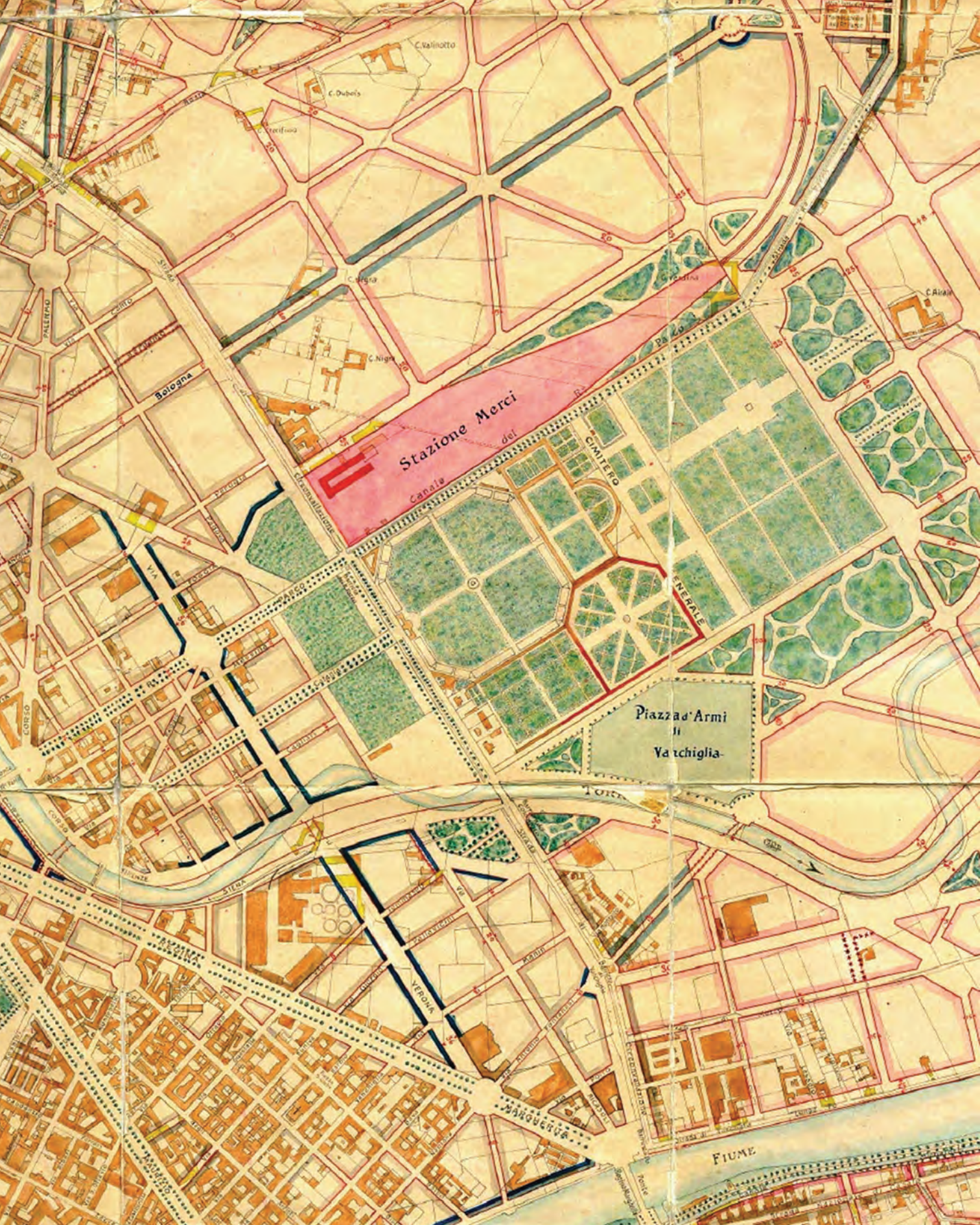

C. Vallinotto
C. Dubois
C. Nigra
C. Airaldi
Bologna
Stazione Merci
Canale
CIMITERO
Piazza d'Armi
di
Vanchiglia
CORSO
VIA
PO
FIUME
VERONA
SIENA
FIRENZE

