

La regimentazione delle acque e la «riquadatura verso il Camposanto»: una proposta torinese dell'ing. Magistrini alla metà dell'Ottocento // Water Regulation and the «Squaring

Original

La regimentazione delle acque e la «riquadatura verso il Camposanto»: una proposta torinese dell'ing. Magistrini alla metà dell'Ottocento // Water Regulation and the «Squaring towards the Graveyard»: a Turin Proposal by Engineer Magistrini in the Mid-Nineteenth Century / Devoti, Chiara. - STAMPA. - (2021), pp. 150-163.

Availability:

This version is available at: 11583/2946712 since: 2021-12-20T12:00:31Z

Publisher:

Steinhäuser Verlag

Published

DOI:

Terms of use:

openAccess

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)



IL TESORO DELLE CITTÀ

Strenna 2021

Collana dell'Associazione Storia della Città


STEINHÄUSER
VERLAG

Steinhäuser Verlag // Editore



Full book free download

Il presente volume è
stampato in bianco e nero.
È consultabile e scaricabile
gratuitamente a colori su
www.storiadellacitta.it

IL TESORO DELLE CITTÀ

Collana dell'Associazione Storia della Città
diretta da Marco Cadinu

SCIENTIFIC COMMITTEE

Stefania Aldini	Fabio Lucchesi
Federica Angelucci	Enrico Lusso
Carla Benocci	Stefano Mais
Clementina Barucci	Maria Teresa Marsala
Gemma Belli	Francesca Martorano
Gianluca Belli	Paolo Micalizzi
Claudia Bonardi	Raimondo Pinna
Alessandro Camiz	Paola Raggi
Teresa Colletta	Stefania Ricci
Gabriele Corsani	Pasquale Rossi
Serena Dainotto	Anna Sereni
Elisabetta De Minicis	Ettore Sessa
Chiara Devoti	Ugo Soragni
Nicoletta Giannini	Donato Tamblè
Antonella Greco	Mauro Volpiano
Giada Lepri	Laura Zanini

ISBN 978-3-942687-55-3

© 2021 Steinhäuser Verlag, Wuppertal
© 2021 Associazione Storia della Città

All rights reserved
First edition: December 2021

Graphic Design
Stefano Mais

Typesetting
Fira Sans
by Erik Spiekermann, 2013
SIL Open Font License Version 1.1

La redazione del volume "Il Tesoro delle Città.
Strenna 2021" è stata curata da Stefano Mais

Cover image
Giovanni di Lorenzo Larciani, *Scene di una
leggenda (probabile)*, 1515-20 c., Samuel H.
Kress Collection, Courtesy National Gallery of
Art, Washington



Associazione
Storia della Città

www.storiadellacitta.it
facebook @storiadellacitta

Il Tesoro delle Città
Strenna 2021

Collana dell'Associazione Storia della Città

INDICE

Marco Cadinu

Nota introduttiva 11

Irina Baldescu

Il Lido di Venezia, a nord del Gran Viale. Tra Ottocento e Novecento, ex fortificazioni, architetture di villeggiatura, volo e divertimento // *The Lido in Venice, north of Gran Viale. Between the XIXth - XXth Century, ex Military Areas, Architecture for Holidays, Flight and Entertainment* 14

Carla Benocci

La rinascita di un borgo toscano dopo l'unità d'Italia: Santa Fiora sul Monte Amiata, 1868-1898 // *The Rebirth of a Tuscan Village after the Unification of Italy: Santa Fiora on Monte Amiata, 1868-1898* 34

Giulia Bergamo

Analisi dello sviluppo del processo normativo e di alcune metodologie inerenti allo studio del paesaggio spagnolo // *Studies about the Development of Legislative Process and Some Approaches to the Landscape Governance in Spain* 58

Giosuè Bronzino

Il taglio diagonale dell'isolato di Santa Cecilia a Torino, un frammento di storia della città in due cianografie d'archivio // *The Diagonal cut of the Block of Santa Cecilia in Turin, a Fragment of the History of the City in two Archival Blueprints* 72

Alessandro Camiz

Modelli progettuali del locus *fratrum predicatorum*: Ravenna (1269) // *Design Models of the Locus Fratrum Predicatorum: Ravenna (1269)*. 82

Rosario Chimirri

Per paesi, contrade e palazzi storici di Calabria, sulle orme di Edward Lear // *Across Villages, Contradas and Historical Palaces of Calabria, in the Footsteps of Edward Lear* . . 104

Annalisa Dameri

Quattro atlanti, un autore. Giovanni Stefano Cantoni e l'immagine della città nella lombardia del Seicento // *Four Atlases, one Artist. Giovanni Stefano Cantoni and the Image of the City in Seventeenth-Century Lombardy*. 120

Donato Giancarlo De Pascalis

I *Regolamenti edilizi e d'ornato* in Terra d'Otranto alla fine del XIX secolo: criteri e norme per le trasformazioni dei centri storici nel sud-Italia // *The Building and Ornament Regulations in the Land of Otranto at the end of the Nineteenth Century: Criteria and Rules for the Transformation of Historic Centers in Southern Italy* 136

Chiara Devoti

La regimentazione delle acque e la «riquadatura verso il Camposanto»: una proposta torinese dell'ing. Magistrini alla metà dell'Ottocento // *Water Regulation and the «Squaring towards the Graveyard»: a Turin Proposal by Engineer Magistrini in the Mid-Nineteenth Century*. 150

Stefano Mais

Dall'École des *Ponts et Chaussées* alle scuole di ponti e strade europee. Condivisione e reinterpretazione del modello francese nell'istituzione della *Scuola dei Volontari di Ponti e Strade* della Sardegna // *From the École des Ponts et Chaussées to the European Schools of Bridges and Roads. Sharing and Reinterpretation of the French Model in the Establishment of the Scuola dei Volontari di Ponti e Strade of Sardinia*. 164

Francesco Manfredi

Atella: una *bastide* nella Basilicata del XIV secolo // *Atella: a Bastide in Basilicata Region of the 14th Century* 182

Elena Manzo

Architetture termali della Belle Époque in Campania, tra passato e presente.
Un patrimonio storico-culturale da valorizzare per nuove forme di turismo sostenibile
// *Thermal Bath Architecture of Belle Époque in Campania, Between Past and Present. A Historical-cultural Heritage to Enhance for new Forms of Sustainable Tourism* 206

