

Spazi untitled nella cartografia di Torino nel primo Novecento. Segni sulla rete di comunicazione e di scambio

Original

Spazi untitled nella cartografia di Torino nel primo Novecento. Segni sulla rete di comunicazione e di scambio / Gianasso, E.. - In: ATTI E RASSEGNA TECNICA. - ISSN 0004-7287. - ELETTRONICO. - LXXIII:2(2019), pp. 100-107.

Availability:

This version is available at: 11583/2804354 since: 2020-03-18T19:06:49Z

Publisher:

Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino

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)

RIVISTA FONDATA A TORINO NEL 1867
A&RT



ATTI E RASSEGNA TECNICA

DELLA SOCIETA' DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI IN TORINO

Anno 152

LXXIII-2

NUOVA SERIE

SETTEMBRE 2019

ATTI E RASSEGNA TECNICA

DELLA SOCIETÀ DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI IN TORINO
RIVISTA FONDATA A TORINO NEL 1867

NUOVA SERIE - ANNO LXXIII - Numero 2 - SETTEMBRE 2019

Direttore
Caporedattore
Comitato scientifico

Andrea Longhi
Davide Rolfo
Luca Caneparo, Pietro Cazzato, Fulvio Corno, Alessandro De Magistris, Guglielmo Demichelis,
Davide Ferrero, Francesca B. Filippi, Marco Filippi, Roberto Fraternali, Stéphane Garnero,
Claudio Germak, Diego Giachello, Andrea Longhi, Alessandro Martini, Edoardo Montenegro,
Frida Occelli, Paolo Picco, Andrea Rolando, Davide Rolfo, Valerio Rosa, Cristiana Rossignolo,
Giovanna Segre, Paolo Mauro Sudano, Mauro Volpiano



Segreteria del Comitato Scientifico
Impaginazione e grafica

Elena Greco
Luisa Montobbio

Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino
corso Massimo d'Azeglio 42, 10123 Torino - 011 6508511 - siat.torino.it

«Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino» è riconosciuta come Rivista scientifica dall'ANVUR - Agenzia Nazionale di Valutazione del Sistema Universitario e della Ricerca per l'Area 08 - Ingegneria Civile e Architettura (aggiornamento 12 marzo 2019).

«A&RT» è online all'indirizzo: art.siat.torino.it.
Le annate di «A&RT» dal 1868 al 1969 sono consultabili al seguente link: digit.biblio.polito.it/atti.html.
Gli articoli della Rivista dal 1947 sono indicizzati su www.cnba.it/spogli.
Digitalizzazione curata dal Sistema Bibliotecario del Politecnico di Torino.

ISSN 0004-7287



Distribuito con Licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale
Licensed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

In copertina: fotografia di Lorenzo Attardo

Andrea Longhi	Editoriale. <i>Declaratio terminorum</i> <i>Editorial. Clarification of terms</i>	5
RASSEGNA		
Carlo Troisi	Attività di strutturazione del patrimonio aerofotografico della Regione Piemonte <i>Structuring activity of the aerial photography archives of the Piedmont Region</i>	9
Sandro Golzio, Oscar Caddia, Gianfranco Pirrello, Sara Mannoni, Marco Cavagnoli, Laura Annibaletto, Marzio Pipino, Luca Chiapale, Mattia De Agostino	Il recupero e la valorizzazione dell'archivio storico aerofotogrammetrico della Città di Torino dal 1936 ad oggi <i>The recovery and enhancement of the historical aerial photogrammetric archive of the City of Turin, since 1936</i>	14
Filippo De Pieri, Gaia Caramellino, Cristina Renzoni, Davide Rolfo	Torino e le storie dell'abitare: alcune piste di ricerca <i>Turin and its housing stories: some research paths</i>	20
Junior Perri	In piazza Respighi: la costruzione della città ordinaria, Torino 1945-1980 <i>In piazza Respighi: building the ordinary city, Turin 1945-1980</i>	27
Arianna Carapellucci	L'area ex Viberti a Torino (1918-2019). Trasformazioni e attori tra industrializzazione e urbanistica contrattata <i>The former Viberti area, Turin (1918-2019). Transformation and its protagonists, between industrialization and negotiated urban planning</i>	34
Marialuisa Marinetti	Case e denaro. Grandi e piccoli proprietari urbani nella Torino del Settecento. Indagine su una fonte seriale del 1743 <i>Houses and money. Small and large property owners in the eighteenth century in Turin. A research on a 1743 register</i>	41
Alice Pozzati	Spazi per l'industria: Pietro Fenoglio a Torino <i>Spaces for Industry: Pietro Fenoglio in Turin</i>	52
Cinzia Gavello	Una città nella città: Alberto Sartoris e il recupero dell'ex Lanificio Bona a Carignano <i>A city within a city: Alberto Sartoris and the recovery of the former Wool Mill Bona in Carignano</i>	61
Emma Salizzoni	Tracce di ieri per il progetto di paesaggio contemporaneo: lo sguardo dei geografi arabi sulla Sicilia tra alto e basso Medioevo <i>Fragments of the past for contemporary landscape design: The gaze of Arab geographers over Sicilian landscape between the Early and Late Middle Ages</i>	68
ATTI UNTITLED		
Marco Santangelo	Untitled. Spazi ibridi della città contemporanea <i>Untitled. Hybrid Spaces in the Contemporary City</i>	79
Chiara Devoti	[Un]titled and labelled. Prove di definizione e riconoscimento di funzioni nella città storica: spazi ibridi nelle capitali d'Italia <i>[Un]titled and labelled. Some Possible Definitions and Functions Recognitions in the Historic City: Hybrid Spaces in Italia's Capitals</i>	85
Federica Angelucci	La platea di Monte Cavallo a Roma: da spazio indefinito a fulcro urbano <i>The area atop Monte Cavallo in Rome: from undefined open space to urban centrepiece</i>	93
Elena Gianasso	Spazi <i>untitled</i> nella cartografia di Torino nel primo Novecento. Segni sulla rete di comunicazione e di scambio <i>Untitled areas in Turin's cartography in the early twentieth century. Signs on the railway network</i>	100
Maria Chiara Giorda, Andrea Longhi	Religioni e spazi ibridi nella città contemporanea: profili di metodo e di storiografia <i>Religions and hybrid spaces in the contemporary city: method and historiography profiles</i>	108
Enrica Asselle, Giulia De Lucia	Luoghi di culto, spazi ibridi: la conoscenza del fenomeno per la gestione dei processi di trasformazione <i>Hybrid churches: knowledge of the phenomena for the governance of transformation processes</i>	117