# VIALI ALBERATI E CIMITERO MONUMENTALE A TORINO, UN DIALOGO TRA ASSI RETTORI ED ESIGENZE FUNERARIE

## *Tree-Lined Avenues and Monumental Cemetery in Turin: a Dialogue between Urban Planning and Funeral Exigencies*

DOI: 10.17401/su.17.gb08

***Giosuè Bronzino***
Politecnico di Torino, DIST
giosue.bronzino@polito.it

**Parole chiave**
Corso Regio Parco, camposanto, pianificazione, storia della città, ponti
*Regio Parco Avenue, Cimitery, Planning, Urban History, Bridges*

**Abstract**
La presenza di un viale di collegamento tra la città e l'area ove oggi sorge il Cimitero Monumentale di Torino è segnalata già a partire dalla fine del XVIII secolo come connessione con la residenza extraurbana del Viboccone, poi Regio Parco, e quindi trasformata in Manifattura Tabacchi, ma è il *Plan Général* del 1809, steso dalla commissione incaricata dal Consiglio degli Edili, che ne attesta con chiarezza l'andamento rettilineo quale assialità in uscita dal nucleo più antico della città, in direzione nord-est, e come tragitto verso l'Abbadia di Stura. In adiacenza, si deliberava nel 1827 l'edificazione del nuovo camposanto, il cui progetto di Gaetano Lombardi prendeva avvio nel 1828 con l'acquisto dei lotti e l'edificazione del primo nucleo, inaugurato l'anno seguente, nonostante le difficoltà connesse al corso della Dora Riparia. L'asse di collegamento, il cui impianto alberato è segnalato in tutte le cartografie successive, costeggia il camposanto, ma occorre attendere l'ampliamento e la pianificazione urbanistica della città in quest'area per il compimento di un viale, anch'esso alberato, in asse all'ingresso principale del cimitero, vera via funeraria.

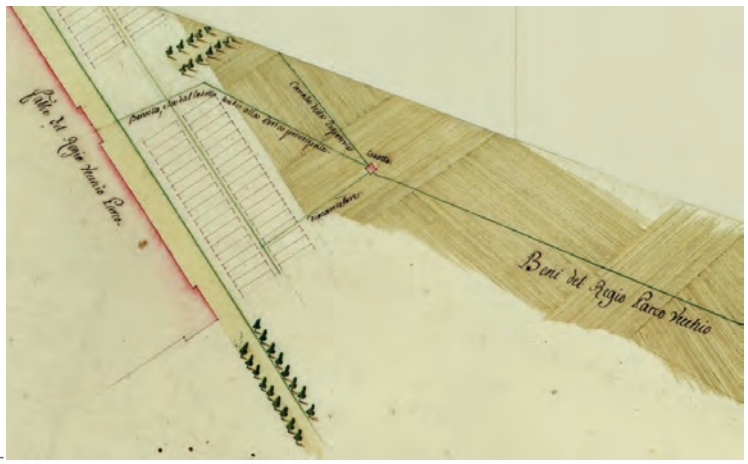
*The presence of a road connecting the city and the area where Turin's Monumental Cemetery now stands was noted as early as the late 18th century, as a connection with the Viboccone residence, then Regio Parco, later transformed into the Manifattura Tabacchi. However, it was the 1809 Plan Général, drawn up by the commission appointed by the Consiglio degli Edili, that clearly attested its rectilinear course, leading from the oldest settlement in a northeasterly direction, toward the Abbadia di Stura. Adjacent to the site, a resolution was passed in 1827 to build a new cemetery. Gaetano Lombardi's project began in 1828 with the purchase of the lots and the construction of the first section, which was inaugurated the following year, despite the difficulties associated with the course of the Dora Riparia River. The connecting road, whose tree-lined layout is indicated on all subsequent maps, runs alongside the cemetery, but it was not until the expansion and urban planning of the city in this area that a tree-lined avenue was built, aligned with the main entrance to the cemetery, a funeral road*.

