

POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

Torino Capitale

Original

Torino Capitale / Dellapiana, Elena - In: Architetture l'Unità. Architettura e istituzioni nelle città della nuova Italia / F. Mangone, M.G. Tamperi. - STAMPA. - Napoli : Paparo edizioni, 2011. - ISBN 9788897083214. - pp. 111-121

Availability:

This version is available at: 11583/2416120 since:

Publisher:

Paparo edizioni

Published

DOI:

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)

Torino capitale

Elena Dellapiana

L'arco temporale che va dalla proclamazione del regno d'Italia all'annuncio che la capitale sarebbe stata trasferita a Firenze per stabilirsi infine a Roma, per quanto denso di euforia e iniziative, è sicuramente riduttivo per comprendere la costruzione di Torino capitale, sia in senso urbanistico, sia in quello politico, sia più genericamente dell'immagine della città trasmessa ai posteri¹.

Tra le città capitali italiane², Torino è sicuramente quella che per omogeneità di interventi, lungo il XVII secolo e l'inizio del seguente, dopo l'investitura a capitale del ducato nel 1562, quella che nell'Ottocento presenta una trama urbana di sorprendente chiarezza, nella quale le operazioni di rettificazione praticate altrove nei coevi piani di ispirazione napoleonica, risultano di fatto già avviate. La presenza francese a Torino, se non produce grandi effetti tan-



Le Roy Victor-Emmanuel se rendant au Palais Madame pour l'ouverture du Parlement. D'après un croquis de M.r Teja, 2 aprile 1860

gibili, introduce l'idea di superamento del perimetro delle mura dismesse, in modo tale che la maglia viaria venga in seguito prolungata e il tessuto possa espandersi secondo la trama già sperimentata oltre la cinta e oltre i fiumi³.

La città restaurata viene dunque investita da piani di espansione e da una consistentissima campagna di dotazione di servizi – scuole, ospedali, carceri, trasporti – volgendo i propri affacci oltre che fuori dai vecchi confini anche, metaforicamente, verso i cittadini. Può suonare banale, ma

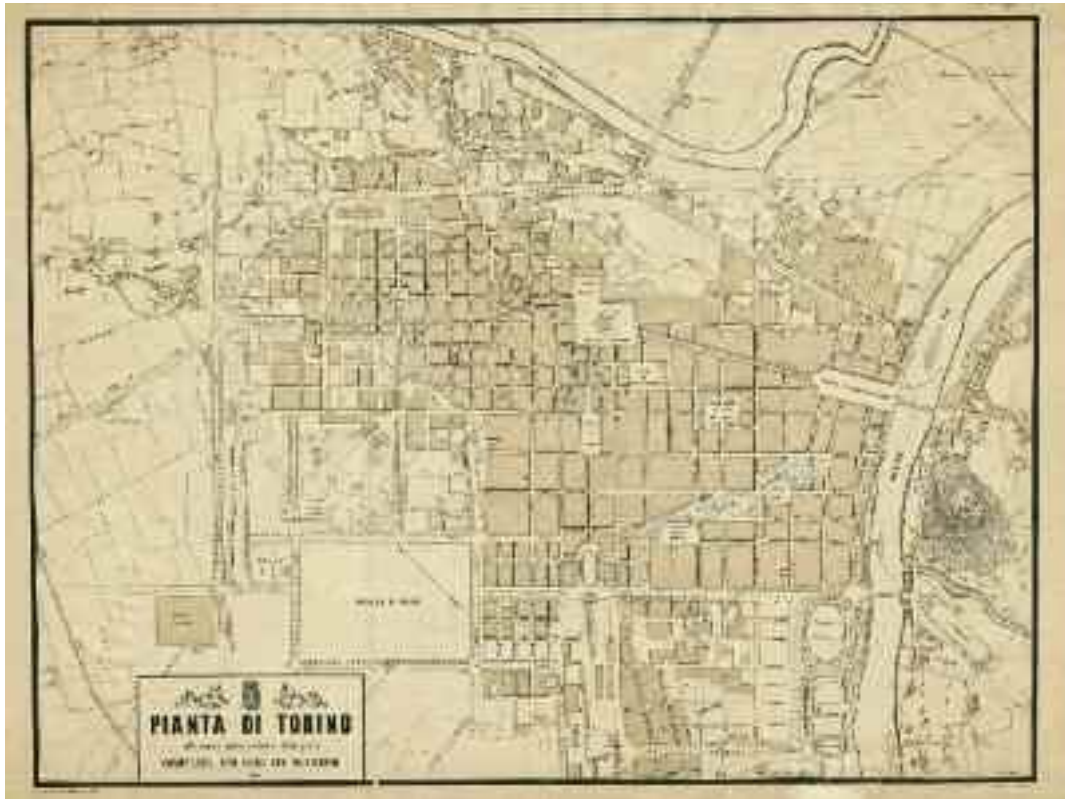
non è possibile ignorare la stretta coincidenza tra la progressione delle riforme politiche del regno e gli interventi urbani, prevalentemente volti all'appropriazione di spazi già di proprietà regia da parte della municipalità e dunque della comunità civile. Quando Carlo Alberto diviene re, nel 1831, cede la sua sontuosa residenza di famiglia, il guariniano palazzo Carignano, al demanio, che oltre a insediarvi il parlamento subalpino avvia il processo per aprire i giar-

