti, dando il via alla costruzione della via principale e rendendola forzatamente trasversale all'edificio del convitto, già esistente e rappresentante il fulcro del comprensorio. All'incrocio tra il corso e la via principale si colloca l'Hotel Persico nel 1900, pensato per ospitare i tecnici che arrivavano dalla Germania appositamente per il montaggio dei macchinari all'interno degli stabilimenti⁶⁸.

Il secondo comprensorio ha anch'esso una superficie di circa 25.000 m². La forma di questa seconda porzione è quadrangolare, delimitato a sud-ovest dalla bealera di Grugliasco, a est da una strada perimetrale che costeggia il cotonificio, a nord da corso Francia. L'espansione del complesso in questa direzione porta alla

⁶⁷ P. Bonessa, *Il villaggio Leumann*, rel. G. Lupo, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1999, p. 164.

⁶⁸ C.F. Gutermann, *Leumann. Storia di un imprenditore e del suo villaggio modello*, Daniela Piazza Editore, Torino, 2006, p. 113.

realizzazione di ulteriori edifici abitativi e alla chiesa di Santa Elisabetta, di cui si tratterà in seguito. Come nel comprensorio est, uno stradone centrale collega il corso Francia con la chiesa, formando una piazza centrale con le vie secondarie che portano ai vari isolati residenziali.

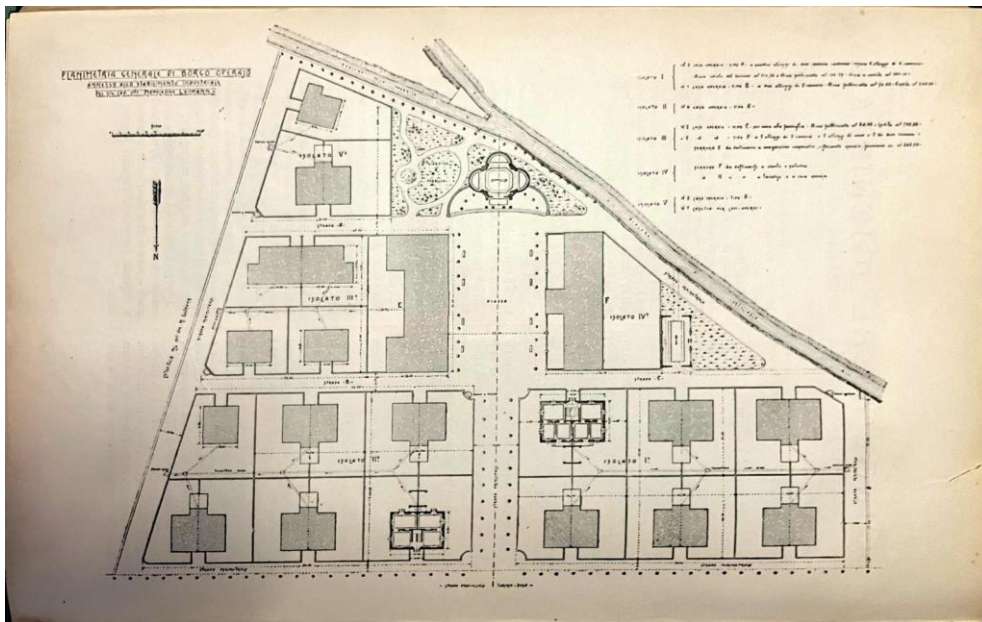


Figura 6. Planimetria del comprensorio ovest, progetto di Pietro Fenoglio (L. Pagliani, *Le case operaie del Cottonificio Leumann-Progetto dell'ingegnere Pietro Fenoglio*, in "L'ingegnere igienista", anno IV, n° 18, 1903).

2.5 Le case operaie

“È da augurarsi che il borgo operaio del Cotonificio Leumann si amplii sempre più e divenga presto una cittadina operaia, sia per togliere in numero ognora maggiore i lavoratori dell’industria dalle tristi abitazioni malsane e incomode dei vicini villaggi rurali, sia perché serva di buon esempio per ciò che in questi si dovrebbe anche dai privati fare perché diventino nei riguardi edilizi più civili”⁶⁹

Ai fini di questo studio, si sono analizzate le singole tipologie abitative presenti nel villaggio, riportando le indicazioni di Luigi Pagliani, relative ai progetti originali dell’ingegner Fenoglio⁷⁰.

Più in generale, tutti i villini presentano un piano terreno e un primo piano, con sottotetto provvisti di finestre. Le strutture sono in muratura portante, con finitura esterna a mattoni a vista, oppure a intonaco o a conformazione mista. Tutte le abitazioni presentano una tettoia, utile al piano terreno come deposito per legna e attrezzi, adibita invece a terrazzo al piano sovrastante, dato il suo andamento piano. Il piano terreno è sempre leggermente rialzato rispetto al livello del terreno, dovendo quindi percorrere tre gradini per accedere agli alloggi.

Tema ricorrente e presentato in maniera esplicita da Pagliani è la volontà di lasciare una maggiore libertà nell’organizzazione delle abitazioni: si predispone, ad esempio, la presenza di porte anche laddove non sono strettamente necessarie, al fine di poter

⁶⁹ L. Pagliani, *Le case operaie del Cotonificio Leumann-Progetto dell’ingegnere Pietro Fenoglio*, in “L’ingegnere igienista”, anno IV, n° 18, 1903, p. 254.

⁷⁰ Ibid.

scegliere come disporre le stanze all'interno di ciascuna unità in base alle specifiche esigenze delle famiglie.

Tipo A

Tipologia più semplice, è composta da due alloggi con quattro camere ciascuno, due ingressi separati rivolti verso corso Francia e una scala interna che dà accesso al piano superiore. Presenta una pianta pressoché quadrata, dalle misure 11,30 x 9,80 m, per un'altezza interna di 3,20 m. Tutti gli ambienti sono riscaldati tramite caminetti e sono presenti fornelli alimentati a carbone per la cucina. Sia il piano terreno, sia il primo piano sono provvisti di latrina, collocata rispettivamente al di sotto e al sopra della tettoia, in posizione distaccata dal resto dell'abitazione. Ogni alloggio è anche provvisto di cantina, resa asciutta e illuminata grazie alla presenza di aperture verso l'esterno.

La scala ha una larghezza di 1 m, illuminata da un'apertura posizionata in alto e con un ripostiglio nello spazio sottostante.

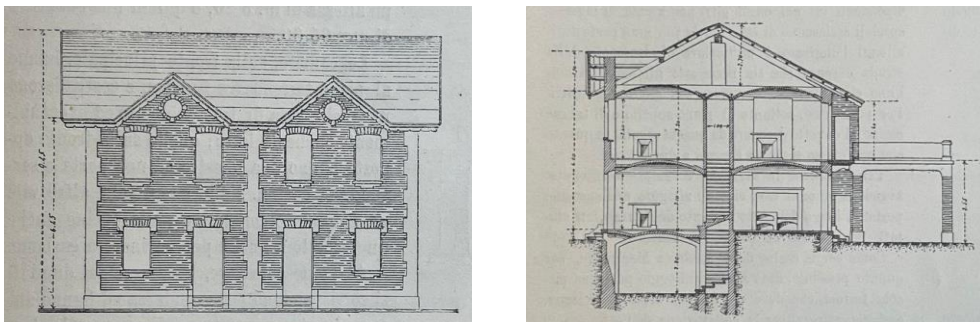


Figura 7-8. Prospetto frontale e sezione trasversale Tipo A (L. Pagliani, *Le case operaie del Cotonificio Leumann-Progetto dell'ingegnere Pietro Fenoglio*, in "L'ingegnere igienista", anno IV, n° 18, 1903)

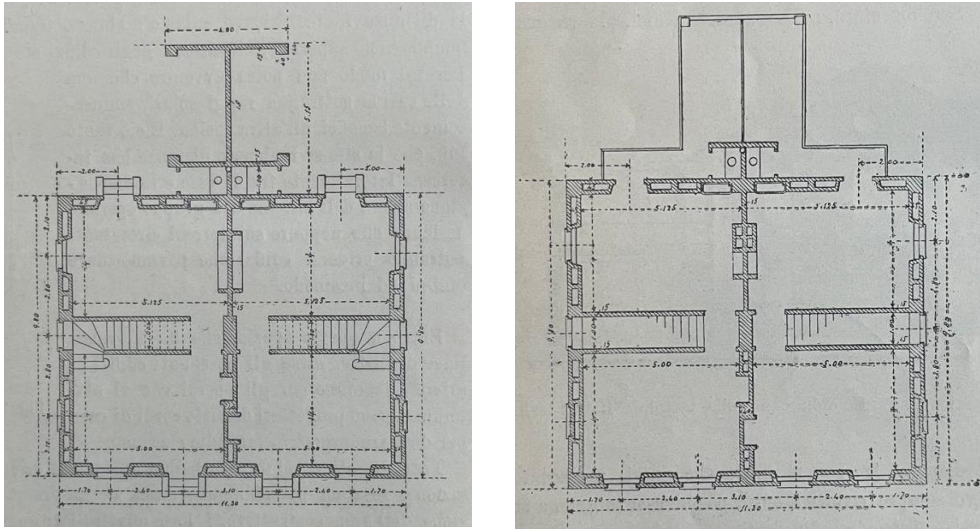


Figura 9-10. Pianta piano terra e piano superiore Tipo A (L. Pagliani, *Le case operaie del Cottonificio Leumann-Progetto dell'ingegnere Pietro Fenoglio*, in "L'ingegnere igienista", anno IV, n° 18, 1903).

Tipo B

Composto di quattro alloggi con due camere ciascuno, suddivisi due alloggi al piano terreno e due al piano primo. Anche in questo caso, tutti gli alloggi hanno doppia esposizione verso nord e verso sud, oltre all'affaccio verso est o verso ovest in base alla loro posizione.

L'ingresso agli alloggi può avvenire dal lato di corso Francia o dal fronte interno del villaggio, dove sorge una seconda porta d'accesso. Al piano terreno, la stanza rivolta verso la strada interna è adibita a salotto o cucina, con la presenza di camino e fornelli a carbone. Proseguendo si accede ad una stanza di dimensioni leggermente ridotte, a causa della presenza del vano scala comune, adibita a camera da letto. Come nella tipologia precedente, le latrine sono collocate all'esterno, in corrispondenza della tettoia. La superficie totale di ciascun alloggio è pari a circa 40 m², per un'altezza di 3,10 m. Al piano superiore, le stanze hanno medesime misure e destinazioni.

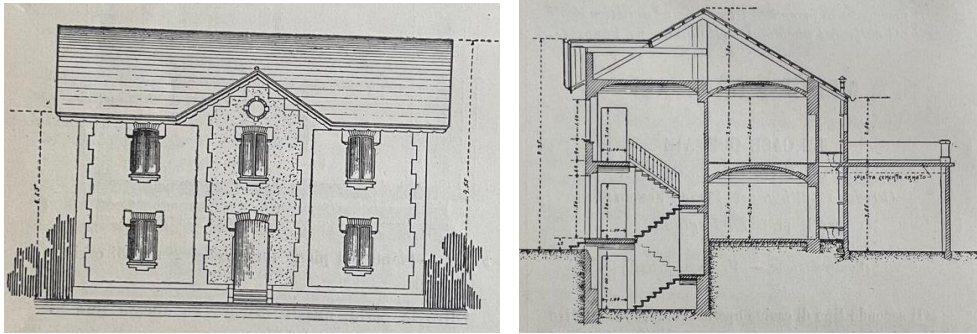


Figura 11-12. Prospetto frontale e sezione trasversale Tipo B (L. Pagliani, *Le case operaie del Cottonificio Leumann-Progetto dell'ingegnere Pietro Fenoglio*, in "L'ingegnere igienista", anno IV, n° 18, 1903)

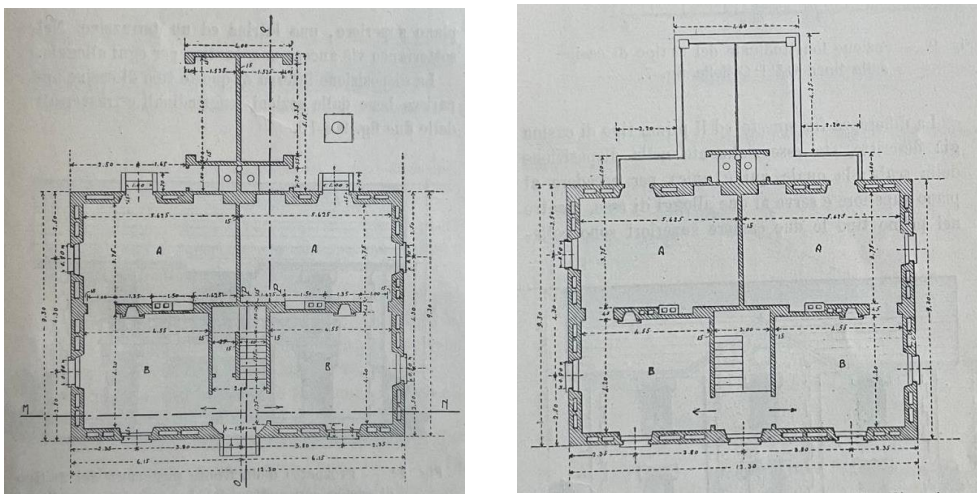


Figura 13-14. Pianta piano terra e piano superiore Tipo B (L. Pagliani, *Le case operaie del Cottonificio Leumann-Progetto dell'ingegnere Pietro Fenoglio*, in "L'ingegnere igienista", anno IV, n° 18, 1903)

Tipo C

Tipologia abitativa pensata per famiglie, quindi composta da un maggior numero di vani separati. Presenta quattro alloggi con tre camere, ognuno provvisto di latrina e cucina privata. Anche in questo caso, l'accesso agli alloggi del piano terreno può avvenire dal lato della tettoia in forma maggiormente privata, lasciando la porta rivolta verso la strada ad uso comune per accedere al vano scala. Ogni alloggio misura circa 51 m², escluse la tettoia e la latrina.

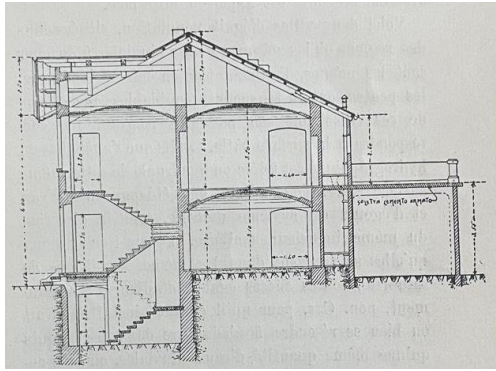


Figura 15. Sezione trasversale Tipo C (L. Pagliani, *Le case operaie del Cottonificio Leumann-Progetto dell'ingegnere Pietro Fenoglio*, in "L'ingegnere igienista", anno IV, n° 18, 1903)

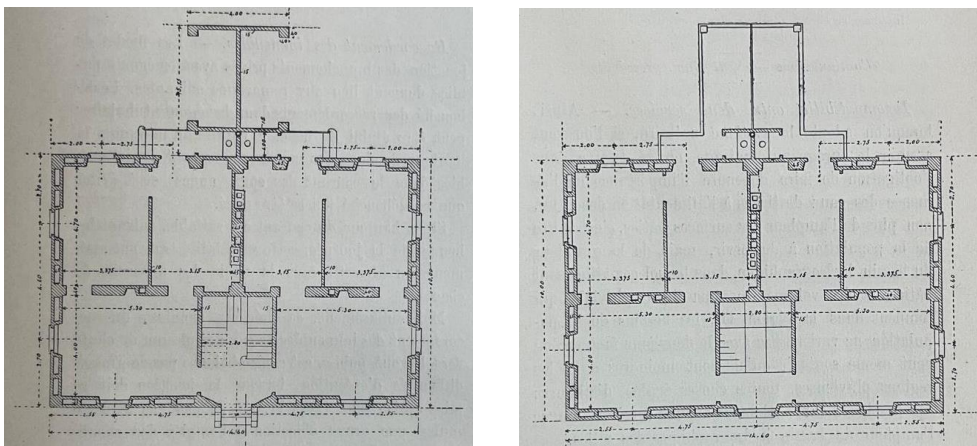


Figura 16-17. Pianta piano terra e piano superiore Tipo C (L. Pagliani, *Le case operaie del Cottonificio Leumann-Progetto dell'ingegnere Pietro Fenoglio*, in "L'ingegnere igienista", anno IV, n° 18, 1903)

Tipo D

La prossima tipologia è tra le più recenti, in cui si dà maggiore importanza ad un'attenta separazione tra gli alloggi, a mo' di palazzina.

Presenta due alloggi, uno al piano terreno e uno al piano superiore, composti da tre camere ciascuno e quindi pensati, ancora una volta, per nuclei famigliari più ampi. Pagliani afferma che questa tipologia è in effetti più adatta a famiglie con maggiore disponibilità economica, avendo una maggiore indipendenza e, pertanto, maggiori spese per riscaldamento e gestione generale. Al piano terreno si trovano ancora un ingresso per lato, con predisposizione

per camino e fornelli nella prima stanza verso l'ingresso principale e due stanze più piccole rivolte verso corso Francia. L'altezza interna è di 3 m, per una superficie di circa 50 m². In questa tipologia, pensata, come detto, per accogliere un maggiore numero di persone in ciascuna camera, diventa centrale l'importanza di avere un adeguato numero di finestre, di misura proporzionata alle esigenze di aerazione e illuminazione naturale. L'alloggio al piano terreno gode di un giardino privato, oltre che della tettoia già citata in precedenza.