L'espressione 'viale del tramonto', assai consueta nel parlare comune, trova frequente applicazione nell'indicare oggi un passaggio verso il trapasso, laddove il tramonto (dalla stessa radice del termine latino *occidère*, da cui occidente) fin dall'antichità richiamava per fatti astronomici – prima ancora che culturali – l'ultimo passaggio della vita: l'accostamento alla parola 'viale' pare invece più moderna[1], ma in ogni caso restituisce alla mente, anche dei nostri contemporanei, una immagine retorica assai eloquente. Applicando letteralmente tale formula alla storia della città di Torino, la presenza di 'viali del tramonto' o meglio di viali alberati progettati, destinati o riadattati al raggiungimento di luoghi di sepoltura non pare trovare applicazione in *Ancien Régime* se si guarda strettamente alla città e al suo immediato intorno: i principali luoghi di sepoltura fuori dalle mura, ossia il cimitero di San Lazzaro detto anche «della rocca», così come il cimitero di San Pietro in Vincoli si collocavano troppo a ridosso dell'articolato sistema di fortificazione alla moderna della città, e dunque ricadevano entro le prescrizioni che impedivano il piantamento di alberate che avrebbero ostruito la visuale e dunque il campo di tiro delle bocche da fuoco, motivo per cui la stessa celebre pianta del Galletti[2] restituisce un lungo viale sinuoso privo di qualsiasi forma di alberata. Con lo smantellamento della cinta bastionata, e dunque al cessare delle condizioni anzidette, si sarebbe potuto piantumare il percorso che raggiungeva il complesso di San Pietro in Vincoli, ma a tale data il Borgo Dora presentava già un insieme strutturato di costruzioni che impedivano la realizzazione di un viale, come attesta tra l'altro la celebre *Carta Topografica della Caccia*[3]. In pieno periodo imperiale, il *Plan Général d'Embellissement* approvato nel 1809, segnala con chiarezza l'identificazione di un lungo viale rettilineo in uscita dalla città in direzione nord-est. L'edificazione di un nuovo cimitero, stabilito nel 1827 dal Collegio dei Decurioni della città, oltre il corso della Dora, si prestava invece alla realizzazione di questo modello di strada alberata, già ampiamente applicato a Torino nei viali di

1. A consacrare definitivamente questo termine è il film *Viale del tramonto* (nella forma originale *Sunset Boulevard*), film *noir* del 1950 diretto da Billy Wilder e prodotto da *Paramount Picture*, che non richiama il concetto qui espresso, ma fa riferimento all'arteria stradale di Los Angeles.

2. Ignazio Amedeo Galletti, *Pianta geometrica della reale città e cittadella di Torino colla loro fortificazione*, 1790. ASCT, *Tipi e Disegni*, 64.2.13.

3. Ignoto Topografo Piemontese, *Carta Topografica della Caccia*, s.d. [1761-66]. ASTO, Corte, *Carte Topografiche e disegni*, *Carte topografiche segrete*, Torino 15 A VI Rosso.




1_Stralcio del viale alberato in asse al *Regio Vecchio Parco* (da Giovanni Battista Ferroggio, *Tipo dell'andamento dell'acquadotto*, cit.).

1_

circonvallazione che sin dai primissimi anni del secolo andavano a sostituirsi al perimetro delle bastionate in fase de demolizione. Il modello preminente cui si guardava con ammirazione in questi anni di piena Restaurazione restava, a livello internazionale, Parigi con il suo già consolidato cimitero di *Père-Lachaise* e le grandi *Avenue* che lo raggiungono diagonalmente ancor oggi. A livello nazionale, il caso torinese precede cronologicamente i celebri cimiteri monumentali di Milano, aperto nel 1837, e di Genova (quello di Staglieno, del 1851).

Già *La carta della montagna di Torino*[4], come la si definisce comunemente in italiano, risalente allo scorcio del Seicento, illustra l'asse rettore di collegamento tra la cinta bastionata della città e il complesso del Regio Parco, area nella quale sarebbe poi sorto il cimitero, nel suo andamento rettilineo, parzialmente ma non globalmente affiancato da filari arborei, mentre la *Carta Corografica* di Lorenzo Amedeo Grossi[5] specifica invece più chiaramente la doppia fila di alberate al 1790.

È ancora un *Tipo dell'andamento dell'acquadotto conducente una Fontana dalla Bassa di Stura sino alla Fabbriche del Regio Vechio* del 1773, di Giovanni Battista Ferroggio[6], che ribadisce la presenza di un sistema di doppia alberatura su entrambi i lati del tragitto [Fig. 1].

Questo stradone (al 1801 detto anche *Strada del Parco Nazionale*) si articola

4. La Marchia, *CARTE DE LA MONTAGNE DE TURIN AVEC L'ÉTENDUE DE LA PLEINE*, 1694-1703. ASTO, Corte, *Carte topografiche e disegni, Carte topografiche per A e per B*, Torino, Torino 14, m.1.

5. Giovanni Lorenzo Amedeo Grossi, *Carta Corografica dimostrativa del territorio della città di Torino, luoghi e parti confinanti coll'annotazione precisa di tutti gli edifici civili, e rustici, loro denominazione*, [...], 1790. ASCT, *Collezione Simeom*, SIMD1800.