Silvia Crivello, Elena Pedè	Ripensare spazi e luoghi del passato industriale. Una lettura tra identità e resilienza: il caso delle OGR a Torino <i>Reframing industrial places and buildings between identity and resilience: the case of OGR in Turin</i>	125
Marta Bottero, Caterina Caprioli, Mauro Berta	Un approccio multilivello per la valutazione di interventi di rigenerazione urbana: il caso dell'area di Basse di Stura a Torino <i>A multi-level approach for assessing urban regeneration programs: the case of the Basse di Stura area in Turin</i>	131
Nadia Caruso	Quando la rigenerazione genera spazi ibridi <i>When urban regeneration creates hybrid spaces</i>	138
Alessandro Delladio	Il ruolo dello spazio ibrido nelle città europee <i>The role of hybrid spaces in European cities</i>	143
Lorenzo Attardo	Torino ibrida – Un paesaggio urbano sospeso <i>Hybrid Turin – A Suspended Urban Landscape</i>	149
Erica Mangione	Le politiche per la città universitaria: esiti e trasformazioni a Torino <i>Which policies for the university city: outcomes and transformations in Turin</i>	161
Guglielmina Mutani, Valeria Todeschi	I modelli energetici degli edifici a scala urbana: uno strumento per la transizione energetica, la rigenerazione urbana e il riuso del patrimonio edilizio e degli spazi vuoti <i>Energy at urban scale modeling: a tool for energy transition, urban regeneration and the reuse of existing buildings and empty spaces</i>	168
Fabio Iapaolo	Città post-antropocentriche: visione artificiale e complessità urbana <i>Post-Anthropocentric Cities: Computer Vision and Urban Complexity</i>	177
RECENSIONI MOSTRE E CONVEGNI		
Francesca Bragaglia, Lorenzo Attardo	Basilico Rilegge Piranesi	186
Marco Ferrari	L'arte dei giardini: una <i>koine</i> senza confini	187
Erica Meneghin	Nuovi professionisti per la protezione del patrimonio culturale in tempi di crisi	190
RECENSIONI LIBRI		
Paolo Buffo	Società, infrastrutture e paesaggi di un territorio di frontiera nell'età degli Stati	192



Untitled. Spazi ibridi della città contemporanea

Progetto di Ricerca cofinanziato dal Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio di Politecnico e Università di Torino (I call 2017)

Referente scientifico del progetto:

Marco Santangelo

Comitato scientifico del dossier:

Marta Bottero, Chiara Devoti, Marco Santangelo

Spazi *untitled* nella cartografia di Torino nel primo Novecento. Segni sulla rete di comunicazione e di scambio

Untitled areas in Turin's cartography in the early twentieth century. Signs on the railway network

ELENA GIANASSO

Abstract

Confini indefiniti segnano sulla cartografia storica, e nel progressivo sovrapporsi di carte fino all'attuale contemporaneità, spazi *untitled* sulla rete di comunicazione e di scambio, ambiti vuoti connessi allo spostamento di persone e cose. A Torino, il grande piano urbanistico del 1906-1908, che riunisce la pianificazione «per parti» del tardo Ottocento, cela superfici con destinazioni d'uso non stabilite, aree prive di funzione già comprese nella maglia viaria esistente o tra le vie in progetto. Le successive integrazioni dello stesso piano affrontano solo talvolta il problema, non completamente risolto neanche con l'abbassamento del piano del ferro concordato, negli stessi anni, tra il Comune e le Ferrovie dello Stato. Ne derivano forme eterogenee, qui identificate nell'intorno delle stazioni ferroviarie di Porta Nuova, Porta Susa, Ciriè-Lanzo e nella cosiddetta regione Zappata, che la sovrapposizione critica tra le piante della città del primo Novecento e il disegno attuale mostra come ancora esistenti, zone problematiche ancora da discutere per cercare una riconversione consapevole di spazi dal perimetro definito da strade e isolati dall'identità consolidata.

Undefined boundaries mark on historical cartography, and in the subsequent modifications of it up to the current maps, «untitled» spaces on the railway network, empty areas linked with the movement of people and goods. In Turin, at the beginning on the twentieth century, the town plan of 1906-1908 brings together the previous plans, so called «by parts», which interested a lot of parcels. The new plan conceals areas with not-established intended uses, without identity, included between the existing roads or between the planned streets. Subsequent additions to the same map only sometimes face the problem, not completely solved not even with the cutting railroad planned in the same years. Other heterogeneous areas derive from it. The critical overlapping of the current technical map with the plans of the early twentieth century shows some of these untitled spaces, still existing, to discuss today in order to look for a correct and conscious reconversion of areas included between blocks and streets by consolidated identity.

«Torino. 16 settembre 1871. Torno da un giro per la città: che movimento! che vita! Sono parecchi anni che Torino non vede una folla simile e una simile allegrezza. La stazione della strada ferrata è circondata da migliaia di persone [...] Ogni treno che arriva versa sulla piazza centinaia di persone»¹. Le parole con cui Edmondo De Amicis, nel suo *Ricordi di Torino*, racconta la città che accoglie gli ospiti in occasione dell'inaugurazione del traforo ferroviario del Frejus non celano l'entusiasmo per il treno, simbolo riconosciuto del progresso ottocentesco, oggetto emblematico di una cultura, espressione di una rete di

Elena Gianasso, architetto, ricercatore in Storia dell'architettura, Politecnico di Torino, DIST.

elena.gianasso@polito.it

comunicazione e di scambio che, è noto, sembra attrarre il celebre scrittore anche quando, nel 1899, pubblica *La carrozza di tutti*², dedicata al tram. Mezzi di locomozione su rotaie, disegnano un reticolo dalle forme diverse, creando poligoni irregolari che si sovrappongono alla maglia viaria ortogonale che qualifica la prima capitale sabauda e, dove la città si sfrangia verso la campagna, nella parte piana, tracciano lunghe linee parallele che sembrano perdersi all'infinito. All'interno dello spazio urbano, nei primi decenni del Novecento anche entro i confini della seconda cinta daziaria, le due reti definiscono, tra strade e piazze, lotti non sempre risolti, talvolta dal perimetro difficile, articolato, insolito e forse anche inadeguato a essere occupato da specifiche destinazioni d'uso. Derivano spazi ibridi, eterogenei, detti *untitled* che, oltre a essere esito del sovrapporsi di progetti non sempre perfettamente compatibili, non redatti ipotizzando un dialogo tra fogli che interessano le stesse zone, possono nascondere funzioni che riflettono il variare delle norme, degli usi e delle tradizionali abitudini sulla viabilità³. Le stesse aree, poi, sono solo talvolta riconosciute dalla successiva pianificazione che confluisce, all'inizio del Novecento, nel *Piano regolatore e di ampliamento* del 1906-1908 e nelle successive varianti redatte nella prima metà del secolo.