Il vano di scala è pertanto dedicato all'accesso al piano superiore, il quale ha una disposizione simile a quella del piano terreno, con terrazzo al di sopra della tettoia. Le latrine sono ricavate questa volta all'interno degli alloggi e posizionate nelle vicinanze della scala, l'una sopra l'altra per facilitare il collocamento degli impianti di scarico.

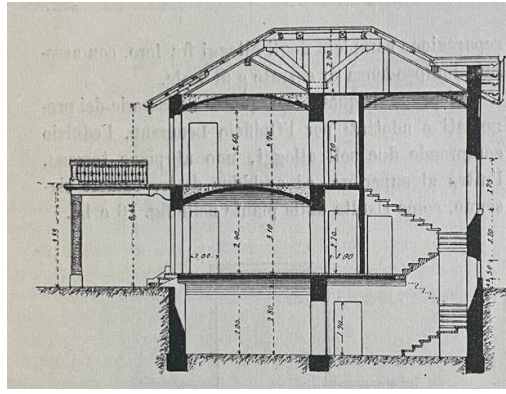
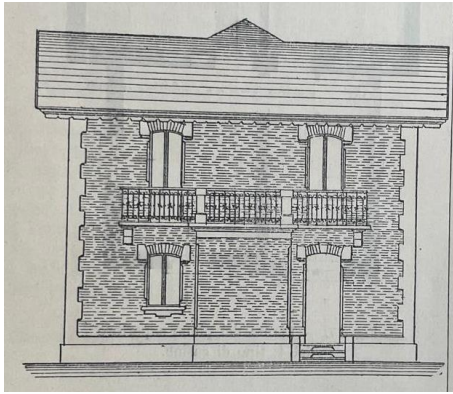


Figura 18-19. Prospetto frontale e sezione trasversale Tipo D (L. Pagliani, *Le case operaie del Cottonificio Leumann-Progetto dell'ingegnere Pietro Fenoglio*, in *"L'ingegnere igienista"*, anno IV, n° 18, 1903)

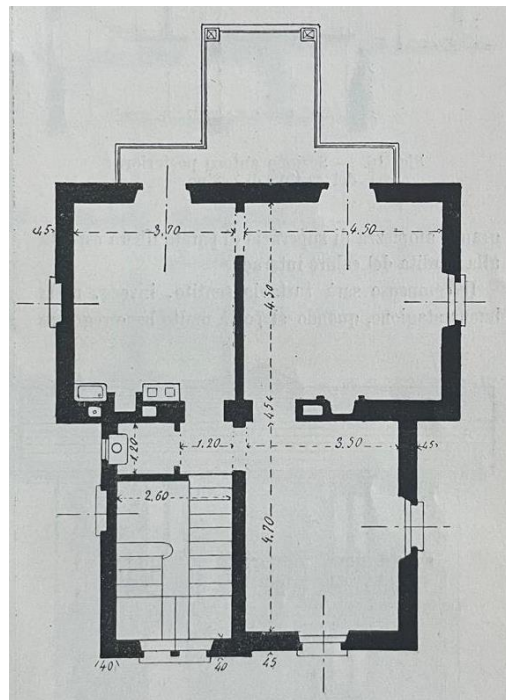
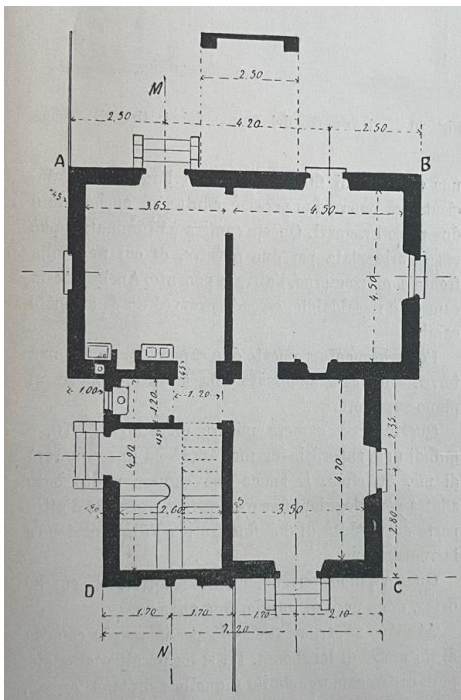


Figura 20-21. Pianta piano terra e piano superiore Tipo D (L. Pagliani, *Le case operaie del Cottonificio Leumann-Progetto dell'ingegnere Pietro Fenoglio*, in *"L'ingegnere igienista"*, anno IV, n° 18, 1903)

Tipo E

Riprende la forma e la disposizione della precedente, con la differenza che si tratta di un edificio tipo "duplex", caratterizzato quindi dall'accostamento di due palazzine distinte.

L'organizzazione è la medesima, come anche l'accesso ai singoli alloggi, regolato dalla presenza di una scala per ogni modulo.

Chiaramente, il limite di questa tipologia è la mancanza di ventilazione nel lato in comune tra i moduli, bilanciato però dalla maggiore facilità di riscaldamento nelle stagioni più fredde. Manca inoltre la tettoia e il corrispondente terrazzino, lasciando solamente il giardino a disposizione degli abitanti del piano terreno.

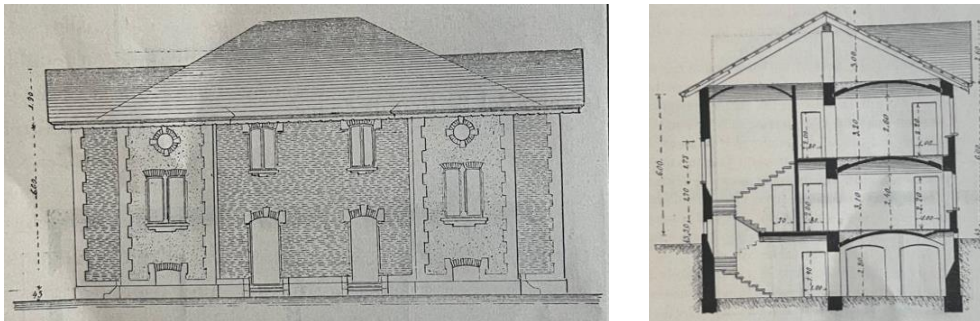


Figura 22-23. Prospetto frontale e sezione trasversale Tipo E (L. Pagliani, *Le case operaie del Cottonificio Leumann-Progetto dell'ingegnere Pietro Fenoglio*, in "L'ingegnere igienista", anno IV, n° 18, 1903)

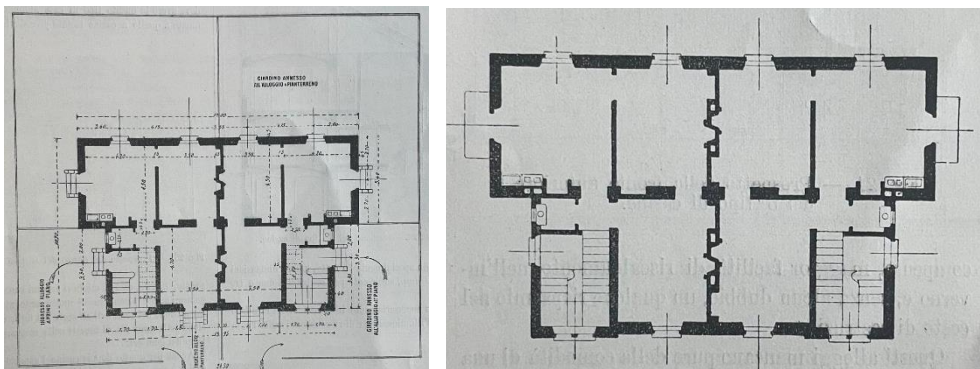


Figura 24-25. Pianta piano terra e piano superiore Tipo E (L. Pagliani, *Le case operaie del Cottonificio Leumann-Progetto dell'ingegnere Pietro Fenoglio*, in "L'ingegnere igienista", anno IV, n° 18, 1903)

Tipo F

Una breve menzione va fatta anche al complesso dei bagni. L'edificio infatti è destinato anche ad abitazioni nei piani superiori, suddivisi in due alloggi per piano, caratterizzati dalla presenza di un'unica grande camera. Presentano condizioni ottimali di ventilazione e illuminazione, grazie alla presenza di grandi finestre ed esposizione su tre lati. Le stanze del primo piano godono della presenza del terrazzo, mentre ai piani superiori gli alloggi sono provvisti di balconi. Le latrine sono in posizione esterna, in corrispondenza della terrazza o dei balconi.

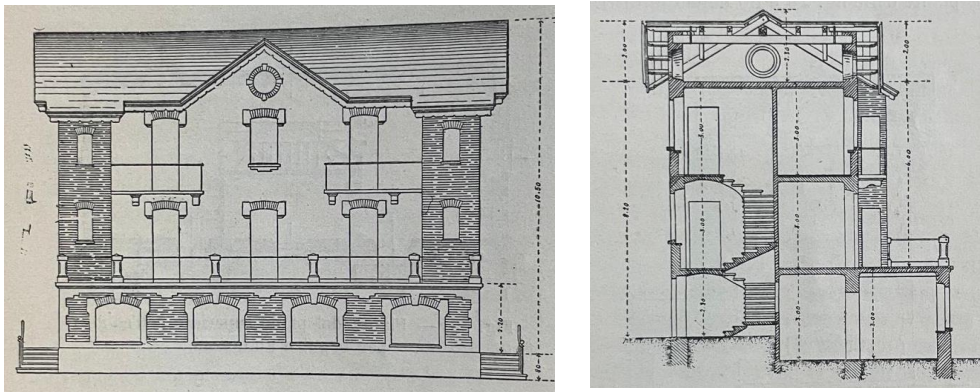


Figura 26-27. Prospetto frontale e sezione Tipo A (L. Pagliani, *Le case operaie del Cotonificio Leumann-Progetto dell'ingegnere Pietro Fenoglio*, in *"L'ingegnere igienista"*, anno IV, n° 18, 1903)

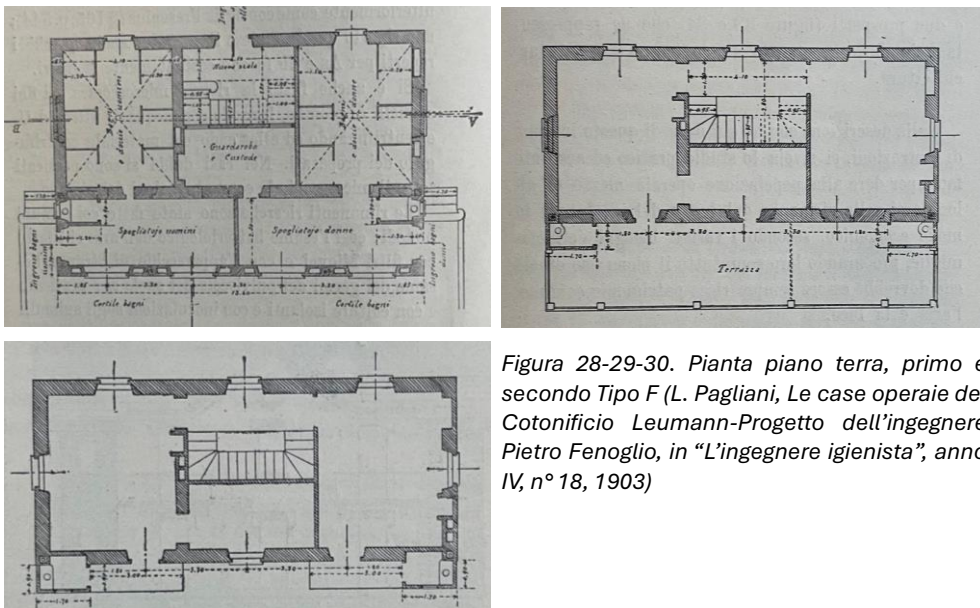


Figura 28-29-30. Pianta piano terra, primo e secondo Tipo F (L. Pagliani, *Le case operaie del Cotonificio Leumann-Progetto dell'ingegnere Pietro Fenoglio*, in *"L'ingegnere igienista"*, anno IV, n° 18, 1903)

Già nel 1921, 1/6 della popolazione dell'intero Comune di Collegno vive all'interno della Borgata Leumann. Cresce quindi la domanda di nuove abitazioni all'interno del Villaggio, portando alla progettazione di alloggi più piccoli dedicati alle famiglie operaie o, più spesso, alle operaie nubili non più ospitabili nel Convitto. Si sceglie di ripensare la disposizione interna di alcuni edifici esistenti, sfruttando la preesistente scansione trasversale delle campate. I pilastrini sono inglobati nella muratura e l'accesso alle nuove unità abitative avviene esternamente tramite ballatoio e sostituzione di finestre con portefinestre⁷¹.

⁷¹ A. Abriani, *Patrimonio edilizio esistente. Un passato e un futuro*, Designers Riuniti Editori, Torino, 1980, p. 775.

2.6 Le opere assistenziali

Come detto, la volontà principale di Napoleone Leumann è quella di soddisfare i bisogni dei suoi operai, al fine di rendere più confortevole l'attività lavorativa e garantire dignitose condizioni di vita quotidiana. A tal proposito, lo stesso imprenditore stila un opuscolo intitolato *Il Cotonificio Leumann e le sue istituzioni di igiene, educazione e previdenza*, pubblicato nel 1911 come strumento di divulgazione in occasione dell'Esposizione Internazionale delle industrie e del lavoro di Torino⁷². A suo avviso, questa organizzazione della vita dei suoi dipendenti avrebbe limitato il rischio di sommosse e rivolte, aumentando la qualità del lavoro e della produzione.

Relativamente all'osservazione delle norme igieniche, Napoleone si preoccupa di garantire ad ogni famiglia alcune utenze fondamentali, come una latrina, aerazione e illuminazione adeguate tramite presenza di una finestra per stanza, presenza di pozzi neri⁷³ per la raccolta di rifiuti organici.

Si approfondisce in questa fase l'analisi dei servizi che la Leumann offre ai suoi operai, evidenziando i servizi che maggiormente hanno influito sul miglioramento della vita all'interno del villaggio e che,

⁷² A. Sistri, *L'esposizione internazionale del 1911*, in V. Castronovo, *Storia illustrata di Torino*, Milano 1992, p. 1621.

⁷³ Si tratta di un contenitore isolato, collegato direttamente con le tubature interne delle abitazioni, che permette la raccolta degli scarti organici, al fine di permetterne la decomposizione in sicurezza. L'obiettivo è quello di impedire la contaminazione dei terreni circostanti, al fine di evitare la formazione di epidemie (G.F Dall'Acqua, *Igiene ambientale, manuale di igiene edilizia, urbana e territoriale*, Minerva Medica, Torino, 1993).

col tempo, hanno facilitato l'urbanizzazione del comune di Collegno in questa zona, decentrata rispetto al nucleo originario.

Ambulatorio medico-chirurgico

In concomitanza con l'inizio dell'attività produttiva nel 1875, si inaugura nel complesso una struttura dedicata all'assistenza medica, inizialmente posizionata all'interno della stessa fabbrica⁷⁴. Successivamente, nel 1903, si stabilisce una struttura dedicata, nella quale è possibile ricevere assistenza da parte di un'infermiera dalla costante presenza. Nei casi più gravi, si chiede l'intervento di un medico, ora a disposizione gratuitamente per qualunque necessità. All'interno del volume scritto da Napoleone stesso, si legge per altro che "Prima che sorgesse l'ambulatorio, la maggior parte degli operai che si ammalavano, per economia difficilmente si rivolgevano al medico"⁷⁵.

Locale bagni

Un locale ad uso bagni viene inserito nei pressi del complesso convittuale, inaugurato nel 1902. L'edificio è a pianta quadrangolare a due piani fuori terra, a cui viene aggiunto un ulteriore piano per migliorare l'utilizzo degli spazi. L'interno è diviso in due grandi ambienti, ciascuno diviso a sua volta in sei docce e una vasca da bagno, preceduti da due spogliatoi muniti di panche centrali e armadietti. Nel medesimo luogo è possibile anche

⁷⁴ S. Pincetti, C. Repellini, *Il Villaggio Leumann a Collegno*, rel. C. Roggero Bardelli, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1996, p. 48.

⁷⁵ N. Leumann, *Il Cotonificio Leumann e le sue istituzioni di igiene, educazione e previdenza*, 1911, p. 15-16.

provvedere al lavaggio dei panni sporchi⁷⁶. Anche l'utilizzo costante dei bagni era visto come un'attività formativa per gli operai: sono garantiti premi a coloro che frequentano i bagni più volte alla settimana e si presentano a lavoro puliti e ordinati.

Luigi Pagliani solleva qualche critica: i bagni sono infatti collocati nel piano interrato dell'edificio, mentre i piani superiori sono adibiti ad abitazioni, nello specifico da due alloggi per piano. Riguardo alla posizione sotterranea dei bagni, Pagliani afferma essi devono essere, per quanto possibile, accoglienti e alla giusta temperatura in ogni stagione. Tale collocazione li rende infatti penalizzati dalla vicinanza con terreno, causa di forte umidità, e dall'impossibilità di garantire un'adeguata illuminazione diretta⁷⁷.

⁷⁶ C.F. Gutermann, *Leumann. Storia di un imprenditore e del suo villaggio modello*, Daniela Piazza Editore, Torino, 2006, p. 126.

⁷⁷ L. Pagliani, *Le case operaie del Cotonificio Leumann-Progetto dell'ingegnere Pietro Fenoglio*, in "L'ingegnere igienista", anno IV, n° 18, 1903.