6. Giovanni Battista Ferroggio, *Tipo dell'andamento dell'acquadotto conducente una Fontana dalla Bassa di Stura sino alla Fabbriche del Regio Vechio Parco*, 1773. ASTO, Riunite, *Carte topografiche e disegni*, Camerale Piemonte, Articolo 663, Torino, c. 87, f. 1.

ancor oggi a partire dall'attraversamento della Dora su due spezzate[7], la prima perfettamente rettilinea fino alla Cascina Verdina e da qui, con un piego verso nord, un secondo segmento che si allontana dalla Cascina Airale, a pochi metri dal corso della Dora, che punta sull'ingresso principale della Manifattura. La rettilineità del percorso (per quanto spezzato su due segmenti) viene in pieno Settecento affiancata da un cavo idrico di grande rilievo, ossia il *canale del Regio Parco* che attinge le sue acque direttamente dal corso della Dora Riparia mediante opere idrauliche (specificatamente un ponte-canale illustrato da Giuseppe Formento al 1823)[8], che nel corso dell'Ottocento sono ripetutamente aggiornate, come dimostra il *Tipo* di Giovanni Cantù, che mette in luce i fini prettamente proto-industriali dell'opera idraulica[9].

Dismesso il Regio Parco, e tramutato in sistema produttivo, le acque di questo canale muovevano i cinematismi dell'intera manifattura (come illustra ancora negli anni Trenta dell'Ottocento una pianta di Francesco Barabino[10] [Fig. 2], che parallelamente ben ri-segnala le alberate del corso Regio Parco), mentre sul suo tragitto esso era intercettato da corpi idrici minori che irrigavano i campi latistanti e muovevano le ruote idrauliche di mulini e piste, così come dimostrano numerosi documenti iconografici relativi a «edifizi idraulici» d'inizio secolo[11] [Fig. 3].

Tornando al corso Regio Parco, al 1824 Benedetto Brunati (nei suoi progetti idraulici per la sistemazione dei corpi idrici che attingono in quest'area le acque dalla Dora dal lato della città)[12] lo annota quale «Allea di circonvallazione che dalla Porta Palazzo tende a quella di Po'» e segnala con precisione la presenza di un rondò subito precedente al ponte di legno (antesignano dell'attuale Rondò

---

7. Giuseppe Boina, *Figura regolare della Cassina, e beni, detta l'Airale posta in questo Comune Regione del Parco*, 1801. ASTO, Riunite, *Carte topografiche e disegni*, Camerale Piemonte, Articolo 663, Torino, c. 88, f. 1.

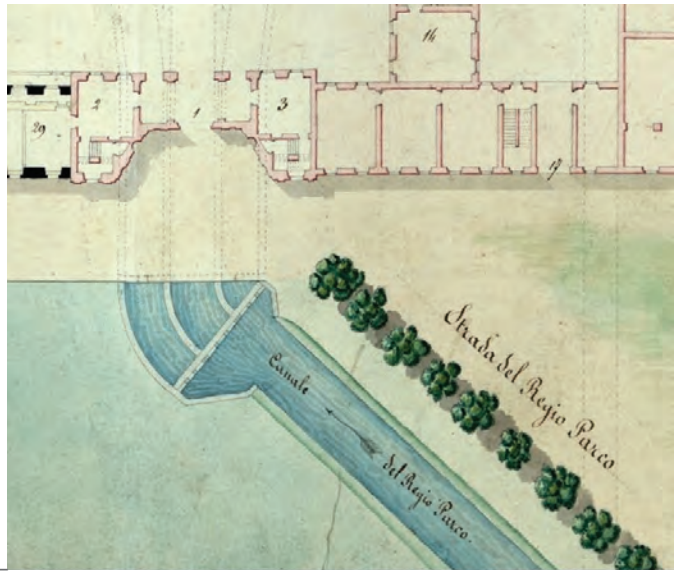
8. Giuseppe Formento, *Piano dimostrativo del corso del Canale superiore del R.° Parco al sito, ove ha luogo il bocchetto d'irrigazione dei prati del Sig.r Vacchetta*, 1823. ASTO, Riunite, *Carte topografiche e disegni*, Camerale Piemonte, Articolo 663, Torino, c. 90, f. 1.

9. Giovanni Cantù, *Carta Topografica Originale in misura di parte de' Terreni esistenti a Latere delle strade che dalla Città di Torino tendono alla Veneria Reale, à Settimo Torinese, ed al Regio Parco*, 1823. ASTO, Riunite, *Carte topografiche e disegni, Carte topografiche per A e per B*, Torino, Torino 9, c. 1, f. 1.