Basilare, nella pianificazione ottocentesca di Torino, è il *Piano d'ingrandimento della capitale*, approvato al termine di una lunga *querelle* di tono internazionale, redatto con il fondamentale contributo di Carlo Promis⁴ e appoggiato, ancora, sul principio dell'integrazione strutturale con la preesistenza. Diviso nelle tre espansioni programmate, fuori Porta Nuova⁵, verso la regione Valdocco e oltre Porta Susa⁶ e nel quartiere di Vanchiglia⁷, è adottato tra il 1851 e il 1852 e quindi seguito dal *Piano d'ingrandimento* sui terreni dell'ex Cittadella del 1857⁸, nello stesso periodo in cui, nel 1853, è definita la prima cinta daziaria. Il grande piano urbanistico, che consolida gli assi rettori della città di antico regime prolungandoli nelle zone di espansione nonché la centralità della "zona di comando", propone isolati dalla forte compattezza formale, chiusi, disposti a delineare la forma di un rettangolo quasi regolare entro cui si leggono lo «Scalo» di Porta Nuova e lo «Scalo della Ferrovia di Novara» (nella tavola della ex Cittadella). Nuove porte urbane poste ai margini della progettata piazza Carlo Felice e oltre Porta Susa, le due stazioni ferroviarie sono collegate, ancora oggi, da un percorso unitario. È in questo contesto che, quasi sovrapponendosi, si discute la definizione della rete ferroviaria e la collocazione delle stazioni: in otto anni, tra il 1845 e il 1853, si attuano scelte derivate da un dibattito ben più lungo intorno al tracciato della ferrovia negli Stati sardi⁹. Centrali sono, in una politica mirata a collegare Torino ancora capitale al mar Mediterraneo e all'Europa, le linee per Genova, per Novara-Milano (verso l'Austria) e per Susa, in direzione della Francia. La definizione del percorso, nonché del numero complessivo delle stazioni da costruirsi in città, è legata alla localizzazione degli scali ferroviari.

Porta Nuova, prossima al centro urbano, è costruita entro il 1868 su progetto di Alessandro Mazzucchetti, che già si era occupato di Alessandria e Genova Principe, con la collaborazione di Carlo Ceppi per la facciata. Porta Susa è un edificio di più ridotte dimensioni innalzato nei terreni dell'ex Cittadella. La rete di collegamento tra Porta Nuova e Porta Susa è conclusa negli anni sessanta dell'Ottocento, quando è realizzata la linea secondaria che collega Torino a Ciriè, poi a Lanzo (1876) e quindi a Ceres (1916), attestandosi su un nuovo punto di sosta costruito nei pressi del fiume Dora.

È il progressivo definirsi di una grande rete di comunicazione, integrata dalle linee tranviarie (non solo su rotaia) che, talvolta, proseguono la tratta urbana fuori città, raggiungendo Rivoli, Moncalieri, Venaria, nell'usuale relazione viaria con la città già capitale, per proseguire oltre. La sola *Torino descritta* del 1863, alla voce «Ferrovie, Vetture, Omnibus», elenca più di centodieci località che possono essere raggiunte soprattutto con la ferrovia¹⁰. La criticità della situazione è già stata commentata: «proprio la moltiplicazione delle tranvie extraurbane segnala l'avvio di un processo di espansione che, negli anni ottanta dell'Ottocento, comincia a rendere percepibili alcuni limiti del sistema ferroviario progettato per Torino nei tre decenni prima. La crescita della città entra sempre più frequentemente in conflitto con una ferrovia che deve essere attraversata a raso o superata con cavalcavia»¹¹. Lo spazio manca, le stazioni tagliano porzioni di città, i binari creano intrecci di difficile gestione, creati anche quando, alla fine del XIX secolo e poi soprattutto all'inizio del Novecento, gli stessi binari sono estesi per rispondere a specifiche richieste dell'industria. Si rende necessaria una riorganizzazione, discussa anche valutando un possibile spostamento delle stazioni, che, tuttavia, trova esito solo nel nuovo scalo di smistamento e nelle prime dibattute soluzioni per l'abbassamento in trincea del piano del ferro. Non è qui opportuno ripercorrere tutta la lunga vicenda, ma è importante sottolineare che, sebbene la città voglia apparire ordinata, qualificata da una maglia viaria ortogonale da cui si staccano le linee ferroviarie per Milano, per Genova e alcune tratte secondarie (Figura 1), da subito emerge il problema di inserire la rete ferroviaria in aree pianificate, generando lotti che, talvolta, fin dal primo progetto sono qualificabili come spazi *untitled*, privi di destinazione d'uso o con fruizioni differenti non sempre compatibili.

I disegni, anche ambiziosi, analizzati dalla Municipalità e dalla Società per le strade ferrate del Mediterraneo si moltiplicano ancora nei primi decenni del Novecento, in parallelo alla riorganizzazione dei tanti piani urbanistici parziali esistenti. Nella seduta del 24 ottobre 1906, il Consiglio comunale prende atto dell'intensa fabbricazione all'esterno della cinta daziaria del 1853, segnalando la necessità di una seconda cinta poi tracciata nel 1912, e riassume le azioni di controllo già attuate, avviando la regimentazione dell'attività costruttiva attraverso un piano che interessi l'intera città. Ne deriva il *Piano regolatore e di ampliamento* approvato nel 1908 che,



Figura 1. Torino a colpo d'occhio (veduta dal M.e dei Cappuccini), 1884 (Archivio Storico della Città di Torino, Collezione Simeom, G32).

