POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

Assi viari e fondali urbani della Torino ottocentesca

Original
Assi viari e fondali urbani della Torino ottocentesca / Volpiano, M.. - In: STORIA DELL'URBANISTICA. - ISSN 2035-8733. - STAMPA. - 15/2023:Numero monografico: Le Strade con fondale / II La progettazione coordinata di strade e architetture tra Medioevo e novecento (XVII-XX secolo)(2023), pp. 172-185.

Availability:
This version is available at: 11583/2996542 since: 2025-01-12T17:41:53Z

Publisher:
Edizioni Caracol

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)

25 November 2026



N.15/2023

STORIA DELL'URBANISTICA

ISSN 2035-8733
ISBN 978-88-32 240-89-4

STORIA DELL'URBANISTICA

N.15/2023

LE STRADE CON FONDALE / II

La progettazione coordinata di strade e architetture tra Medioevo e Novecento (XVII-XX secolo)



EdizioniCaracol

STORIA DELL'URBANISTICA
n. 15/2023

EdizioniCaracol

STORIA DELL'URBANISTICA
ANNUARIO NAZIONALE DI STORIA DELLA CITTÀ E DEL TERRITORIO
n. 15/2023
Fondato da Enrico Guidoni nel 1981
ISSN 2035-8733 - ISBN 978-88-32240-89-4

• DIPARTIMENTO INTERATENEO DI SCIENZE, PROGETTO E POLITICHE, TERRITORIO, POLITECNICO DI TORINO
• DIPARTIMENTO LINGUE E LETTERATURE STRANIERE E CULTURE MODERNE, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI TORINO
• DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI FIRENZE
• DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI ROMA TRE
• DIPARTIMENTO DI STORIA, DISEGNO E RESTAURO DELL'ARCHITETTURA, SAPIENZA, UNIVERSITÀ DI ROMA
• CENTRO INTERDIPARTIMENTALE DI RICERCA PER I BENI ARCHITETTONICI E AMBIENTALI E PER LA PROGETTAZIONE URBANA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI FEDERICO II, NAPOLI
• DIPARTIMENTO DI SCIENZE UMANISTICHE, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI SUOR ORSOLA BENINCASA, NAPOLI
• DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA CIVILE, AMBIENTALE E ARCHITETTURA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI CAGLIARI
• DIPARTIMENTO DI PATRIMONIO, ARCHITETTURA, URBANISTICA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI MEDITERRANEA, REGGIO CALABRIA
• DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA CIVILE, EDILE E ARCHITETTURA, UNIVERSITÀ POLITECNICA DELLE MARCHE

Comitato scientifico
Nur Akin, Antonello Alici, Sofia Avgerinou Kolonias, Federica Angelucci, Clementina Barucci, Gemma Belli, Gianluca Belli, Carla Benocci, Marco Cadinu, Jean Cancellieri, Carmel Cassar, Teresa Colletta, Gabriele Corsani, Chiara Devoti, Daniela Esposito, Antonella Greco, Giada Lepri, Fabio Lucchesi, Enrico Lusso, Fabio Mangone, Francesca Martorano, Paolo Micalizzi, Adam Nadolny, Amerigo Restucci, Costanza Roggero, Pasquale Rossi, Ettore Sessa, Eva Semotanova, Ugo Soragni, Donato Tamblè
Redazione
Federica Angelucci, Marco Cadinu, Antonella Greco, Paola Raggi, Stefania Ricci (Redattore capo), Laura Zanini
Segreteria di Redazione
Stefania Aldini, Irina Baldescu, Stefano Mais, Alessandra Panicco, Raimondo Pinna
Corrispondenti esteri
Alessandro Camiz, Eva Chodejovska, Rafał Eysymontt, Andrés Martínez Medina, Josè Miguel Remolina
Direttore responsabile: Ugo Soragni
Segreteria: c/o Stefania Ricci, Associazione Storia della Città, Via I. Aleandri 9, 00040 Ariccia (Roma)
e-mail: srstoriadellacitta@gmail.com
Autorizzazione del Tribunale di Palermo del 7 settembre 2021 n. 6/2021
In copertina: *Torino*, *chiesa della Gran Madre di Dio inquadrata dalla via di Po (fotografia di Henri Le Lieure, 1867 circa).*
La rivista, organo editoriale dell'Associazione Storia della Città, è consultabile in versione PDF open access all'indirizzo: http://www.storiadellacitta.it/category/biblioteca/riviste/

