

15, con partenza da via Barbaroux ogni 5 minuti, **dalle 8 del mattino sino alle 9 di sera**, e che al costo di 10 centesimi potevano trasportare da 12 a 24 passeggeri. Ogni mezz'ora da piazza Castello e dal centrale Caffè Diley partivano invece gli omnibus per Moncalieri, al prezzo di 40 centesimi la corsa, in grado quindi di reggere a lungo la concorrenza del treno che proprio sul quel tratto aveva visto il suo esordio piemontese nel 1848. Generalmente **le stazioni di partenza erano caffè, punti di ristoro e locande**: dal Caffè Ruffino Doragrossa, al Regio Parco, partiva l'omnibus diretto a **Rivoli** lungo lo stradale di Francia; accanto all'Albergo della Rosa Bianca di piazza Milano i torinesi sapevano di trovare il convoglio per **Caselle**; per **Rivarolo** l'omnibus partiva sempre dalla stessa piazza, ma di fronte al Caffè Milanese e lì pure stazionava quello per **S. Benigno**, con posti riparati e posti a coupé, più economici. Per raggiungere **Venaria** l'omnibus si prendeva davanti al Palazzo di Città; da piazza San Giovanni due volte al giorno partiva quello per **S. Mauro**, mentre l'omnibus diretto alla Madonna del Pilone si trovava di fronte al liquorista Benetto di via Po.

Lo scenario cittadino si era intanto ulteriormente animato poiché sin dal 1850, al pari di quanto succedeva nel resto d'Europa, anche a Torino era stato introdotto un **servizio di vetture pubbliche**, paragonabili agli odierni taxi, dette comunemente **"cittadine"**. Esse potevano essere noleggiate per una corsa, oppure a ore. Circolava inoltre un tipo di cittadine particolari, a corse fisse, del costo di 60 centesimi, che mostravano anteriormente una placca rossa con la sovrascritta «disponibile» e di notte un fanale rosso; il loro ufficio stava in piazza Castello, di fianco al banco degli omnibus. Si serviva delle cittadine una clientela ristretta, la cui descrizione è giunta sino a noi nelle carte d'archivio, soprattutto nei numerosi rapporti dell'ispettorato di Polizia urbana, costantemente preso d'assalto dalle lamentele dell'utenza, vessata dall'**aleatorietà ed esosità delle tariffe**, dai modi talvolta sgarbati e ingiuriosi dei conducenti, accusati di prepotenze, soprusi e aggressioni anche fisiche!

## IL PROBLEMA DEL TRAFFICO

Le strade della città compresa entro la cinta daziaria erano dunque sempre più congestionate, anche perché omnibus e cittadine avevano affiancato i mezzi privati (berline, calèches, bastardelle, limoniere) da sempre tradizionalmente appannaggio dei ceti benestanti, oltre ai legni e ai carriaggi adibiti al trasporto e alla consegna



M. Nicolosino, *Guida del Viaggiatore in Piemonte*, Modesto Reycend, Torino 1831: antiporta della guida con l'immagine dal titolo «Ingresso di Torino verso levante» (ASCT, Collezione Simeom, B 468).

delle merci. A questi poi si aggiungeva un'altra categoria assai diffusa di vetture denominate generalmente "omnibus ad uso albergo", adatti ad accompagnare i clienti fino alle stazioni ferroviarie e ai luoghi di pubblico interesse, seguendo tragitti obbligatori. **Crocevia principale dei mezzi pubblici era piazza Castello** dove, sotto tettoie spesso provvisorie, si accalcava una folla quotidiana di passeggeri in arrivo o in partenza. Nella vicina piazza Carignano invece, sbiadiva ormai il ricordo della stazione di cambio delle diligenze a lunga percorrenza; e con esso quello delle figure pittoresche dei mastri di posta vestiti con la piccola livrea di Sua Maestà e quello dei postiglioni con la divisa di panno blu, galloni d'argento, colletto e paramani di panno scarlatto, cappello tondo di cuoio verniciato e la placca metallica portata al braccio sinistro con l'epigrafe delle Regie Poste. Quello

dei corrieri di posta era stato, infatti, per lungo tempo il sistema più diffuso per spostarsi dalla capitale alla periferia del regno, a cui si erano via via affiancati i più capienti ed economici **velociferi**, prima che le locomotive abbattessero i tempi. Altre trasformazioni, oltre alla **sistemazione a marciapiede di numerose vie**, mutavano ancora la fisionomia urbana. A partire dal 1860, 12.000 metri cubi di granito sarebbero stati gradualmente trasportati a Torino: il giorno dopo la proclamazione del regno d'Italia, l'Ufficio d'Arte presentava il prospetto di spesa definitivo «per la **sistemazione a ruotaie** (in pietra) della città, che avrebbe consentito un più efficiente e silenzioso spostamento delle vetture pubbliche ippotrainate. Mentre i **prototipi di biciclette**, le draisine o celeriferi provenienti dalla vicina Francia, facevano la loro apparizione in città (nel 1868 il Consiglio comunale