Michał Marmur

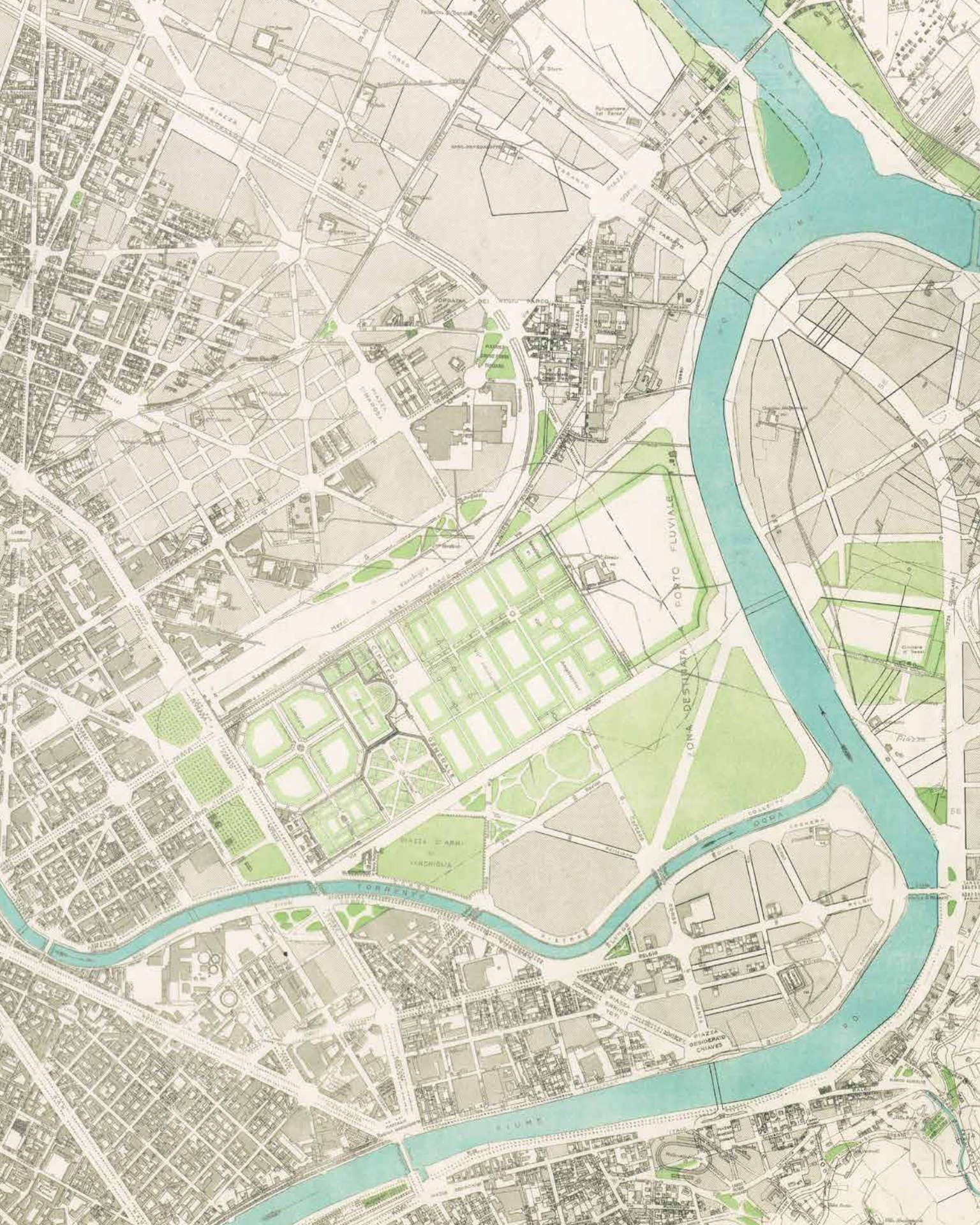
The Crossing of Cause-effect Sequences in the History of Town Planning. Florence, Lyon, Poznań // *L'incrocio di sequenze causa-effetto nella storia dell'urbanistica. Firenze, Lione, Poznań* 226

Raimondo Pinna

Il rapporto ambivalente di un centro abitato con l'acqua nell'Ottocento: il caso di Monserrato // *The Ambivalent Relationship of a Town with Water in the 19th Century: the Case of Monserrato* 240

José Miguel Remolina Seivane

Casas edievales en Santillana del Mar. Introducción a su estudio // *Medieval Houses in Santillana del Mar. Introduction to their Study* 254



Palazzo di Giustizia

PIAZZA
SANDROTTI

PIAZZA
SANDROTTI

ZONA DESTINATA
PORTO FLUVIALE

PIAZZA
SANDROTTI

PIAZZA
SANDROTTI

PIAZZA
SANDROTTI

PIAZZA
SANDROTTI

Chiara Devoti

La regimentazione delle acque e la «riquadatura verso il Camposanto»: una proposta torinese dell'ing. Magistrini alla metà dell'Ottocento

Water Regulation and the «Squaring towards the Graveyard»: a Turin Proposal by Engineer Magistrini in the Mid-Nineteenth Century

Abstract

Gli anni centrali del XIX secolo costituiscono per la città di Torino il passaggio da capitale di un regno, quello di Sardegna, a capitale nazionale. Tre processi fondamentali si intrecciano: il *Piano d'Ingrandimento della Capitale* degli anni 1851-52, redatto da Promis e Cassinis, la definizione della prima Cinta Daziaria, stabilita nel 1853 – e rimasta in vigore fino al 1912 – e una importante revisione della regimentazione delle acque, già avviata in fase napoleonica, che interessa i corsi principali (Po e Dora Riparia), ma che in parallelo si estende al vasto sistema di canali da questi derivati. La Dora, con il suo regime torrentizio e il suo andamento sinusoidale in ambito urbano, è destinata a rimanere una questione solo parzialmente risolta sino al XX secolo, in particolare in corrispondenza del cimitero monumentale, progettato da Gaetano Lombardi negli anni 1828-29 in posizione esterna, ma poi risultato molto prossimo alla cinta daziaria, che risulta lambito – e sovente danneggiato – dal suo corso. Una ipotesi di regimentazione delle acque, a firma dell'ing. Magistrini, non attuata, si associa a una rilettura complessiva dell'area oltre il borgo Vanchiglia e fino alla manifattura del Regio Parco, offrendo un interessante spaccato di soluzioni alternative e di scelte procrastinate per la capitale.

The central years of the nineteenth century represent for the city of Turin a moment of transition from the capital of a kingdom, that of Sardinia, to a national capital. Three fundamental processes are intertwined: the Capital Enlargement Plan of the years 1851-52, drawn up by Promis and Cassinis, the definition of the first Duty Fence, established in 1853 – and remained in force until 1912 – and an important revision of the water regulation, inaugurated during the Napoleonic age, which affects the main rivers (Po and Dora Riparia), but which in parallel extends to the vast system of canals derived from these. The Dora, with its torrential regime and its sinusoidal course in the urban area, is destined to remain a question only partially resolved until

A fronte: particolare della Fig. 7.

the twentieth century, particularly in correspondence with the monumental cemetery, designed by Gaetano Lombardi in the years 1828-29 in an external position, but then very close to the duty fence, which is lapped – and often damaged – by the river course. A hypothesis of water regulation, signed by Eng. Magistrini, not although not realized, is associated with an overall reinterpretation of the area beyond the Vanchiglia borough and up to the manufacturing of the Royal Park, offering an interesting cross-section of alternative solutions and delayed choices for the capital.

