



# ASSI VIARI E FONDALI URBANI DELLA TORINO OTTOCENTESCA

## *Road Axes and Urban Backdrops in 19<sup>th</sup> Century Torino*

DOI: 10.17401/su.15.mv11

**Mauro Volpiano**

Politecnico di Torino, DAD

mauro.volpiano@polito.it

### **Parole chiave**

XIX secolo, arte pubblica, risanamento, estetica urbana  
*19<sup>th</sup> Century, Public Art, Rehabilitation, Urban Aesthetics*

### **Abstract**

Il testo affronta i momenti innovativi della composizione urbana a Torino nel corso del XIX secolo, con riferimento ai fondali che caratterizzano gli assi viari storici e quelli realizzati ex-novo. A partire dall'inizio del XIX secolo, sono destrutturate le mura erette a difesa della capitale sabauda e si affaccia la necessità di un nuovo rapporto con i borghi esterni e con il paesaggio. Nel quadro del Piano d'Ingrandimento della Capitale (dal 1850-51), l'innesto dei nuovi edifici pubblici esprime inedite esigenze, come quello dell'inserimento di servizi e infrastrutture che mutano funzioni e scale. Il tardo Ottocento, infine, vede l'acquisizione di un dibattito internazionale intorno ai temi del pittoresco, che smentisce, nel caso della nuova via diagonale, la tradizionale impostazione dei fondali urbani organizzati secondo una consueta prospettiva centrale, assiando scientemente la nuova via sullo scorcio di Palazzo Madama ed enfatizzandone retoricamente l'inedita visuale d'angolo.

*The text deals with the innovative moments of urban design in Turin during the 19<sup>th</sup> century, with reference to the architectural backdrops characterising the historical and newly built streets. Starting from the beginning of the 19<sup>th</sup> century, the walls erected to defend the Savoy capital were demolished and the need for a new relationship with the outer suburbs and the landscape emerged. Within the framework of the Capital's master plan (from 1850-51), the insertion of public buildings expresses new needs, such as that of services and infrastructures that change functions and scale. Finally, the late 19<sup>th</sup> century saw the acquisition of an international debate around the themes of the picturesque, which belied, in the case of the*

*new diagonal street, the traditional setting of urban backdrops organised according to a customary central perspective, knowingly axing the new street on the foreshortening of Palazzo Madama and rhetorically emphasising its unprecedented corner view.*

## **Assi viari e fondali urbani della Torino ottocentesca**

Nel corso del XIX secolo, Torino è prima capitale del Regno di Sardegna, poi dello stato unificato e infine centro di progredenti fortune industriali, un nuovo status acquisito con tenacia e pianificazione dopo il trasferimento degli apparati amministrativi a Firenze nel 1865. Così come il quadro economico e sociale della città, anche l'urbanistica muta radicalmente nel corso del lungo Ottocento, con multiple conseguenze sulle questioni di cui ci stiamo occupando. Può dunque essere utile mettere in evidenza alcuni nodi dell'innovazione compositiva e funzionale che caratterizza gli interventi di trasformazione urbana all'avvio della contemporaneità, nella dialettica tra assi stradali e fondali della composizione urbana.

### **Le premesse di antico regime**

Certamente, il modo in cui nell'Ottocento si sperimenta e si mette in opera l'interazione tra strade e fondali si distacca radicalmente dalle esperienze precedenti: quel rapporto strutturante, ben evidente nel paesaggio urbano e nelle persuasive iconografie che ne derivano, che è possibile apprezzare nel disegno della capitale sabauda del Sei e Settecento, è infatti destinato a cambiare radicalmente inoltrandosi nel nuovo secolo.

L'impianto tardo cinquecentesco della capitale di Carlo Emanuele I aveva consolidato da subito la forte relazione tra luoghi simbolici dello stato e della città, connessi da assi stradali ordinatori: il collegamento tra il palazzo ducale e la porta meridionale, così come quello tra la piazza del Castello e il palazzo comunale, erano stati definiti entrambi da Ascanio Vitozzi con una precisa connotazione strategica che avrebbe deciso le coordinate urbanistiche dei successivi decenni e non solo, ancora prima degli ampliamenti. Si trattava di valenze simboliche e funzionali espresse dal nitore compositivo e percettivo di quinte rettilinee e sedimi a sezione costante, posti a inquadrare efficacemente e univocamente gli edifici delle istituzioni, organizzando un rapporto bipolare tra spazi pubblici di rango. Questo *modus operandi* sarebbe stato confermato a lungo nelle scelte degli architetti ducali e regi, sino a Settecento inoltrato<sup>1</sup>.