dopo la definizione del secondo anello daziario, è oggetto di una prima variante, datata 1915, che divide la parte piana da quella collinare, in ragione delle differenti necessità¹². Nel 1910, la Città pubblica *Il riordinamento delle stazioni e dei servizi ferroviari di Torino* in cui riassume le disposizioni legislative, gli atti parlamentari, le deliberazioni del Consiglio comunale e la corrispondenza, testimonianza delle relazioni esistenti non solo tra le società ferroviarie e la Municipalità, ma anche con il governo statale¹³. Emergono progetti ritenuti maggiormente utili, la costante volontà di abbassare il piano del ferro, la scelta di costruire cavalcavia per superare, oltre alle nuove progettate trincee, i binari eliminando alcuni passaggi a livello, opere che, comunque, non celano la complessità della situazione. L'anno successivo, la firma di una convenzione tra il Comune e le Ferrovie individua i cantieri di maggiore urgenza, decretando l'avvio di lavori che, tuttavia, sono interrotti dal primo conflitto mondiale¹⁴. È in questa fase che, fino all'interruzione della guerra, si possono individuare spazi *untitled* distribuiti in città. Ne sono esempio le aree prossime a Porta Nuova o alla stazione ferroviaria della linea secondaria Ciriè-Lanzo

oppure ancora nella regione Zappata, per discutere un'area allora prossima ai limiti dello spazio urbano. Al fine di individuare i singoli *untitled spaces* nel primo Novecento¹⁵ sono state scelte due carte che mostrano rispettivamente la *Pianta della Città di Torino coll'indicazione del piano unico regolatore e di ampliamento*¹⁶ del 1906, pubblicata alla scala di 1:5000, e la *Pianta di Torino col tracciato della nuova cinta daziaria*¹⁷, edita da Paravia alla scala di 1:15.000 e datata, a matita sul foglio, 1915 (Figura 2). Non è qui possibile, né opportuno, elencare gli spazi *untitled* esistenti nelle singole carte, perché potenzialmente risolti dalla pianificazione successiva, ma è interessante il confronto tra le aree prossime alle stazioni ferroviarie e la situazione ora contemporanea. Tecnicamente, l'operazione è stata eseguita sovrapponendo, a entrambe le carte, la Carta Tecnica attuale del Comune di Torino utilizzando il software QGIS, un sistema di informazione geografica open source rilasciato sotto la General Public License. Per eseguire le sovrapposizioni, ogni elaborato è stato ovviamente georeferenziato utilizzando il medesimo sistema di riferimento cartografico; in ogni area sono stati quindi individuati dei punti focali (edifici, piazze,

isolati), riconoscibili sia sulla Carta Tecnica sia nella cartografia storica, necessari per ancorare le due mappe¹⁸. La successiva analisi, consapevole dei possibili errori dovuti anche alle differenti tecniche di redazione delle mappe, permette di precisare che, intorno alla stazione Porta Nuova, la complessità della situazione, oggi ancora riconoscibile e resa evidente anche dall'uso promiscuo degli spazi, era ipotizzabile già negli anni 1906-1915 (Figura 3). Il Piano del 1906 mostra lo Scalo di Porta Nuova da cui parte una sola

linea di binari, l'attraversamento in corrispondenza di corso Sommeiller e le due diramazioni, una parallela a via Nizza e una in direzione della barriera di Susa (prima cinta daziaria), per proseguire poi nelle due linee per Milano e per Susa; in prossimità della stazione si riconoscono ampi terreni vuoti, compresi tra fabbriche non solo utili alla rete ferroviaria. È evidente, inoltre, la frattura che i binari creano tra le zone intorno a via Nizza (San Salvario) e via San Secondo. Oltre corso Sommeiller, una vasta zona *untitled* è compresa tra i

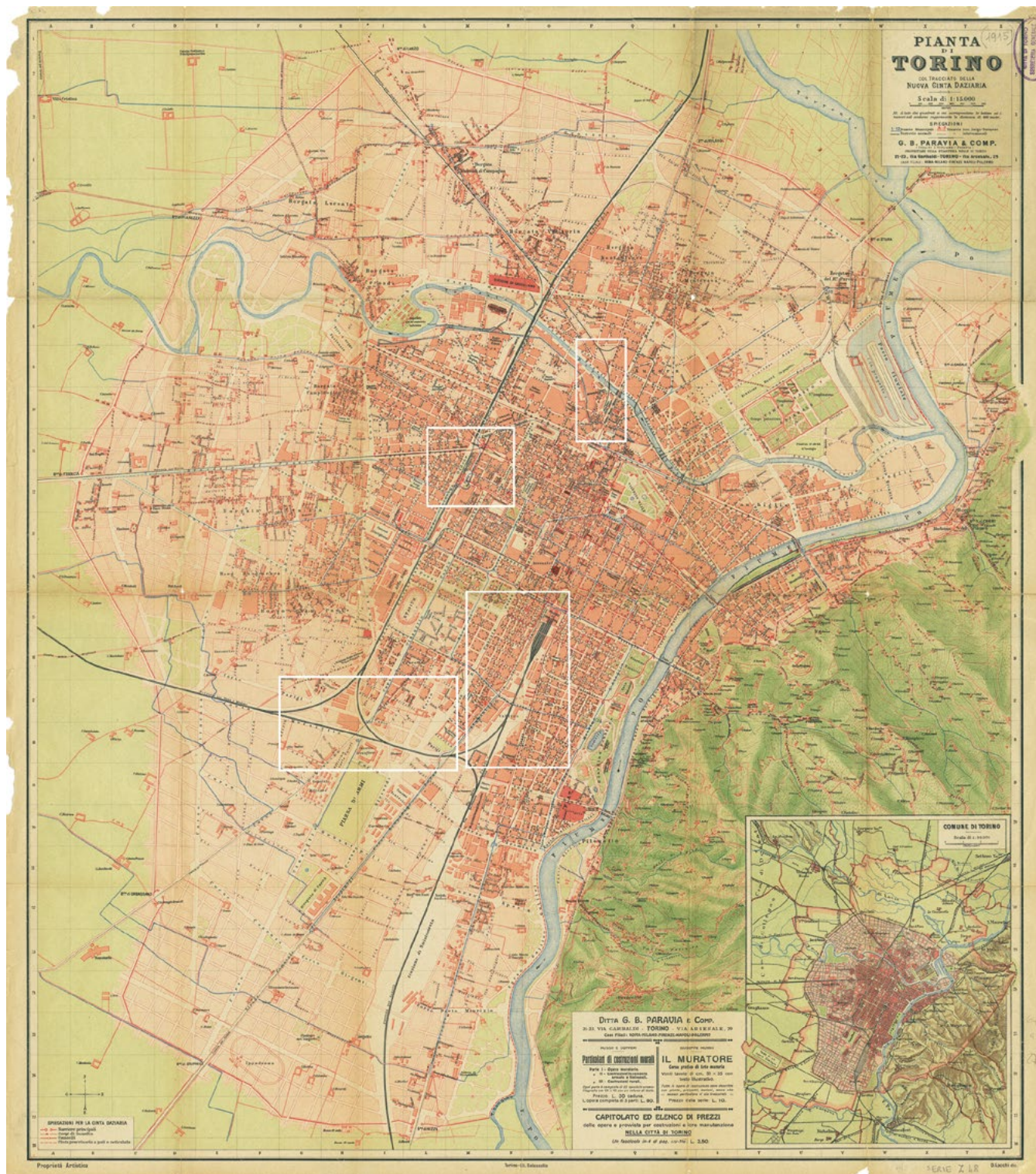


Figura 2. Pianta di Torino col tracciato della nuova cinta daziaria, [1915] (Archivio Storico della Città di Torino, Tipi e disegni, 64.9.27).