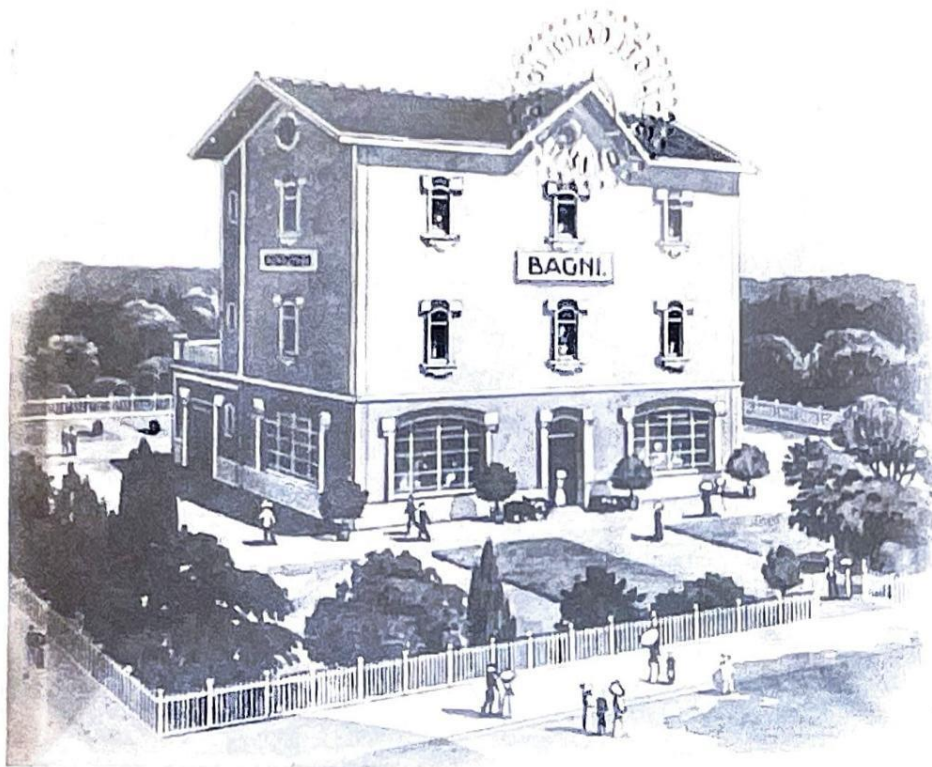


Figura 31. Il complesso dei Bagni, veduta immaginata, nei disegni di progetto di Pietro Fenoglio (A. Abriani, *Patrimonio edilizio esistente. Un passato e un futuro*, p. 802)

Il convitto delle operaie

Il complesso dedicato all'accoglienza di giovani operaie nasce nel 1906, in edifici già esistenti in una forma precedente a partire dal 1890. La palazzina era inizialmente ad un solo piano e ospitava le operaie insieme alla Direzione dello Stabilimento. Già nel 1899, una lettera di Napoleone Leumann accenna alla volontà di edificare un nuovo fabbricato che possa ospitare il sempre crescente numero di ragazze impegnate nel lavoro della fabbrica. Queste, provenienti da regioni lontane, non potevano infatti effettuare un trasferimento quotidiano fino allo stabilimento. Il

nuovo edificio è composto da due piani fuori terra, con ampia scala centrale che separa le due camerate interne⁷⁸.

Il continuo afflusso di lavoratrici di età compresa tra i 13 e i 20 anni porta necessariamente alla costruzione di altri due edifici ad uso esclusivamente di dormitorio. Il progetto è affidato ancora una volta a Pietro Fenoglio, il quale idea una struttura in laterizio e ferro di cavallo, con ingresso unico dalla piazza. Di nuovo, il progettista predilige uno schema leggero e che permette di sfruttare al massimo lo spazio a disposizione all'interno dello stabile. All'interno, gli edifici sono caratterizzati da una struttura a otto campate di volte a botte in mattoni, poggianti su putrelle a doppio T in ferro, supportate a loro volta da pilastri in ghisa. La struttura è quindi interamente laterizia, compresi gli elementi portanti dei seminterrati, ad eccezione dei piccoli pilastri in ghisa. Si noti come, ai piani superiori, i pilastri metallici siano sostituiti da pilastri in mattoni e le putrelle da archi in laterizio. In entrambi gli edifici di nuova costruzione, due avancorpi ospitano i servizi igienici e un piccolo spazio antistante la scala centrale è riservato alla sorvegliante su ogni piano⁷⁹.

Oltre alle stanze per la notte, si trovano all'interno anche i servizi igienici e le stanze delle suore, addette alla sorveglianza e alla cura delle ragazze. Nel caseggiato centrale, il seminterrato è dedicato all'installazione di una centrale termica, mentre gli altri due edifici ospitano un'ampia cucina, un refettorio e una cappellina ad uso

⁷⁸ N. Leumann, *Il Cottonificio Leumann e le sue istituzioni di igiene, educazione e previdenza*, 1911, p. 25.

⁷⁹ A. Abriani, *Patrimonio edilizio esistente. Un passato e un futuro*, Designers Riuniti Editori, Torino, 1980, p. 773.

esclusivamente interno. Ancora, le convittuali avevano la possibilità di svolgere attività educative come la scuola della buona massaia e corsi per la preparazione al matrimonio⁸⁰.

La relativa semplicità del lavoro svolto all'interno dello stabilimento fa sì che il numero di giovani donne e ragazze coinvolte nel complesso sia in aumento durante tutto il primo '900, caratterizzando il processo di industrializzazione in atto. La migrazione di donne è per la prima volta non diretta alla sistemazione familiare: come anche in altre realtà analoghe, il convitto è infatti luogo di accoglienza per componenti di famiglie meno abbienti, con l'obiettivo di sottrarre le adolescenti alle miserie delle famiglie⁸¹.

Ad eccezione di una breve fase in cui il convitto ospita un ospedale militare durante la Prima guerra mondiale, il Convitto rimane operativo fino la chiusura dello stabilimento, avvenuta nel 1972.

⁸⁰ Analogamente a come succede in tutte le altre abitazioni, il rispetto delle norme all'interno della struttura convittuale, la dedizione al lavoro e alle attività del villaggio sono requisiti essenziali per l'ottenimento di premi in denaro o in stoffa. Tale incentivo è fondamentale per il mantenimento delle condizioni di ordine e disciplina necessaria, data l'origine spesso contadina e povera delle giovani ragazze. Napoleone Leumann afferma con convinzione che buone regole di comportamento, alto tasso di istruzione e sana vita sociale sono utili anche alla convivenza in famiglia e alla buona produzione (C.F. Gutermann, *Leumann. Storia di un imprenditore e del suo villaggio modello*, Daniela Piazza Editore, Torino, 2006, p. 130)

⁸¹ A. Abriani, *Patrimonio edilizio esistente. Un passato e un futuro*, Designers Riuniti Editori, Torino, 1980, p. 775.

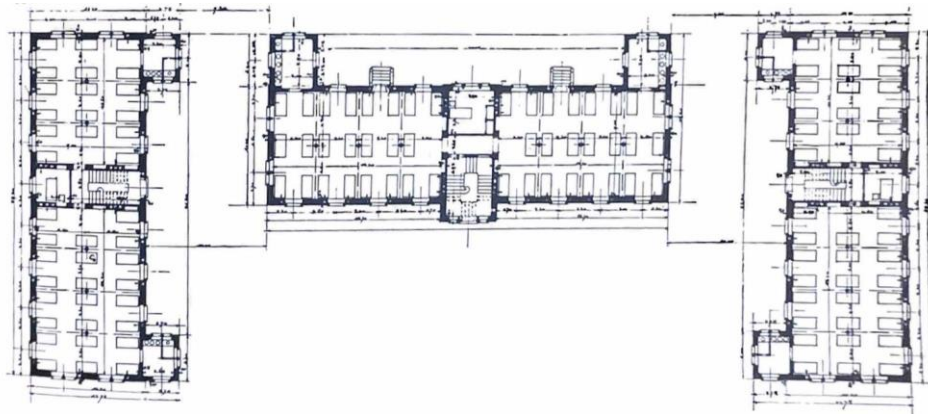


Figura 32. Planimetria generale del complesso convittuale. Rilievo di progetto (A. Abriani, *Patrimonio edilizio esistente. Un passato e un futuro*, p. 779)

L'asilo e la scuola elementare

Nel 1899, il Real Governo autorizza l'apertura di un asilo all'interno del Villaggio, inteso come Giardino d'Infanzia sul modello tedesco. Il duplice obiettivo di Napoleone è infatti quello di alleggerire le famiglie dalla cura dei figli durante l'orario di lavoro, assicurando allo stesso tempo un'attività educativa e pedagogica ai bambini⁸². Il 9 aprile 1900 il "Giardino froebeliano⁸³" apre ufficialmente,

⁸² Si noti che ai tempi era abitudine che i bambini lavorassero nelle fabbriche già in tenera età. Per approfondire ulteriormente il tema, si rimanda agli *Atti della prima riunione d'igienisti italiana tenuta nel settembre 1881 in Milano*, Milano, 1881, in cui sono riportate le condizioni di lavoro per i bambini e i ragazzi, oltre che per le donne, in un'ottica di conservazione e salvaguardia della famiglia.

⁸³ "Friedrich Wilhelm August Fröbel . Educatore e pedagogista (Oberweissbach, Turingia, 1782 - Marienthal 1852). Orfano di madre, ricevette dal padre e dallo zio, ambedue pastori protestanti, una profonda formazione religiosa. Dopo alcuni anni di attività impiegatizia, l'incontro a Francoforte sul Meno (1805) con il Gruner, discepolo del J. H. Pestalozzi, suscitò il suo interesse per l'attività pedagogica. Dapprima a Griseim e Keilhau, poi a Wartensee, a Wilisau, a Burgdorf in Svizzera, in una serie ininterrotta di tentativi pedagogici, fra difficoltà e delusioni di continuo risorgenti, F. venne a poco a poco delimitando il campo della propria attività: l'educazione della prima infanzia, nella quale era destinato a rivelare la sua genialità di maestro. Il campo sperimentale della nuova forma di educazione, donde uscirono l'istituto per l'educazione

sfruttando gli spazi del grande padiglione ad uso refettorio e cucina già presenti nel comprensorio est.

Si decide nel 1903 di spostare tutta l'attività formativa in un edificio di nuova costruzione, più adatto ad accogliere il grande numero di bambini iscritti. Napoleone Leumann commissiona la realizzazione di questo nuovo edificio nuovamente a Fenoglio, con l'obiettivo di rappresentare l'importanza morale e sociale associata all'attività didattica. Fenoglio idea un edificio in cemento armato destinato al piano terra all'asilo e al primo piano alle scuole

all'attività nei fanciulli e nei giovanetti, il giardino d'infanzia (il primo fu aperto nel 1840), periodici e volumetti per l'educazione infantile, fu dapprima Blankenburg (1837-44) e da ultimo Marienthal. [...] I suoi giardini gli sopravvissero e, superate le diffidenze e le opposizioni anche politiche dei primi anni, in pochi decenni si diffusero rapidamente in tutte le nazioni civili, sebbene alcuni entusiasti seguaci avessero, non di rado, confuso le singole procedure suggerite, talvolta un po' rigide e pesanti, con lo spirito animatore del fröbelismo, che mirava a promuovere tutte le forze dell'infanzia in una atmosfera di gioconda fattività. F. fornì giustificazioni teoriche dei suoi principî, incentrati su una visione unitaria della natura e dell'uomo, d'ispirazione idealistico-religiosa e insieme scientifica; ma essenziale è soprattutto la sua concezione educativa affermatrice dell'autonomia spirituale e della personalità come ideale da realizzare. Essa mette in luce le potenzialità di autoformazione del fanciullo e afferma la funzione fondamentale che assume, in essa, l'attività giocosa. Il gioco infantile per F. è un'attività non ricreativa o diversiva, ma essenzialmente "seria": ne deriva una concezione nuova della libertà creatrice del fanciullo, più avanzata di quella elaborata da Pestalozzi" (Enciclopedia Treccani, www.treccani.it, consultato il 29/10/2024).

elementari. Insieme agli spazi per l'istruzione, Napoleone richiese un piccolo padiglione ad uso palestra, considerando fondamentale anche l'allenamento del corpo già in età infantile.



Figura 33. Progetto della scuola e della palestra, pianta piano terreno (ASCC, Fondo pratiche anni 1870-1963, Categoria IX, Scuole elementari e asili, Faldone-, fascicolo 2763).

L'istruzione elementare è interamente a carico dell'imprenditore⁸⁴, tanto da portare il sindaco di Collegno Audifredi a considerarla un elemento fondamentale anche per il Comune di Collegno. La scuola rispetta ogni prescrizione igienica e didattica, in contrapposizione alle altre strutture già presenti sul territorio.

L'attività didattica viene avviata nel 1905, anno prima del quale l'istruzione anche per i piccoli della borgata Leumann avveniva presso le scuole di Grugliasco, comune a cui apparteneva allora il complesso. Già nel 1906 viene riconosciuta come Ente Morale con Regio Decreto⁸⁵ e portata al pari degli altri istituti comunali, a

⁸⁴ N. Leumann, *Il Cottonificio Leumann e le sue istituzioni di igiene, educazione e previdenza*, 1911, p. 62-63.

⁸⁵ ASCC, Fondo pratiche anni 1870-1963, Categoria IX, Scuole elementari e asili, Faldone-, fascicolo 2763

seguito di una comunicazione con Paolo Boselli, allora ministro dell'Istruzione⁸⁶. Si impegna così nell'istruzione laica dei figli di ambo i sessi degli operai dello stabilimento. All'inaugurazione ufficiale della scuola sono presenti molte autorità locali, tra cui lo stesso Boselli. Nel 1907 viene approvata una convenzione con il Comune per permettere anche a bambini esterni al villaggio di frequentare la sua scuola⁸⁷, ancora una volta senza gravare sulle finanze comunali.

Dato l'elevato numero di bambini e ragazzi iscritti, nel 1919 Leumann mostra interesse verso la cessione della gestione dell'Istituto all'Amministrazione provinciale per far fronte alle nuove esigenze sviluppate nel tempo. La gestione della scuola passa quindi sotto il completo controllo della provincia nel 1922, ma Napoleone non smette mai di occuparsene, investendo denaro ed energie per il suo funzionamento.

⁸⁷ Ibid.



COMUNE DI COLLEGNO

PROVINCIA DI TORINO

R. D. 6 MAGGIO 1906

articolo unico

L'Asilo e Scuola elementare Leumann di Collegno, è eretto in ente morale ed è approvato il relativo statuto, annesso al presente decreto e firmato, d'ordine Nostro, dal ministro proponente.

S T A T U T O

ART. 1

E' istituito nel Comune di Collegno un ente morale sotto il titolo: "Asilo e Scuola elementare Leumann".

ART. 2

Lo scopo dell'ente è di impartire l'istruzione elementare laica principalmente ai figli d'ambo i sessi degli operai addetti allo stabilimento industriale Leumann in Collegno.

Patrà anche il Consiglio d'amministrazione, ove lo creda e senza alcun impegno, accogliere i figli degli operai addetti a stabilimenti finitimi.

L'istruzione potrà essere data per mezzo di un asilo infantile e delle classi elementari, comprese la quinta esclusivamente da persone laiche.

Nel caso che il patrimonio dell'ente lo permetta, si potranno pure dare nella scuola altri insegnamenti di perfezionamento adatti specialmente alla popolazione operaia.

ART. 3

Il patrimonio dell'ente è costituito:

- 1°) dal terreno e dagli edifici entrostanti donati dal fondatore;
- 2°) dal capitale COSTITUITO da un certificato di rendita consolidato 5% del Debito pubblico italiano del reddito lordo di lire diecimila intestato all'ente e pure proveniente dal fondatore;
- 3°) dalle oblazioni, dalle eredità, dai legati o dalle donazioni che fossero successivamente fatte a beneficio dell'ente;
- 4°) dalle rette che il Consiglio d'amministrazione fosse per stabilire per i figli di persone agiate.

Figura 34. Presentazione dello statuto dell'Asilo e della Scuola elementare Leumann, eretta ad ente morale nel 1906 (ASCC, Fondo pratiche anni 1870-1963, Categoria IX, Scuole elementari e asili, Faldone-, fascicolo 2763).

La chiesa di Santa Elisabetta

Al fondo del viale centrale del comprensorio ovest, si forma una piazza, sulla quale affaccia la Chiesa di Santa Elisabetta. Insieme alla scuola e al palazzo degli impiegati, conferisce alla piazza la forma di ferro di cavallo che già è evidente nel comprensorio più vecchio. L'idea di inserire una chiesa nel villaggio ha origine quando Napoleone Leumann decide di ampliare il complesso con un nuovo gruppo di case a ovest dello stabilimento. Il primo progetto prevede una costruzione ad una sola navata, con due cappelle laterali e una terza a formare la zona presbiteriale. Un pronao a quattro colonne avrebbe accolto i fedeli. Verso la bealera, un giardino pubblico avrebbe servito le abitazioni vicine, ma questo spazio viene presto sacrificato per la costruzione di nuovi edifici ad uno abitativo⁸⁸.

La chiesa è donata da Napoleone per tutti gli operai di fede cattolica, nonostante la sua fede protestante, e intitolata a Santa Elisabetta in onore della madre. La sua realizzazione è affidata a Fenoglio tra il 1907 e il 1912, periodo in cui si afferma una forte tendenza neobarocca e coerente col nascente eclettismo di ritorno⁸⁹. La Cappella diventa quindi esempio di riavvicinamento

⁸⁸ Da alcuni studi risultano evidenti discordanze tra le planimetrie degli edifici rappresentati. La planimetria pubblicata non porta infatti il nome di Pietro Fenoglio, a suggerire la possibilità che si trattasse solo di un'idea progettuale mai portata a compimento (A. Dameri, *La chiesa di Santa Elisabetta a Leumann. Un'opera di Pietro Fenoglio tra Art Nouveau ed Eclettismo di ritorno*, in *Bollettino della Società piemontese di archeologia e belle arti*, Torino, 1996).