---

1. Non riporto, per questi temi molto noti, una bibliografia, ma rimando alla letteratura ampiamente consolidata, selezionando invece a seguire alcuni riferimenti più specifici del modo in cui

Anche al di fuori della città, vi furono esperienze significative in questo senso, la più emblematica delle quali rimane probabilmente quella dell'abitato e della reggia di Venaria Reale. Qui, il progetto unitario dell'insediamento urbano e del palazzo di Carlo Emanuele II (dal 1659) si organizza attraverso la strada maestra che conduce, omogeneo asse funzionale e percettivo, dall'ingresso del borgo alle due corti del palazzo e si snoda idealmente lungo tutto il vasto giardino sino all'episodio finale del *fanum Dianae*, il padiglione a pianta centrale che ne conclude la prospettiva. Si tratta di un ambizioso intervento dell'architetto ducale Amedeo di Castellamonte, realizzato in una totale unità di cantiere: nel borgo e nel palazzo sono analoghe le soluzioni architettoniche, i materiali, le finiture di facciata, ma anche le maestranze al lavoro, a partire dall'impresario, il capomastro luganese Giovanni Battista Piscina. In questo caso, non si tratta solamente di una «strada orientata verso un edificio di rilevante importanza» (riprendo dal testo introduttivo del convegno), ma di una totale sincronicità tra il palazzo e la strada che ne costituisce il necessario dispositivo prospettico. Va detto che solo in anni recenti si è presa compiutamente coscienza della necessità, negli interventi di manutenzione e restauro, di trattare l'abitato e la reggia adottando soluzioni univoche nell'uso dei materiali, delle decorazioni e delle finiture delle facciate, richieste proprio dalla continuità storicamente manifesta tra parti che poi hanno subito vicende diverse e anche gestioni differenziate da parte della pubblica amministrazione, il che ha naturalmente reso più difficile il trattare tutto l'esteso complesso in modo coerente.

### **La città nella prima metà del secolo XIX**

La raggiunta continuità formale di queste opere di antico regime è così convincente che può farci dimenticare quanto siano articolati, anche nell'epoca dell'assolutismo, i processi di negoziazione sottesi alle realizzazioni, che spesso celano la realtà di una complessa e faticosa dinamica fondiaria, viceversa ben leggibile se dall'iconografia encomiastica delle prospettive incise si passa all'analisi dei dati catastali e d'archivio. Queste vicende acquisiscono ancora maggiore complessità quando la mano pubblica, nel corso del XIX secolo, si confronta con un'arena via via più complessa di attori e con un mercato delle aree e della produzione edilizia progressivamente più impersonale e liberista, ma anche sempre meglio organizzato.

Guardando alle grandi coordinate urbane, il primo significativo momento di rottura avviene quando, per impulso del governo francese, si ordina l'abbattimento di alcuni limitati tratti delle fortificazioni, nell'ottica di una smilitarizzazione

1. Strade senza fondale? Le sponde fluviali e la collina entrano nella composizione urbana. Stralcio da un'incisione di E. Ximenes, 1884.



1

progressiva dei territori di recente acquisto. Con l'editto napoleonico di Milano del 1800, infatti, si dà l'avvio all'abbattimento delle porte ai quattro punti cardinali, determinando un inedito rapporto visuale tra città e territorio: per la prima volta, dai tempi della fondazione augustea, la città si trova a dovere costruire una nuova dialettica con il paesaggio, cercando una soluzione qualificante per gli ingressi urbani, non più risolti dalle porte monumentali progettate da Carlo di Castellanone, Guarino Guarini e Filippo Juvarra.