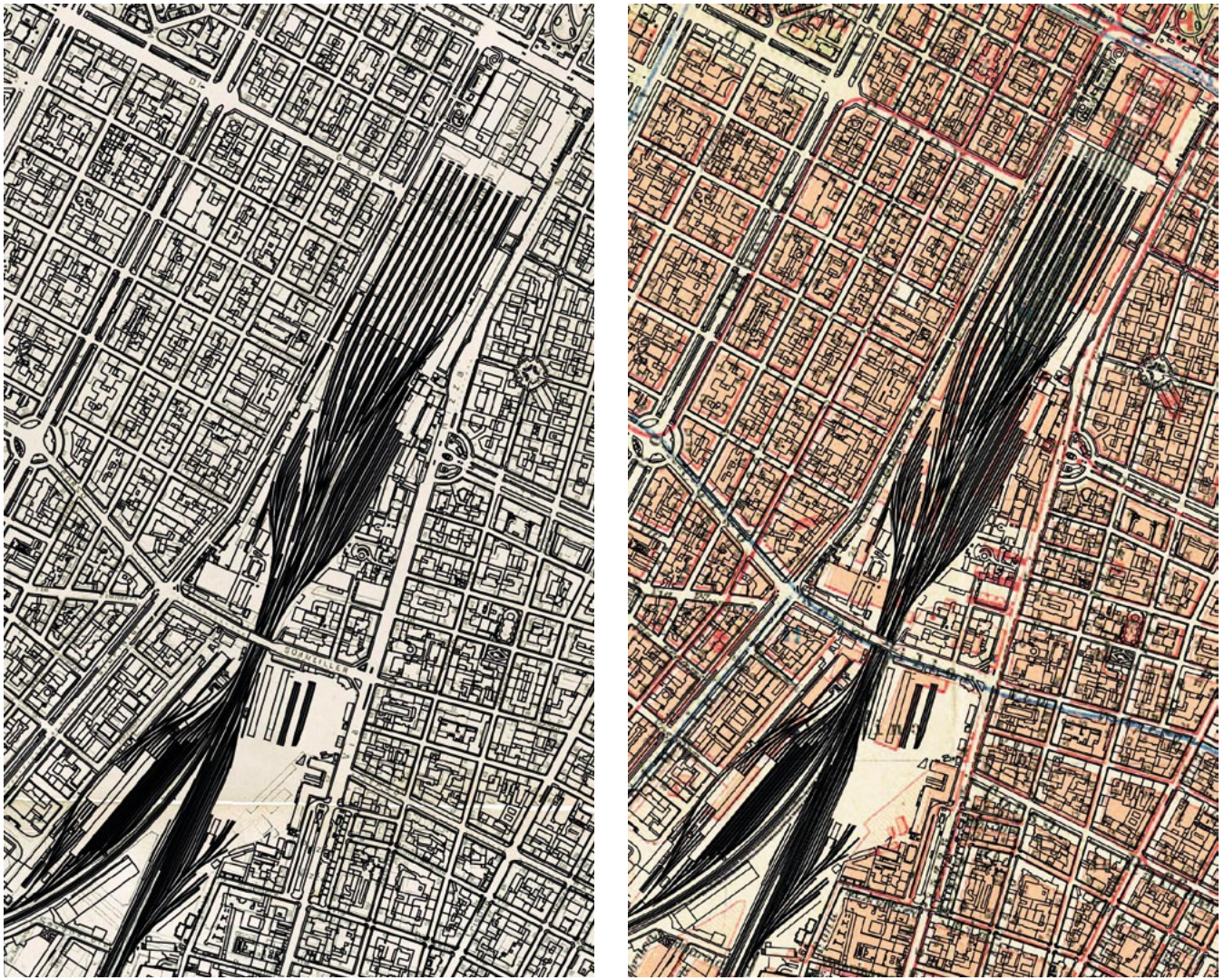


Figura 3. Pianta della Città di Torino coll'indicazione del piano unico regolatore e di ampliamento, 1906 (Archivio Storico della Città di Torino, Serie IK, Decreti Reali, Piani Regolatori, 1899-1911, n. 14 all. I); Pianta di Torino col tracciato della nuova cinta daziaria, [1915] (Archivio Storico della Città di Torino, Tipi e disegni, 64.9.27) sovrapposta con software QGIS a Comune di Torino, Carta Tecnica, 2019. Dettaglio area stazione ferroviaria di Porta Nuova (sovrapposizione realizzata da arch. Monica Silvello).

binari e, da un lato, via Rosmini (parallela a corso Stupingi, ora Unione Sovietica) e, dall'altro, via Nizza, piazza Nizza e via Argentero. Si distingue, però, una parte pianificata, in direzione degli attraversamenti della ferrovia sul prolungamento di via Magellano, almeno fino a raggiungere i terreni prossimi alla cascina La Piossasca. Nel 1915 si legge un maggior numero di binari in prossimità della stazione, che risolvono aree prima *untitled* fino all'incrocio tra via Nizza e corso del Valentino (ora Marconi); le porzioni di spazi *untitled* si riducono ma non scompaiono, nell'area dello scalo Vallino, oltre corso Sommeiller, dove aumentano i fabbricati, la cui destinazione d'uso potrà essere approfondita da studi successivi. È chiaro il sovrapporsi della rete ferroviaria ai lotti pianificati intorno a via Savonarola (via Roccabruna, via Bertini, via Mario Pagano), per cui tuttavia sembra già cercarsi una soluzione, e verso la cascina Zappata. La sovrapposizione con la CT attuale dimostra come le aree prossime a Porta Nuova siano poi occupate prevalentemente, ma non

totalmente, dal moltiplicarsi dei binari, lasciando irrisolti gli spazi oltre il cavalferrovia di corso Sommeiller, anche nell'area Vallino.