Una città in trasformazione e un nuovo ruolo

Il cosiddetto decennio di preparazione all'Unità è per la capitale del regno di Sardegna un momento di eccezionale attività e di febbrile tentativo di proiettarsi nella dimensione nazionale. Mandati in atto i progetti settoriali che avevano caratterizzato la fase di Restaurazione, ancora fortemente debitrice nei confronti della effimera, ma pregnante, fase napoleonica¹, il *Piano d'Ingrandimento della Capitale* degli anni 1851-52², di cui traccia una fondamentale linea programmatica la relazione dei due autori, Carlo Promis per la «parte artistica», vale a dire architettonico-urbanistica e Giovanni Battista Cassinis per la «parte morale», ossia giuridica, del 1850, quale esito della «Commissione istituita dal Comune il 21 luglio 1848 al fine di dipanare i problemi connessi alla definizione del piano urbanistico di ampliamento di Torino negli anni centrali dell'Ottocento, voluto ed attuato in una situazione di transizione della storia della città»³ si propone come uno spartiacque essenziale nella costruzione della nuova capitale.

1. Si era trattato di operazioni che riguardavano specialmente la risistemazione degli sbocchi della città, presso le precedenti porte della potente bastionata «à la moderna», abbattute all'indomani della disposizione napoleonica del 23 giugno 1800; successivamente, in fase di Restaurazione, si era proceduto all'eliminazione della fortificazione e al conseguente ridisegno del perimetro con la definizione – o il prolungamento – dei viali di circonvallazione, già previsti dalla cosiddetta “progettazione di carta” della fase napoleonica. Nel 1852 anche la cittadella, risparmiata dall'abbattimento, veniva smilitarizzata e di conseguenza resa disponibile per una lottizzazione, di fatto poi attuata nel 1857 con il *Progetto di ingrandimento della Città di Torino verso l'ex Cittadella*, firmato dall'ingegnere capo della città Edoardo Pecco (ASCT, Serie 1K, *Decreti Reali* (1849-1863), n. 11, 5 aprile 1857, disegno allegato tav. 193). Per questi aspetti il rimando fondamentale resta Vera COMOLI, *Torino, Le città nella storia d'Italia*, Laterza, Roma-Bari 1983.

Per l'abbattimento della fortificazione e la nuova immagine cittadina, così come per la definizione degli spazi per le piazze d'armi, si vedano anche i recenti Maria Vittoria CATTANEO, *La dismissione delle fortificazioni urbane: testimonianze superstiti delle strutture difensive sabaude* (e specifica scheda riguardante Torino), e EAD., *Campi di Marte e piazze d'armi: rilocazione e messa a punto di settori urbani*, in Chiara Devoti (a cura di), «Storia dell'Urbanistica», *Gli spazi dei militari e l'urbanistica della città. L'Italia del nord-ovest (1815-1918)*, n.s., 10, 2018, pp. 107-173 e in specifico pp. 116-121; pp. 179-213 e in specifico pp. 183-200.

2. *Piano Generale della Città di Torino, nuovi borghi e dipendenze, cogli ingrandimenti in costruzione*, 1852. Torino, Archivio Storico della Città (d'ora in poi ASCT), *Tipi e Disegni*, n. 64.5.2.

3. Vera COMOLI, *Introduzione*, in Ead. (a cura di), «Storia dell'Urbanistica. Piemonte/I», *Il «Piano d'Ingrandimento della Capitale» (Torino 1851-1852)*, I, 1987, pp. 5-9.

Il piano, seppure ancora concentrato su ambiti urbani precisi (l'area di Porta Nuova⁴, ossia della nuova stazione ferroviaria, con la lottizzazione sui due fianchi della linea ferrata, la regione Valdocco caratterizzata dalla presenza di importanti canali e dallo sbocco in direzione dei valichi alpini⁵, il triangolo densamente progettato di Vanchiglia⁶), aveva l'indubbia caratteristica di guardare al complesso della città, ragionando della sua trasformazione globale sia in termini di ridisegno, sia rispetto al mutato ruolo che avrebbe assunto e alla conseguente immagine culturale e politica. Come è stato efficacemente rilevato, Promis «muovendosi tenendo costantemente presente le possibilità offerte da una realtà urbana mutevole, conferisce al piano una dimensione moderna, in quanto organizzazione di programma di interventi definiti e conclusi che arrivano a investire anche la localizzazione delle nuove infrastrutture, gettando le basi per l'organizzazione urbana del secondo Ottocento»⁷, proponendo anche operazioni di bonifica dell'area di Vanchiglia e di rettifica del corso della Dora.

È questo secondo aspetto – seppure legato al primo – che ci preme prendere in considerazione.

Se il Po appariva ormai definito nel proprio corso grazie alla realizzazione sia del cosiddetto “ponte di pietra”, ossia del ponte napoleonico, unico concreto lascito della fase francese⁸, sia dei «murazzi di Po», ossia le difese spondali, utilissime anche come deposito di merci, e piccolo porto fluviale – progettate da Carlo Bernardo Mosca⁹, quale variante rispetto al progetto

4. *Pianta dell'Ingrandimento della Città di Torino Fuori Porta Nuova* [...]. ASCT, Serie 1K, *Decreti Reali* (1849-1863), n. 11, f. 103, 16 gennaio 1853, disegno allegato al f. 99.

5. *Pianta del progetto d'ingrandimento parziale fuori di Porta Susa e sulla regione Valdocco*. ASCT, Serie 1K, *Decreti Reali* (1849-1863), n. 11, f. 84, 11 agosto 1851.

6. *Pianta del progetto d'ingrandimento parziale nella Regione Vanchiglia* [...]. ASCT, Serie 1K, *Decreti Reali* (1849-1863), n. 11, f. 91, 27 novembre 1852, disegno allegato al f. 95.

7. Vilma FASOLI, *La relazione di Carlo Promis per la «parte artistica» del «Piano d'Ingrandimento della Capitale»*, in COMOLI (a cura di), *Il «Piano d'Ingrandimento della Capitale»*, cit., pp. 23-27.

8. Il nuovo ponte, in sostituzione di quello ligneo che si collocava allo sbocco della via di Po e oltre l'omonima porta, è decretato da Napoleone nel 1807. L'esecuzione si deve all'ingegnere dell'*École des Ponts et Chaussées* parigina Charles Mallet (1766-1853), su progetto dell'*Ingenieur en chef* del *Département du Po* Claude-Yves-Joseph La Ramée Pertinchamp e con la collaborazione dell'ingegner Pellegrini. Per le sue caratteristiche si vedano Luciano RE, *La costruzione del ponte napoleonico sul Po a Torino (1808-1814)*, in *Villes et territoires pendant la période napoléonienne (France et Italie)*, École Française de Rome, Roma 1987, pp. 183-198 e Angia SASSI PERINO, Giorgio FARAGGIANA, *I trentasei ponti di Torino*, Edizioni del Capricorno, Torino 1995, pp. 16-23.