Negli anni del governo francese e ancora nel periodo della Restaurazione, le soluzioni saranno finalizzate a riproporre per quanto possibile attestamenti esterni alle mura che qualificano gli ingressi in città, dapprima con lunghe alberature doppie o quadruple, le *grandes places* dei documenti napoleonici. Questi spazi delimitati dalla vegetazione saranno collegati tra loro da *allee* piantate *en ligne*, che permetteranno di circondare la città, aprendo dunque anche a una nuova percezione dello skyline urbano, visto dall'esterno. Come testimoniano con chiarezza i documenti e i rilievi della prima Restaurazione, in periodo francese solo le porte sono demolite, mentre il vero processo di destrutturazione delle fortificazioni ha luogo nel corso dei decenni successivi. Si tratterà dunque di trovare soluzioni nuove, ad esempio in affaccio sul Po, soluzioni che in quel caso diventeranno parte integrante della definizione delle sponde fluviali, con terrazze e punti di sosta, poi ulteriormente definiti da successivi progetti lungo l'arco di tutto il secolo e del primo Novecento [Fig. 1]. Il paesaggio, in particolare quello della collina, diviene dunque, in modo inedito,



2\_ La chiesa della Gran Madre di Dio inquadrata dalla via di Po, in un'immagine del fotografo Henri Le Lieure, circa 1867.

2\_

materiale compositivo dei grandi disegni e le aree proiettate al di là del Po si pongono come possibili moderni fondali della composizione urbana. Cambiano, di conseguenza, anche le scale dimensionali e percettive: se, ad esempio, l'asse della contrada vitozziana che a inizio Seicento mette in connessione prospettica il nuovo palazzo ducale con la porta meridionale è lungo poco più di cinquecento metri, il nuovo sistema urbano che collega, nella prima Restaurazione, Palazzo Madama – attraverso la via di Po e la recentissima piazza Vittorio Emanuele – con la nuova chiesa della Gran Madre di Dio al di là del fiume, raggiunge la ragguardevole lunghezza di quasi due chilometri [Figg. 2-3]. Queste mutate dimensioni della città, che saranno sempre più evidenti via via che Torino assume le dimensioni di un centro industriale, cambieranno radicalmente il modo di intendere i fondali urbani. Anche la scala dell'architettura necessariamente andrà regolata di conseguenza, e il progetto di Ferdinando Bonsignore per il nuovo edificio già ne tiene conto, con le inusitate dimensioni, evidenti in primis nei grandi monoliti in pietra di Malanaggio che ne caratterizzano la facciata. Un aspetto in particolare della Gran Madre rivela la preoccupazione del progettista di rendere la nuova chiesa percepibile nella sua totalità dalla via Po e dalla piazza, entrambe poste in posizione più elevata, vale a dire l'inserimento dell'alto podio su cui si erge l'edificio, artificio necessario a garantire una visione ottimale, ma che lo distacca significativamente

## 3\_ Il contesto ambientale della Chiesa della Gran Madre di Dio.



3

dall'antico modello romano. Artisti, fotografi e incisori non mancano di cogliere la novità, e da subito rappresentano la piazza e la sua meta visiva enfatizzando le dimensioni vastissime dell'insieme e, dall'altra, il rapporto innovativo tra l'architettura e il paesaggio [Fig. 5]. Nel 1831, ad esempio, l'editore Marchisio pubblica nel suo *Almanacco Storico* due piccole vedute opposte, almeno una delle quali opera del giovane incisore Agostino Lauro, che enfatizzano l'una le mete visive della Gran Madre fiancheggiata dall'allea seicentesca, ancora riconoscibile, indirizzata alla Villa della Regina, l'altra il grande vaso della piazza. Il punto di vista, inedito, è la mezzeria del ponte napoleonico. Nella veduta rivolta verso Palazzo Madama l'edificio non si scorge più, mentre alle spalle s'intravede il profilo delle Alpi [Figg. 6-7]. Sarà poi la Mole, costruita da Alessandro Antonelli a partire dal 1863, che compirà definitivamente il passaggio da architettura monumentale a iconico segno urbano, moltiplicando ancora la distanza di una possibile soddisfacente percezione, mentre la fruizione ravvicinata dell'edificio come opera di architettura diventerà solo parziale e anzi frammentaria.