La situazione intorno allo scalo di Porta Susa appare subito più controllata, esito di una lunga e dibattuta pianificazione che ha quasi completamente risolto le aree vicine alla stazione (Figura 4). Nel 1906, tra corso Principe Oddone e corso Vittorio Emanuele II, prima di corso Oporto (ora Giacomo Matteotti), si riconoscono la dogana e i magazzini generali con i terreni a loro uso; in direzione di piazza Statuto, tra piazza e corso San Martino, gli isolati delimitati da via Santarosa si presentano come blocchi risolti che si interrompono nel grande spazio, ancora oggi esistente, oltre piazza Statuto, dove l'asse retto di via Garibaldi prosegue in via San Donato, via Cibrario, corso Francia. Emerge poi il progettato e solo parzialmente attuato abbassamento del piano del ferro, a tratti attraversato da cavalferrovia. L'elaborato del 1915 conferma l'interramento dei binari in



Figura 4. Pianta della Città di Torino coll'indicazione del piano unico regolatore e di ampliamento, 1906 (Archivio Storico della Città di Torino, Serie IK, Decreti Reali, Piani Regolatori, 1899-1911, n. 14 all. 1); Pianta di Torino col tracciato della nuova cinta daziaria, [1915] (Archivio Storico della Città di Torino, Tipi e disegni, 64.9.27) sovrapposta con software QGIS a Comune di Torino, Carta Tecnica, 2019. Dettaglio area stazione ferroviaria di Porta Susa (sovrapposizione realizzata da arch. Monica Silvello).

corrispondenza dei terreni oltre piazza Statuto, attraversati dalle «Tramvie Società Belga Torinese», e i ridursi degli spazi prima *untitled*. La situazione ora contemporanea dimostra superfici ancora meglio risolte.

Tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, la stazione ferroviaria Ciriè-Lanzo, detta anche Stazione di Porta Milano o di ponte Mosca, assume maggiore significato in ragione dell'accrescere della riconoscibilità, del ruolo e del prestigio delle valli di Lanzo, della villeggiatura in valle e, soprattutto, dell'industrializzazione del Canavese. Fabbricato emergente, nel 1906 è ancora un edificio isolato, circondato da ampi terreni privi di funzione d'uso tra corso Porte Mosca (ora Giulio Cesare), via del Fiando (ora Vittorio Andreis), via Borgo Dora e il fiume Dora. Oltre il fiume, la linea curva taglia prima l'isolato tra lungo Dora Napoli, corso Ponte Mosca, corso Emilia e via Mondovì, sezionando poi il grande lotto tra lo stesso corso Ponte Mosca, corso Emilia, corso Vercelli e il prolungamento di via Mondovì, una situazione confermata nel 1915 quando, tuttavia, lo stesso isolato, pur attraversato anche dal diramarsi di una linea ferroviaria in direzione del gasometro, sembra interessato da una specifica pianificazione. All'inizio della prima guerra mondiale, nuovi edifici occupano le aree prossime allo scalo ferroviario, di testa e mai collegato alla rete urbana, e una nuova via taglia il primo lotto ai margini dell'acqua. La situazione ora contemporanea, pur con il moltiplicarsi dei binari, lascia irrisolto il secondo isolato oltre il fiume, dove terreni ibridi, solo parzialmente occupati da nuovi edifici, potrebbero essere rivalutati (Figura 5). La pianta del 1915 evidenzia ancora la presenza della stazione Dora, costruita alla metà dell'Ottocento e in funzione fino ai lavori del passante



Figura 5. Pianta della Città di Torino coll'indicazione del piano unico regolatore e di ampliamento, 1906 (Archivio Storico della Città di Torino, Serie IK, Decreti Reali, Piani Regolatori, 1899-1911, n. 14 all. 1); Pianta di Torino col tracciato della nuova cinta daziaria, [1915] (Archivio Storico della Città di Torino, Tipi e disegni, 64.9.27) sovrapposta con software QGIS a Comune di Torino, Carta Tecnica, 2019. Dettaglio area stazione ferroviaria di Ciriè Lanzo (sovrapposizione realizzata da arch. Monica Silvello).

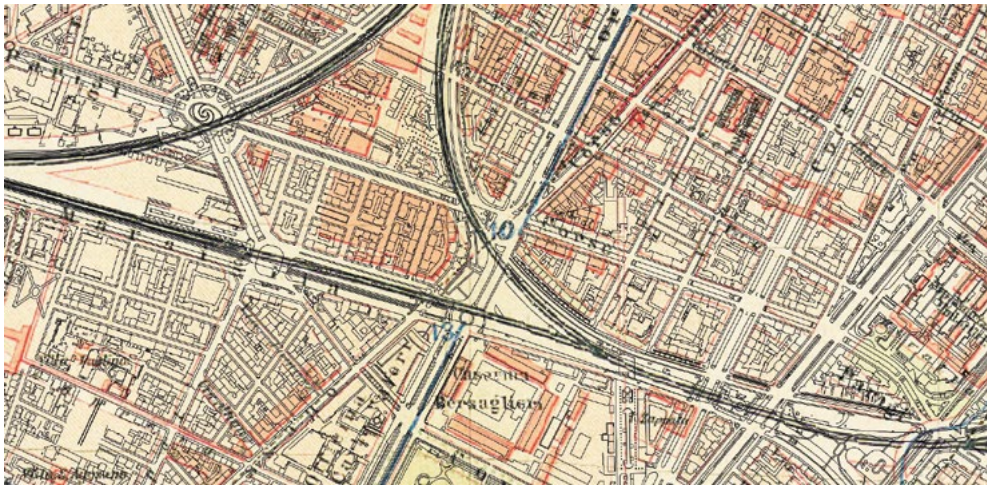
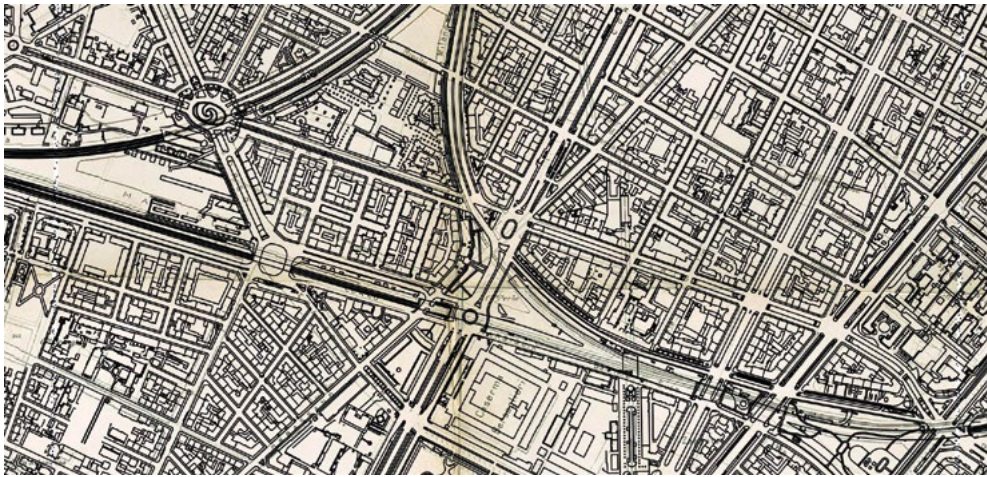