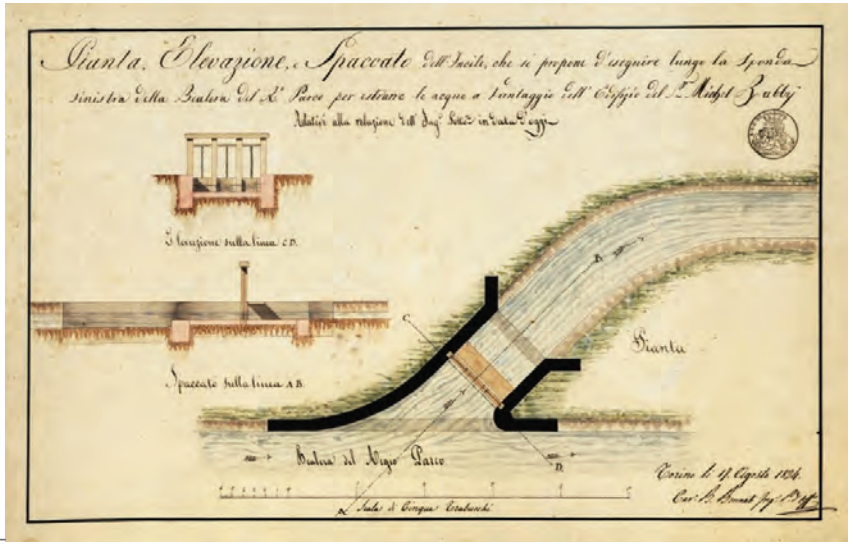
10. Carlo Francesco Barabino, *Pianta di tutti li edifici esistenti al Regio Parco*, 1832. ASTO, Riunite, Carte topografiche e disegni, Ufficio Generale delle finanze, Tipi Sezione II Ufficio Generale delle finanze, m. 386.

11. Benedetto Brunati, *Pianta, Elevazione, e Spaccato dell'Incile che si propone d'seguire lungo la sponda sinistra della Bealera del R.o Parco per estrarre le acque a vantaggio dell'edificio del S. Michele Rabbis*, 1824. ASTO, Riunite, Carte topografiche e disegni, Camerale Piemonte, Articolo 663, Torino, c. 91, f. 1.

12. Idem, *Piano Regolare del corso della Bealera del Regio Parco dall'uscita dei molini di Torino sino al ponte delle Benne*, 1824. ASTO, Riunite, *Carte topografiche e disegni*, Camerale Piemonte, Articolo 663, Torino, c. 91, f. 3.



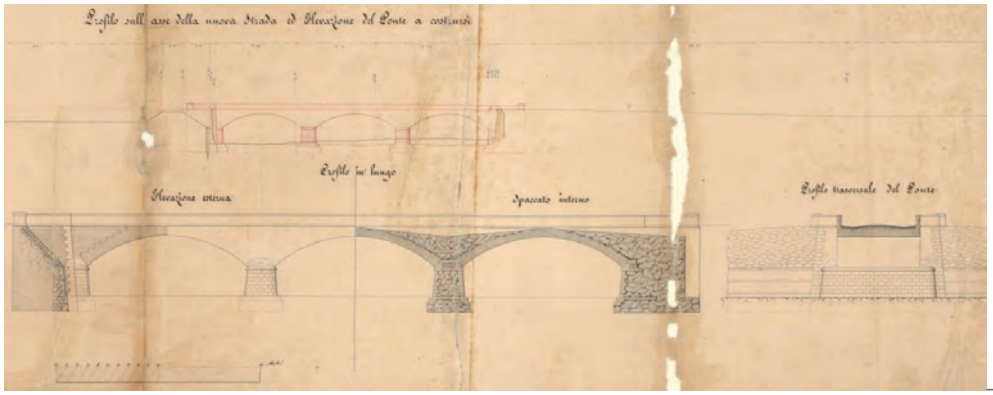

2_La parte terminale della *Strada del Regio Parco* con l'omonimo canale parallelo (da Carlo Francesco Barabino, *Pianta di tutti li edifici*, cit.).




3_L'opera di presa dalla *Bealera del Regio Parco* (da Benedetto Brunati, *Pianta, Elevazione, e Spaccato dell'Incile*, cit.).