La chiesa di Bonsignore che, come il suo illustre prototipo romano, interseca due modelli tipologici, quello longitudinale espresso dal pronao esastilo, e quello a pianta centrale dell'invaso circolare, è anche adatta a coordinare percettivamente una situazione piuttosto inconsueta nella città antica, vale a dire quella di un edi-



ficio prospettante in più direzioni, già dal piano basamentale, su spazi aperti, offrendosi dunque a una molteplicità di visuali<sup>2</sup> [Fig. 4]. Questa moltiplicazione dei punti di vista, con la conseguente – almeno parziale – degerarchizzazione dei rapporti, non più univoci, tra spazi urbani e mete visive, sarà certamente uno dei caratteri salienti dei decenni a venire: una situazione comune nel secondo Ottocento, come nei casi dall'Opera parigina di Charles Garnier, o della Votivkirche di Heinrich von Verstel a Vienna, solo per portare due esempi noti. La mancanza di una visuale privilegiata verso i grandi edifici, o comunque l'assenza di uno spazio urbano capace di accoglierli e contenerli secondo corretti criteri proporzionali, sarà stigmatizzata alcuni decenni più tardi dai teorici dell'arte urbana, in primis da Camillo Sitte che, proprio riferendosi all'edificio neogotico di Von Verstel, collocato al centro di un'enorme spianata, lo definirà «un dolce sopra un vassoio».

Ancora verso la metà del secolo, un approccio compositivo più tradizionale sopravvive in alcune sistemazioni, come quella antonelliana in Vanchiglia, che definisce la chiesa costruenda di S. Luca (poi soppiantata dalla neogotica Santa Giulia di Giovanni Battista Ferrante), come un tradizionale fondale architettonico del breve asse stradale [Fig. 8]. Un caso più interessante è, però, quello della sistemazione dell'area di Porta Nuova, dove la stazione ferroviaria progettata da Carlo Ceppi e Alessandro Mazzuchetti (1861) viene a costituire un inedito fondale dell'asse portante della città seicentesca, l'attuale via Roma. Tuttavia, visto da chi sbarca in stazione, il terminale opposto, quello del Palazzo Reale, perde improvvisamente d'importanza, perché filtrato dal nuovo *square* all'inglese con giardino. Si tratta di una situazione completamente inedita, che limita almeno parzialmente la visione del Palazzo. Una sequenza visiva tutta nel segno, anche retorico, dell'innovazione urbana e tecnologica, costituita dalla stazione – nuova porta della città, per usare la nota metafora haussmanniana – dal giardino aggiornato a modelli internazionali e, elemento non secondario, dal getto d'acqua che si eleva al centro dell'area verde, sineddoche dell'acquedotto, anch'esso appena realizzato, il cui *reservoir* si trova proprio al di sotto dello *square* alberato e ne rende possibile l'esistenza, assicurandone l'irrigazione.

### **Le vie diagonali: una nuova estetica urbana del pittoresco?**

Se, nei casi sino ad ora citati, sopravvive il tradizionale dispositivo prospettico centrale, gli ultimi decenni dell'Ottocento vedono la realizzazione di due nuove assi stradali, significativamente definiti 'diagonali', che cambieranno radical-

