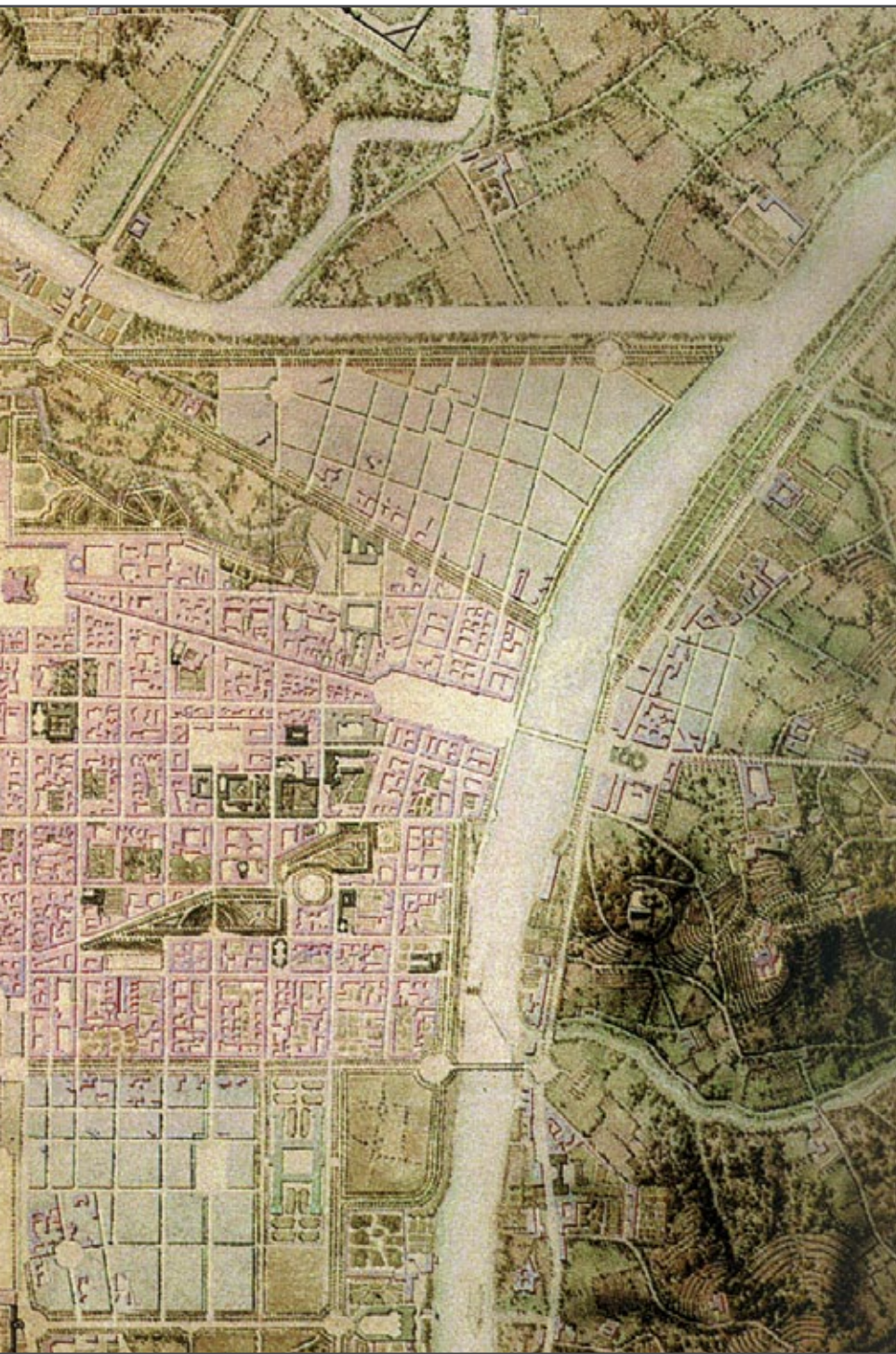




La pianificazione urbanistica in espansione nella seconda metà dell'Ottocento, secondo il progetto di Carlo Promis del 1850-51 (Istituto di Storia e Cultura dell'Arma del Genio, Roma, FT, XXXVIII B 2511).

Certo, abbattere un sistema difensivo imponente com'è quello torinese, non è operazione rapida né economica poiché solleva conflitti inattesi e di soluzione difficile. Si procede per parti, naturalmente. Se la Porta di Po, eretta su disegno di Guarino Guarini al termine della Contrada omonima, scompare già sotto il piccone demolitore dei francesi, se i ba-

stioni dei Giardini reali restano per volontà di Napoleone, occorre lasciar passare tutta la prima metà del secolo per vedere la muraglia sostituita da strade e case lungo l'intero perimetro della città, fino alla **smilitarizzazione della cittadella** che, dal 1852, avvia un quarantennale processo di trasformazione dell'area. Si tratta di interventi di eccezionale importanza che

coinvolgono attori diversi – dal consiglio municipale degli Edili al vicario del Re, dai proprietari fondiari ai promotori immobiliari, dagli architetti agli impresari edili – che alimentano dinamiche sociali ed economiche nuove, decisive nella formazione delle borghesie urbane torinesi di età contemporanea.

In principio, negli anni Venti e Trenta, sono le **grandi piazze** gli elementi urbanistici deputati a sostituire gli slarghi intorno alle preesistenti porte, anche in virtù della nuova cinta daziaria imposta nel 1818. Prima di tutte, per rilevanza topografica, è la **piazza della Venuta del Re**, poi Vittorio Emanuele e infine Vittorio Veneto, scenografica conclusione dell'asse secentesco della contrada di Po verso il fiume, programmata subito all'indomani della Restaurazione, ma messa in atto su progetto di Giuseppe Frizzi solo dal 1825. Intanto, sulla riva destra del fiume, un progetto di Ferdinando Bonsignore, avviato nel 1818, ha dato vita a un'altra piazza gravitante intorno alla Chiesa della Gran Madre, capolavoro neoclassico alla maniera del Pantheon di Roma. Tale sistema di spazi, tenuto insieme dal «ponte di pietra», diviene così il primo affaccio dell'antica capitale verso il territorio circostante, e la collina in particolare.

Negli stessi anni si configura l'accesso settentrionale alla città, superato il borgo lungo la Dora. L'iniziale progetto di Gaetano Lombardi dal 1818 ripensa la **piazza di Porta Palazzo** (poi della Repubblica), avviando una ridefinizione dell'intera area verso il fiume che può dirsi conclusa solo nel 1830, al momento dell'inaugurazione del secondo ponte in pietra cittadino, sulla Dora, eretto su progetto dell'ingegnere Carlo Bernardo Mosca. Dall'altra parte della città, sull'area già occupata dalla Porta Nuova un piano del medesimo Lombardi, avviato nel 1817, ridisegna l'accesso alla città regalando una nuova nobile cornice allo sfondo del Palazzo Reale, ormai visibile da distanze impreviste. È solo l'inizio della trasformazione, per quest'area.

## LA FERROVIA, I VIALI ALBERATI, LE BONIFICHE DEI BORCHI PERIFERICI

Dal 1845 comincia a prendere corpo l'idea di localizzare nell'area centrale l'arrivo della **prima ferrovia del Regno**, verso Genova. Il piano dell'ingegnere belga Henri Maus, incaricato dalla società ferroviaria, propone l'attestamento sul Viale del Re (poi corso Vittorio Emanuele II), prima contestato e poi accettato, fino alla costruzione del primo scalo o *imbarcadere*, sostituito nel 1861-68 dalla stazione