⁸⁹ "Eclettisimo. Aspetto determinante della cultura architettonica dell'800 europeo, rivelabile in un periodo compreso all'incirca fra il 1815 e il 1890, basato sulla sistematica tendenza ad accogliere consapevolmente-attributo analisi di monumenti appartenenti a civiltà lontane nel tempo e nello spazio-elementi da ricomporre secondo coerenti principi storici (composizione stilistica), modi tipologici caratteristici della destinazione di ciascun edificio (religiosi, termali, ferroviari, ecc.) o ancora secondo accostamenti bizzarri

all'architettura tradizione e insieme modello di edilizia economica che sempre più prende piede in Italia agli inizi del nuovo secolo.

Il progetto definitivo della chiesa definisce un unicum nella progettazione di edifici sacri in Italia: il liberty è infatti considerato un lessico non adeguato alle chiese, portando con sé un effetto vagamente sensuale che richiama ad una femminilità considerata decadente. L'origine protestante della famiglia Leumann dimostra l'eccezione applicata per la chiesa del complesso industriale⁹⁰. Presenta una pianta longitudinale con navata unica, sormontata da capriate lignee, e presenta due cappelle illuminate da vetrate di chiara ispirazione neoromanica. Anche le vetrate e le decorazioni interne rispecchiano il gusto liberty presente in facciata. L'edificio si mostra come un edificio di 10 m di altezza, realizzato in muratura con strisce alternate di mattoni a vista e laterocemento⁹¹. Due campanili riccamente decorati con elementi in ferro battuto caratterizzano la facciata, mentre il pronao sostenuto da quattro tozze colonne segna l'ingresso all'edificio. La presenza di due campanili mostra il retaggio della tradizione carolingia d'oltralpe, già ampiamente utilizzata a Torino, ad esempio, nella chiesa di San Salvario. Le colonne, invece, presentano capitelli con teste

stimolanti (gusto dei kyoskes ecc.). scopo dell'operazione eclettica era la creazione di un soggetto nuovo rispetto ai precedenti, coerente nelle sue parti [...] scevro di errori e di difetti, inteso quindi come perfetto o almeno come perfezionabile, attraverso un processo evolutivo di tipo naturalistico” (R. Gabetti, in *Vocabolario Treccani*, p. 211).

⁹⁰ M. Ternavasio, *Pietro Fenoglio. Vita di un architetto. Viaggio nella Torino liberty del primo '900*, Araba Fenice, Torino, 2014, p. 78.

⁹¹ Agli inizi del '900 molto usato anche come decorazione. (C.F. Gutermann, *Leumann. Storia di un imprenditore e del suo villaggio modello*, Daniela Piazza Editore, Torino, 2006, p. 135).

plastiche, seguendo un lessico molto lontano da quello tradizionale. Al di sopra del pronao, una vetrata colorata illumina l'interno della chiesa. La chiesa è l'ultimo edificio ad uso pubblico realizzato nel complesso industriale.



Figura 358. Chiesa di Santa Elisabetta, fotografia dell'autrice in fase di sopralluogo (15/04/2024)

3. *La tramvia Torino-Rivoli*

3.1 Nascita delle ferrovie in Piemonte

La ferrovia rappresenta l'elemento ottocentesco che maggiormente trasforma il mondo economico, demografico e sociale. Non a caso, il detto americano secondo il quale la città nasce laddove passa il treno non dovrebbe lasciarci stupiti: nel mondo americano, infatti, lo sviluppo del balloon-frame associato alla ferrovia porta ad un'urbanizzazione estesa anche al di fuori dei confini delle città⁹². Il treno imprime quindi un dinamismo nuovo ai centri urbani, spesso interessati a modifiche dell'assetto viario in favore della realizzazione di direttrici nuove, pensate anche per accogliere il sedime ferroviario⁹³.

Il primo stato ad accogliere lo sviluppo ferroviario è l'Inghilterra⁹⁴, seguita dagli Stati Uniti e dal Nord Europa. In Italia, l'utilizzo di mezzi di trasporto rapidi è fondamentale nelle fasi di unificazione, a causa della necessità di comunicazione più efficaci in un paese morfologicamente complesso da attraversare nella sua interezza. Motore che porta ad un rapido sviluppo del servizio è ancora una volta l'industria, cercando sempre più una soluzione sicura e veloce per collegare i poli industriali della penisola⁹⁵.

⁹² S. Maroino, *Il treno e il telaio. Le tramvie e le manifatture tra conservazione e valorizzazione: il caso biellese*, rel. M.G. Vinardi, tesi di Laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 2011, p. 10.

⁹³ G. Zucconi, *La città dell'Ottocento*, Laterza, Bari, 2001, p. 139.

⁹⁴ Secondo l'articolo *Vettura a Vapore* pubblicato dalla rivista "Antologia" nel 1824, il Regno Unito si propone di disporre sulle strade dei "canali di ferro", su cui possano scorrere le ruote delle vetture a vapore. Il tutto è possibile in un paese in cui gli investimenti provengono principalmente da privati, nonostante sembri ancora un progetto stravagante ("Antologia", vol. XV, n. 44, Tipografia dei fratelli Jacopo e Luigi Ciardetti, Firenze, 1824).

⁹⁵ G. Durando, *Della nazionalità italiana*, S. Bonamici e co., Losanna, 1846, p. 75.

Il Piemonte si colloca in questo contesto come principale regione di sviluppo delle linee ferrate, soprattutto per una forte competizione dettata dalla vicinanza con la Francia. I maggiori sostenitori dello sviluppo ferroviario in Piemonte e in Italia sono Pietro Paleocapa⁹⁶ e Camillo Benso di Cavour⁹⁷. Nonostante l'attività di creazione della rete parta in ritardo nel regno di Sardegna rispetto all'apertura del dibattito, Paleocapa e Cavour fanno sì che nel corso degli anni '50, il Piemonte diventi il territorio con la più fitta rete ferroviaria della penisola⁹⁸. I primi tentativi di studio riguardano la linea Torino-Genova, con passaggio da

⁹⁶ Nasce nel 1788 a Bergamo in una famiglia di origine greca. Dopo gli studi in legge e matematica, decide di proseguire la sua formazione all'Accademia Militare di Modena, diventando tenente nel Genio. Compie un breve servizio nelle milizie napoleoniche, dopo il quale inizia nel 1817 ad occuparsi di idraulica e infrastrutture, ricoprendo un ruolo di fondamentale importanza per lo sviluppo della ferrovia, dei trafori e dei canali navigabili. Le sue capacità lo portano ad essere coinvolto anche in attività all'estero, soprattutto in territorio austriaco. È inoltre uno dei fautori del collegamento tra Torino e la Francia, grazie al suo intervento per la progettazione del traforo del Frejus (*Biografie dei due insigni ingegneri idraulici Elia Lombardini e Pietro Paleocapa, senatori del regno d'Italia*, Roma, 1883.)

⁹⁷ Nasce a Torino nel 1810 da famiglia nobile e ricopre il ruolo di ministro del Regno di Sardegna dal 1850 al 1852, oltre che di presidente del Consiglio dei ministri dal 1860 al 1861, anno dell'Unità d'Italia, in cui diventa presidente del Consiglio dei ministri del nuovo Stato. Durante il Risorgimento si distingue per i suoi ideali liberali, progressisti ed espansionistici. Si impegna nell'investimento in favore di un migliore sviluppo dell'economia, favorendo la formazione della rete ferroviaria nazionale (R. Bonghi, *Camillo Benso di Cavour*, Unione tip., 1861).

⁹⁸ Si noti che, oltre ad un apporto tecnico, il coinvolgimento di questi e di altri personaggi è anche per motivi strettamente economici. In particolare, in Piemonte, si tende a mescolare il pubblico e il privato con l'introduzione delle concessioni: l'onere economico rimane ai privati, ma la posizione e le modalità di esecuzione delle linee sono gestite dalle istituzioni (S. Maroino, *Il treno e il telaio. Le tramvie e le manifatture tra conservazione e valorizzazione: il caso biellese*, rel. M.G. Vinardi, tesi di Laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 2011, p. 18).

Alessandria. Nel 1837, grazie all'intervento di privati, viene istituita una Commissione Governativa per esaminare le proposte per la costruzione delle ferrovie, ma solo dagli anni '40 lo Stato predispone dei fondi appositamente per la loro realizzazione. Si assiste alla formazione di società private impegnate nella gestione delle strade ferrate, ma già nel 1853 vengono eliminate tutte le aziende, lasciando la competenza di esse interamente al Ministero dei Lavori Pubblici⁹⁹.

Per quanto riguarda le linee tramviarie, si fa riferimento al modello belga, tanto che le prime società di gestione sul territorio italiano hanno in verità sede a Bruxelles. Il vantaggio di questo dislocamento è la possibilità di sfruttare le conoscenze di tecnici belgi e francesi in una materia ancora del tutto nuova sul territorio nazionale.

Alla vigilia dell'unificazione, la questione ferroviaria diventa centrale per le operazioni politiche in corso, sia per il governo che per i cittadini. È favorita l'unione di culture, di linguaggi, contribuendo a far crescere lo spirito unitario della nazione.

⁹⁹ Politecnico di Torino, *Strade ferrate in Piemonte-cultura ferroviaria fra Otto e Novecento*, Celid, Torino, 1993, p. 34.

3.2 Viabilità a Torino

Con il trasferimento della capitale del regno da Chambéry a Torino a seguito del trattato di Cateau-Cambrésis del 12 aprile 1559, si definisce un nuovo assetto politico che definisce l'innovativo equilibrio tra le potenze europee: i Savoia abbandonano il territorio francese, dando origine ad una vera e propria azione territoriale che dà origine allo spazio cittadino e regionale e abbandonando in parte l'idea dello "Stato"¹⁰⁰.

Questo non stupisce se si pensa alla riforma di Emanuele Filiberto e alla sua volontà di legare il territorio e ridurre le distanze tra le sue parti. Un buon controllo dei confini con l'estero e rapporto con gli altri territori del regno può avvenire solamente se le connessioni nella regione sono funzionali¹⁰¹. Torino si sviluppa fino al momento in cui, durante il periodo napoleonico, diventa "periferia", ma la riconquista della centralità politica dopo la Restaurazione, fino alla perdita del titolo di capitale del regno d'Italia, si riversa sulla incapacità di Torino di gestire i rapporti economici e amministrativi con il Mediterraneo e con l'Europa centrale. Nel corso del Settecento, la comunicazione verbale tra la corte e la città si sviluppa su due livelli: quello formale, stabilito dai sindaci, e quello ordinario che vede come protagonista il vicario¹⁰² di politica e

¹⁰⁰ C. Roggero Bardelli, M.G. Vinardi, V. Defabiani, *Ville Sabaude*, Rusconi, Milano 1990, p. 12.

¹⁰¹ P. Sereno, S. Cavicchioli, *Torino reti e trasporti: strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio storico della città di Torino, Torino, 2009, p. 3.

¹⁰² È membro della congregazione della città, ma ha un ruolo a livello statale. È scelto dal Sovrano da una rosa di tre nomi proposti dalla città e resta in carica due anni (F. A. Deboin, *Raccolta per ordine di materie di legge, editti, patenti, manifesti ecc. emanati negli Stati di Terraferma sino agli 8 dicembre 1798 dai*

Polizia, centrale nel mantenimento dell'ordine pubblico nel territorio comunale. I poteri del vicario aumentano nel corso del secolo, ma le sue competenze a livello di viabilità sono limitate a causa dell'attribuzione all'intendente di Provincia in materia di amministrazione delle strade. Il prefetto, d'altra parte, mantiene il controllo sui bandi campestri che recano anche interesse per le strade. Ciò provoca qualche conflitto di competenza, tanto che il 4 aprile 1752, con una legge ad hoc, si ripristina la funzione del vicario in materia di viabilità nella sua totalità¹⁰³. Il 19 dicembre 1752 viene data al vicario la piena autorità sulle strade che portano ai castelli di Rivoli e Venaria. Questo ruolo del vicario, rispetto alla comunicazione tra potere centrale e locale, impedisce di fatto la definizione di una legislazione territoriale in materia di viabilità: il fatto stesso di essere capitale dello Stato porta la città, per assurdo, ad avere minore autonomia nelle politiche territoriali rispetto agli altri centri urbani, dovendo rappresentare il meglio lo Stato stesso. Va da sé che Torino non partecipa alla tendenza di trovare una propria identità in termini di viabilità¹⁰⁴.

Non ci si deve quindi stupire se il problema della stabilità della rete viaria interessa tutto il periodo dell'Antico regime: si utilizzano

Sovrani della Real Casa di Savoia, dai solo ministri, magistrati ecc., Torino, Stamperia Reale, 1818-1869, p. 1455).

¹⁰³ ASCT, *Ordinati*, vol. 282, cc. 34-35, verbale della seduta del 15 aprile 1752. Il compito del vicario è quello di mantenere l'ordine delle strade e controllare il traffico di merci da e verso la città.

¹⁰⁴ La viabilità negli altri centri in Italia risponde spesso alle necessità economiche e sociali che si sviluppano durante il Settecento e l'Ottocento, incentivate anche da fondi della Direzione generale ponti e strade che avrebbe sostenuto il miglioramento della rete (P. Sereno, S. Cavicchioli, *Torino reti e trasporti: strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio storico della città di Torino, Torino, 2009, p. 8).

termini come “sodo”, “sodezza” per descrivere l’obiettivo da mantenere nella progettazione di nuove strade e revisione dei percorsi più vecchi. Prima dell’invenzione del “macadam”¹⁰⁵ nell’Ottocento, si assiste al problema dell’acqua piovana che compromette la compattezza delle strade, quasi interamente in terra battuta¹⁰⁶. In questo peggiora il rapporto distanza-tempo che tanto è importante nella definizione delle strade, soprattutto al di fuori dei confini cittadini. Bandi campestri di Torino obbligano, quindi, ad alzare il livello degli sgrondi delle acque e aprire ai loro lati dei fossi per la raccolta delle acque, dimensionati in maniera opportuna in base alle esigenze specifiche. Si prescrive in oltre la spurgatura dei fossi laterali, con conseguenti pene per gli inosservanti.

Altro tema centrale in questo periodo è l’attenzione verso l’estetica delle strade: siamo oggi abituati a vedere le strade come elemento che viola la natura circostante, essendo elementi invasivi e spesso non esteticamente piacevoli. Già nel Settecento si assiste ad una particolare cura verso l’unione delle strade con la natura, inserendo elementi d’arredo e alberate, o “altee”, già sperimentate

¹⁰⁵ Pavimentazione costituita da pietrisco, amalgamato con il suo stesso detrito. Il nome deriva dal suo inventore, John Loudon McAdam (C. Gorse, D. Johnston, M. Pritchard, *A dictionary of construction, surveying and civil engineering*, Oxford University Press, 2020.). le modalità di utilizzo comprendono lo scavo e collocare al suo interno delle grosse pietre, per poi sovrapporre altri due strati di pietra di dimensione progressivamente minore (G. Gudeno, *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861. I servizi di posta*, Museo nazionale del Risorgimento, Torino, 1961, p. 89-91)

¹⁰⁶ “...il Piemonte non aveva, allora, a quanto pare, una sola strada la cui sicurezza e praticabilità in ogni stagione potesse ritenersi accertata. A dispetto della loro larghezza, generalmente buona, le strade erano, in gran parte, rotte e fangose anche nella buona stagione e si trasformavano in veri e propri acquitrini durante l’inverno; di inghiainamento non si parlava nemmeno” (G. Gudeno, *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861. I servizi di posta*, Museo nazionale del Risorgimento, Torino, 1961, p. 5)

nel secolo precedente come collegamento tra il Palazzo Ducale e la residenza di caccia al Regio Parco¹⁰⁷. Pare quindi scontato che un precedente di questa entità porti all'utilizzo di questa conformazione anche in altri collegamenti verso l'esterno della città, quali Mirafiori, Rivoli, Moncalieri. Si va definendo un vero e proprio sistema territoriale. L'ordine delle strade così ottenuto è ulteriormente amplificato dall'allineamento delle strade seicentesche, aspetto fondamentale per lo sviluppo della viabilità su rotaie nel corso dell'Ottocento.

Durante la Restaurazione, il miglioramento della rete stradale porta alla suddivisione delle vie in quattro categorie: reali, provinciali, comunali e private. Carlo Alberto, che diventa re nel 1831, si occupa principalmente della revisione delle vie maggiori che partono dal centro cittadino, in modo da renderle più facilmente percorribili in ogni stagione¹⁰⁸.

Insieme alla formalizzazione dell'Unità, una legge del '65 stabilisce una divisione delle amministrazioni in materia di infrastrutture e di viabilità: per quanto concerne le infrastrutture stradali, si procede con piani settoriali e discontinui, governati principalmente da pressioni politiche. Si assiste quindi ad un complessivo aumento della rete ferroviaria nazionale, insieme ad un declassamento di parte di essa in favore dei comuni. Nel 1868, una nuova legge

¹⁰⁷ Politecnico di Torino, *Torino nell'Ottocento e nel Novecento. Ampliamenti e trasformazioni entro la cerchia dei corsi napoleonici*, Celid, Torino, 1995, p. 46-47.

¹⁰⁸ P. Sereno, S. Cavicchioli, *Torino reti e trasporti: strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio storico della città di Torino, Torino, 2009, p. 61.

obbliga i comuni a stilare un programma di collegamento diretta con i centri minori¹⁰⁹.

¹⁰⁹ A. De Stefani, *L'azione dello Stato italiano per le opere pubbliche, 1865-1924*, Roma, 1925.