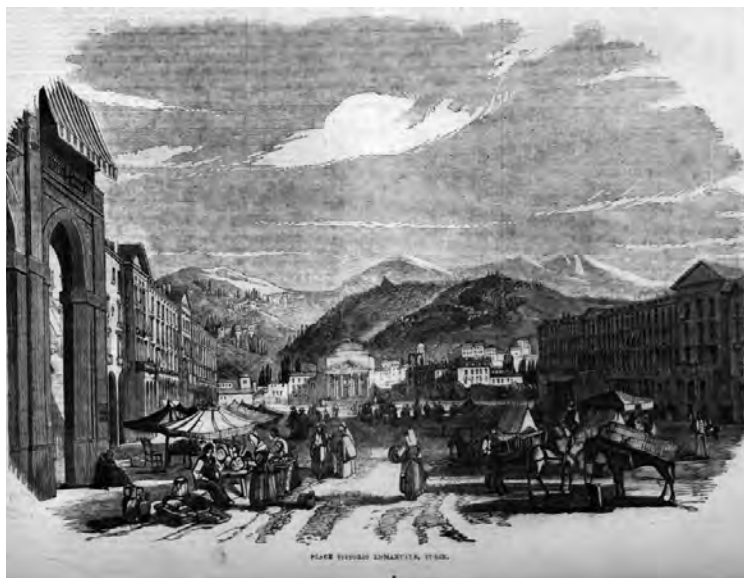
---

2. L'affermazione va sfumata: già nel 1818 Bonsignore immaginava un progetto non solo dell'edificio, ma anche del borgo oltre il ponte napoleonico, definendo dunque uno spazio controllato intorno alla chiesa. Per le vicende costruttive, costituisce ancora un primo punto di riferimento il volume *Il tempio della Gran Madre di Dio in Torino*, Città di Torino, Torino 1984.



4\_Visuale laterale della chiesa della Gran Madre di Dio (foto: M. Volpiano).

5\_Guide locali, *voyages pittoresques* e periodici illustrati anche stranieri, in questo caso l'americano *Frank Leslie's Illustrated Newspaper* (1856), non mancano di rilevare la sequenza visiva determinata dall'inedito rapporto tra la piazza Vittorio Emanuele, la nuova chiesa della Gran Madre e il paesaggio retrostante, addirittura enfatizzando in modo quasi caricaturale la presenza della collina.



4 | 5

mente il rapporto tra la strada e il suo fondale architettonico di riferimento. Del processo decisionale che porta alla realizzazione di queste nuove vie, oggi denominate Pietro Micca e IV Marzo, resta traccia negli atti consiliari e nei verbali delle sedute della Società degli Ingegneri e degli Architetti. Il dibattito su questi interventi, che dovranno vivificare i tessuti edilizi storici centrali non ancora toccati dalle ristrutturazioni urbanistiche settecentesche, è già avviato negli anni Settanta del XIX secolo, ma trova immediata concretezza all'indomani della promulgazione della legge per il risanamento di Napoli (1885), in virtù della sua applicabilità anche a Torino [Fig. 6].

Se le vicende urbanistiche sono ormai abbastanza note e studiate<sup>3</sup>, qui può essere interessante ricordare la riflessione che i tecnici torinesi intraprendono a proposito della valenza che le diagonali stesse possono avere in una città tradizionalmente ancorata al suo impianto regolare di strade tra loro perpendicolari, definito dalla progettazione urbana sabauda nell'arco di due secoli.

Già nel 1877, il consigliere Ernesto Balbo Bertone di Sambuy evidenzia l'attualità del problema del risanamento e propone la realizzazione di una via diagonale che raccordi piazza Castello e la recente piazza Solferino, a collegamento del-

3. Daniele REGIS, *Torino e la via diagonale. Culture locali e culture internazionali nel secolo XIX*, Torino, Celid, 1994. Giuseppe MOGLIA, *I risanamenti e i tagli diagonali di fine Ottocento*, in Paolo SCARZELLA, a cura di, *Torino nell'Ottocento e nel Novecento. Ampliamenti e trasformazioni entro la cerchia dei corsi*, Torino, Celid, 1995. Riprendo qui anche alcune osservazioni già in Mauro VOLPIANO, *Vie diagonali*, in Giuseppe Bracco e Vera Comoli (a cura di), *Torino da capitale politica a capitale dell'industria. Il disegno della città (1850-1940)*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 2004, pp. 297-302.

l'area centrale della città con la via Cernaia e la nuova stazione ferroviaria verso Milano. Ma Sambuy propone anche di mettere in opera una seconda via diagonale, che si attesterà a lato della chiesa di San Lorenzo, così da fare di Palazzo Madama il fulcro di un suggestivo sistema prospettico, per il quale propone esplicitamente il riferimento alla piazza del Popolo, con le due vie divergenti del Babuino e di Ripetta. Solo l'attuale via Micca verrà poi effettivamente realizzata, determinando però una vista su Palazzo Madama defilata e di sbieco, certamente anticanonica, che eppure apparirà non priva di interesse e legittimata dalle proposte progettuali e teoriche di quegli anni. Va detto che a Torino l'artificio della prospettiva angolata di derivazione teatrale (Galli Bibiena) era già stata introdotta da Filippo Juvarra nei suoi progetti per gli accessi urbani da porta Susina e da porta Palazzo, ma qui la scelta acquisisce il rinnovato senso di un'opzione votata al pittoresco e alla varietà delle visuali.