Figura 6. Pianta della Città di Torino coll'indicazione del piano unico regolatore e di ampliamento, 1906 (Archivio Storico della Città di Torino, Serie IK, Decreti Reali, Piani Regolatori, 1899-1911, n. 14 all. 1); Pianta di Torino col tracciato della nuova cinta daziaria, [1915] (Archivio Storico della Città di Torino, Tipi e disegni, 64.9.27) sovrapposta con software QGIS a Comune di Torino, Carta Tecnica, 2019. Dettaglio area regione Zappata (sovrapposizione realizzata da arch. Monica Silvello).

ferroviario, non lontana dalle Officine di Savigliano, prossimità che permetterebbe di discutere la relazione tra la pianificazione, la ferrovia e l'industria.

Nel diramarsi della rete ferroviaria in città, il raccordo tra Porta Nuova e Porta Susa crea un anello di ferro che separa porzioni di Torino, aumentando la complessità di una situazione già non semplice soprattutto ai margini del costruito dove la fitta rete di canali, le bealere, pure dividono i lotti. Esemplificativa, in questa direzione, è la regione Zappata, toponimo derivato dalla cascina ancora identificata nella mappa del 1906 (Figura 6). All'inizio del Novecento, un'importante pianificazione interessa la zona che, per restare alla sola tavola sintetica di *Piano*, mostra le strade che proseguono oltre la barriera di Susa le vie interne, occupando l'area prossima alla Caserma Bersaglieri con nuovi isolati ortogonali; sebbene la parte interna dell'anello proponga una regolare progettazione di lotti, la zona è segnata da spazi *untitled* in prossimità della cascina Zappata, tra la ferrovia e corso Lepanto e, oltre corso Stupinigi, nell'aiuola e piazza Stoppani (poi edificata). Ibrida e indefinita è, ancora, la situazione intorno a corso Marsiglia (ora Carlo e Nello Rosselli), dove le cascine e, soprattutto, la bealera Cossola documentano l'esistente su cui si inserisce il nuovo progetto. Nella prima variante del *Piano*, solo nove anni più tardi, la situazione appare maggiormente regolamentata, con

i confermati isolati perpendicolari all'interno del raccordo ferroviario, nuove isole sul luogo del «Il Zappata» e tra i corsi Parigi (ora Dante) e Marsiglia e negli spazi attigui al raccordo ferroviario per Genova. Emerge, forte, la preesistenza che fatica ad abbandonare il suo ruolo, consegnando allo spazio urbano, zone a secolare destinazione rurale. È ancora la sovrapposizione con la Carta Tecnica attuale che, pure dimostrando l'edificazione di nuovi fabbricati e giardini anche nel triangolo tra i binari, non cela la presenza di spazi *untitled* che, seppure talvolta adibiti a verde o a parcheggio, confermano il diverso dibattito, e la conseguente attenzione, riservata a una zona che, tra l'elevato e il sotto-suolo, potrebbe assumere altro ruolo per la città.

Note

¹ Edmondo De Amicis, *L'inaugurazione della galleria delle Alpi. Lettere*, in Id., *Ricordi del 1870-71*, Giunti Barbera, Firenze 1882, p. 188.

² Edmondo De Amicis, *La carrozza di tutti*, Treves, Milano 1899.

³ «La definizione degli attori e delle pratiche relative alla viabilità di fine Ottocento e inizio Novecento è ambivalente. Se da un lato infatti nello spazio pubblico e sulla strada si svolgevano attività assai lontane dalle attuali che comportavano norme d'uso solo parzialmente riferibili alla mobilità, dall'altro la viabilità era, come oggi, soggetta a regole e consuetudini che dovevano tenere conto degli usi particolari che le diverse tipologie di utenti facevano di

uno spazio comunque limitato e, per i tempi, affollato» (Massimo Moraglio, *Lo spazio conteso*, in Paola Sereno (a cura di), *Torino. Reti e trasporti. Strade, veicoli e uomini dall'Antico Regime all'Età contemporanea*, Archivio Storico della Città, Torino 2009, p. 162).

⁴ I tanti studi sulla figura di Carlo Promis sono confluiti in diversi volumi e saggi, di cui qui si ricorda soltanto Vilma Fasoli, Clara Vitulo (a cura di), *Carlo Promis. Professore di architettura civile agli esordi della cultura politecnica*, catalogo della mostra, Celid, Torino 1983 e il più recente Vilma Fasoli, Clara Vitulo (a cura di), *Carlo Promis. Insegnare l'architettura*, catalogo della mostra, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo 2008.

⁵ *Il Piano verso Porta Nuova*, approvato con Regio Decreto 13 marzo 1851. Archivio Storico della Città di Torino (d'ora in poi ASCT), *Serie 1K*, Decreti Reali, 1849-1863, n. 11, doc. 32. Tra gli studi dedicati al Piano d'Ingrandimento della Capitale promissiano si ricordano i lavori di Comoli e Fasoli, tra cui Vera Comoli, Vilma Fasoli (a cura di), *1851-1852. Il Piano d'Ingrandimento della Capitale*, Archivio Storico della Città, Torino 1996. Dell'ampia e ricchissima bibliografia che discute la storia della città di Torino si citano qui soltanto i fondamentali Istituto di Architettura Tecnica del Politecnico di Torino (ricerca coordinata da Augusto Cavallari Murat), *Forma urbana e architettura nella Torino barocca. Dalle premesse classiche alle conclusioni neoclassiche*, 2 volumi in 3 tomi, UTET, Torino 1968 e Vera Comoli Mandracci, *Torino*, Laterza, Roma-Bari 1983. A questo si aggiungono gli studi sui beni culturali di Torino, i saggi della Storia di Torino pubblicata da Einaudi, i libri della «collana blu» dell'Archivio Storico della Città di Torino, quanto confluito nei *Quaderni del Piano Regolatore Generale* editi negli anni novanta e, tra i più recenti, Filippo De Pieri, Edoardo Piccoli (a cura di), *Architettura e città negli Stati sabaudi*, Quodlibet, Macerata 2014 e Chiara Devoti, Giovanni Maria Lupo, Pia Davico, Micaela Viglino, *La storia della città per capire, il rilievo urbano per conoscere. Borghi e borgate di Torino*, Politecnico di Torino, Torino 2014.