F. Cerruti, *Le truppe italiane che sfilano dinanzi a S. M. in Piazza Castello la mattina del 2 Giugno, 1861*



dini che separavano il palazzo dalle scuderie trasformandoli in piazza pubblica⁴, così come i magnifici giardini di palazzo reale vengono aperti in parte ai torinesi che, a orari prestabiliti, potranno godere di percorsi, fontane e angoli pittoreschi circondati da essenze rare.

La svolta costituzionale in coincidenza con le rivoluzioni del 1848 e l'immediato avvio delle prime campagne di indipendenza, se rendono impraticabile un effettivo impegno concreto nel potenziamento dei servizi urbani e nel ridisegno della zona di comando, sono un trampolino di lancio per il concepimento, da una parte, dei piani di ampliamento della città e delle dinamiche di sfruttamento fondiario dei terreni previsti per gli ampliamenti, dall'altra per operazioni, spesso non realizzate e più spesso molto minute e chirurgiche, volte a conferire decoro a spazi urbani altrimenti indistinti e a rendere un'una immediata eco degli accadimenti vissuti sui campi di battaglia, mediante monumenti e luoghi di commemorazione. Bisogna ricordare come, in contemporanea con le concessioni statutarie, i movimenti diplomatici e di truppe e le iniziative sulla città, la spinta alla vocazione di capitale discendesse, e in modo non secondario, dai diversi programmi politico-populisti, di



straordinaria fortuna e diffusione, provenienti da Torino; a solo titolo di esempio citiamo quel *Programma per l'opinione nazionale italiana*, apparso nell'agosto del 1847 a firma di Massimo d'Azeglio, che promuoveva un'idea tanto semplice quanto chiara: unione giuridica, monetaria e scolastica tra gli Stati italiani⁵, sottintendendo il ruolo di Torino come traino del processo.

Gli anni cinquanta – corrispondenti al «decennio di preparazione» – sono dunque dominati dal dibattito sul *Piano d'Ingrandimento della Capitale*, presto affiancato da quello per la dismissione della cittadella e dunque per importanti decisioni su destinazioni e usi di spazi centrali del tessuto urbano⁶. Parallelamente si formulano ipotesi di taglio tipicamente più celebrativo; a titolo di esempio, ricordiamo come la lunga vicenda relativa all'idea di un monumento a Carlo Alberto, il sovrano autore egli stesso di una complessa auto-mitografia, eroico ma costretto alla resa dopo la battaglia di Novara, e morto appena giunto in esilio dopo l'abdicazione, parta dal 1847 e veda diversi progetti di respiro urbano⁷, fino a giungere all'inaugurazione del monumento equestre, nel 1861, davanti al neoinsediato parlamento nazionale; il tema dei monumenti a personaggi illu-