Questo interesse per una rinnovata estetica della composizione urbana è infatti espresso dal dibattito che si articola negli anni successivi, del quale sono protagonisti alcuni dei protagonisti della scena architettonica torinese, fra tutti Carlo Ceppi, Giovanni Battista Ferrante e Vincenzo Soldati, autori di una memoria scritta sul tema, nella quale si discute anche della convenienza delle vie curvilinee, lungo le quali il «viandante, mutando in modo lento ma continuo la direzione, muta anche il punto di vista, sicché tutti gli edifici della via gli si presentano allo sguardo successivamente, svolgendosi come le vedute di un grande panorama meccanico»<sup>4</sup>.

Nel 1897, l'ingegnere capo del Comune Tommaso Prinetti, commentando i lavori della Diagonale dalle pagine de «L'Edilizia Moderna» di Luca Beltrami, scriverà invece:

«In genere le diagonali [sono] d'innegabile utilità, perché: a) abbreviano i percorsi; b) facilitano l'orientamento se uniscono punti principali, così da costituire linee importanti e singolari; c) assumono fisionomia diversa dalle vie ortogonali, diminuendo la monotonia della Città; d) rendono possibile la concorrenza degli assi di varie vie sulle piazze o larghi ove sboccano, d'onde l'effetto scenico di moltiplicata animazione; e) nell'estate hanno l'ombra, quando tutta una serie di vie ortogonali è dominata dal sole; f) nei ritagli di aree che non si prestano alla fabbricazione, si possono collocare piccole ed eleganti costruzioni per spaccio di giornali o per pubblica utilità, quando non si preferisca formarvi aiuole»<sup>5</sup> [Fig. 7].

4. *Relazione della Sottocommissione comunale incaricata di redigere un piano di riforma della città antica e di quella nuova per igiene viabilità ed estetica* (1882), Archivio Storico del Comune di Torino.

5. TOMMASO PRINETTI, *Risanamento di Torino. Via diagonale «Pietro Micca»*, in «L'Edilizia Moderna. Periodico Mensile di Architettura Pratica e Costruzione», 3, 1896.



6 | 7

6 | 7\_Agostino Lauro e un altro anonimo incisore: due vedute incise nel 1831 verso la Gran Madre e il Palazzo Madama. L'inedito punto di vista è la mezzzeria del ponte napoleonico.

Altre riflessioni, in questi medesimi anni, riguardano l'utilità di derogare eventualmente alla sezione costante della nuova strada per favorire la realizzabilità dell'intervento: è un tema al quale sono dedicate alcune pagine dell'*Handbuch der Architektur* di Joseph Stübben (1890), mentre la questione delle strade diritte o curve sarà un cavallo di battaglia di Cornelius Gurlitt (*Über Baukunst* 1904), così come, ancora, la riflessione intorno alla varietà delle viste di cui dovrebbe godere chi percorre una strada è tema caro al Raymond Unwin di *Town Planning in Practice* (1909)<sup>6</sup>.