3.3 Lo stradone di Rivoli (corso Francia)

La città si espande verso ovest, oltre la Porta Susina, sotto magistrale regia di Filippo Juvarra, primo architetto regio, il quale pensa per questo nuovo tessuto ad aspetti caratterizzanti: isolati compatti e continui, valorizzazione delle corti interne, legami d'impianto tra edifici vicini. Le ragioni dell'ampliamento sono perlopiù militari e difensive: una porzione avanzata di baluardi avrebbe risolto l'angolo cieco formato tra la Cittadella e l'antica città¹¹⁰. Stabilito questo aspetto dell'ampliamento, è necessario definire il reticolo viario all'interno della nuova area di espansione. La città si costella di strade pressoché uniformi, senza piazze o vie particolarmente riconoscibili. Al di fuori delle mura, invece, si comincia ad elaborare lo stradone reale apportando notevoli modifiche al progetto originale di ampliamento¹¹¹. La principale modifica consiste nella collocazione della piazza principale

¹¹⁰ Tra Cinque e Seicento matura l'idea di sviluppare un'efficace difesa muraria per la città di Torino. Sono quindi presentati due progetti di Vitozzo Vitozzi per inglobare città e cittadella in un unico sistema difensivo, smussando gli angoli morti e permettendo un eventuale ampliamento successivo omogeneo su tutti i fronti. La soluzione scelta per la fortificazione un secolo dopo riprende queste proposte: una difesa ad arco che appoggia al bastione della Consolata e ai due bastioni settentrionali della Cittadella. Il progetto definitivo è presentato dal Garove (Politecnico di Torino, *Torino nell'Ottocento e nel Novecento. Ampliamenti e trasformazioni entro la cerchia dei corsi napoleonici*, Celid, Torino, 1995p, p. 320 e seguenti).

¹¹¹ Disegno dell'architetto Michelangelo Garove, il quale propone una soluzione che avrebbe portato alla definizione della Strada Reale, collegando otticamente oltre che fisicamente il centro cittadino con la residenza estiva di Rivoli. Alla morte del Garove (1713), Juvarra propone altre strategie di espansione, tra cui la definizione dell'ampliamento e del cono ottico di corso Francia, accentuato dalla Basilica di Superga, sua eccezionale opera. (G. Fantino, *La strada reale di Rivoli nell'ampliamento occidentale di Torino*, in *La capitale per uno stato. Torino, studi di storia urbanistica* (a cura di V. Comoli Mandracci), Celid, Torino, 1983, p. 143)

dell'ampliamento, ovvero l'attuale piazza Savoia, al termine di via del Carmine, conquistando una posizione più centrale e sostituendo la Porta Susina. La città entra quindi in comunicazione con l'esterno grazie alla preesistente Strada Reale, collegamento diretto tra la città e il castello di Rivoli. La strada ha origine in epoca romana come via maestra di transito verso la Gallia¹¹². Il suo percorso è riadattato molteplici volte durante il periodo medievale, fino ad essere deviata verso Torino in occasione della costruzione della Cittadella stessa nel 1564¹¹³. Dopo di che, Torino si espande due volte (1620 e 1673): in generale, durante queste fasi di ampliamento, si predilige la formazione di viali ampi e rettilinei che facilitino la comunicazione con le dimore reali al di fuori delle mura. Durante la fase di ampliamento settecentesco, si decide di dare maggiore priorità alla definizione della nuova strada di Rivoli. Questa viene realizzata nell'arco di circa un anno, tra 1711 e 1712¹¹⁴, seguendo ancora il progetto di Michelangelo Garove,

¹¹² La Via Galliarum correva leggermente più a sud dell'attuale corso Francia (P. Bonessa, *Il villaggio Leumann*, rel. G. Lupo, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1999, p. 17).

¹¹³ G. Fantino, *La strada reale di Rivoli nell'ampliamento occidentale di Torino*, in *La capitale per uno stato. Torino, studi di storia urbanistica* (a cura di V. Comoli Mandracci), Celid, Torino, 1983, p. 137.

¹¹⁴ ASCT, *Carte sciolte*, n. 1787.

1551 ARCHIV. C. T.

11. 9. 8
1712

Notizie intorno al strade di Rivoli

Rivoli Strada 177.

Leggio Viglietto diretto alla città in data 2. luglio 1711
 in cui si ordina alli sindaci di Torino, ed a quelli
 delle comunità, possessori di cui territorj dovrà
 esser la nuova strada, che dalla porta Stradina
 vada sino a Rivoli, di dover assistere alla
 delimitazione, di supplir alle spese di vacanzioni,
 e lasciar inolta quella parte de beni, che
 sarà inclusa in detta delimitazione.

Le città nel 1711. ha fecer la strada con L. 7000.-
 ha pagati gli olivi con . 6000.-
 ha pagati i siti con . 23000.-
 Totale spesa pel territorio di Torino. 11000.-

Leggio Viglietto diretto al sig. Vicario in data 8. Agosto 1716
 in cui lo appoggia al Vicario, di far
 mantener in buon stato la strada, e gli olivi.

Leggio Viglietto diretto al sig. Vicario in data 10. Luglio 1712
 del quale si prescrive

che i possessori de beni contigui siano tenuti
 alla curatura de fossi

che i suddetti soggiacciano alla spesa della
 provista, e s'arragione degli olivi.

che i medesimi possono godere il pascolo
 de fossi, e sili tra medianti

che possono godere i brancamenti degli
 olivi pagando i giornalieri

che la città, e comunità possono
 godere degli alberi seccati, e restino
 a loro carico le spese straordinarie,
 e del morzo della strada

NO. ARCHIVO
INVENTARIATO

Figura 36. ASCT, Carte sciolte, n. 1787.

occupando terreni espropriati in cambio di lauti indennizzi, ed è caratterizzata da allee di olmi e roveri¹¹⁵.

Inoltre, si chiede ai comuni interessati al passaggio del viale di sostenere economicamente le operazioni di tracciamento e realizzazione. La strada ha una larghezza di 15,43 m, esclusi i fossi laterali da circa 2,5 m ciascuno.

Già nel 1730 si interviene sulla strada a causa del suo deterioramento per neve e acqua, nonché per la sostituzione degli alberi danneggiati. Negli anni Novanta si assiste ad un conflitto tra l'amministrazione della città e il regio arsenale riguardo le allee della strada di Rivoli. L'arsenale, infatti, sostiene il suo diritto ad usare il legno proveniente dalle allee per l'artiglieria; la città, in risposta, rivendica il possesso delle piante e decide di tagliare l'alberata dalla cascina della Tesoriera fino al castello di Rivoli, mettendo il ricavato a disposizione della città per permettere al mercato di Torino di abbassare il costo del legno che fino a quel momento era molto ingente¹¹⁶.

Nel 1812, poiché i proprietari delle abitazioni limitrofe continuavano a coltivare il terreno occupato dagli olmi, l'architetto Lorenzo Lombardi è incaricato di stabilire i limiti di proprietà della città: la strada diventa larga 16,95 m, i fossi 1,54 m, le strisce laterali di rispetto 2,31 m, per un totale di circa 24 m¹¹⁷.

¹¹⁵ L'utilizzo di tali tipologie di piante permette di mantenere una certa continuità con il territorio circostante, tanto da essere utilizzate in seguito anche nella maggior parte delle strade urbane ed extraurbane. Più tardi, la città crea un vivaio appositamente per la coltivazione di queste tipologie di piante, soprattutto per le allee del Valentino e della Cittadella (P. Sereno, S. Cavicchioli, *Torino reti e trasporti: strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio storico della città di Torino, Torino, 2009, p. 24)

¹¹⁶ ASCT, *Carte sciolte*, n. 1789 e 1803, verbale della seduta del 27 luglio 1795.

¹¹⁷ ASCT, *Carte sciolte*, n. 1788

Lungo la strada di Francia, si inizia a edificare solo nel primo decennio del Novecento, ma la città si espande ancora in maniera spontanea¹¹⁸. Al termine della demolizione delle mura e della Cittadella, si definisce il sedime di Piazza Statuto e del prolungamento di via Garibaldi, su progetto dell'ingegner Guido Bollati. Si inizia a sentire in città l'ambizione di diventare capitale d'Italia, portando la municipalità a prevedere un maggior numero di abitazioni¹¹⁹: gli edifici costruiti intorno alla Piazza Statuto a partire dal 1854 hanno un massimo di cinque piani e non superare i 21 m di altezza. È inoltre resa possibile la realizzazione di abbaini per abitare i sottotetti¹²⁰.

¹¹⁸ Si sviluppa, ad esempio, il borgo di Pozzo Strada (G. Fantino, *La strada reale di Rivoli nell'ampliamento occidentale di Torino*, in *La capitale per uno stato. Torino, studi di storia urbanistica* (a cura di V. Comoli Mandracci), Celid, Torino, 1983, p. 145).

¹¹⁹ ASCT, *Catasto*, mut. 14962-66, piano per la costruzione degli isolati di Piazza Statuto, E. Pecco

¹²⁰ Politecnico di Torino, *Torino nell'Ottocento e nel Novecento. Ampliamenti e trasformazioni entro la cerchia dei corsi napoleonici*, Celid, Torino, 1995, p. 377.

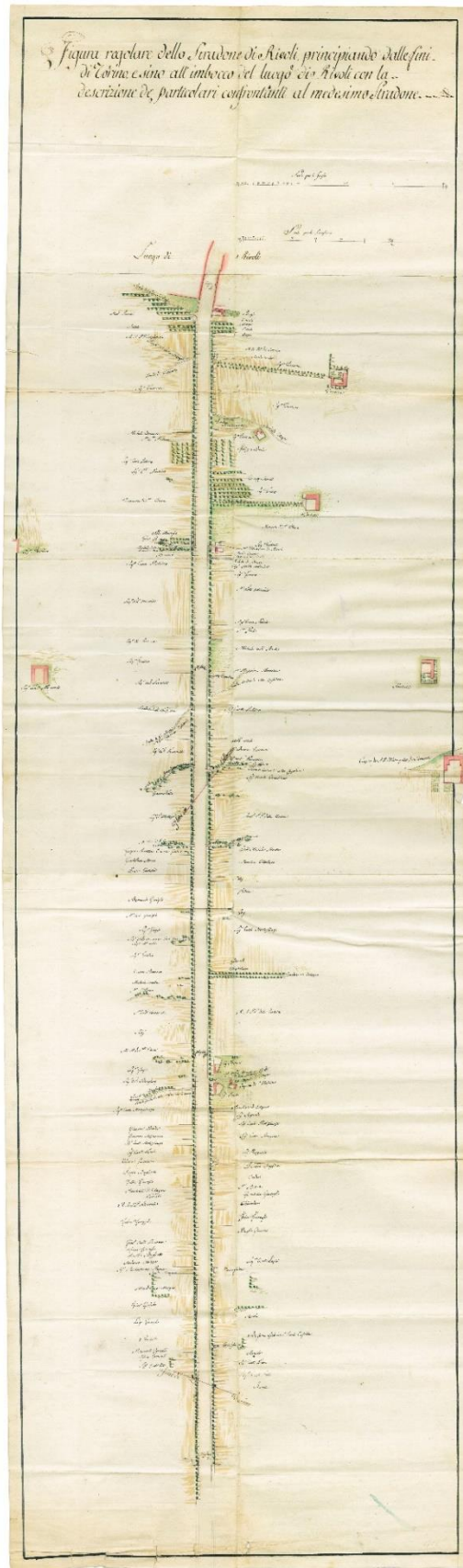


Figura 37. ASCT, Carte sciolte, n. 1790. Stradone di Rivoli, 1712.

3.4 Trasporto pubblico a Torino

In Piemonte¹²¹, si inizia a parlare di ferrovie già durante la Restaurazione a seguito dell'impulso dato dall'Inghilterra¹²². Come già detto, dopo il periodo napoleonico gli investimenti principali a Torino sono dedicati all'ammodernamento delle strade¹²³. Cavour si presenta come la persona che più di tutti si prodiga per questo obiettivo, nel Regno di Sardegna prima e nell'Italia unita poi, giocando un ruolo fondamentale nel processo di unificazione. L'opportunità che si vede in questo periodo è l'utilizzo del vapore per gli spostamenti via terra e via acqua: fino a quel momento, infatti, le persone si muovevano esclusivamente a piedi o a cavallo e il trasporto per corriera era dedicato solo alla posta. L'utilizzo del vapore permette invece di ricoprire grandi spazi in tempi più brevi, favorendo il commercio, l'industria e la circolazione della gente. La ripresa economica di Torino al termine dell'occupazione napoleonica si ha grazie alla rinnovata centralità politica e

¹²¹ Negli anni Quaranta viene sviluppato un piano statale per la costruzione di una rete ferroviaria in Piemonte, con la partecipazione economica di investitori privati locali ed esteri. L'input per la prima linea è dato proprio dal governo sabauda con la proposta di costruire una linea tra Torino e Genova (A. L. Cardoza, G. W. Symcox, *Storia di Torino*, trad. di Valentina Besi, Cinzia Di Barbara e Francesca Salvadori Giulio Einaudi Editore, Torino, 2006 (ed. originale *A History of Turin*, Einaudi, Torino, 2006), p. 151).

¹²² Nel 1825 è inaugurata a Stockton e Darlington la prima linea ferroviaria. Poco dopo, un gruppo di industriali genovesi chiede alla Città di Torino la concessione per la realizzazione di una linea tra Genova e il Po (G. Gudenzo, *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861. I servizi di posta*, Museo nazionale del Risorgimento, Torino, 1961, p.62).

¹²³ P. Sereno, S. Cavicchioli, *Torino reti e trasporti: strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio storico della città di Torino, Torino, 2009, p. 60.

amministrativa della città, con conseguente rapido aumento demografico. Anche in questo caso, si assiste alla necessità di aumentare il numero di abitazioni per il grande numero di persone che si reca nella capitale, contando anche francesi che vi si trovano per motivi di scambio commerciale¹²⁴.

Il governo di Carlo Alberto porta con sé una intensa politica di riforme, riferiti tra altre alla revisione della politica doganale e alla conclusione di trattati per il commercio e la navigazione. Nasce in breve tempo una nuova classe dirigente, che si occupa di innovative imprese industriali e commerciali, tanto da trasformare il Piemonte. Il sovrano spinge per lo sviluppo delle strade ferrate¹²⁵: a dire il vero, gli anni del suo regno sono quelli in cui si teorizza la loro nascita affettiva. La questione si affronta per la prima volta in una conferenza nel 1832¹²⁶ ed entra in breve a far parte del dibattito pubblico. Torino è interessata anche da un nuovo ampliamento

¹²⁴ Dal 1813 al 1848 Torino raddoppia il numero dei suoi abitanti, arrivando ad un totale di 137.000 (P. Sereno, S. Cavicchioli, *Torino reti e trasporti: strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio storico della città di Torino, Torino, 2009, p. 61).

¹²⁵ Si intende tranvie e ferrovie: la principale differenza sta nel fatto che le prime corrono su binari appoggiati al suolo preesistente, passando quindi anche per i centri abitati; le seconde necessitano di un sedime più "preparato" e inaccessibile dai pedoni (P. Tagini, *Le tranvie extraurbane di Torino*, rel. G.M. Lupo, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1993, p. 2).

¹²⁶ I mezzi di trasporto tradizione agli inizi degli anni Trenta erano numerosi: dal trasporto su animali, soprattutto nelle strade più aspre, ai cosiddetti "legni", carrozze a quattro o a due ruote, coperte o scoperte, con porta bagagli o senza. Importante notare che per condurre una carrozza servono anche i cavalli e solitamente solo i più ricchi possedevano entrambe. Tutti coloro che invece non avevano cavalli di proprietà, approfittavano del servizio di posta, il servizio più utile per lo svolgimento di lunghi viaggi (P. Sereno, S. Cavicchioli, *Torino reti e trasporti: strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio storico della città di Torino, Torino, 2009, p. 64-65)

verso meridione¹²⁷, tanto rendere attuale il tema della sperimentazione dei primi servizi di trasporto municipali. Cambia il rapporto tra forse statali e municipali, grazie alle riforme carloalbertine che concedono autonomia alle amministrazioni locali con una legge del 7 ottobre 1848. Lungo le strade principali si sentiva il traffico dei mezzi commerciali e privati: i cittadini più abbienti possedevano carrozze e cavalli¹²⁸, che potevano anche essere noleggiati in diversi punti della città. Aumenta anche il numero di botteghe dedicate alla costruzione e alla manutenzione di tali mezzi.

Il mezzo che precede la linea tranviaria a Torino è l'omnibus¹²⁹ che, insieme alle diligenze, è il vero antenato dell'autobus moderno. Il termine omnibus compare per la prima volta nel Regolamento del 1835: viene introdotto con due linee gestite da Giovanni Rissone nel 1845, una dalla Dora al quartiere di Borgo Nuovo e una dal Po

¹²⁷ Nelle altre direzioni, l'espansione è impedita dalla conformazione geografica del territorio, come la presenza del fiume, o per la crescita industriale lungo i bordi della città. Nell'area più a sud era stato applicato un vincolo di non edificazione per mantenere la fascia di rispetto della Cittadella, il quale aveva ritardato l'ampliamento in tale direzione (V. Comoli Mandracci, V. Fasoli, *1851-1852: il piano d'ingrandimento della capitale*, Archivio storico della città di Torino, Torino, 1996, p. 13)

¹²⁸ P. Sereno, S. Cavicchioli, *Torino reti e trasporti: strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio storico della città di Torino, Torino, 2009, p. 78.