9. Carlo Bernardo Mosca, oltre alla sua formazione di matrice parigina (presso l'*École Polytechnique* da poco istituita, negli anni 1811-1813), era stato inviato all'estero per studiare quanto si stava approntando presso le altre corti europee in materia di infrastrutture e opere pubbliche. Ne riferisce ampiamente nella *Relazione su alcuni pubblici lavori in Francia ed Inghilterra visitati negli anni 1834-5 d'ordine di S.M. Carlo Alberto Re di Sardegna etc., seguita da un'appendice e da alcuni cenni sulle opere di pubblica utilità negli Stati Sardi*, edizione critica a cura di Laura Guardamagna, Luciano Re, Centro Studi Piemontesi, Torino 1998. Per la

originario legato al ponte stesso, elaborato da La Ramé Pertinchamp nel 1808-1809 – e realizzate negli anni dal 1833 al 1835¹⁰, meno definiti erano corso e attraversamento della Dora, nonostante ancora la non eseguita progettazione di età napoleonica¹¹ e il viceversa compiuto “ponte Mosca” di attraversamento, realizzato tra il 1823 e il 1827¹².

Nel 1853 la città, pur non avendo risolto la questione del rapporto con la Dora, procederà a dotarsi di una cinta daziaria (1ª cinta daziaria, in funzione dal 1853 al 1912) [Fig. 4], che, in sostituzione della demolita cinta fortificata, la difenda dai «malintenzionati», quindi con funzioni di polizia, ma soprattutto sancisca il diverso regime dei suoli rispetto alla tassazione, il dazio, appunto¹³. Il profilo della nuova cinta, che racchiude un'area estesissima, ben superiore a quella effettivamente occupata dalla città, riconosce nei corsi d'acqua un elemento cogente: dalla parte del Po, superatolo, si attesta su di un profilo relativamente poco discosto dal suo corso, e non molto diversamente si comporta rispetto alla Dora, contenendo entrambi, seppure con poco margine, entro il proprio profilo.

Il cimitero generale, il corso della Dora e la proposta di Magistrini

Il programma urbanistico di Promis e Cassinis teneva ovviamente conto della presenza, da poco compiuta, del «Nuovo Cimitero Generale ossia Camposanto», progettato dall'ingegner Gaetano Lombardi¹⁴ e mandato in

figura di Mosca resta fondamentale il catalogo di Vera COMOLI, Micaela VIGLINO, Laura GUARDAMAGNA (a cura di), *Carlo Bernardo Mosca (1792-1867): un ingegnere architetto tra Illuminismo e Restaurazione*, Guerrini Associati, Milano 1997, mentre per l'opinione dei contemporanei, *Cenni biografici intorno a Carlo Bernardo Mosca Ingegnere Ispettore e Senatore del Regno*, Unione Tipografico Editrice, Torino 1869.

10. Il riferimento per le scelte e il cantiere è a Luciano RE, *Murazzi di Po*, in Agostino MAGNAGHI, Mariolina MONGE, Luciano RE, *Guida all'architettura moderna di Torino*, Lindau, Torino 1995, p. 46.

11. In età napoleonica si era ipotizzato un ponte in pietra in asse alla *Rue d'Italie*, ossia allo sbocco a settentrione della città, su progetto degli ingegneri Mallet e Pellegrino, definito già nel 1813, e poi non eseguito, da correlarsi con la sistemazione del relativo tratto della Dora. Ancora L. RE, *L'opera degli ingegneri del Corps des Ponts et Chaussées a Torino e i progetti per il ponte sulla Dora e la sistemazione degli accessi del ponte sul Po (1813)*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n.s., n. 35, 1981, pp. 339-356.

12. Ponte a campata unica in pietra, di cui il progettista medesimo dava notizie in Carlo Bernardo MOSCA, *Ponte sulla Dora Riparia presso Torino*, [s.e., Torino 1833], con tavole di corredo a cura del fratello, Giuseppe Mosca, e in *Capitoli d'appalto per la costruzione d'un ponte ad un sol arco sulla Dora Riparia presso Torino, col ristretto generale della spesa*, Stamperia Reale, Torino 1823.

13. Per la discussione che accompagna le scelte per la prima e la seconda daziaria il riferimento imprescindibile è a Giovanni Maria LUPO, Paola PASCHETTO, *1853-1912, 1912-1930. Le due cinte daziarie di Torino*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 2005.

14. Gaetano Lombardi (1793-1868), Architetto Civile approvato dalla Regia Università nel 1808, ma che si definisce sistematicamente anche ingegnere, è figura di spicco della progettazione urbanistica e architettonica di prima Restaurazione. La lista delle commesse di cui si trovano pratiche nell'archivio storico edilizio della città è estesissima, così come non manca-

esecuzione negli anni 1828-1829. L'impianto secondo un grande quadrilatero dagli angoli smussati, riconoscibilissimo nelle planimetrie dell'epoca come in quelle di età successiva, a cominciare dalla medesima relativa al *Piano d'Ingrandimento della capitale*, posto molto discosto dalla città effettivamente all'epoca presente, presso un'ansa del corso – fortemente irregolare – della Dora, è delineato nel *Piano generale del nuovo Cimiterio proposto a surrogazione dei due attuali denominati di S^t. Lazzaro o della Rocca e di S^t. Pietro in vincoli*, con cui si apre la pubblicazione dedicata al nuovo campo-santo¹⁵ [Fig. 1]. L'area è contornata da strade e da due arterie viarie, di cui una, senza nome, è l'attuale corso Novara, di nuova apertura a servizio del complesso funerario, sul cui fianco scorre la «bealera dei Mulini della Città fluente verso il canale del Regio Parco»; l'altra rappresenta una rettificazione, in corrispondenza del muro di cinta del cimitero, proprio della strada del Regio Parco, fiancheggiata a sua volta dal canale del Regio Parco, vie entrambe con doppio filare di alberi, mentre un «fossatello per lo scolo delle acque piovane del recinto» corre tutto attorno al perimetro dell'area¹⁶.

Le tavole non indicano la posizione dell'ansa della Dora, assai prossima al muro di cinta nello spigolo sudorientale del nuovo cimitero, e che nuovamente si avvicina al muro terminale nordorientale; quest'ansa superiore dovrà essere rettificata negli anni Quaranta per permettere una prima espansione dell'area di sepoltura, secondo un impianto polilobato che si legge chiaramente nelle mappe storiche, anche di ampio respiro¹⁷ [Fig. 2].

Il tema della regimentazione delle acque si fa invece cogente alla metà del secolo, quando, nel 1855, il «Comitato di Vanchiglia» (di fatto settore urbano al di sotto del corso della Dora, verso la parte più antica della città, ma che all'epoca controllava anche i terreni posti dalla parte opposta del corso

no attestazioni della sua costante collaborazione con gli edili civici. Per la scheda si rimanda a Giovanni Maria LUPO, «Storia dell'Urbanistica.Piemonte/III», *Ingegneri, Architetti, Geometri in Torino. Progetti edilizi nell'Archivio Storico della Città (1780-1859)*, III, 1990, s.v., pp. 74-77.

15. Gaetano LOMBARDI, *Piano e disegni del nuovo Cimiterio Generale ossia campo Santo che per deliberazione della città di Torino e con approvazione di S.S.R.M. sarà eseguito nel corso degli anni 1828 e 1829*, s.e., Torino 1833. Politecnico di Torino, DIST, Laboratorio di Storia e Beni Culturali (a seguire LSBC), *Fondo Mosca*, n. 480.

