

avviata nel 1853⁶. La cinta era un grosso muro – con torrette di guardia, fossato esterno e strada di circonvallazione daziaria – in cui si aprivano, in corrispondenza delle principali vie di comunicazione, varchi per l'accesso in città e la riscossione del dazio. I varchi erano denominati barriere, termine che designò ben presto gli insediamenti sorti all'esterno della cinta. All'inizio del secolo questi sobborghi si svilupparono secondo modalità diverse: per gemmazione da precedenti nuclei rurali, artigianali e commerciali lungo le strade d'accesso (Barriera di Nizza - Millefonti - Lingotto - Barriera di Milano), a ventaglio a ridosso dei varchi della cinta (Borgo San Paolo - Campidoglio - Barriera di Lanzo - Borgo Vittoria), in zone più esterne intorno a subcentri costituiti da una chiesa, una scuola, un'osteria, qualche negozio, qualche ufficio (Regio Parco, Madonna di Campagna)⁷. I piccoli centri di agglomerazione separati dalla città presentavano sin dall'inizio una propria, seppur minima, dotazione di servizi, mentre i borghi che nascevano come protendimenti dell'area centrale lungo le principali vie di comunicazione, mantenendo una certa facilità di comunicazione con i quartieri popolari entro cinta, dipendevano da questi ultimi per i servizi (Barriera di Milano da Porta Palazzo, Barriera di Nizza da San Salvario)⁸. Con lo sviluppo urbano e industriale del primo decennio del secolo le barriere attrassero non solo i nuovi immigrati ma anche famiglie di lavoratori che vi si trasferivano dalla zona centrale attratti dal minor costo degli affitti⁹ e dei generi alimentari (non soggetti al dazio), oltre che dalla vicinanza al posto di lavoro: i maggiori stabilimenti dei nuovi settori trainanti (automobile, meccanica e metallurgia, gomma), ormai non più condizionati dall'energia idraulica che aveva in precedenza concentrato l'industria nella fascia nord, lungo il corso della Dora Riparia, si dislocarono lungo la linea ferroviaria a sud e a ovest, in aree adiacenti alla cinta, che anche a nord intersecava la zona di vecchio insediamento industriale¹⁰.

⁶ Sul tracciato (a semicerchio sulla sinistra del Po) degli attuali corsi Bramante, Lepanto, Pascoli, linea ferroviaria, Ferrucci, Tassoni, Svizzera, Mortara, Vigevano, Novara, Tortona.

⁷ Cfr. D. JALLA, *Sviluppo urbano, quartieri operai e senso di appartenenza territoriale: Lingotto e Barriera di Nizza*, in ID. e S. MUSSO, *Territorio, fabbrica e cultura operaia a Torino 1900-1940*, ricerca coordinata da L. Passerini, Regione Piemonte, Torino 1981; L. GAMBINO, *Il Lingotto una volta. Voci e immagini di un sobborgo di Torino nei primi decenni del Novecento*, Città di Torino, Circo-scrizione 9, Torino 1987; G. LEVI e L. GAMBINO, *Campidoglio a Torino*, Cooperativa di Consumo e Mutua Assistenza Borgo Po e Decoratori, Torino 1990.

⁸ G. DEMATTEIS, *Torino dai borghi alla cintura*, in «Torino», XLIX (1969), n. 2; ID., *Le località centrali nella geografia urbana di Torino*, Facoltà di Economia e Commercio, Torino 1966.

⁹ Cfr. E. MAGRINI, *I risultati dell'inchiesta-referendum sulle abitazioni popolari in Torino*, in «La Riforma Sociale», XIII (1906), vol. XXVI, n. 2.

¹⁰ Cfr. P. GABERT, *Turin ville industrielle*, Presses Universitaires de France, Paris 1964.