



Il colonnato sul fronte principale della Mole di Alessandro Antonelli (fotografia di F. di Rovasenda).

re capitale di un regno, ereditò le scelte francesi per la sistemazione e l'uso dei terreni liberati o ancora da liberare in seguito all'abbattimento delle mura. Furono realizzati la Piazza d'armi presso la Cittadella (in un'area poi completamente edificata) e lo spianamento dei terreni presso Porta Susa. La vendita dei terreni delle **fortificazioni abbattute** procedette nella zona di piazza Emanuele Filiberto (ora della Repubblica) e di Porta Nuova (ora piazza Carlo Felice). Con il miglioramento della congiuntura economica, queste aree, insieme a quella del Borgo Nuovo tra Porta Nuova e il Po, conobbero un'intensa edificazione, stimolata dalla ripresa demografica. Secondo le direttive della corte, alla metà degli anni Venti iniziò la realizzazione di **Piazza di Po** (ora Vittorio Veneto), mentre il Municipio intervenne nella realizzazione della piazza e del tempio della **Gran Madre di Dio** sulla sponda opposta del fiume.

All'inizio degli anni Quaranta lo spazio entro la circonvallazione napoleonica a sud (viale del Re, attuale corso Vittorio Emanuele II) e a nord (attuali corsi Principe Eugenio, Regina Margherita e San Maurizio) risultava edificato. Alcune costruzioni isolate stavano sorgendo oltre tale demarcazione, prime segnali dell'avvio di un nuovo ciclo di espansione. Il problema dell'ampliamento del perimetro di Torino aveva iniziato a essere posto con varie ipotesi di espansione per le zone fuori Porta Nuova, Vanchiglia e fuori Porta Susa e regione Valdocco. La prima delle tre zone, quella fuori Porta Nuova, fu caratterizzata dall'attestazione sull'asse del viale del Re dello scalo della ferrovia di Genova. Parallelamente fu definita la sistemazione della zona di Vanchiglia, che dai primi anni Quaranta era al centro dell'interesse di un'iniziativa di privati. In entrambi i casi le trattative furono condotte tra il governo centrale e i privati, con l'esclusione della Città, e portarono all'approvazione di due piani edilizi nel 1846. Ma la Città si oppose, sia per l'insoddisfazione riguardo alla soluzione adottata per lo scalo ferroviario, che interrompeva la continuità del viale del Re, sia nel timore che la realizzazione del nuovo quartiere di Vanchiglia erodesse i profitti dei proprietari delle case del centro. Altro problema era la destinazione dei terreni intorno alla Cittadella, della quale si affermava ormai l'inutilità.

IL NUOVO RUOLO DEL MUNICIPIO

Nel 1848, con la svolta segnata dallo Statuto albertino, il Municipio si riappro-

piò di un ruolo centrale nelle decisioni relative agli ampliamenti e ai lavori pubblici, anche grazie all'acquisizione di una maggiore autonomia finanziaria, in funzione della quale, nel 1853, fu stabilito il tracciato della **cinta daziaria**, che lasciò una traccia evidente sia nella struttura della città sia nella forma edilizia. L'anno prima era stato approvato dal Consiglio comunale il «Piano d'ingrandimento», opera in gran parte di Carlo Promis, che si configurò come la sintesi dei piani edilizi già elaborati e condizionò lo sviluppo di Torino nel secondo Ottocento. Sempre nel 1852 fu approvata la demolizione della Cittadella, che rese disponibile un'enorme estensione di terreni, costituita sia da quelli direttamente occupa-

Iniziava a delinearsi la dicotomia tra la città borghese delle nuove aree residenziali e le zone suburbane delle borgate operaie

ti dai bastioni, sia da quelli vincolati dalle residue servitù militari, su cui sorgerà la nuova zona residenziale di Piazza Statuto e Porta Susa, dove fu posizionato lo scalo della ferrovia di Novara (ora Stazione di Porta Susa). Il collegamento alla zona di Porta Nuova fu realizzato attraverso nuove direttrici (attuale corso Vinzaglio e proseguimento del viale del Re) tracciate su una **griglia ortogonale di viali alberati**. Questi viali, a differenza delle grandi *promenades* napoleoniche, non erano più tangenziali del costruito e tratti di collegamento tra i fulcri della nuova aggregazione urbanistica, ma assi rettori della struttura edificata e inediti giardini urbani. La riuscita dell'integrazione tra la nuova zona e la città preesistente fu assicurata anche dal ricorso al **portico** come elemento tipizzante.