Le immagini presenti in questo numero sono state fornite dagli autori che ne garantiscono la legittima provenienza. Le fotografie, laddove non specificato diversamente, sono da considerarsi a cura degli autori.

Copyright © 2023 Caracol s.r.l.
piazza Luigi Sturzo, 14 - 90139 Palermo
tel. 0039 340011 | mail: info@edizionicaracol.it

STORIA DELL'URBANISTICA
n. 15/2023

LE STRADE CON FONDALE / II

La progettazione coordinata di strade e architetture tra Medioevo e Novecento (XVII-XX secolo)

A cura di
Marco Cadinu

INDICE

LE STRADE CON FONDALE / II
LA PROGETTAZIONE COORDINATA DI STRADE E ARCHITETTURE TRA MEDIOEVO E NOVECENTO (XVII-XX SECOLO)

7 **Ugo Soragni**
Editoriale
DOI: 10.17401/su.15.us00

16 **Alireza Naser Eslami**
La porta urbica, come un doppio fondale monumentale di strade intramuros *ed* extramuros *nel Mediterraneo medievale: Genova XII secolo*
DOI: 10.17401/su.15.ane01

32 **Marco Cadinu**
«...per dar mayor prospettiva a l'Iglesia». La strada con fondale in Sardegna in età moderna
DOI: 10.17401/su.15.mc02

50 **Cristina Cuneo**
'Fondali fatti ad arte': modelli teorici e formali per il disegno urbano di Torino tra Cinquecento e Seicento
DOI: 10.17401/su.15.cc03

68 **Chiara Devoti**
Un fondale e un controfondale: la grande allea dalla Porta Nuova ai territori oltre il Sangone (area di caccia di Stupinigi)
DOI: 10.17401/su.15.cd04

84 **Giulia De Lucia**
*Fondali religiosi nella Torino dell'*ancien régime*: ragioni funzionali e percettive per la celebrazione di ordini e confraternite*
DOI: 10.17401/su.15.gdl05

98 **Giosuè Bronzino**
Il Seminario Metropolitano di Torino, sfondo di un asse viario carente di fondale, tra cantieri storici e riplasmazioni a scala urbana
DOI: 10.17401/su.15.gb06

112 **Francesco Zecchino**
Assi viari e riferimenti urbani nella città di Avellino tra XVII e XIX secolo. Due casi di studio in simbiotica antitesi
DOI: 10.17401/su.15.fz07

128 **Marcello Schirru**
Aziende agrarie e fondali di ingresso nell'Oristanese tra XVIII e XIX secolo
DOI: 10.17401/su.15.ms08

142 **Armando Antista, Emanuela Garofalo**
Strade con fondale nelle nuove fondazioni e rifondazioni urbane in Sicilia (XVII-XVIII sec.)
DOI: 10.17401/su.15.aa-eg09

158 **Rosario Chimirri**
Strade e piazze con fondale in Calabria nelle ricostruzioni post sismiche di fine Settecento. Progetti e attuazioni
DOI: 10.17401/su.15.rc10

172 **Mauro Volpiano**
Assi viari e fondali urbani della Torino ottocentesca
DOI: 10.17401/su.15.mv11

186 **Laura Zanini**
Strade e fondali nei piani ottocenteschi di Sassari
DOI: 10.17401/su.15.lz12