¹²⁹ **òmnibus** s. m. [dal fr. *omnibus*, tratto dal lat. *omnibus* «per tutti» (dativo plur. di *omnis* «ogni»), anche con allusione al cognome, Omnès, del direttore della compagnia di trasporti che adottò tale mezzo]. **1.** Carrozzone a cavalli con molti posti, che nel sec. 19° faceva servizio regolare nelle grandi città prima che fossero adibiti allo stesso scopo i tram (v. fig. a p. 678). **2.** *Treno o.* (o assol. *omnibus*), treno a velocità limitata, con fermate a tutte le stazioni; la denominazione, risalente alle categorie ferroviarie istituite nel 1873, è stata in seguito sostituita da quella di *treno (in servizio) locale* e poi da quella di *treno regionale* (Vocabolario Traccani, www.treccani.it, consultato il 31/10/2024)

alla porta di Susa. Nel 1852 si inaugura la Società degli omnibus per la capitale. È un mezzo a trazione animale, in grado di trasportare un numero elevato di persone contemporaneamente. Nella zona del Regio Parco stazionano parecchi omnibus, tra cui uno diretto a Rivoli attraverso lo stradale di Francia. I punti di partenza sono generalmente caffè o punti di ristoro, come anche hotel in cui spesso alloggiano conducenti e viaggiatori¹³⁰. Ogni linea ha un “piano di servizio” in cui sono riassunte tutte le informazioni utili al compimento del viaggio, approvato dalla Polizia e rinnovato annualmente. In questo modo è possibile stabilire anche quante corse sono attive in un determinato luogo e quali sono le loro tratte¹³¹.

¹³⁰ Spesso l'intento era anche quello di portare gli ospiti dell'albergo fino alla stazione ferroviaria più vicina o presso punti di interesse sul territorio, diventando di fatto un servizio quasi esclusivo per le strutture ricettive (ASCT, *Affari pubblici Polizia*, cart. 205, fasc. 1, 17 dicembre 1874.)

¹³¹ P. Sereno, S. Cavicchioli, *Torino reti e trasporti: strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio storico della città di Torino, Torino, 2009, p. 80-81.

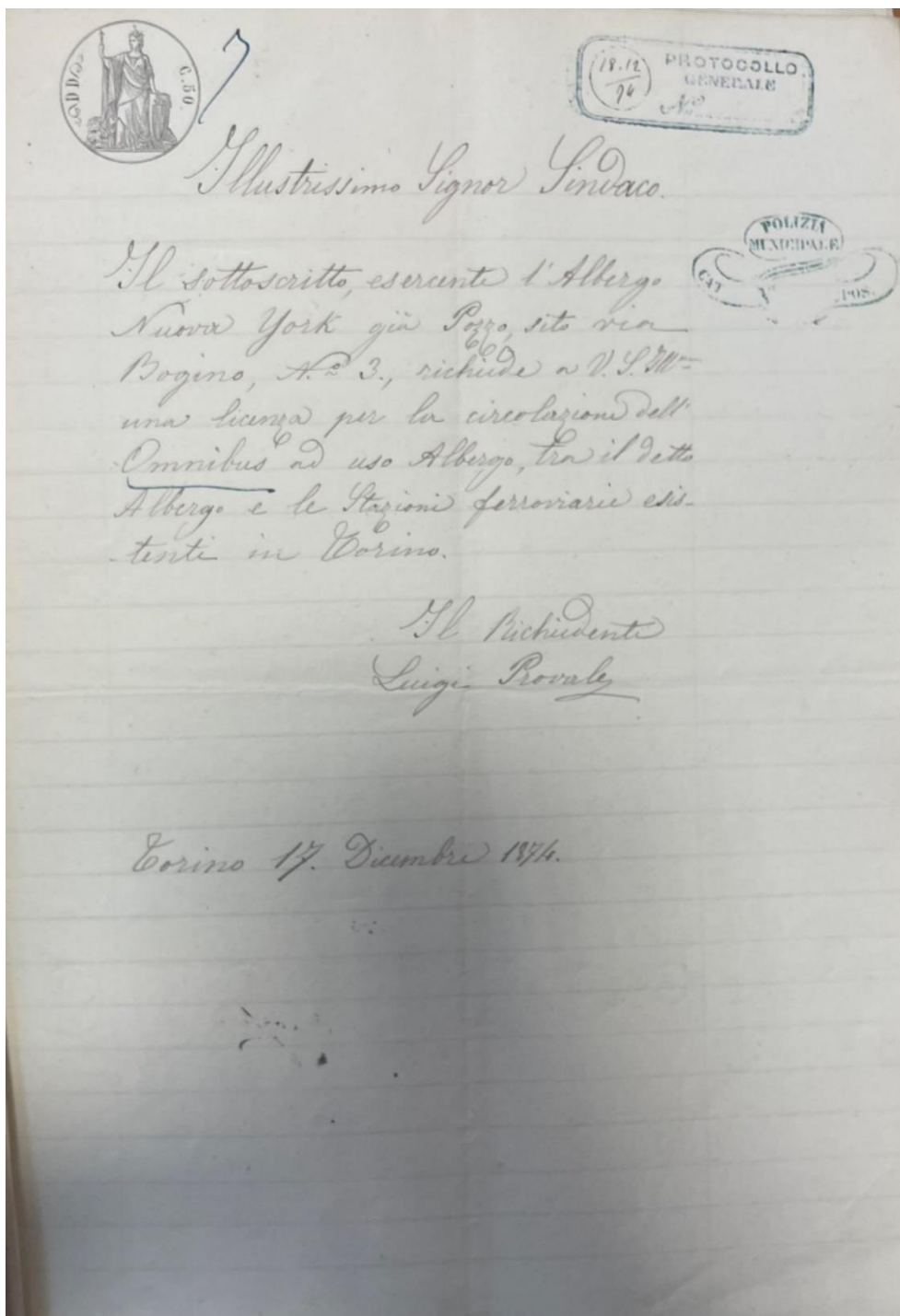


Figura 38. ASCT, Affari pubblici Polizia, cart. 205, fasc. 1, 17 dicembre 1874. Richiesta licenza per la circolazione dell'Omnibus ad uso dell'albergo Nuova York, per trasporto verso la stazione ferroviaria di Torino.

Il 1864 segna la svolta per i trasporti a Torino: la municipalità chiede un maggior numero di concessioni per l'attività del trasporto pubblico per risolvere il problema del sempre maggiore numero di

abitanti e, quindi, di spostamenti. Il 19 gennaio dello stesso anno, il Consiglio comunale raccomanda al ministero dell'interno la domanda di Giovanni Battista Tana per la formalizzazione a Torino di un servizio interno di omnibus che coprano tutte quelle strade dimenticate dai mezzi della capitale. Tana ottiene parere favorevole nel marzo del 1864¹³². La presenza così massiccia di cavalli in città richiede però una manutenzione molto elevata, sia a livello igienico, sia per lo spazio necessario allo stallaggio degli equini, tanto che alcuni cominciano a dare disponibilità di spazi al piano terra degli edifici a tale scopo¹³³. Tema centrale diventa anche la sicurezza dei passanti: nasce così il marciapiede come necessità urbanistica, completamente separato dalla strada e dalle rotaie.

L'assetto stradale è quindi interessato da una profonda trasformazione. Qualche anno prima dell'inaugurazione della prima tranvia, le strade sono riviste completamente e viene inserita una forma embrionale di rotaie, intesa come uno spazio ricoperto in pietra in cui le ruote dei mezzi di trasporto possono passare, riducendo il loro deterioramento e attutendo il generale rumore proveniente dalla strada. Già nel corso del 1860, il comune decide di avviare una serie di importanti interventi urbanistici che stravolgono l'aspetto delle strade: con un piano triennale si definisce la sistemazione di rotaie e marciapiedi nelle principali vie

¹³² P. Sereno, S. Cavicchioli, *Torino reti e trasporti: strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio storico della città di Torino, Torino, 2009, p. 80-81.

¹³³ Fra tanti, si cita la concessione data dalla marchesa Alfieri di Cavour a Giacomo Musso, il quale tiene alcuni cavalli nel suo stabile in via Alfieri, nel centro cittadino (ASCT, *Affari pubblici Polizia*, cart. 205, fasc. 1, 1875).

cittadine¹³⁴. Il giorno dopo la proclamazione dell'Unità, la città presenta un piano definitivo per la sistemazione delle rotaie, portando Torino a prepararsi ad accogliere le prime linee ferrate e le prima tranvie in Italia.

L'espansione del capoluogo, la crescita demografica e industriale porta Torino a dover ulteriormente rafforzare i suoi assi urbani principali. Proprio a ridosso dell'Unità, si sperimenta con strategia di movimento più agevole, applicando a scala urbana ciò che da tempo già si faceva con le ferrovie. La prima soluzione è una versione ibrida, caratterizzata da mezzi simili a vagoni, trainati da cavalli anziché da una locomotiva. Le rotaie diventano metalliche e si inseriscono nel terreno in modo da non ostacolare la circolazione degli altri mezzi cittadini. Il modo in cui un investitore può chiedere la realizzazione di una linea ferrata è tramite concessione all'occupazione del suolo pubblico¹³⁵.

Dopo il Natale del 1868, l'ingegner Zaverio Avenati propone alla municipalità di armare in ferro alcune strade della città, come già avveniva in Francia, sfruttando la direttrice di piazza Castello verso la barriera di Nizza¹³⁶. Il suo progetto non avrebbe creato problemi

¹³⁴ Le rotaie sono ancora realizzate in pietra, tanto da attirare l'attenzione di molti proprietari di cave e scalpellini. Spicca Pietro Giani, scalpellino che già aveva lavorato per la municipalità: egli propone di fornire materiale per le rotaie granitiche, materiale proveniente dalle cave della Balma (BL), già sperimentate in altre città (P. Sereno, S. Cavicchioli, *Torino reti e trasporti: strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio storico della città di Torino, Torino, 2009, p. 82-83).

¹³⁵ P. Sereno, S. Cavicchioli, *Torino reti e trasporti: strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio storico della città di Torino, Torino, 2009, p. 91-92.

¹³⁶ Prima tranvia a cavalli in Italia, realizzata in soli 15 giorni grazie al lavoro di una grande squadra di operai specializzati (L. Rocca, *Viaggio sul tramway. Da piazza castello alla Barriera di Nizza, da Torino a Moncalieri*, Piero Gribaudo editore, Torino, 1879, p. 30).

al resto della circolazione di mezzi e di pedoni. La concessione viene data il 7 febbraio del 1870¹³⁷, tanto che Avenati ottiene il diritto di prelazione per cinque anni sulla facoltà di posizionare altre rotaie nelle vie della città. Il suo progetto prevede la realizzazione lungo la linea di punti di scambio a doppio binario, in modo da permettere la circolazione di die linee differenti¹³⁸. Così, come già accadeva nelle grandi città europee, Torino è penetrata fin nel centro cittadino da tramway, anche grazie all'intervento di investitori stranieri, a dimostrazione dell'interesse che la piazza torinese trasmette anche oltre i confini nazionali. Nascono progressivamente la Società generale di tramways, originaria di Bruxelles¹³⁹, e la Società Anonima torinese, di tramways e ferrovie economiche, detta comunemente la Torinese. Dopo anni di concorrenza, le due società si fondono, costituendo un monopolio sul territorio. Alla fine dell'Ottocento, a Torino si contano 18 linee di trasporto cittadino e ci si appresta alla realizzazione di nuove linee extraurbane che avrebbero migliorato la comunicazione con le aree più decentrate, favorendo il commercio e l'urbanizzazione¹⁴⁰.

¹³⁷ ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1870.

¹³⁸ P. Sereno, S. Cavicchioli, *Torino reti e trasporti: strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio storico della città di Torino, Torino, 2009, p. 97.

¹³⁹ Nota più comunemente come Belga.

¹⁴⁰ P. Sereno, S. Cavicchioli, *Torino reti e trasporti: strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio storico della città di Torino, Torino, 2009, p. 101.

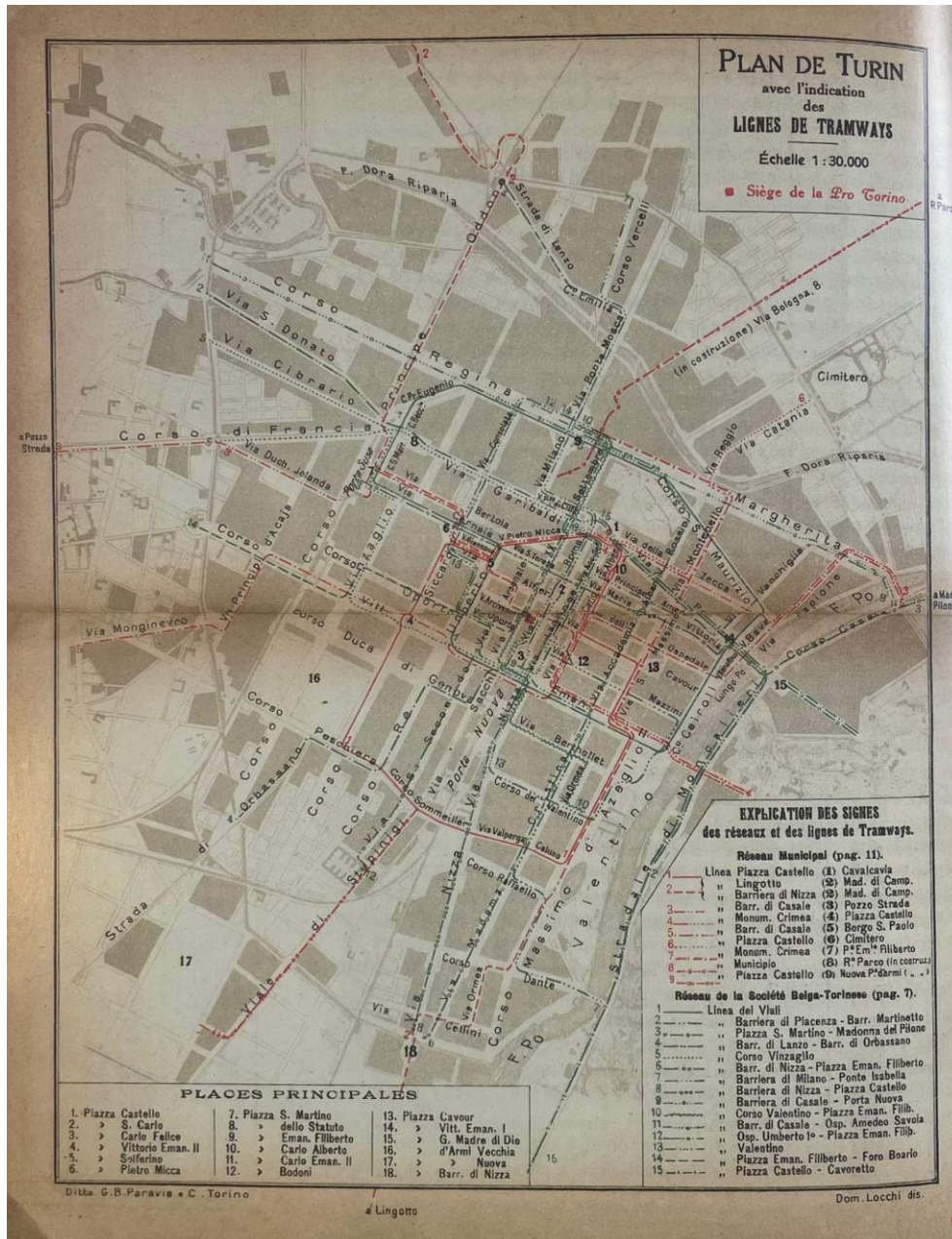


Figura 39. ASCT, Collezione XIV, 1A 29/2, tav. 1. Planimetria della città di Torino, 1911

3.5 Origini e sviluppo della linea tramviaria Torino-Rivoli

Una deliberazione del Consiglio Comunale del 1865 annuncia un sussidio per tutte le ferrovie che si sarebbero stabilite a Torino, con l'evidente obiettivo di facilitare il trasporto di merci e persone in vista dell'industrializzazione del centro abitato e dei centri minori limitrofi. È pur vero che la città comincia ad essere ben servita da linee ferroviarie a più lungo raggio, soprattutto dopo l'inaugurazione della stazione di Porta Susa nel 1856: queste linee passano infatti in mezzo ai centri minori, ma non sostano nelle loro stazioni per accelerare l'arrivo nelle destinazioni finali. Questo comporta un taglio delle comunicazioni con tali centri, nonostante la presenza delle infrastrutture necessarie¹⁴¹.

La Torino-Rivoli è la prima linea extraurbana privata realizzata a Torino. L'interesse del capoluogo verso la realizzazione di tale linea è evidentemente basato sulla possibilità di espansione e di migliore comunicazione commerciale con il territorio circostante; inoltre, diventa occasione per i cittadini di trascorrere il periodo estivo al di fuori della città. Per Rivoli è l'occasione di avere una linea ferroviaria e, quindi, essere più facilmente raggiungibile dalla città. Infatti, ogni città voleva essere toccata da una linea ferroviaria per non essere tagliata fuori dal circuito di traffico nazionale¹⁴².

¹⁴¹ Come è logico, le grandi linee si organizzano per il servizio in rapporto alle esigenze dei grandi centri, in cui il commercio è prioritario. Inoltre, una linea per trasporto quotidiano richiede tariffe più accessibili, affidabilità e frequenza nel passaggio, oltre che un servizio semplice ed efficace (G. Vaglietti, *La tramvia Torino-Rivoli*, rel. G.M. Lupo, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1986).

¹⁴² G. Vaglietti, *La tramvia Torino-Rivoli*, rel. G.M. Lupo, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1986, p. 2.