Pianta di Torino colla nuova numerazione delle porte compilata per cura del Municipio, 1863

*Square sulla piazza Carlo Felice
in Torino, 1861*

*Inaugurazione del Monumento a
Carlo Alberto di C. Marocchetti,
il 19 giugno 1861, 1861*



stri diviene poi un pretesto per molte proposte, come quella dell'avvocato Martelli per trasformare la piazza San Carlo in pantheon nazionale⁸. All'idea di Martelli corrispondono il progetto di Giuseppe Poggi, proposto in tre varianti⁹ e quello presentato da Alessandro Antonelli nel 1855¹⁰, poi abbandonati per opportunità immobiliari nel 1863, che avrebbero comunque trasformato Torino, «città non monumentale», mediante «il più bel monumento che si possa ideare», che avrebbe reso piazza «San Carlo forse la più bella d'Italia e d'Europa»¹¹. Molto più condiviso appare il programma – non sistematico – per l'erezione di monumenti; negli anni della sistemazione della piazza Carlo Alberto, infatti, si erigono e si avviano progetti e concorsi per monumenti che sarebbero andati a segnare diversi punti della città: nel solo anno della pur parziale Unità si discute o si inaugurano monumenti a Carlo Alberto, Cavour, Emanuele Filiberto, Guglielmo Pepe, Daniele Manin e Vittorio



C. Giacomelli, *L'eccidio di piazza San Carlo*, litografia, 1864

La place Saint-Charles à Turin dans la soirée du 22 septembre, D'après un croquis de M.r Giacomelli, 1864



Emanuele II, personaggi equamente suddivisi tra artefici dell'indipendenza ed emeriti di casa Savoia¹².

Su una linea simile si muovono poi, ancora nel decennio cavouriano pre-unitario, le iniziative che affiancano la richiesta di decoro monumentale alla necessità di ospitare degnamente le nuove istituzioni amministrative. La trasformazione parlamentare aveva in primo luogo messo in luce l'esigenza, fin dal 1848, di collocare i due rami del parlamento; i tempi contingentati e la non abbondantissima disponibilità di spesa avevano spinto la corte a scartare i diversi progetti per nuovi edifici – nel 1849 ne viene proposto uno per una grande fabbrica in un'area a ridosso della via di Po, a firma di Ignazio Michela¹³ – per concentrarsi sul riuso di fabbriche esistenti: il senato viene ricollocato con un nuovo allestimento nel salone juvarriano di palazzo Madama¹⁴, mentre la camera elettiva nell'ex salone delle feste di palazzo Carignano. Tra palazzo Reale – anch'esso og-

*Arrivée de M. Farini, gouverneur
de l'Émilie à Turin. Passage
du cortège sur la place Saint
Charles, 1860*



getto di interventi di ridisegno –, palazzo Madama e palazzo Carignano si definisce, a ridosso della proclamazione del Regno, una ‘zona di comando’ che si manterrà quasi inalterata anche nella breve parentesi di Torino capitale. Ma nelle ultime, convulse fasi del processo di unità nazionale, con l’annessione di Lombardia, Emilia e Toscana, gli interventi di ammodernamento e abbellimento di Torino vengono infine incanalati in un luogo di discussione unico e sotto l’etichetta di ‘Opere straordinarie’, delle quali si dibatte in ordinate commissioni tra il 1859 e il 1864¹⁵. Certo, gli snodi cruciali del Parlamento e dello scalo ferroviario, di cui si dirà oltre, sono un punto di partenza fondamentale, ma l’attività di ridisegno e riqualificazione di aree solo apparentemente periferiche si fanno avanti prepotentemente. Quando, il 18 giugno del 1861, a regno appena proclamato, il consigliere Sella relaziona al consiglio comunale sui «progetti per opere pubbliche straordinarie»¹⁶, dopo aver premesso quale fosse il compito assunto dalla commissione, passa in rassegna un gran numero di progetti a scala urbano-edilizia: dallo snodo del palazzo parlamentare, si passa ad un mercato ortofrutticolo coperto a ridosso della via di Po insieme a un ‘Bazar’ in sostituzione di un isolato centrale ma molto degradato, al ‘restauro’ e valorizzazione delle porte Palatine, «unico monumento dell’arte antica, dell’*Augusta dei Taurini*, esistente nella nostra città [che] trovasi tuttora nascosto e quasi sepolto da brutte case»¹⁷,