200 **Eliana Mauro**
L'ampliamento della città di Palermo all'inizio del Novecento: il fondale celebrativo di via della Libertà come scambiatore tra tessuto urbano e parco paesaggistico
DOI: 10.17401/su.15.em13

214 **Pasquale Rossi**
Nuove prospettive urbane e progetti di strade con fondale a Napoli: il quartiere e la Galleria al Museo
DOI: 10.17401/su.15.pr14

230 **Giulia Bergamo**
Prospettive urbane e strade con fondale di paesaggio nella cultura del XX secolo: il caso della collina di Torino
DOI: 10.17401/su.15.gb15

244 **Ettore Sessa**
Fondali e scambiatori negli impianti viari delle fondazioni e trasformazioni urbane nell'Oltremare italiano durante il Ventennio
DOI: 10.17401/su.15.es16

260 **Maria Clara Ghia**
L'asse via Guido Reni - Pietro de Coubertin e i fondali di Monte Mario e Villa Glori: progetti interrotti e traiettorie future per il quartiere Flaminio a Roma
DOI: 10.17401/su.15.mcg17

276 **Roberto Busonera**
Dalla via Lata al Vittoriano. Persistenza e trasformazione di un asse viario antico per la costruzione di un fondale monumentale.
DOI: 10.17401/su.15.rb18

290 **Stefano Mais**
Città di fondazione e strade con fondale negli anni Trenta. Il progetto urbano di Fertilia
DOI: 10.17401/su.15.sm19

RICERCHE

308 **Francesca Geremia**
La pavimentazione stradale storica in area romana. Verso la codifica della regola dell'arte. Dalle origini al XVII secolo
DOI: 10.17401/su.15.fg20

326 **Stefano Mais**
Urbanistica rurale a pianta centrale: villaggi e stabilimenti agrari tra Settecento e Ottocento
DOI: 10.17401/su.15.sm21

EDITORIALE

DOI: 10.17401/su.15.us00

Ugo Soragni

Il convegno internazionale su *Le strade con fondale*. *La progettazione coordinata di strade e architetture tra medioevo e novecento* si è svolto dal 15 al 17 giugno 2022 presso la facoltà di architettura di Cagliari. Un appuntamento promosso da Marco Cadinu, docente del medesimo ateneo e presidente dell'associazione "Storia della Città", affiancato nella circostanza da un comitato scientifico del quale hanno fatto parte alcuni componenti degli organi di questa rivista.

Da tale iniziativa, la quale ha richiesto un rilevantissimo sforzo scientifico ed organizzativo, è scaturito un confronto, ampio ed articolato, tra ricercatori impegnati a vario titolo sul terreno della storia degli insediamenti, sollecitati ad intervenire – in controtendenza rispetto alla progressiva rarefazione, nell'odierno panorama delle ricerche, di iniziative di paragonabile ampiezza e rigore metodologico – su un tema dotato di una propria indiscutibile identità tecnica ed espressiva, in grado di attraversare il medioevo giungendo con sostanziale continuità alle soglie della contemporaneità, fino a riflettersi sulle proposizioni dello stesso movimento moderno.

Il rapporto tra viabilità urbana (rettilinea o curvilinea) ed emergenze architettoniche si definisce e si evolve progressivamente attraverso l'accumulazione e l'affinamento delle esperienze dei 'costruttori' delle città, chiamati ad affrontare le questioni (teoriche e pratiche) poste dall'incidenza delle scienze prospettiche sulla geometria e sulla percezione degli spazi pubblici, dall'esigenza di codificare appropriate gerarchie funzionali tra fulcri monumentali e viabilità, dalle correlazioni che si instaurano tra tessuto urbano e fronti edilizi.