Rivella). Anche qui è degna di nota la chiusa della bealera del Regio Parco che sbarra diagonalmente il corso delle acque. L'attraversamento del corso della Dora diviene per chi proviene dalla città l'unico modo per raggiungerlo: chiara è l'attenzione per questo superamento, che, realizzato in legno, verrà ricostruito in stesso materiale dopo la piena del 1711[13].

13. *Progetto di Ricostruzione del Ponte sul fiume Dora.* Riportato in Angia Sassi Perino, Giorgio Fa-




4_Progetto del nuovo ponte delle Benne (da Benedetto Brunati, *Profilo dell'asse della Strada tra il Corso S. Massimo e la Dora*, cit.).

Realizzato nuovamente in legno con sistemi quanto mai basilari, verrà nuovamente travolto da una piena e dunque ricostruito tra il 1837 e il 1840 in pietra[14] al prezzo di 60.000 lire [Fig. 4], spese sostenute «per eseguire il già altre volte progettato ponte sulla Dora detto delle Benne per cui si ha accesso al Camposanto e al Regio Parco», onde permettere un più agevole attraversamento, particolarmente ai convogli funebri che quotidianamente si recavano all'unico camposanto effettivamente funzionante. Il «ponte delle Benne» diverrà per antonomasia e nell'immaginario dei Torinesi, un simbolo del trapasso.
L'arrivo al camposanto per mezzo di un percorso alberato, oltre ad accrescere il valore cerimoniale dell'ultimo transito, garantisce ai cortei il minimo ristoro di un tragitto all'ombra, che sulla notevole lunghezza che intercorre dal centro cittadino al cimitero (tre chilometri da piazza San Carlo), costituisce un valido conforto nel periodo estivo. La scelta di alberi ad alto fusto caducifoglie (in questo caso platani) consente al contempo in inverno di beneficiare dell'irraggiamento solare sul percorso stradale[15]. Il raggiungimento del luogo di sepoltura avviene però su un percorso che, come si diceva, affianca, ma non interseca la facciata del camposanto: l'edificazione di tutto l'impianto planimetrico del cimitero, centrato su un asse di simmetria nord-sud (come illustra ampiamente il Catasto Rabbini)[16], esaltato dal fronte del Talucchi [Fig. 5], rimarca la presenza di un accesso

---

raggiana, *I trentasei ponti di Torino,* Edizioni del Capricorno, Torino 1995, p. 35.

14. Benedetto Brunati, *Profilo dell'asse della Strada tra il Corso S. Massimo e la Dora. Pianta Elevazione, e Spaccati del nuovo ponte a costruirsi per la strada tendente al Regio Parco*, 1833. ASTO, Riunite, *Carte topografiche e disegni*, Ufficio Generale delle finanze, Tipi Sezione II Ufficio Generale delle finanze, Torino, strade, m. 242, f. 1.

15. Corpo Reale dello Stato Maggiore dell'Esercito Sardo, *Gran carta degli Stati Sardi in terraferma divisa in fogli 91 alla scala 1:50000*, 1852. ASTO, Corte, *Carte topografiche segrete*, B5-bis nero.

16. Antonio Rabbini, *Foglio XVIII mappa originale del Comune di Torino*, 1858. ASTO, Riunite, *Ca-*



5_Ingresso principale del Cimitero Monumentale ai primi del Novecento, con le cancellate oggi rimosse. Collezione privata.

monumentale traslato rispetto al corso Regio Parco, che prospetta dunque a questa data su aree a coltivo.

Nel frattempo, la statuizione della prima cinta daziaria[17] trova agevole sede sul limite meridionale del «Camposanto generale», fattore che agevola la formazione di una viabilità perpendicolare al corso alberato del Regio Parco, parallelo alla cinta, dal quale troverà poi origine l'odierno corso Novara. Da qui la nascita della cosiddetta «Barriera del Campo Santo», ossia il casello della cinta daziaria collocato proprio all'intersezione tra il corso di Circonvallazione (poi corso Novara) e il corso Regio Parco[18] [Fig. 7]. Tale barriera fiscale e fisica non impedisce alla pianificazione urbanistica di ideare e progettare, nonostante la presenza del limite della cinta daziaria, i prodromi di un grande corso da collocarsi in asse all'ingresso principale del camposanto, conducendo in tal senso il processo di ampliamento della città al di là del corso della Dora. Tale evidenza appare infatti già dalla *Carta Topografica del territorio di Torino divisa in sette fogli*[19] risalente agli anni 1879-1898, ove si legge chiaramente la pianificazione di un viale alberato parallelo al corso Regio Parco. L'intento di porre in opera un asse viario in fregio all'ingresso monumentale, capace di esaltare le geometrie di facciata e la pianta delle ampliazioni matura

*tasti*, Catasto Rabbini, Circondario di Torino, Mappe, Torino, Foglio XVIII.