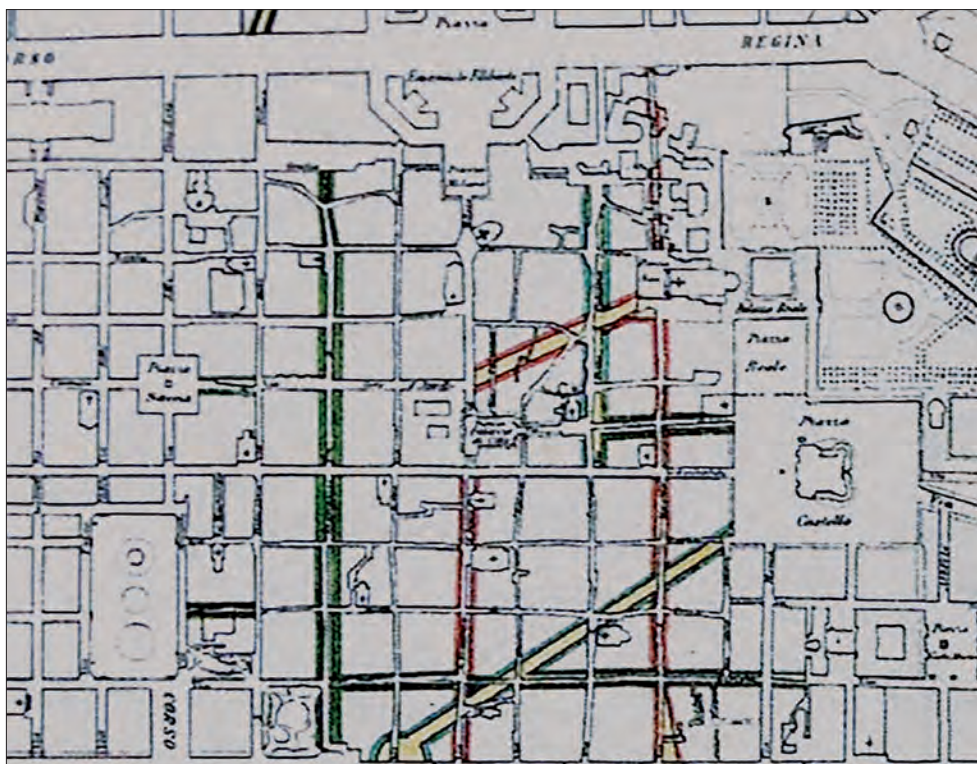
I tecnici torinesi intercettano dunque un dibattito internazionale in corso sulla progettazione qualitativa della città, che è tipico dell'ultimo scorcio dell'Ottocento e del primo Novecento e che, di lì a qualche anno, troverà illustri divulgatori a livello nazionale, primo fra tutti Gustavo Giovannoni. La nuova Diagonale inquadrerà dunque una vista scorciata, del tutto anticlassica, della piazza Castello ma, come si è visto, alla luce del dibattito intercorso, questa soluzione apparirà carica di valenze positive, introducendo un diversivo pittoresco nella monotona morfologia della capitale subalpina, che in quegli anni sta già diventando un topos negativo. Nell'immaginare la sua Casa Bellia sulla via Diagonale, Ceppi la rappresenterà in uno schizzo molto noto come affacciata su un canale veneziano, con tanto di gondola, sintetizzando, come meglio non si potrebbe, la lontananza dai paradigmi consolidati dell'urbanistica subalpina [Fig. 8].

6. Joseph STÜBBEN, *Der Städtebau, Handbuch der Architektur; Vierter Teil: Entwerfen, Anlage und Einrichtung der Gebäude, IX Halband*, Bergsträsser, Darmstadt 1890. Cornelius GURLITT, *Über Baukunst*, in «Die Kunst», XXVI (1904), Berlin, Jules Band Verlag, 1904, (trad. parziale in Giorgio PICCINATO, *La costruzione dell'urbanistica. Germania 1870-1914*, Roma, Officina Edizioni, 1974). Raymond UNWIN, *Town planning in practice; an introduction to the art of designing cities and suburbs*, London 1909.



8\_La chiesa di Santa Giulia (G. B. Ferrante, 1863).

8



9\_Piano di risanamento delle aree centrali della città, particolare, Archivio Storico della Città di Torino.

9

10\_La via Diagonale (oggi via Pietro Micca) e la visuale scorciata verso Palazzo Madama.



10

11\_Carlo Ceppi, Ambientazione della Casa Bellia su un canale veneziano. Sullo sfondo un trasfigurato Palazzo Madama.

12\_Sequenze percettive degli assi stradali: 1. Strada nuova vitozziana; 2 Via Po e il suo congiungimento con la chiesa della Gran Madre di Dio; 3. Asse indirizzato alla chiesa di S. Luca (poi Santa Giulia); 4. Prospettiva congiungente la stazione di Porta Nuova con piazza S. Carlo; 5. Via Diagonale poi via P. Micca. Base cartografica pubblicata dall'editore Marchisio (1898).



11 | 12