

Assi rettori della composizione urbanistica e direttrici storiche di sviluppo

a cura di Vera Comoli, Micaela Viglino

La struttura urbanistica di Torino è connotata dalla presenza di assi viari e di direttrici di sviluppo che hanno definito e definiscono — in modo esemplare rispetto ad altre città — i caratteri storici e tipologici del suo impianto urbano e territoriale.

Il fenomeno è antico e ha origine tra la fine del Cinquecento e gli inizi del Seicento nel momento della « invenzione » vitozziana della città come capitale dello Stato sabauda: il modello urbanistico fu allora definito fisicamente e funzionalmente e rimase retto anche nel futuro, sia sulla continuità, congruità e uniformità del tessuto edilizio, sia — soprattutto — sulla gerarchia del sistema stradale urbano polarizzato sulla piazza del Castello e sul Palazzo Reale.

Il modello di accentramento fisico e funzionale nel cuore della città capitale derivava dalle ragioni militari che erano alla base della formazione della città, ed era insieme perfettamente aderente al programma dinastico — a specchio della concezione politica dello Stato assoluto — voluto, anche per Torino, come riflesso del ruolo di capitale europea.

Fino alla metà del Cinquecento la città era rimasta con caratteri urbanistici ancora prettamente medievali nell'impianto organizzativo delle strade che mantenevano tuttavia la traccia sensibile della geometria reticolare latente del *castrum* romano e della sua organizzazione funzionale retta sul *decumanus maximus* (attuale Via Garibaldi) e sul *cardo maximus* (attuali tracciati, più incerti, nelle Vie S. Tommaso e Porta Palatina).

Su questo modello urbanistico centripeto non influì la costruzione della cittadella filibertiana (Francesco Paciotto, 1564), la cui localizzazione in senso diagonale rispetto alla « città quadrata » romana lasciò comunque aperte in senso ortogonale le direzioni di crescita della città. Il recupero colto della *castrametatio* romana, non dei suoi connotati tipologici, ma dei valori di gerarchia, di ordine, di segno emblematico del Potere che erano impliciti in quella configurazione, aveva coinciso dunque con il modello della trattatistica cinquecentesca per la costruzione delle città capitali secondo assi e *viae militares* attestate sulle porte e sul Palazzo. Già il taglio vitozziano della Via Nuova (in corrispondenza dell'attuale Via Roma) aveva aperto dal 1613 questo processo, ponendo le basi per l'integrazione strutturale del vecchio tessuto della città quadrata con le zone delle nuove espansioni, sostenendolo sulla gerarchia di precise assialità; queste ressero struttura e conformazione della città-fortezza nelle fasi di tre successivi ampliamenti distinti (1618-1673-1702),

ma all'interno di quell'unico modello pianificato precedentemente.

L'organizzazione viaria per « assi storici » in stretta relazione con la storia urbanistica — dalle ristrutturazioni settecentesche del Centro Storico, alla grande espansione preunitaria della città ottocentesca — si è definita sul filo rigido di una adesione precisa al concetto di integrazione strutturale dei nuovi o rinnovati impianti urbanistici con i tessuti preesistenti, tenendo dunque ancora nella massima attenzione il criterio della gerarchia funzionale e della polarizzazione, intese anche in senso emblematico; quindi confermando la fortuna di un modello antico.

In questo quadro di vasta e dichiarata pianificazione si colloca anche il collegamento gerarchico della città col territorio circostante, realizzato nel sistema radiocentrico delle *maisons de plaisance* extraurbane (Regio Parco, Valentino, Vigna del Cardinal Maurizio, Moncalieri, Mirafiori, Stupinigi, Rivoli, Venaria Reale) collegate alle porte della città dai vialoni alberati rettilinei, alcuni dei quali, ben specifici, furono definiti secondo uno stretto rapporto biunivoco con l'impianto urbanistico cittadino e con i suoi principali assi rettori.

Tale struttura, che determinava un riferimento tangibile del Potere accentrato visto nella prospettiva diramata di realtà minori e satelliti, appare ben evidenziata iconograficamente nel magniloquente — ma sottilmente indicativo — repertorio di immagini del *Theatrum Sabaudiae* (1682, 1ª edizione), ed è ancora coglibile perfettamente nella iconografia della città e del suo territorio storico della metà e della fine Settecento.

La « corona di delizie » (secondo l'accezione settecentesca) con la vasta estensione dei parchi e dei giardini, ma soprattutto con le riserve di caccia e con le strade reali di collegamento, aveva dunque disegnato « con opere » anche il territorio esterno alla capitale: quel segno resterà a lungo pregnante e incisivo nella morfologia del territorio, decidendo poi nell'Ottocento, in periodo di forte espansione urbanistica, modi e caratteri di uno sviluppo per direttrici radiali, sostenuto sia sulla preesistenza di strade foranee più antiche, sia sull'impianto preordinato dei viali alberati sei-settecenteschi.

Definizione

Alla luce del precedente lineamento sulla formazione dell'impianto viario strutturante la città e in