⁶ *Ingrandimento parziale fuori di Porta Susa e nella regione Valdocco*, approvato con Regio Decreto 11 agosto 1851. ASCT, *Serie 1K*, Decreti Reali, 1849-1863, n. 11, doc. 44.

⁷ *Ingrandimento parziale della città nel quartiere Vanchiglia e sue attinenze*, approvato con Regio Decreto 27 novembre 1852. ASCT, *Serie 1K*, Decreti Reali, 1849-1863, n. 11, doc. 91.

⁸ *Piano d'ingrandimento della Città di Torino sopra i terreni circondanti la Cittadella a Levante e Tramontana*, approvato con Regio Decreto 5 aprile 1857. ASCT, *Serie 1K*, Decreti Reali, 1849-1863, n. 11, doc. 177. Alla demolizione della Cittadella e

successiva ricostruzione è dedicato Vera Comoli, Vilma Fasoli (a cura di), *1848-1857. La Cittadella di Torino*, Archivio Storico della Città, Torino 2000.

⁹ Dell'ampia bibliografia sull'argomento si ricorda il saggio di Filippo De Pieri, *La ferrovia nella città: progetti, cantieri, dibattiti* in Paola Sereno (a cura di), *Torino. Reti e trasporti...* cit., pp. 191-228. Per un confronto con il tracciato negli Stati sardi si veda anche *Strade ferrate in Piemonte. Cultura ferroviaria fra Otto e Novecento*, Celid, Torino 1993.

¹⁰ Augusto Lossa, *Torino descritta o Guida storico-amministrativa della Città di Torino indispensabile ad ogni forastiero e cittadino torinese*, Tipografia letteraria, Torino 1863.

¹¹ Filippo De Pieri, *La ferrovia nella città...* cit., p. 207.

¹² Seguono la variante del 1925. ASCT, *Serie 1K*, Decreti Reali, Piani Regolatori, 1911-1931, n. 15, tav. 5, che entra nel dettaglio della viabilità, e quella del 1935. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.7.1-8 che, rappresentato in fogli di interessante dettaglio, percepisce l'abolizione della cinta daziaria (ex R.D. 20 marzo 1930, n. 141) con il conseguente definirsi di un secondo anello di circonvallazione e di nuove aree da pianificare. *Pianta della Città di Torino coll'indicazione del Piano regolatore e di ampliamento, 1906-1908, e varianti*, in Chiara Devoti, Giovanni Maria Lupo, Pia Davico, Micaela Viglino, *La storia della città per capire...* cit., p. 42.

¹³ Città di Torino, *Il riordinamento delle stazioni e dei servizi ferroviari di Torino. Documenti. Progetto approvato dal Consiglio comunale il 24 gennaio 1908*, Tipografia di G.B. Vassallo, Torino 1910.

¹⁴ Le carte documentano l'avvio dell'abbassamento del piano del ferro solo tra il cavalcaferrovia di corso Sommeiller e quelli di corso Dante e corso Bramante. Vedi Filippo De Pieri, *La ferrovia nella città...* cit., p. 215.

¹⁵ Tra le tante carte che restituiscono l'immagine della città al primo Novecento si ricorda qui soltanto Istituto Geografico Militare, Torino e dintorni, 1909. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.15.

¹⁶ ASCT, *Serie 1K*, Decreti Reali, Piani Regolatori, 1899-1911, n. 14, all. 1.

¹⁷ ASCT, *Tipi e disegni*, 64.9.27.

¹⁸ La georeferenziazione delle carte storiche prevede una sovrapposizione con una percentuale minima di scarto, motivo per cui si è scelto di avere una percentuale di errore medio che si avvicinasse il più possibile allo zero nelle aree di volta in volta oggetto di studio e di ammettere un errore leggermente superiore per le aree confinanti. Ringrazio l'arch. Monica Silvello per aver gentilmente offerto le sue competenze, occupandosi personalmente della sovrapposizione degli elaborati.

La Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino accoglie nella sezione Rassegna della propria rivista, in relazione ai suoi fini culturali istituzionali, articoli raccolti a seguito di open call, sottoposti a un processo di revisione tra pari (one-side blind peer review). Il dossier "Untitled. Spazi ibridi della città contemporanea" raccoglie le principali riflessioni scaturite dal progetto di ricerca omonimo ed è pubblicato nella sezione Atti sotto la supervisione di un proprio Comitato Scientifico (cfr. p. 78 del presente fascicolo). I contributi delle altre sezioni sono sottoposti al vaglio del Comitato Scientifico della Rivista. Le opinioni e i giudizi espressi negli articoli impegnano esclusivamente gli Autori e non la Società.

L'impaginazione del fascicolo è stata curata da Luisa Montobbio nel quadro dell'accordo di collaborazione tra la SIAT e il Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio del Politecnico di Torino, approvato dalla Giunta di Dipartimento il 21/04/2017.

SIAT

Consiglio direttivo

Presidente:

arch. Beatrice Coda Negozio

Vice Presidenti:

ing. Francesco Biasioli, arch. Franco Fusari

Consiglieri:

ing. Davide Ferrero, arch. Andrea Longhi, arch. Piera Maimone, ing. Andrea Mirabile, ing. Carlo Ostorero, ing. Andrea Rolando, arch. Rosalba Stura, arch. Paolo Mauro Sudano, ing. Marco Surra, arch. Maria Carla Visconti

A T T I E R A S S E G N A T E C N I C A
DELLA SOCIETÀ DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI IN TORINO

Direttore responsabile: Andrea Longhi

Autorizzazione Tribunale di Torino, n. 71/2016 (già n. 41/1948)

Numero chiuso il 30 settembre 2019