LA "MECCA" D'ITALIA

Su Torino, capitale dell'unico stato italiano che avesse mantenuto le libertà introdotte nel 1848, si concentrarono l'emigrazione politica e robusti investimenti finanziari. La "Mecca", come la si definiva, dell'Italia ancora da unificare e poi capitale effettiva del nuovo regno ebbe un'accelerata **crescita demografica**, interrotta bruscamente nel 1864 a causa della perdita di questo ruolo. Ne seguì un massiccio esodo di popolazione e la ristrutturazione del sistema economico, fino ad allora fortemente caratterizzato dai servizi alla corte e dalla presenza degli apparati di governo. Dalla crisi Torino si riprese lentamente, durante gli anni Settanta, come centro manifatturiero, nel quale iniziava a delinearsi la **dicotomia** tra la città borghese delle nuove aree residenziali e le zone suburbane delle borgate operaie.

Mentre su piazze e viali del centro sorvegliavano i monumenti in ricordo dei personaggi risorgimentali ormai scomparsi, con gli anni Ottanta iniziò una nuova fase, caratterizzata da alcuni processi simultanei: la crescita di **borghi operai** all'interno e soprattutto all'esterno della cinta daziaria, lungo le direttrici radiali di collegamento della città col territorio, secondo il modello delle "barriere" operaie; la prima urbanizzazione della zona pedecollinare sulla destra del Po, con la nascita di zone residenziali borghesi attestate oltre i nuovi ponti gettati sul Po; l'avvio dei dibattiti ispirati da propositi di **risanamento** igienico, ma anche da forti interessi fondiari, che porteranno alla realizzazione della rete fognaria e ai "tagli" diagonali di via Pietro Micca e di via IV Marzo, con la scomparsa di quasi tutte le cellule edilizie di impianto medievale, molto degradate, e la riconver-

sione del precedente ruolo residenziale povero in funzioni abitative qualificate e in destinazioni di servizio per il terziario delle banche, delle assicurazioni e delle ditte commerciali. Questa fase può considerarsi conclusa nel 1908, con l'approvazione del nuovo Piano regolatore e lo scoppio della crisi dell'industria automobilistica, appena nata, che determinerà negli anni seguenti una profonda riorganizzazione degli insediamenti produttivi, ispirata al modello fordista.

Silvano Montaldo è professore associato presso il Dipartimento di Storia dell'Università degli Studi di Torino

DA LEGGERE

M. Leva Pistoì, *Torino. Mezzo secolo di architettura 1865-1919*, Tip. Torinese, Torino 1969

A. Griseri, R. Gabetti, *Architettura dell'Ecclettismo*, Einaudi, Torino 1973

F. Rosso, *Alessandro Antonelli 1798-1888*, Electa, Milano 1989

V. Fasoli, C. Vitulo (a cura di), *Carlo Promis, professore di architettura civile agli esordi della cultura politecnica*, Celid, Torino 1993

D. Regis, *Torino e la via diagonale. Culture locali e culture internazionali nel secolo XIX*, Celid, Torino 1994

V. Comoli, R. Roccia (a cura di), *Torino città di loisir. Viali, parchi e giardini fra Otto e Novecento*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 1995

E. Dellapiana, *Giuseppe Talucchi architetto. La cultura del classicismo civile negli Stati Sardi restaurati*, Celid, Torino 1999

U. Levra (a cura di), *Storia di Torino*, voll. 6 e 7, Einaudi, Torino 2000-01

F. De Pieri, *Il controllo improbabile. Progetti urbani, burocrazie, decisioni in una città capitale dell'Ottocento*, Franco Angeli, Milano 2005

P. Dardanello, R. Tamborrino (a cura di), *Guarini, Juvarra e Antonelli. Segni e simboli per Torino*, Silvana editoriale, Cinisello Balsamo 2008