16. Il dettaglio è evidenziato nella tavola relativa ai *Parziali in grande dei siti per private sepolture e dei corrispondenti Nicchioni per le Inscrizioni lapidarie, Busti ed altri Monumenti in basso rilievo* con la quale si chiude il fascicolo. LSBC, *Fondo Mosca*, n. 480.

17. È ancora assente nella ricognizione di Antonio RABBINI, *Topografia della città e territorio di Torino con gli immediati suoi contorni, compilata dal geometra Antonio Rabbini [...] dedicata all'illustre Corpo Decurionale della Città*, 1840. ASCT, *Tipi e Disegni*, 64-8-4, ma compare puntualmente nella cartografia sulla quale Edoardo Pecco stila il *Progetto della Cinta Daziarria*, 1853. ASCT, Serie 1K, *Decreti Reali*, 1849-1863, n. 11, f. 106 e poi ancora nella rappresentazione catastale sempre di RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino*, detta «Catasto Rabbini», 1866. Torino, Archivio di Stato (a seguire ASTO), Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Rabbini*, ff. XIV, XVIII. Per una ricognizione cartografica di dettaglio si rimanda a Chiara DEVOTI, *Connotazione dei luoghi non centrali attraverso la cartografia storica*, in Pia DAVICO, Chiara DEVOTI, Giovanni Maria LUPO, Micaela VIGLINO, *La storia della città per capire, il rilievo urbano per conoscere. Borghi e borgate di Torino*, Edizioni del Politecnico, Torino 2014, pp. 23-44.

d'acqua; non a caso lo scalo della ferrovia di Novara, collocato sul fianco del cimitero, oltre il corso del Regio Parco, si viene a chiamare *Scalo Vanchiglia*¹⁸ si fa promotore e propositore di un *Piano di Progetto per sistemare le acque e riquadrare la pianta della Città di Torino verso il Campo Santo fatto da Magistrini Giuseppe*¹⁹ per conciliare i bisogni del Municipio e del Demanio con vantaggio dei proprietari interessati e della pubblica sanità²⁰ [Fig. 4]. Interessi economici, chiaramente espressi dalla relazione²¹, e condivisi sia dai proprietari dei terreni posti nell'area, sia dalla Municipalità, sono quasi pari, a detta del progettista, agli interessi di natura sociale e igienica, poiché «sistemando le acque correnti, si leva la minaccia di corrosione al fianco meridionale della nostra Necropoli, gli si concede un sito per compiere il suo disegno, ed un altro per fare una piazza dei condannati», ma anche «si aumenta la forza della Dora per sostenere il Po, onde attenuare la corrosione della sponda presso il [Regio] Parco», si acquisiscono oltre 1800 «are²² di alveo, che si rende all'agricoltura [e altre] 1200 are del medesimo alveo, nel sito progettato per la fabbricazione, del quale se ne ricaverà un utile di molta considerazione»²³, anche considerando l'aumento del valore dei terreni, ormai saldati alla città, tutti posti entro il perimetro della cinta daziaria. Il piano delineato da Magistrini, infatti, disegna un ampio settore trapezoidale compreso tra il corso Giulio Cesare (asse fondamentale che collega la piazza Emanuele Filiberto, oggi della Repubblica, con il ponte Mosca sulla Dora), il «Prolungo del viale di Santa Barbara» (l'attuale corso Regina Margherita, che trapassa la piazza Emanuele Filiberto), indicato con i simboli 7 (rondò delle Benne, ossia punto di convergenza dei corsi Regina Margherita e San Maurizio, sullo spigolo dei giardini reali) - r, e il «viale a fianco della Dora» (oggi corso Novara), individuato con le lettere n-o. Un ampio viale, «sull'asse della via del Cannon d'Oro», oggi tratto terminale di via San Massimo e via Montebello, indicato con le lettere m-h, ripartisce

18. L'amplissimo scalo merci, oggi oggetto di programmi di rigenerazione urbana, è progettato nel contesto della prima revisione del PRG del 1906-08, quella del 1915. UFFICIO COMUNALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente delle Zone piana e collinare* [...], 1916. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.6.8.

19. Giuseppe Magistrini (1801-1870), aiutante del Genio Civile, esperto d'idraulica, riceverà due medaglie all'esposizione dell'Industria e della Manifattura nel 1838 e nel 1850. Per l'attività edilizia, ancora LUPO, *Ingegneri, Architetti, Geometri*, cit., s.v., p. 77 sg.

20. Giuseppe MAGISTRINI, *Piano di Progetto per sistemare le acque e riquadrare la pianta della Città di Torino verso il Campo Santo* [...], 1855. LSBC, *Fondo Mosca*, n. 487. La tavola di progetto si legava alla *Relazione di progetto sul modo di sistemare le acque e riquadrare la Città di Torino verso il Camposanto* [...] fatta stampare per cura e spesa del Comitato dei principali Possidenti di Vanchiglia in seguito al Progetto originale depositato in Città il 5 Novembre 1855, Tipografia Zecchi e Bona, Torino 1856. LSBC, *Fondo Mosca*, n. 486.

21. Si legge in questa come «Insinuandosi la Dora verso il Giardino Reale e poi rivolgendosi contro il Camposanto, lascia sul davanti del medesimo una grande superficie che lusinga i proprietari di poterla fabbricare».

22. 1 ara (a) equivale a 100 metri quadrati.

23. MAGISTRINI, *Relazione di Progetto*, cit., p. 5.

in due settori l'area da lottizzarsi, e si configura come «corso da fiancheggiarsi con case a portici per agevolare la via del Camposanto», dividendo in due anche l'area del giardino frontale al cimitero, risolta con un disegno di *parterres* a comporre quattro margherite con stelo e foglie²⁴, e attestandosi sullo spigolo del recinto, laddove, in un rondò, converge un tratto della «cinta della Città», ossia la cinta daziaria [Fig. 4]. Il secondo lato minore del trapezio è un viale di nuova apertura (effettivamente previsto e realizzato dalla pianificazione del Novecento), senza denominazione in legenda, attuale via Antonio Fontanesi, che definirà un lato del progettato grande «Campo di Marte»²⁵, circondato da viali, ma che soprattutto deve collegare due nuovi ponti, previsti da Magistrini sul Po (s, poi di fatto realizzato in seguito come ponte Regina Margherita)²⁶ e sulla Dora (v, anch'esso realizzato molto successivamente)²⁷.

Alla lottizzazione si associa – nelle parole del progettista – un notevole beneficio urbanistico, con la «riquadratura della regione di Vanchiglia, levando le corrosioni che vi sono presso la medesima, e le fetenti irrigazioni», rendendola in tal modo «più salubre», senza dimenticare che «dando una forma più regolare da questa parte alla pianta della Città, si accresce lustro al ponte Mosca, alla casa e giardino Reale, ed ai principali dicasteri dello Stato»²⁸.