alla sistemazione delle antiche piazze – da liberare delle costruzioni incongrue e decorare con giardini, alberi e fontane – a opere infrastrutturali come il nuovo acquedotto che, per motivi igienici, avrebbe dovuto abbracciare Torino, o i Murazzi di contenimento del Po, aggiustamenti e rettificazioni parziali di vie che portavano ancora indizi del tracciato irregolare della fase medievale della città; o, ancora, la costruzione di una lunga galleria commerciale tra piazza Castello e la piazza della stazione, per riprendere ancora una volta la decorazione di Piazza San Carlo da trasformare in Pantheon degli ideali risorgimentali. Esclusi questi due ultimi interventi, insieme a quelli troppo onerosi di ricostruzione di interi quartieri, tutti gli altri vengono in qualche modo avviati sotto il segno di tre linee di indirizzo, distinte ma compenetrantesi: quella dell'igiene, a proposito della quale il relatore richiama le asserzioni di «un celebre igienista italiano»¹⁸; quella della costruzione dell'immagine della città capitale e del decoro; e quella infine della modernizzazione, dell'adeguamento alle innovazioni tecniche ma anche sociali e antropologiche, che vedono il concorso delle tecniche costruttive del ferro e delle grandi lastre di vetro con la necessità di circolazione delle merci, dalle materie prime al manufatto, fino alla piccola distribuzione. Quest'ultima necessità era già stata avvertita dall'élite intellettuale, politica e imprenditoriale degli Stati Sardi. Dopo il primo passo del governo torinese, la *Regia Commissione sopra le strade di ferro* istituita nel 1837, Carlo Bernardo Mosca, che ne fu l'animatore, cercò di attuare una logica di sistema, sia nell'integrazione con la rete stradale esistente – frutto di quattro decenni di progetti e realizzazioni – sia nel disegno di una doppia spina dorsale ferroviaria, rivolta verso est, a raggiungere Novara e oltrepassare il Ticino per collegarsi con la Milano-Venezia in corso di realizzazione, ma soprattutto verso sud, a seguire il corso del Po, per poi deviare con lo Scrivia e affrontare l'Appennino ligure sino a raggiungere Genova. Fu con l'ascesa al trono di Carlo Alberto e, soprattutto, grazie all'infaticabile lavoro di Cavour che il processo iniziò a compiersi, nell'ottica di far coincidere unità commerciale e unità politica. Tra il 1845 e il 1859 furono realizzati in Piemonte più di 900 chilometri di strade ferrate in direzione est, verso il Lombardo-Veneto, verso sud a raggiungere il mare e completare il collegamento avviato da lungo tempo con la Francia per candidare Genova e La Spezia a essere porti e poli produttivi alternativi a Nizza e a Marsiglia¹⁹. Il processo tende da una parte ad assegnare un ruolo territoriale alla città, che si era vista

isolata proprio a ridosso del dibattito – di portata europea – sul trasporto ferroviario, dall'altra innesta prepotentemente nel tessuto urbano il tema dell'impatto delle infrastrutture: impatto pesante, dal momento che fin dal 1847 si opta per una soluzione di prossimità al centro storico sia per lo scalo di Porta Nuova, che raccoglie le linee verso sud, sia per quello di Porta Susa, verso est. Nell'ottica della 'borghesizzazione' del progetto urbano, molti dei progetti per la stazione e la posizione della strada ferrata verso Susa e verso Novara vengono presentati da gruppi di cittadini imprenditori, interessati a investire e a far fruttare le loro proprietà, mentre il processo più sedimentato e rappresentativo dello scalo di Porta Nuova viene gestito dalle istituzioni pubbliche. Progettato dall'ingegnere belga Maus nel 1847, il vecchio imbarcadero non era certo più accettabile per una capitale moderna ed è il Governo che sollecita la municipalità a rinnovarlo ancora nel 1860, nel novero degli 'interventi straordinari'. L'anno seguente, a unità appena proclamata, viene proposto e approvato il progetto di Alessandro Mazzucchetti, dirigente dell'Ufficio architettonico delle strade ferrate e artefice dei progetti delle due maggiori stazioni del regno, Alessandria e Genova Principe.