Ancorché latori di orientamenti storiografici non necessariamente coincidenti i partecipanti al convegno hanno reso testimonianza concorde – attraverso la presentazione di trentacinque relazioni – dell'esigenza che la progressione degli studi di settore si alimenti di indagini orientate alla selezione e all'approfondimento di temi effettivamente 'fondanti' per la storia degli insediamenti urbani, in grado di consolidare l'ormai raggiunta autonomia delle discipline storico urbanistiche. Queste ultime svincolatesi – grazie alla peculiarità dei propri metodi e delle proprie strumentazioni – da improprie commistioni con settori disciplinari ad esse contigui ma tutt'altro che sovrapponibili: dalla storia dell'economia a quella delle istituzioni, dalla storia dell'architettura alle scienze geografiche. A tale riguardo rinviamo al saggio introduttivo di Marco Cadinu, nel quale sono ripercorsi l'evoluzione della 'strada con fondale', definita a suo tempio da Enrico Guidoni «azione urbanistica che comporta la programmazione coordinata di una

strada importante conclusa da un edificio che svolge il ruolo di terminale scenico», e lo sviluppo delle investigazioni storiografiche ad essa dedicate.
Il convegno cagliaritano ha dunque ribadito – qualora ve ne fosse stato bisogno – che lo studio degli insediamenti urbani e territoriali non può fondarsi, come viceversa ritenuto da talune "scuole" storiografiche di retroguardia, sull'interpretazione, più o meno attendibile, delle testimonianze cartografiche, disponibili – nella stragrande maggioranza dei casi – solo a partire dai secoli XV e XVI, o sulla trascrizione di qualche documento a contenuto descrittivo, emerso più o meno fortunosamente dagli archivi. Senza voler negare l'utilità di tali strumenti è evidente che, condizionata da tali limiti metodologici, frutto dell'incapacità di orientare le ricerche in direzione delle testimonianze offerte dalla consistenza materiale degli insediamenti, la storia della città finisce con l'escludere – tra le altre – la totalità delle vicende ascrivibili ai secoli XI-XIV; viceversa essenziali per la comprensione – al di là delle inevitabili trasformazioni e 'sostituzion' del tessuto edilizio – dei processi di formazione degli spazi delle odierne città, condizionati nella loro interezza dalle forme della viabilità e degli isolati di impianto più antico, conservatesi pressoché invariate nei secoli grazie alla permanenza delle linee di separazione tra luoghi pubblici (strade e piazze) e luoghi privati (particelle edificiali o fondiarie). Basti al riguardo considerare quanto si verifica sul terreno della tecnica urbanistica a partire dal XIII secolo a seguito della progressiva affermazione di "strade perfettamente dritte e controllate nel segno, mirate a massimizzare l'effetto della percezione dell'edificio di fondale attraverso" allineamenti di notevole rilevanza geometrica ed esecutiva. «A Orvieto la costruzione della cattedrale, alla fine del duecento, comporta interventi sul tessuto edilizio limitrofo» che si esprimono «sia mediante processi di isolamento dell'edificio dal tessuto circostante, sia con la definizione di uno spazio di sagrato quadrangolare, funzionale alla percezione della facciata. La via Maitani, luogo di importanti architetture private, diventa la linea assiale e di simmetria che inquadra con precisione la porta del Duomo» (Cadinu).
A partire dagli esempi di età comunale, alcuni dei quali – tanto sul versante delle città di origine antica quanto su quello dei centri di nuova fondazione – si segnalano per la loro straordinaria complessità e raffinatezza concettuale ed esecutiva, le strade con fondale si affermano ben presto come lo strumento probabilmente più incisivo di cui i progettisti dispongono per conferire spessore fattuale e giuridico alle istanze di bellezza ed armonia della città medievale. Il perseguimento di un siffatto obiettivo 'qualitativo', viceversa desolatamente assente dalle finalità delle odierne discipline pianificatorie, votatesi interamente all'urbanistica 'dei numeri' – nella quale gli indici fondiari o di fabbricabilità, le altezze dei fabbricati e le distanze tra le costruzioni, hanno preso il posto di una doverosa attenzione al disegno della viabilità, al rapporto tra geometrie stradali e visuali prospettiche, alla caratterizzazione architettonica e decorativa degli edifici – si arricchisce, in