Il piano di Magistrini prevede l'eliminazione delle anse della Dora, ricordotta entro una calibrata curva che la farebbe sfociare leggermente più a valle, in direzione del «R. Parco», ossia della Manifattura Tabacchi, portandone il corso, indicato come «abc. Trasporto della Dora per evitare la Rovina del Camposanto ed allontanarlo dalla Città, e per sostenere il Po a favore del

24. Si trattava di «formare sull'area di terreno, che dal rettilineo progettato della Dora resta di fronte al Camposanto, un giardino e passeggio pubblico, sia per darle un aspetto più maestoso e salubre, che per renderlo simmetrico colla sua facciata e coi lavori a farsi, e sia per allontanare sempre più l'idea di potersi maggiormente avvicinare le fabbriche». *Ibidem*, p. 4.

25. Il campo di Marte era collocato, secondo l'autore, in una posizione tra le più consone: «Procurare di far comprendere alle Autorità competenti il vantaggio che si acquisirebbe nello stabilire la piazza d'armi in questo penisolo di Vanchiglia, fiancheggiato dal Po e dalla Dora con l'attigua collina, ove si potrebbero esercitare i militari sopra tutte quelle circostanze di sito, che s'incontrano frequentemente sui campi di battaglia». *Ibidem*.

26. Voluto dall'amministrazione comunale, è iniziato nel 1877 e terminato nel 1882, con struttura a tre campate, in analogia al ponte Isabella sempre sul Po, al fondo di corso Dante, e con una sezione di 8 metri. Nel 1970 un progetto presentato dalla romana Società Italiana per le Condotte d'Acqua ne modifica completamente la logica, proponendo una nuova struttura a campata unica in cemento armato precompresso e due sezioni carreggiabili affiancate di 12 metri, che sarà inaugurata nel 1972. SASSI PERINO, FARAGGIANA, *I ponti di Torino*, cit., pp. 88-91 e 180-186.

27. È il ponte Emanuele Filiberto, progettato tra il 1915 e il 1919 e inaugurato nel 1921, a campata unica di cemento armato su progetto dell'ing. Giovanni Antonio Porcheddu ed esecuzione della medesima impresa. *Ibidem*, pp. 138-141.

28. MAGISTRINI, *Relazione di progetto*, cit., p. 5.

Parco»²⁹, a incanalarsi nel «nuovo corso della Dora», come è scritto sulla mappa, entro il suo rinnovato alveo. In parallelo con la rettificazione della Dora, da dotarsi di adeguati argini spondali, si muove anche il previsto “tombamento”, ossia intubamento, del canale demaniale, indicato dalle lettere flx, che, derivando acqua dal torrente, si dirige fino alla piazza Emanuele Filiberto, ancora una volta Porta Palazzo, e che alimentava una buona porzione della case di Borgo Dora, sul lato verso levante del borgo, leggibili – nella loro irregolarità d’impianto, che sarà conservata anche nella pianificazione dei decenni successivi nonché oggi – al di sotto della rigorosissima disposizione per lotti omologhi suggerita dal programma proposto. Il canale è riconfermato, con lo scorrimento a pelo libero, dalla ricognizione del Catasto Rabbini, degli anni sessanta del secolo³⁰ [Fig. 5], e apparirà come largamente interrato solo dal secolo successivo³¹, a conferma di una lunga persistenza dell’assetto pregresso e della non applicazione del piano proposto alla Municipalità nel 1855.

Un lungo programma d’interventi e una soluzione tardiva

La mancata esecuzione del programma di Magistrini – che comprendeva anche la costruzione di una sede stabile per i «pontonieri», ossia i pontieri, il corpo militare addetto alla costruzione di ponti, che quivi avrebbe avuto a sua volta agio a esercitarsi, nelle forme di un ampio quadrilatero posto sullo spigolo di levante della proposta piazza d’armi³² – certamente innanzitutto per ragioni economiche (la valutazione che «la circostanza del sito e la natura del progetto sono tanto corrispondenti coi bisogni di questa capitale, che la spesa di ogni opera [ovviamente a carico del Municipio] si paga abbondantemente coi ricavi dei terreni ed effetti che rimangono da esitare» non apparendo dirimente rispetto alle ingenti spese prospettate dal *Sunto di perizia delle spese e ricavi a farsi per sistemare le acque ed eseguire i principali edifici idraulici* allegato alla relazione³³), ritarderà di molto la sistemazione del corso della Dora in questa porzione di città.

La prima variante all’importante piano regolatore del 1906-08, datata al 1915 [Fig. 6], e nata per recepire il tracciato della seconda cinta daziaria (1912-30) appare al riguardo estremamente emblematica nella misura in cui la confluenza della Dora, il cui corso è rettificato con andamento inverso rispetto a quanto proposto da Magistrini, nel Po è caratterizzata da

29. Era il primo punto: «Rettilineare la Dora dal celebre ponte Mosca sino passato al nuovo viale che va al cimitero, quindi incurvarla dolcemente al Po, per distaccarla dallo stesso cimitero, ed allontanarla dalla città». *Ibidem*, p. 3.

30. RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino*, cit., 1866, f. XXXVIII relativo a Borgo Dora.

31. Appare evidente l’intombamento nella variante del 1915 del PRG del 1906-08.

32. È il capo quarto della relazione: «Costruire uno stabilimento pei pontonieri sulla sponde del Po inferiormente al detto campo [di Marte], come luogo più vicino per esercitarsi, e meno disturbato dalla navigazione». MAGISTRINI, *Relazione di progetto*, cit., p. 4.

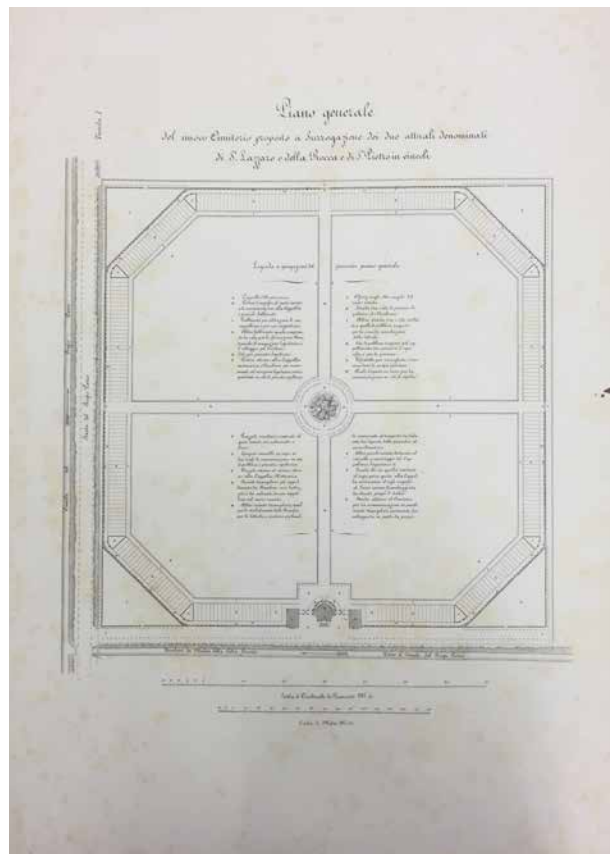
33. *Ibidem*, pp. 5-6 (calcolo delle spese e dei ricavi).

un estesissimo progetto idraulico che prevede la creazione di un vero e proprio porto fluviale, poi non realizzato. Il disegno mostra appieno il rilievo conferito a quest'area di cerniera della città, oggi a cavallo tra il borgo del Regio Parco e la borgata Vanchiglietta, nella quale già erano presenti impianti industriali, mentre spiccava la fondamentale zona dei gasometri (la mappa del 1855 indicava il «Gazometro Albani» non lontano dalla piazza della Repubblica o Emanuele Filiberto e lungo il corso del canale demaniale, ma poi si sarebbe definito in vero e proprio comparto dedicato, a partire dal 1891, oltre il corso Regina Margherita). Il grandissimo porto, servito da uno scalo merci derivato dal più ampio scalo merci di Vanchiglia, sempre definito nell'ambito di questa pianificazione urbanistica, era immaginato come in grado di reggere assieme due diverse forme di traffico veloce, quello su rotaia e quello su imbarcazione, garantendo la ridefinizione della città, da capitale politica a capitale industriale.