17. Ufficio Municipale dei Lavori Pubblici, *Pianta regolare della Città di Torino suoi borghi ed adiacenze, Progetto della cinta daziaria*, 1853. ASCT, *Tipi e disegni*, 20.1.25.

18. Comune di Torino, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17.

19. Ufficio Municipale dei Lavori Pubblici, *Carta Topografica del territorio di Torino divisa in sette fogli*, 1879-1898. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.6.1

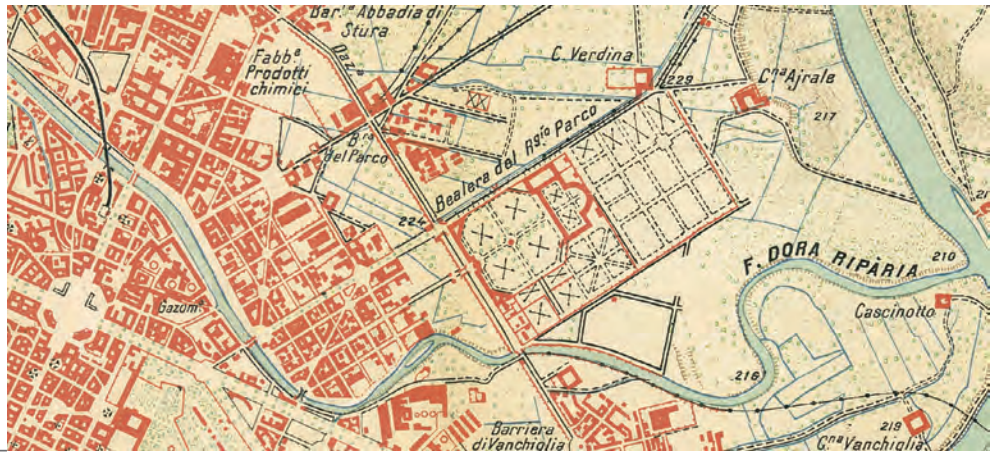


6_Stralcio del Piano del 1906 ove si leggono le molteplici proposte di attraversamenti della Dora e i due paralleli viali alberati ossia corso Regio Parco e via Catania (da Ufficio Tecnico Municipale dei Lavori Pubblici, *Pianta della Città di Torino*, cit.).

compiutamente con l'abbattimento della prima cinta daziaria che con la sua lunga cortina spezzava la visibilità frontale dell'accesso. L'arrivo al cimitero per mezzo di questo nuovo tragitto acuisce la cerimonialità dell'ultimo transito e accresce anche la monumentalità dell'impaginato complessivo del lato sud del cimitero, come esalta il Piano Regolatore del 1906[20] [Fig. 6], attentissimo alla segnalazione delle alberate e in generale del verde della città in espansione.

La piena realizzazione di un percorso rettilineo proveniente dalla città è però rappresentata dall'attraversamento della Dora, che continua ad attestarsi unicamente e ancora sul ponte delle Benne ossia del corso Regio Parco. Curiosamente, la variante al Piano Regolatore del 1915[21] attesta l'intento di completare il proposito con la realizzazione di nuovi ponti sul fiume, della cui realizzazione però ad oggi non si ha alcuna traccia, né documentaria, né materiale. L'approvazione del progetto di Piano Regolatore del 1912-15, predisposto dagli ingegneri Quaglia e Marescotti, costituisce un momento significativo per la presa di coscienza della rilevanza storico-artistica della città e mentre costituisce una preliminare forma di tutela del territorio, ridefinendo il sistema insediativo e l'assetto stradale storico, al fine di valorizzare alcune viste panoramiche (di fatto fondali per i nuovi tracciati viari), esalta il valore delle alberate e dei sistemi del verde: è qui infatti evidente, come in altre parti della città, una attenzione che non solo costituisce da antiporta all'arrivo al cimitero, ma anche da anticamera:

20. Ufficio Tecnico Municipale dei Lavori Pubblici, *Pianta della Città di Torino coll'indicazione del Piano Regolatore e di Ampliamento*, 1906, Roma, 5 aprile 1908. ASCT, Serie 1K, *Decreti Reali*, 1899-1911, n.14, all. 3.