Ma il 1861, anno in cui Torino ospita la prima seduta parlamentare, a camere congiunte e alla presenza del re, del regno d'Italia, ricchissimo di progetti decisi, avviati e in qualche caso rapidamente conclusi, è anche l'anno in cui giungono i primi indizi della provvisorietà dello status di capitale. Già nella seduta del Consiglio comunale del 16 aprile si fa esplicito cenno al trasferimento della capitale a Roma in tempi più o meno ravvicinati ma incerti tanto che «il danno temuto è tal fiato peggiore del naturale»²⁰. Questa ennesima svolta politico-amministrativa non sembra modificare più di tanto i programmi intrapresi e, rapidamente, i luoghi aulici vengono convertiti ad altri usi, i locali del senato ospitano invece il neonato Museo Civico, la vocazione commerciale viene ancora perseguita, seppure in situazioni e con protagonisti diversi, mentre solo il cantiere per l'ormai inutile camera dei deputati viene tenacemente portato avanti, simulacro e specchio di tensioni che sarebbero divenute ben altre nel teatro di piazza San Carlo, mancato pantheon degli ideali del risorgimento quando, la sera del 21 settembre 1864, viene dato l'annuncio ufficiale del trasferimento della capitale a Firenze, e le manifestazioni popolari lasciano sul terreno cinquanta morti e più di cento feriti.

¹ La bibliografia è vastissima; si citano qui solo: per la storia urbana V. Comoli, *Torino*, Roma-Bari 1983, per la storia politica, istituzionale e culturale, U. Levra (a cura di), *Storia di Torino. VI. La città nel Risorgimento (1798-1864)*, Torino 2000.

² Qui intese nell'accezione adottata da G. Simoncini, *Le capitali italiane dal Rinascimento all'Unità*, Milano 1982.

³ Il riferimento è ai piani degli *Ingénieurs* francesi, che al contrario dei piemontesi, propongono piani inattuati di prosecuzione degli assi viari esistenti e di trasformazione di quelli storici in *enfilades* punteggiate da snodi monumentali; E. Dellapiana, *Orientamenti e controllo dell'architettura nei piani di Torino tra Consolato e Impero*, in L. Tedeschi, D. Rabreau (a cura di), *L'architecture et l'Empire entre France et Italie*, Mendrisio 2011.

⁴ Cfr. la scheda sul Parlamento Subalpino in questo volume.

⁵ U. Levra, *Introduzione*, in Id. (a cura di), *Storia di Torino* cit., p. CII.

⁶ V. Comoli, *Trasformazioni del paesaggio urbano*, in G. Bracco, V. Comoli (a cura di), *Torino da capitale politica a capitale dell'industria. Il disegno della città (1850-1940)*, Torino 2004, pp. 35-61; su Promis, vedi V. Fasoli, C. Vitulo (a cura di), *Carlo Promis. Insegnare l'architettura*, Cinisello Balsamo 2008; sui passaggi di proprietà tra militari e privati, vedi E. Dellapiana, *Dalle armi alla moneta. Il sistema delle fortificazioni a Torino come occasione immobiliare dalla prima metà dell'Ottocento al nuovo secolo*, in M. Savorra, G. Zucconi (a cura di), *Spazi e cultura militare nella città dell'Ottocento*, in «Città & Storia», IV. N. 2, lug-dic. 2009, pp. 335-349.