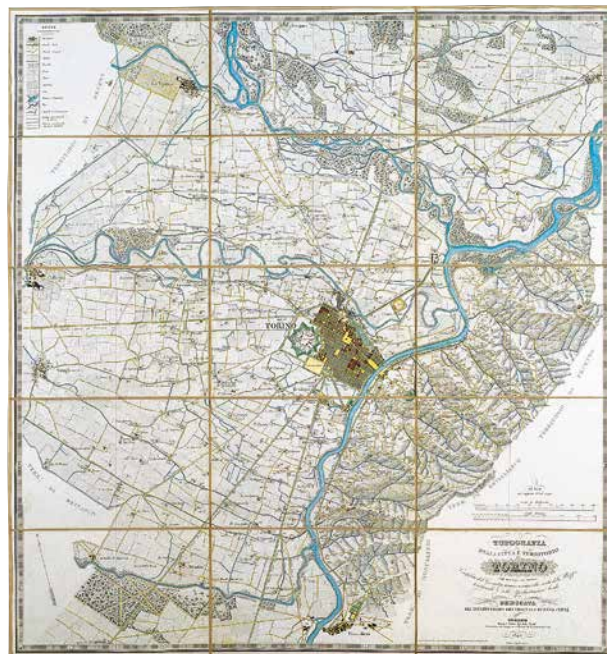
La mancata esecuzione del progetto, ancora una volta per ragioni economiche, è destinata a ritardare il completamento del ridisegno spondale della Dora, che sarà compiuto, nelle sue forme attuali, solo negli anni Venti del Novecento [Fig. 7], oltre settant'anni dopo la proposta del «Comitato di Vanchiglia» di cui Giuseppe Magistrini si era fatto interprete e la cui documentazione appare – non a caso – conservata nel Fondo Mosca del nostro dipartimento³⁴.

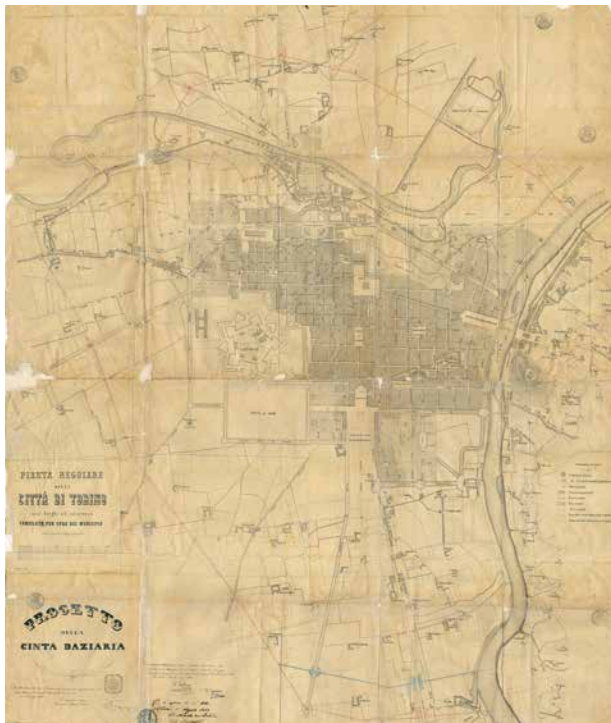
34. La biblioteca Mosca è stata acquisita all'asta nel 1953 dall'ing. Lora Totino, dai cui eredi è poi stata acquistata nel 1999 da parte del Politecnico di Torino, mentre l'archivio è andato disperso sul mercato antiquario. In più lotti e in anni successivi, tra il 1960 e il 1987, sempre il Politecnico ne ha acquistato diversi segmenti, oggi conservati presso il Dipartimento di Ingegneria Strutturale, Edile e Geotecnica (DISEG, già DISET) e il Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio (DIST, già DICAS e DITER). Il *fondo Mosca* (ex DICAS e oggi DIST) conserva memoria dell'attività professionale dell'ing. Carlo Bernardo Mosca (1792-1867) e del fratello ing. Giuseppe Mosca (1801-1864). Un sentito ringraziamento all'arch. Enrica Bodrato, referente tecnico del LSBC, presso il quale è conservato il fondo, per la scheda catalografica e la consueta collaborazione.

1. Progetto di Gaetano Lombardi per il nuovo cimitero generale cittadino, oltre il corso della Dora, 1833. Gaetano LOMBARDI, Piano e disegni del nuovo Cimiterio Generale ossia campo Santo che per deliberazione della città di Torino e con approvazione di S.S.R.M. sarà eseguito nel corso degli anni 1828 e 1829, s.e., Torino 1833. LSBC, Fondo Mosca, n. 480 (gratuitamente concessa).



2. La città e il territorio, con l'andamento dei principali corsi d'acqua dopo gli interventi settoriali voluti in fase di Restaurazione. Visibilissime le anse della Dora e il volume originario del cimitero, 1840. Antonio RABBINI, Topografia della città e territorio di Torino con gli immediati suoi contorni, compilata dal Geometra Antonio Rabbini [...] dedicata all'Illustre Corpo Decurionale della Città, 1840. ASCT, Tipi e disegni, 64-84 (gratuitamente concessa).