La tratta era già coperta in precedenza da un servizio di omnibus, ma un collegamento tranviario avrebbe permesso uno spostamento più rapido e aperto ad un numero maggiore di viaggiatori. Nel 1868 il cavalier Carlo Dionigi Reinfeld ottiene la concessione per la realizzazione di una linea ferroviaria a cavalli tra Torino e Rivoli. La concessione prevede la possibilità di edificare la linea ferroviaria e mantenerla attiva per sessanta anni dal giorno di inaugurazione. Al termine di tale periodo, la Provincia avrebbe potuto acquisire la proprietà della linea, a seguito di un'opera di manutenzione da parte del precedente proprietario. Il progetto rimane però sulla carta per mancato rispetto dei tempi concessi per l'inizio dei lavori, tanto che nel 1869 cede i diritti ottenuti al cavalier Giuseppe Colli, già impegnato nella realizzazione di opere pubbliche¹⁴³. Egli, al contrario di Reinfeld, ottiene la concessione per una ferrovia economica a vapore, col sostegno economico dei comuni di Torino e Rivoli¹⁴⁴. Inoltre, si legge in una Deliberazione della Giunta Municipale di Rivoli del 1869 che, un anno prima, la municipalità ha ammesso il passaggio della locomotiva a vapore anche sulle strade ordinarie, favorendo ulteriormente la realizzazione della linea¹⁴⁵. Insieme alla concessione, Colli chiede anche la possibilità di spostare la linea dal lato sinistro al lato destro (procedendo verso Rivoli) per evitare la sovrapposizione dei

¹⁴³ M. Bocca, M. Governato, *Tranvie intercomunali di Torino*, Artema, Torino, 1999, p. 87.

¹⁴⁴ ASCT, *Affari lavori pubblici*, cart. 35, fasc. 3, 1869. Concessione per realizzazione di ferrovia a vapore.

¹⁴⁵ ASCT, *Affari lavori pubblici*, cart. 35, fasc. 3, 1869. Relazione della commissione sulle domande del Municipio di Rivoli e del Cavaliere Colli per un sussidio alla ferrovia progettata tra Torino e Rivoli.

binari con un condotto dell'acqua che correva proprio in quel punto, causando possibili interruzioni della strada ferrata. Questa richiesta è soddisfatta, insieme anche alla concessione per la realizzazione della stazione sul medesimo lato: la presenza della linea sul lato sinistro avrebbe reso necessaria la formazione di una curva per l'ingresso in stazione, la quale avrebbe portato grave danno alla circolazione cittadina¹⁴⁶. Parte delle condizioni per la concessione riguarda la formazione, in aggiunta delle stazioni di testa e di coda, di tre stazioni aggiuntive, rispettivamente in corrispondenza della Tesoriera, del Baraccone di Grugliasco ed una terza a scelta del concessionario. Si sfrutta il sedime delle tracce degli omnibus per l'armatura con rotaie di ferro per il trasporto di persone con mezzi a vapore¹⁴⁷.

Nel 1871 hanno inizio i lavori per la realizzazione della ferrovia a scartamento ridotto¹⁴⁸, sotto osservazione del progettista Lorenzo Raimondo, e collaudata il 17 settembre dello stesso anno, in concomitanza, non casuale, con l'inaugurazione del traforo del Frejus¹⁴⁹.

¹⁴⁶ G. Vaglietti, *La tramvia Torino-Rivoli*, rel. G.M. Lupo, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1986, p. 42.

¹⁴⁷ *Ibid*, p. 110

¹⁴⁸ **scartaménto** s. m. [der. di scartare³, sul modello del fr. *écartement*]. – 1. Distanza regolamentare tra le due rotaie di un binario, ferroviario o tranviario, misurata tra le facce interne dei funghi a 14 mm sotto il piano superiore di questi ultimi, ortogonalmente alle rotaie. Nei binari ferroviari, s. normale, quello, di 1435 mm, adottato in molte reti d'Europa e di altre parti del mondo (Vocabolario Treccani, www.treccani.it, consultato il 30/09/2024).

¹⁴⁹ G. Fantino, *La strada reale di Rivoli nell'ampliamento occidentale di Torino*, in *La capitale per uno stato. Torino, studi di storia urbanistica* (a cura di V. Comoli Mandracci), Celid, Torino, 1983, p. 145.

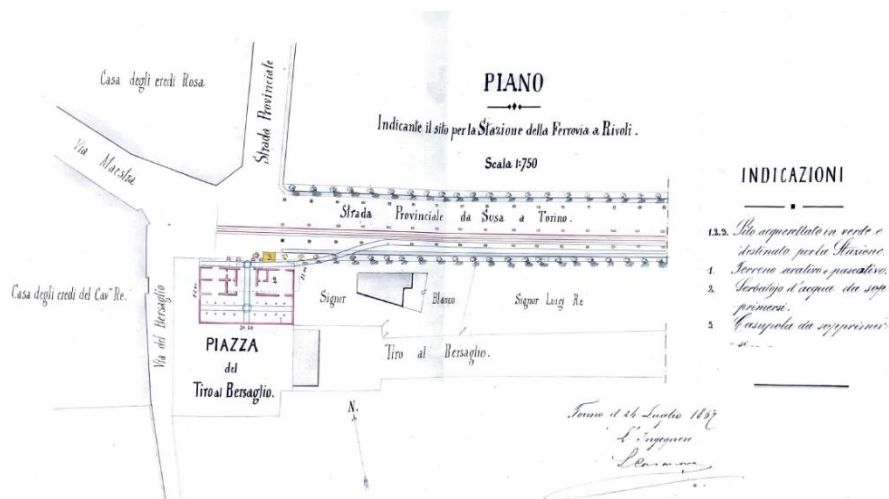


Figura 40. Piano per il collocamento della stazione presso piazza Statuto, progetto di Luigi Beria (ASCT, Affari lavori pubblici, cart. 30, fasc. 5, 1869).

La linea Torino-Rivoli ha binari a distanza pari a 0,90 m e corre per tutta la sua lunghezza, circa 12 km, senza curve e su sede propria, ben delimitata rispetto al resto della strada¹⁵⁰.

Le condizioni per la costruzione della ferrovia a vapore prevedono

che si stabiliscano lungo la linea alcune fermate, nello specifico per prime in corrispondenza della Tesoriera e di Grugliasco. La Torino-Rivoli assume, in soli dieci anni, cambia il suo aspetto in modo continuo: la stazione¹⁵¹ di partenza della linea tramviaria

¹⁵⁰ M. Bocca, M. Governato, *Tranvie intercomunali di Torino*, Artema, Torino, 1999, p. 87.

¹⁵¹ È progettata dall'ingegner Luigi Beria (1859-1905) ed entra in funzione nel dicembre del 1895. Ben distinti sono l'atrio arrivi e l'atrio partenze, separati da un ampio colonnato verso corso Francia. La primitiva stazione è in verità demolita già nel 1896 per permettere la realizzazione di una nuova struttura più adeguata e facilitare l'accesso da corso Francia. Viene abbassato il piano dei binari e inserita una galleria nel tratto iniziale, seguito da un tratto di trincea (M. Bocca, M. Governato, *Tranvie intercomunali di Torino*, Artema, Torino, 1999).

trova posto nella piazza dello Statuto¹⁵², all'angolo con corso Francia.

In breve tempo, il numero delle stazioni sul percorso fino a Rivoli arriva ad un numero di 26 totali¹⁵³. Una volta superata la galleria e la trincea, la ferrovia eguaglia il livello di corso Francia: raggiunge la prima stazione, laddove sorge la Villa della Tesoriera¹⁵⁴, la quale nei primi anni del secolo acquista un'importanza considerevole, diventando prestigioso polo culturale per la città. Dopo la morte del cav. Colli, avvenuta nel 1877, gli eredi sono autorizzati con Decreto Ministeriale all'utilizzo di locomotive a vapore lungo una linea tramviaria da piazza Statuto alla Tesoriera, con sedime parallelo a quello della Torino-Rivoli. La famiglia riconosce però

¹⁵² Subito dopo l'Unità d'Italia, il progetto della piazza è al centro del programma di ampliamento della città: essa era già stata prefigurata durante il periodo napoleonico, ma assume ora le caratteristiche dell'architettura uniforme, accostando tra loro temi centrali della città eclettica ottocentesca. La piazza mostra un grande rispetto per la preesistenza, attestandosi lungo l'asse della contrada di Dora Grossa, di cui è il prolungamento. Tra 1846 e 1857 è infatti progettata da una commissione, tra cui spiccano Carlo Bernardo Mosca, Giovanni Barone e Benedetto Brunati, i quali propongono di realizzare isolati con portici in modo che, all'arrivo in città, i viaggiatori potessero subito usufruire di uno spazio coperto.

La piazza diventa inoltre sede di uno dei primi monumenti rinascimentali a Torino, diventando simbolo di rinascita della città (A. Dameri, *La piazza dello Statuto a Torino*, in *Il disegno e le architetture della città eclettica* (a cura di L. Mozzoni e S. Santini), Liguori, Napoli, 2004.)

¹⁵³ G. Vaglietti, *La tramvia Torino-Rivoli*, rel. G.M. Lupo, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1986, p. 47-48.

¹⁵⁴ Dopo l'occupazione francese, la villa diventa proprietà del marchese Ferdinando Arborio Gattinara di Sartirana. Egli apporta importanti modifiche alla villa, rendendola sede di alcune sue preziose collezioni di ceramiche, statue, armi antiche. Il giardino intorno alla villa diventa anche luogo di studio di piante esotiche, tema centrale nella cultura ottocentesca (P. Benenti, *Villa e parco la Tesoriera*, in AA.VV., *Restauro e riuso del patrimonio edilizio comunale, 1975-80*, Società degli ingegneri e degli Architetti di Torino, Torino, 1980, p. 112).

che questa dualità avrebbe portato a risultati molto inferiori alle aspettative, e chiesero di poter utilizzare i binari della tramvia nel tratto desiderato. Con decreto ministeriale del 15 novembre 1881¹⁵⁵, gli eredi Colli sono autorizzati a prolungare il percorso della linea a vapore, sfruttando l'intero percorso preesistente.

Arriva poi presso Pozzo Strada, luogo in cui sorgeva un antico pozzo pubblico che si trovava sulla strada ed è ora scomparso. Qui termina il territorio urbano di Torino e comincia la campagna, fatta di natura e dei primi opifici extraurbani. Sosta ancora due volte sul percorso verso Rivoli, rispettivamente a Basse di Dora e a Grangiola, prima di compiere una breve deviazione che avrebbe permesso l'incrocio con la linea ferroviaria Torino-Modane¹⁵⁶. Qui sorpassa la linea ferroviaria tramite un ponte metallico obliquo e discende verso corso Regina Margherita. Come spesso capita, la stazione Regina Margherita, o Baraccone di Grugliasco, si trova in corrispondenza di una caffè che, come detto, è spesso punto di ritrovo per la partenza degli omnibus. Qui, infatti, sorgeva in precedenza una stazione di omnibus, che portava i passeggeri da Regina Margherita a Collegno. La zona Regina Margherita diventa successivamente sede di numerosi stabilimenti nel settore meccanico.

Entrata nel territorio di Collegno, la tramvia incontra la stazione Leumann, in prossimità dell'omonimo stabilimento nato nel 1875. Ancora, raggiunto il territorio di Rivoli, ferma nelle stazioni di

¹⁵⁵ ASCT, Affari lavori pubblici, repertorio 1580, cartella 113, fascicolo 11, 1881.

¹⁵⁶ G. Vaglietti, *La tramvia Torino-Rivoli*, rel. G.M. Lupo, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1986, p. 50.

Cascine Vica e Rivoli. L'ultima stazione è anche luogo di interscambio con le linee degli omnibus verso Avigliana, Rivalta e altre località vicine¹⁵⁷.

La linea è gestita dalla famiglia Colli fino al 1886, anno in cui passa alla società Tiberina e successivamente, nel 1899, alla Società Industriale Torinese che la gestì fino al 1909, anno in cui viene stipulata tra Torino e Rivoli la costituzione del Consorzio per la tramvia elettrica Torino-Rivoli, con il quale la linea a scartamento ridotto è sostituita con una a scartamento ordinario¹⁵⁸. La nuova tranvia elettrica è inaugurata il 19 novembre 1914, sotto direzione dell'Amministrazione provinciale di Torino.

Nel 1954 si demolisce la stazione ferroviaria di piazza Statuto, a seguito della trasformazione della tramvia elettrica con una linea filoviaria, attiva fino agli anni '70.

¹⁵⁷ Ibid.

¹⁵⁸ M. Bocca, M. Governato, *Tramvie intercomunali di Torino*, Artema, Torino, 1999, p. 88.

3.6 La stazionetta Leumann

Come detto in precedenza, la linea Torino-Rivoli fa una sosta obbligata nel territorio di Collegno, non a caso proprio in prossimità del complesso industriale Leumann. La cosiddetta “stazionetta” nasce infatti per volere di Napoleone Leumann nel 1903, il quale decide di posizionarla proprio davanti al suo stabilimento. Egli utilizzava già la linea per spostarsi da Collegno a Piazza Statuto, dove sorgeva il magazzino dell’azienda. Inoltre, la posizione così strategica della stazione avrebbe permesso uno spostamento più agevole per i pendolari. L’edificio si presenta come un unico locale che affaccia sul corso Francia tramite porticato¹⁵⁹ coperto per rendere l’attesa del treno più confortevole. Anche essa riprende l’estetica elvetica scelta per la maggior parte degli edifici del complesso industriale. Resta in funzione fino allo smantellamento della linea ferroviaria, dopo di che cade in uno stato di abbandono e degrado che la rendono inutilizzabile come abitazione nel momento in cui il Villaggio è oggetto di restauro¹⁶⁰.

¹⁵⁹ La tettoia è uno degli elementi che più caratterizzano le prime stazioni ferroviarie nel XIX-XX secolo. Essa è infatti pensata per accogliere i viaggiatori in entrata o in uscita dal treno, per garantire loro uno spazio coperto dalla pioggia. Solitamente, la stazione vera e propria è associata anche ad un edificio per i viaggiatori, il quale è pensato per essere il biglietto da visita per la città in cui si trova e consente, ancora una volta, una sosta confortevole ai passeggeri. La stazione è quindi l’emblema del contrasto ottocentesco tra tecnica e arte: la tettoia è materia da ingegneri, l’edificio viaggiatori rispecchia invece gli obiettivi dell’architettura monumentale (G. Zucconi, *La città dell’Ottocento*, Laterza, Bari, 2001, p. 140-143).

¹⁶⁰ P. Bonessa, *Il villaggio Leumann*, rel. G. Lupo, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1999, p. 197-198).

Bibliografia

- F. A. Deboin, *Raccolta per ordine di materie di legge, editti, patenti, manifesti ecc. emanati negli Stati di Terraferma sino agli 8 dicembre 1798 dai Sovrani della Real Casa di Savoia, dai solo ministri, magistrati ecc.*, Torino, Stamperia Reale, 1818-1869.
- “Antologia”, vol. XV, n. 44, Tipografia dei fratelli Jacopo e Luigi Ciardetti, Firenze, 1824.
- G. Durando, *Della nazionalità italiana*, S. Bonamici e co., Losanna, 1846.
- R. Bonghi, *Camillo Benso di Cavour*, Unione tip., 1861.
- P. Mantegazza, *Almanacco igienico-popolare del dott. Paolo Mantegazza*, Milano, 1866.
- A. Sacchi, *Le abitazioni: alberghi, case operaie, fabbriche rurali, case civili, palazzi e ville.*, Hoepli, Milano, 1874.
- L. Rocca, *Viaggio sul tramway. Da piazza castello alla Barriera di Nizza, da Torino a Moncalieri*, Piero Gribaudo editore, Torino, 1879.

- *Atti della prima riunione d'igienisti italiana tenuta nel settembre 1881 in Milano*, Milano, 1881.
- *Biografie dei due insigni ingegneri idraulici Elia Lombardini e Pietro Paleocapa, senatori del regno d'Italia*, Roma, 1883.
- *Atti della riunione d'igienisti italiani: 2 (1885)*, 1885.
- P. Saglio, *I tramways economici: a scartamento ridotto e la ferrovia Decauville nella vallata Versa fra Stradella e Soriasco*, Italy: Tipografia G. Borghi, 1886.
- E. Muller, E. Chacheux, *Les habitations ouvrières en tous pays*, Baundry, Parigi, 1889.
- F. Corradini, *La casa nuova e le abitazioni salubri*, Torino, 1891.
- G. Musso, *Le condizioni edilizie di Torino alla luce dell'igiene pubblica: letture fatte alla Società Piemontese d'igiene nelle sedute del 27 dicembre 1898 e 4 febbraio 1899*, Pozzo, Torino, 1899.
- M. Amoroso, *Casa e città operaie*, Casa editrice nazionale Roux e Viarengo, Torino-Roma, 1903.
- L. Pagliani, *Le case operaie del Cottonificio Leumann-Progetto dell'ingegnere Pietro Fenoglio*, in "L'ingegnere igienista", anno IV, n° 18, 1903.
- E. Magrini, *Le abitazioni popolari (case operaie)*, Hoepli, Milano, 1905.
- A. Pedrini, *La casa dell'avvenire: vademecum dei costruttori, dei proprietari di case e degli inquilini*, Hoepli, Milano, 1910.
- L. Pagliani, *Trattato di igiene e di sanità pubblica*, Vallardi, Milano, 1913.
- E. Bonicelli, *L'architettura industriale*, Utet, Torino, 1930.