7_La chiara segnalazione al 1911 dell'alberata di corso Regio Parco e della parallela Bealera (da Comune di Torino, *Piano Topografico*, cit.).

si stabilisce infatti, con una lungimiranza che vedrà solo molti anni dopo la nascita e l'applicazione delle fasce di rispetto cimiteriali, di arrestare l'espansione urbana troppo prima del corso Novara, lasciando dunque lo spazio per una notevole area a parco sul fronte. Ancora la seconda variante al Piano del 1926[22], e poi la variante del 1935 riportano singolarmente con cromie e tratteggi non comuni agli altri ponti, il proposito del prolungamento dell'attuale via Catania, ossia del percorso alberato in asse con l'ingresso del cimitero, mentre rimarca l'oramai consolidata rete di corsi alberati costituiti oltre ai due già menzionati, dalle attuali traverse via Buscalioni e corso Verona. Purtuttavia, la *Pianta di Torino* del 1930[23], rimarca che tale proposito era pienamente rimasto tra i progetti della pianificazione e non aveva trovato alcun effettivo riscontro pratico. L'intento di collegare la via Catania con il corrispettivo prolungamento oltre Dora è leggibile però nell'attuale via Ricotti, che al di là del fiume si configura come prosieguo della parte dell'arteria verso la città. Non si attestano successivi propositi di realizzare quanto la pianificazione dei primi del Novecento proponeva: l'infrastruttura parrebbe infatti superflua considerando la presenza del ponte Rossini (prolungamento della medesima via) a poco più di cinquanta metri di distanza. Accomunano ancora ai primi del Novecento i due viali di raggiungimento al cimitero i sistemi tranviari[24], che lungamente hanno utilizzato questi

22. Ufficio Municipale dei Lavori Pubblici, *Pianta di Torino coll'indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente delle Zone piana e collinare adottati dal Consiglio Comunale nel 1913, colle Varianti approvate successivamente sino al marzo 1926*, 1926. ASCT, *Tipi e disegni*, 64-8.

23. *Pianta di Torino*, 1930 circa. Biblioteca civica centrale, Cartografico 3/4.4.01.

24. *Pianta topografica della città di Torino, con l'indicazione delle linee tranviarie*, 1928. Biblioteca civica centrale, Cartografico 3/4.35.02. *Rete tranviaria della Azienda Tranvie Municipali Torino*, 1920 circa. Biblioteca civica centrale, Cartografico 3/4.2.01.





8 | 9

8_Ripresa aerea del 1976 che illustra il nuovo piantamento entro il corso Regio Parco e la presenza consolidata delle alberate di via Catania (da *Torino volo alto, territorio comunale*, cit.).

9_Il viale di via Catania nella risistemazione ciclo-pedonale, in una ripresa invernale al 2020.

due assi per collegare al città dei morti con la città dei vivi (come si usava dire un tempo) e che in entrambi i casi oggi si trovano soppresse.
In ogni caso la via Catania ricalca il parallelo corso Regio Parco, con medesima alberatura su entrambi i lati del viale (fatto salvo il primo isolato verso lungodora Firenze) e accentua l'accesso al cimitero con il divergere delle file delle piantumate quasi a realizzare un avvio di esedra subito dopo la via Buscalioni, realizzando un intreccio di filari reso ancor più complesso dalle alberature di corso Novara. Le foto aeree scattate nel 1945[25], rivelano purtuttavia che durante il Secondo Conflitto Mondiale l'intera lunghezza del corso Regio Parco viene mutilata dei suoi lunghi filari, mentre si salva l'alberata di via Catania. Le successive riprese fotografiche aeree[26] testimoniano il ri-piantamento solo a partire dal 1969, ma ancora al 1976 i filari risultano di modesta dimensione [Fig. 8].
Resta in ogni caso comune il linguaggio compositivo di entrambi i viali alberati, che con la dismissione delle linee tranviarie, hanno lasciato spazio a una larga fascia spartitraffico compresa tra i corsi alberati delle piantate, oggi per ambedue i casi considerata uno strumento di riqualificazione a scala urbana, costituendo un nuovo collegamento per la ciclo-pedonale dell'area [Fig. 9], oltre che il luogo privilegiato entro al quale percepire le linee prospettiche di un percorso che punta al luogo del riposo.

25. Volo IGM (1945). Geoportale Piemonte, fototeca.
26. Torino volo alto, territorio comunale (1976). Geoportale Piemonte, fototeca.