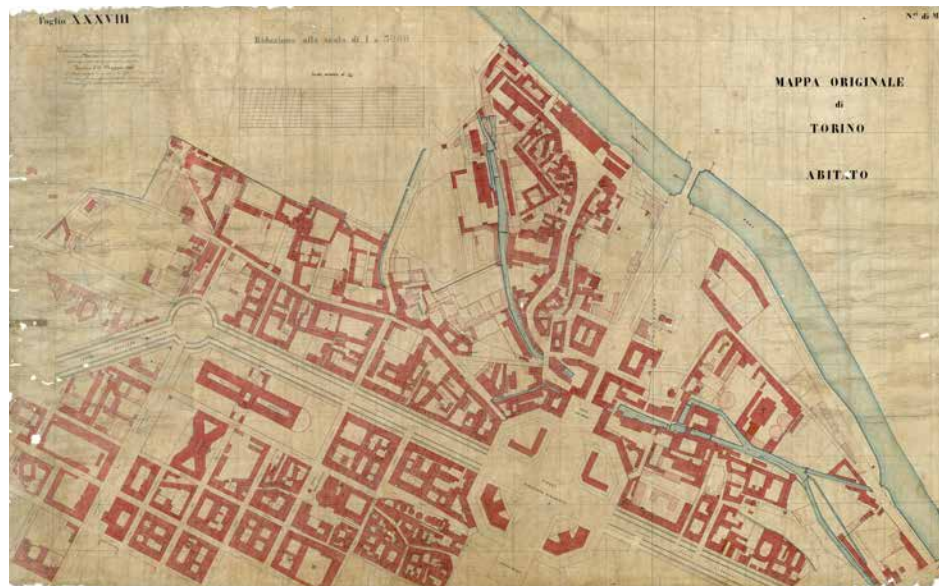




3. Definizione del perimetro della Prima Cinta Daziaria di Torino, a lambire la posizione del muro di perimetro del cimitero generale della città, 1853. Edoardo PECCO, *Pianta Regolare della Città di Torino suoi Borghi ed adiacenze compilata per cura del Municipio sulla scala della mappa territoriale. Progetto della Cinta Daziaria, 1853.* ASCT, Serie 1K, *Decreti Reali, 1849-1863, n. 11, f. 106* (gratuitamente concessa).



4. Il progetto Magistrini per l'area del Camposanto, la regimentazione della Dora e la realizzazione di nuovi ponti, 1855. Giuseppe MAGISTRINI, *Piano di Progetto per sistemare le acque e riquadrare la pianta della Città di Torino verso il Campo Santo [...]*, 1855. LSBC, Fondo Mosca, n. 487 (gratuitamente concessa).

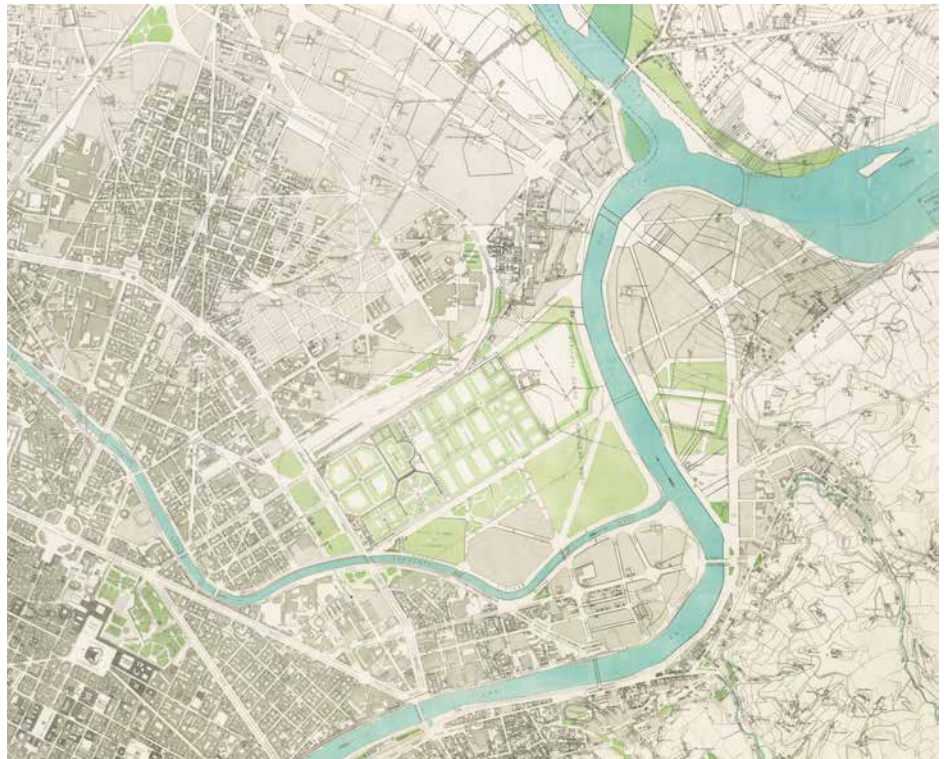


5. L'andamento della Dora e dei canali derivati nelle aree del cimitero e del Borgo Dora. Si apprezza il primo, consistente, ampliamento del cimitero, così come in parte riportato nella tavola di progetto di Magistrini, che impone una limitata rettificazione del corso della Dora, ancora caratterizzato da ampie anse, 1866. Antonio RABBINI, Mappa originale del Comune di Torino, cosiddetto "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Rabbini, fogli XVIII (scala 1:6000) e XXXVIII (scala 1:3000) (gratuitamente concessa).

6. Il programmato porto fluviale sul corso della Dora, nella prima variante del PRG del 1906-08 (1915), con un ulteriore ampliamento del «cimitero generale» e il mantenimento della «Piazza d'Armi di Vanchiglia», presente anche nel programma proposto da Magistrini, nonché la definizione dell'area frontale al cimitero e del suo viale di arrivo (via Catania), 1915. 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 a Maggio 1915, 1916. ASCT, Tipi e disegni, 64.6.8 (Dettaglio) (gratuitamente concessa).



7. Il profilo definitivo della Dora, con il parallelo lungodora Pietro Colletta, la relazione con il cimitero monumentale, ormai ampiamente ampliato, l'abolizione del porto fluviale (di cui rimane l'indicazione dell'area relativa), salvando la storica cascina dell'Airale, ancora il mantenimento della piazza d'armi, e la definizione finale del sistema viario dell'area, 1945. UFFICIO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento della Zone piana [...], 1945. ASCT, Tipi e disegni, 64.6.31 (Dettaglio) (gratuitamente concessa).



Steinhäuser Verlag & Kamps
Am Kriegermal 34 D – 42399
Wuppertal

IL TESORO DELLE CITTÀ

Strenna 2021

Collana dell'Associazione Storia della Città

1981, 1986, 2021: anni rispettivamente dell'avvio della rivista «Storia dell'Urbanistica», della fondazione della «Associazione Storia della Città», quindi del presente anno sociale in cui, pur frenati dalle oscillazioni dell'andamento della pandemia, celebriamo il quarantennale della Rivista e il 35° anniversario dell'Associazione. Abbiamo fatto il possibile per rendere fruttuoso l'anno 2021 con incontri a distanza, alcuni più ridotti in presenza, e altri apprezzati appuntamenti.

La Strenna 2021 della collana “Il Tesoro delle Città” raccoglie anche quest'anno il frutto delle ricerche di alcuni soci, con 15 articoli impegnati nell'analisi delle città e del paesaggio. Alcuni autori presentano casi studio sul medioevo (Alessandro Camiz, Francesco Manfredi, José Miguel Remolina Seivane), uno sul Seicento (Annalisa Dameri), ben otto sull'Ottocento (Carla Benocci, Giosuè Bronzino, Rosario Chimirri, Giancarlo De Pascalis, Chiara Devoti, Stefano Mais, Elena Manzo, Raimondo Pinna), uno tra Ottocento e primo Novecento (Irina Baldescu), altri sulla città e il paesaggio (Giulia Bergamo, Michał Marmur).



Full book free download

Il presente volume è stampato in bianco e nero. È consultabile e scaricabile gratuitamente a colori