- G. Gudenzo, *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861. I servizi di posta*, Museo nazionale del Risorgimento, Torino, 1961.
- P. Capello, *Torino nel tempo*, Rigois, Torino, 1965.
- M. Leva Pistoi, I. Cremona, *Torino, mezzo secolo d'architettura, 1865-1915*, Tipografia torinese, Torino, 1969.
- E. P. Thompson, *Rivoluzione industriale e classe operaia in Inghilterra*, Il Saggiatore, Milano, 1969.
- E. Penati, *1837: luce e gas. Una storia che comincia a Torino*, Edizione AEDA, Torino, 1972.
- A. Abriani, *I villaggi operai dell'Italia settentrionale come modello di insediamento*, 1975.
- U. Eco, *Come si fa una tesi di laurea*, Bompiani, Milano, 1977.
- P. Sica, *Storia dell'urbanistica. L'Ottocento*, vol. 2, Laterza, Roma-Bari, 1977.
- A. Negri, *L'archeologia industriale*, G. D'Anna, Messina-Firenze, 1978.
- L. Guiotti, *La fabbrica totale. Paternalismo industriale e città sociali in Italia*, Feltrinelli economica, Milano, 1979.
- E. Mariani Travi, L. Mariani Travi, *Il paesaggio italiano della rivoluzione industriale: Crespi d'Adda e Schio*, Delado, Bari, 1979.
- R. Nelva, B. Signorelli, *Le opere di Pietro Fenoglio nel clima dell'Art Nouveau interinazione*, Roma, 1979.
- A. Abriani, *Patrimonio edilizio esistente. Un passato e un futuro*, Designers Riuniti Editori, Torino, 1980.

- P. Benenti, *Villa e parco la Tesoriera*, in AA.VV., *Restauro e riuso del patrimonio edilizio comunale, 1975-80*, Società degli ingegneri e degli Architetti di Torino, Torino, 1980.
- AA.VV., *Villaggi operai in Italia: La Val Padana e Crespi d'Adda*, Einaudi, Torino, 1981.
- F. Corsico, L. Falco, *Il piano di edilizia economica e popolare*, La Nuova Italia Scientifica, Roma, 1981.
- Città di Collegno, *Piano di recupero del centro storico del comune di Collegno*, Designer riuniti Editore, Torino, 1982.
- A. Castellano, *La macchina arrugginita: materiali per un'archeologia dell'industria*, Feltrinelli, Milano, 1982.
- V. Comoli Mandracci, *Torino*, in *Le città nella storia d'Italia* (a cura di C. De Seta), Laterza, Roma, 1983.
- V. Comoli Mandracci, *Torino: note per una storia delle trasformazioni urbane dell'Ottocento*, in *La capitale per uno stato. Torino, studi di storia urbanistica* (a cura di V. Comoli Mandracci), Celid, Torino, 1983.
- G. Fantino, *La strada reale di Rivoli nell'ampliamento occidentale di Torino*, in *La capitale per uno stato. Torino, studi di storia urbanistica* (a cura di V. Comoli Mandracci), Celid, Torino, 1983.
- M. Passanti, *Lo sviluppo urbanistico di Torino dalla fondazione all'Unità d'Italia*, in *La capitale per uno stato. Torino, studi di storia urbanistica* (a cura di V. Comoli Mandracci), Celid, Torino, 1983.
- Archivio storico dell'industria italiana, *Atti del comitato dell'inchiesta industriale (1870-1874). Deposizioni scritte*, Analisi, Roma, 1985.

- M. Costa, *Edilizia residenziale pubblica in Italia*, BE-MA Editrice, Milano, 1985.
- N. Pevsner, *Storia e caratteri degli edifici*, trad. di G. Bastelli, Palombi, Roma, 1986 (ed. originale *A History of Building Types*, Thames & Hudson, 1976).
- G. Vaglietti, *La tramvia Torino-Rivoli*, rel. G.M. Lupo, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1986.
- V. Castronovo, *Torino*, Laterza, Roma-Bari, 1987.
- F. Cavallo, C. Maggi, *Appunti di igiene*, Celid, Torino, 1987.
- A. Magnaghi, F. Barrera, P. Tosoni, *La città smentita: Torino. Ricerca tipologica in ambienti urbani di interesse storico*, Designers Riuniti, Torino, 1988.
- C. Roggero Bardelli, M.G. Vinardi, V. Defabiani, *Ville Sabaude*, Rusconi, Milano 1990.
- M. Agodi, *Leumann. Storia di una famiglia e di un villaggio operaio*, Lito Copisteria Valetto, Torino, 1992.
- V. Castronovo, *Storia illustrata di Torino*, Milano 1992.
- G.F. Dall'Acqua, *Igiene ambientale, manuale di igiene edilizia, urbana e territoriale*, Minerva Medica, Torino, 1993.
- P. Tagini, *Le tranvie extraurbane di Torino*, rel. G.M. Lupo, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1993.
- Politecnico di Torino, *Strade ferrate in Piemonte-cultura ferroviaria fra Otto e Novecento*, Celid, Torino, 1993.
- M.A. Crippa, *Storie e storiografia dell'architettura dell'Ottocento*, Jaka Book, Milano, 1994.

- Politecnico di Torino, *Torino nell'Ottocento e nel Novecento. Ampliamenti e trasformazioni entro la cerchia dei corsi napoleonici*, Celid, Torino, 1995.
- V. Comoli Mandracci, V. Fasoli, *1851-1852: il piano d'ingrandimento della capitale*, Archivio storico della città di Torino, Torino, 1996.
- L. Mozzati, *Torino*, Electa, Milano, 1996.
- S. Pincetti, C. Repellini, *Il Villaggio Leumann a Collegno*, rel. C. Roggero Bardelli, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1996.
- A. Dameri, *La chiesa di Santa Elisabetta a Leumann. Un'opera di Pietro Fenoglio tra Art Nouveau ed Eclettismo di ritorno*, in *Bollettino della Società piemontese di archeologia e belle arti*, Torino, 1996.
- C. Giovannini, *Risanare la città: l'utopia igienista di fine Ottocento*, FrancoAngeli, Milano 1996.
- I. De Donnantonio, *Rinnovo urbano sull'asse di corso Francia (Rivoli)*, rel. S. Giriodi, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1998.
- M. Bocca, M. Governato, *Tranvie intercomunali di Torino*, Artema, Torino, 1999.
- P. Bonessa, *Il villaggio Leumann*, rel. G. Lupo, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 1999.
- L. Tuffo, *Il territorio, la memoria, le cose. Per un laboratorio di storia contemporanea al Villaggio Leumann*, IRRSAE Piemonte, Torino, 1999.
- G. Zucconi, *La città contesa: dagli ingegneri sanitari agli urbanisti (1885-1942)*, Jaca Book, Milano, 1999.

- C. Pantarelli, *Il Villaggio Leumann a Collegno e i primi villaggi operai in Europa tra Otto e Novecento*, rel. C. Roggero, tesi di laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 2000.
- C. Piva, *I villaggi operai Trossi e Rivetti: un'analisi storico-architettonica*, Chioma di Berenice, Vigliano Biellese, 2000.
- M., M, L. Torello, *Collegno. Frammenti di storia (1668-1801)*, Gianfranco Altieri Editore, Collegno, 2000.
- U. Levra, *Da capitale politica a capitale industriale (1864-1915)*, Einaudi, Torino, 2001.
- U. Rodda, *Storia dell'industria piemontese*, Il punto, Torino, 2001.
- A. Scotti Tosini, *La localizzazione alternativa della Cittadella*, in *Progettare la città. L'urbanistica di Torino tra storia e scelte alternative* (a cura di V. Comoli e R. Roccia), Archivio storico della città di Torino, Torino, 2001.
- G. Zucconi, *La città dell'Ottocento*, Laterza, Bari, 2001.
- L. Ballatore, *Storia delle ferrovie in Piemonte*, Il Punto, Torino, 2002.
- B. Bonetti, G. Peruccio, L. Rignanese, S. Ventrella, *Il regolamento edilizio dai Regolamenti d'igiene ai testi unici: l'innovazione del regolamento edilizio nella legislazione nazionale, nelle leggi regionali, nei più recenti regolamenti regionali e comunali*, Maggioli, Rimini, 2002.
- F. M. Butera, *Dalla caverna alla casa ecologica: storia del comfort e dell'energia*, Ed. Ambiente, Milano, 2004.
- A. Dameri, *La piazza dello Statuto a Torino*, in *Il disegno e le architetture della città eclettica* (a cura di L. Mozzoni e S. Santini), Liguori, Napoli, 2004.

- A. Giuntini, G. Paoloni, *La città elettrica: esperienze di elettrificazione urbana in Italia e in Europa fra Ottocento e Novecento*, Laterza, Bari, 2004.
- A. L. Cardoza, G. W. Symcox, *Storia di Torino*, trad. di Valentina Besi, Cinzia Di Barbara e Francesca Salvadori Giulio Einaudi Editore, Torino, 2006 (ed. originale *A History of Turin*, Einaudi, Torino, 2006)
- A. M. Gasca, *Fabbriche, sistemi, organizzazioni. Storia dell'ingegneria industriale*, Springer, Milano, 2006.
- C.F. Gutterman, *Leumann. Storia di un imprenditore e del suo villaggio modello*, Daniela Piazza Editore, Torino, 2006.
- A. Giroto, C.F. Guttermann, M.G. Imarisio, D. Surace, *Assonanze Liberty. Napoleone Leumann e il suo entourage committenti di Pietro Fenoglio dalle ville di Pianezza ai grandi stabilimenti industriali*, Scoprire Pianezza, Pianezza, 2007.
- A. De Capua, *Tecnologie per una nuova igiene del costruire: contributi per l'innovazione dei Regolamenti Edilizi Comunali*, Gengami, Roma, 2008.
- A. Bruschi, *Introduzione alla storia dell'architettura*, Mondadori, Milano, 2009.
- A. Dameri, *Cantieri e professioni: per una storia delle tecniche architettoniche e costruttive in Piemonte tra Otto e Novecento*, 2009.
- P. Sereno, S. Cavicchioli, *Torino reti e trasporti: strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio storico della città di Torino, Torino, 2009.
- A. De Amicis, *Torino e l'esperienza igienista: il caso di San Salvario tra il 1850 e il 1915*, rel. P. Tosoni, Politecnico di Torino, 2011.

- S. Maroino, *Il treno e il telaio. Le tramvie e le manifatture tra conservazione e valorizzazione: il caso biellese*, rel. M.G. Vinardi, tesi di Laurea in Architettura, Politecnico di Torino, 2011.
- F. Nizzi, *Le Corbusier, la fabbrica e la città: tre progetti per industrie e quartieri operai: Pessac, Zlín, Saint Dié*, rel. R.R.M. Tamborrino, G. Mezzalama, Politecnico di Torino, 2011.
- A. Deligiannis, *Un progetto di luce per l'ex Villaggio Leumann a Collegno*, rel. C. Aghemo, tesi di laurea magistrale in Architettura per il Progetto Sostenibile, Politecnico di Torino, 2013.
- A. Stivala, *Una casa a ognuno. I villaggi operai: dal socialismo utopico al paternalismo industriale. Il villaggio operaio Poma di Miagliano*, rel. A. Dameri, tesi di laurea magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio, Politecnico di Torino, 2013.
- A. Besso Marcheis, *Recupero prudente e sostenibile: il caso della Certosa reale di Collegno*, Angeli, Milano, 2014.
- S. Musicò, E. Tarditi, *Ecomusei: quale futuro. Un approccio innovativo attraverso il caso guida del Villaggio Leumann*, rel. L. A. Guardamagna, C. Coscia, tesi di laurea magistrale in Architettura per il Progetto Sostenibile, Restauro e la valorizzazione del patrimonio, Politecnico di Torino, 2014.
- R. Osano, *Un tetto per tutti: dai villaggi operai all'edilizia residenziale pubblica. Analisi sociologica ed urbanistica del caso torinese*, rel. L. Davico, tesi di laurea magistrale in Architettura per il Progetto Sostenibile, Politecnico di Torino, 2014.
- A. Pozzati, *Progettare San Salvario. Ipotesi, dibattiti e trasformazioni tra Ottocento e Novecento*, rel. A. Dameri, tesi di laurea magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio, Politecnico di Torino, 2014.

- M. Ternavasio, *Pietro Fenoglio. Vita di un architetto. Viaggio nella Torino liberty del primo '900*, Araba Fenice, Torino, 2014.
- C. Avenati, *La cultura igienista applicata alla città: il caso dei bagni e lavatoi pubblici a Torino*, rel. A. Dameri, tesi di laurea magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio, Politecnico di Torino, 2015.
- F. Triolo, *La cultura dell'abitare a Torino a fine Ottocento: igiene edilizia, impiantistica, scelte progettuali*, rel. A. Dameri, tesi di laurea magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio, Politecnico di Torino, 2016.
- A. Varini, *La rivoluzione industriale e la sua influenza sul territorio e sull'industria biellese*, rel. A. Dameri, tesi di laurea magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio, Politecnico di Torino, 2016.
- C.F. Gutterman, A. Zannini, *Una casa per tutti. I villaggi dal Nord Europa al Piemonte*, Torino, 2017.
- A. Pozzati, *Spazi per l'industria: Pietro Fenoglio a Torino*, in *Atti e Rassegna Tecnica, Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino*, Torino, 2019.
- C. Gorse, D. Johnston, M. Pritchard, *A dictionary of construction, surveying and civil engineering*, Oxford University Press, 2020.

Fonti archivistiche

- AST, Sezioni Riunite, *Ufficio tecnico erariale di Torino*, Collegno, mazzo 7.
- AST, Sezioni Riunite, *Carte topografiche e disegni*, *Camera Piemontese*, Tipo articolo 663, Dora Riparia, fiume, mazzo 41.
- AST, Sezioni Riunite, *Carte topografiche e disegni*, Serie IV, mazzo 12.2.
- AST, Sezioni Riunite, *Catasti*, *Catasto Sabauda*, Allegato C. Mappe del catasto antico provenienti dalla Camera dei conti, Circondario di Torino, Mandamento di Pianezza, Collegno, mazzo 16.
- AST, Sezione Corte, *Carte topografiche e disegni*, *Carte topografiche per A e B*, Collegno, mazzo 1.
- AST, Sezione Corte, *Carte topografiche e disegni*, *Carte topografiche per A e B*, Collegno, mazzo 2.
- AST, Sezione Corte, *Carte topografiche e disegni*, *Carte topografiche per A e B*, Rivoli, mazzo 2.

- AST, Tribunale di Torino, *Atti notarili, Concessione di mantenimento d'opera sulla bealera comunale data dal Municipio di Grugliasco a favore della ditta Isacco Leumann e Compagnia*, 15 giugno 1876.
- ASCC, *Registro censuario delle mutazioni di proprietà*, 1839-1877, inv. 137, libro 2.
- ASCC, *Fondo Pratiche anni 1870-1963*, categoria IX, Classe 2, Scuole elementari e asili, faldone -, fascicolo 2763.
- ASCC, *Fondo Pratiche anni 1870-1963*, categoria X, Classe 3, Illuminazione, faldone 420, fascicolo 3168.
- ASCC, *Fondo Pratiche anni 1870-1963*, categoria X, Classe 3, Illuminazione, faldone 420, fascicolo 3169.
- ASCC, *Fondo Pratiche anni 1870-1963*, categoria X, Classe 3, Illuminazione, faldone 420, fascicolo 3170.
- ASCC, *Fondo Pratiche anni 1870-1963*, categoria X, Classe 4, Acque e fontane, faldone 447, fascicolo 3194.
- ASCC, *Fondo Pratiche anni 1870-1963*, categoria X, Classe 7, Poste, telegrafo e telefono, faldone 502, fascicolo 3265.
- ASCC, *Fondo Pratiche anni 1870-1963*, categoria X, Classe 7, Poste, telegrafo e telefono, faldone 502, fascicolo 3266.
- ASCC, *Fondo Pratiche anni 1870-1963*, categoria X, Classe 7, Poste, telegrafo e telefono, faldone 502, fascicolo 3268.
- ASCC, *Fondo Pratiche anni 1870-1963*, categoria X, Classe 8, Ferrovie e autoservizi, faldone 538, fascicolo 3314.
- AACC, *Denuncia d'esercizio*, categoria I, classe V, 1875.
- ASCT, *Ordinati*, vol. 282, cc. 34-35, verbale della seduta del 15 aprile 1752

- ASCT, *Affari lavori pubblici*, repertorio 401, cartella 30, fascicolo 5, 1867-68.
- ASCT, *Affari lavori pubblici*, repertorio 467, cartella 35, fascicolo 3, 1869.
- ASCT, *Affari lavori pubblici*, repertorio 610, cartella 44, fascicolo 4, 1871.
- ASCT, *Affari lavori pubblici*, repertorio 1846, cartella 132, fascicolo 5, 1871.
- ASCT, *Affari lavori pubblici*, repertorio 1580, cartella 113, fascicolo 11, 1881.
- ASCT, *Affari lavori pubblici*, repertorio 1836, cartella 131, fascicolo 4, 1883.
- ASCT, *Affari lavori pubblici*, repertorio 2100, cartella 151bis, fascicolo 16, 1885.
- ASCT, *Affari lavori pubblici*, repertorio 2203, cartella 159, fascicolo 15, 1886.
- ASCT, *Affari lavori pubblici*, repertorio 2318, cartella 165bis, fascicolo 21, 1887.
- ASCT, *Carte sciolte*, n. 1787.
- ASCT, *Carte sciolte*, n. 1788, 1803.
- ASCT, *Carte sciolte*, n. 1789
- ASCT, *Carte sciolte*, n. 1790.
- ASCT, *Carte sciolte*, n. 1800
- ASCT, *Carte sciolte*, n. 1803
- ASCT, *Tipi e disegni*, 64-2-13

- ASCT, *Catasto*, mut. 14962-66
- ASCT, *Affari pubblici Polizia*, cart. 205, fasc. 1, documento dell'ufficio di Polizia, 31 ottobre 1873.
- ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, cart. 205, fasc. 1, 1875.
- ASCT, *Decreti Reali 1849-1899*, serie 1 K, n. 13, f. 274, 4 settembre 1887.
- ASCT, *Collezione XIV*, 1A 29/2, tav. 1, 1911.