⁷ V. Fasoli, *Un monumento alla memoria di Carlo Alberto*, in V. Comoli, R. Roccia (a cura di), *Progettare la città. L'urbanistica in Torino tra storia e scelte alternative*, Torino 2001, pp. 297-304; C. Roggero Bardelli, *Luoghi e architetture di una città in divenire*, in R. Roccia, C. Roggero Bardelli (a cura di), *La città raccontata. Torino e le sue guide tra Settecento e Novecento*, Torino 1997, pp. 203-308.

⁸ ASCT, Ordinati, 10 novembre 1853, 24 novembre 1853. Cfr. E. Dellapiana, *La costruzione monumentale delle capitali tra l'Italia e i Savoia*, in M. Giuffrè, F. Mangone, S. Pace, O. Selvafolta (a cura di), *L'architettura della memoria in Italia. Cimiteri, monumenti e città 1750-1939*, Milano 2007, pp. 278-287.

⁹ G. Poggi, *Disegni di fabbriche eseguite per commissioni di particolari*, Firenze, 2 voll. 1886-1887, vol. II, p. IX, tavv. IL-LII.

¹⁰ Fondazione Torino Musei, Archivio Antonelli, s.c., F. Rosso, *Alessandro Antonelli 1798-1888*, Milano 1989, p. 196.

¹¹ ASCT, Ordinati, seduta del 10 aprile 1860.

¹² R. Rey, *Torino Firenze o Roma studio intorno alla capitale d'Italia e sopra la questione romana*, Firenze 1864, p. 8; S. Pace, *La città eroica. Memoria collettiva e crescita urbana a Torino (1856-1878)*, in M. Giuffrè, F. Mangone, S. Pace, O. Selvafolta (a cura di), *L'architettura della memoria* cit., pp. 266-277.

¹³ ASCT, *Tipi e Disegni*, C. 22, f. 4, dd. 1-3, I. Michela, *Progetto di Palazzo Nazionale proposto erigersi in memoria del magnanimo Re Carlo Alberto per la Camera dei Deputati e per i Senatori del Regno, 1849*, pubblicato nel 1851; E. Pagella, *Un monumento, un museo e un Parlamento: fili intrecciati di un dibattito tra il 1848 e il 1861*, in E. Pagella (a cura di), *Il primo senato d'Italia*, Torino 2011, pp. 17-26.

¹⁴ E. Dellapiana, *Il neogotico sabaudo tra problemi di committenza e stilistici: Ernesto Melano e il progetto per Palazzo Madama*, in «Bollettino SPABA», n.s., XLVII (1995), pp. 177-190.

¹⁵ V. Fasoli, *Il "pubblico abbellimento" per la capitale nazionale*, in V.

Comoli, R. Roccia (a cura di), *Progettare la città* cit., pp. 287-296; V. Comoli, 1859-1864. "Opere straordinarie" per l'abbellimento di Torino capitale, Torino 2004.

¹⁶ ASCT, *Atti del Municipio*, 1861, seduta del 18 giugno, n.1, § 40.

¹⁷ *Relazione fatta dal consigliere Sella Alessandro al Consiglio comunale...*, ibidem.

¹⁸ Il riferimento è a F. Freschi, *Dizionario di igiene pubblica e di polizia sanitaria ad uso dei medici e dei magistrati dell'ordine amministrativo: con tutte le leggi, regolamenti, circolari, rapporti e progetti pubblicati in materia sanitaria negli stati sardi, e in altri stati italiani, e con numerose tavole statistiche / del dottore Francesco Freschi*, Torino 1857-60, 4 voll., ibidem.

¹⁹ A. Oldino, *Architettura e politiche ferroviarie negli Stati Sardi in epoca cavouriana*, tesi di laurea, Facoltà di Architettura 1, Politecnico di Torino, 2003, rel. E. Dellapiana; F. De Pieri, *La ferrovia nella città. Progetti, cantieri, dibattiti*, in P. Sereno (a cura di), *Torino. Reti e trasporti. Strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'età contemporanea*, Torino 2009, pp. 191-227.

²⁰ ASCT, *Ordinati*, vol. 56, seduta 14, 16 aprile 1861, par. 1; V. Fasoli, *Il pubblico abbellimento* cit., p. 289.