età rinascimentale e barocca, di ulteriori contenuti e implicazioni, in larga parte ascrivibili all'evoluzione delle scienze prospettiche ed al progresso delle conoscenze sulla fisiologia della visione. Ad esse si affiancano, in una sorta di parallelismo perfetto, norme giuridiche improntate all'esigenza, fortemente avvertita dal potere politico, di non compromettere il decoro della città, secondo linee di tendenza che, nel corso dei secoli XVIII e XIX, affideranno ai governi cittadini il compito di mantenere impregiudicata e, ove possibile, di incrementare, la monumentalità e la bellezza dei luoghi urbani.

Sulla base di tali premesse «Storia dell'urbanistica» ha ritenuto indispensabile mettere sollecitamente a disposizione della comunità scientifica – ma anche di coloro, che, nella veste di amministratori e di tecnici, esercitano le proprie responsabilità nel campo della progettazione architettonica e della pianificazione urbanistica – gli esiti del convegno di Cagliari, ritenendoli testimonianza fondamentale dell'evoluzione più recente degli studi sulla storia della città e, al tempo stesso, opportunità di riflessione sui nuovi e più virtuosi orizzonti possibili dell'urbanistica contemporanea. A tale proposito, nel dedicare all'appuntamento cagliaritano due fascicoli consecutivi della rivista, vogliamo esprimere un sentito ringraziamento al curatore scientifico del convegno, agli studiosi intervenuti, alla redazione ed all'editore di «Storia dell'urbanistica» per l'impegno profuso, rivelatosi decisivo al fine di superare di slancio la deprecabile tendenza ad interporre tempi lunghi o lunghissimi tra lo svolgimento dei dibattiti e dei confronti scientifici e la pubblicazione dei loro risultati.

Associazione Storia della Città

UNICA Università degli Studi di Cagliari
DICAAR Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura

MUR Ministero Università e Ricerca

MINISTERO DELLA CULTURA

Convegno promosso da: Associazione Storia della Città; Rivista Storia dell'Urbanistica; Università degli Studi di Cagliari, Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura; Progetto PRIN 2017 - *Renaissance in Southern Italy and in the Isles: Cultural Heritage and Technology* - Università di Napoli Federico II (capofila), Palermo, Messina, Cagliari

Le strade con fondale

La progettazione coordinata di strade e architetture tra medioevo e Novecento

CONVEGNO INTERNAZIONALE



15-17 giugno 2022 // Cagliari

Aula Magna di Architettura "Gaetano Cima" // via Corte d'Appello, 87

diretta streaming: il link verrà pubblicato sul sito www.storiadellacitta.it

Il convegno si propone di avviare lo studio sistematico delle soluzioni progettuali di "strade con fondale" al fine di verificare la persistenza di alcune prassi più datate nel tempo, di determinare processi di nuova concezione e la circolazione dei modelli nel tempo e nello spazio

Le strade con fondale
La progettazione coordinata di strade e architetture tra medioevo e Novecento
Convegno internazionale

Streets with backdrops
Coordinated designing of streets and forms of architecture between the Middle Ages and the 1900s
International conference

Le "strade con fondale", spazi urbanistici unitari controllati tramite il disegno di strade orientate su edifici di rilevante importanza, sono oggetto di progetti fin dai tempi più antichi. Dal **medioevo** fino alla **contemporaneità**, ambiti cronologici al centro del prossimo convegno, la soluzione attraversa molteplici stagioni di architettura e urbanistica secondo soluzioni diversificate, in origine adottate in contesti ecclesiastici. Importanti esempi dell'XI-XII secolo in area imperiale, come la **strada-mercato** che dall'ingresso della città si conclude dopo circa seicento metri sulla facciata del Kaiserdom di Spira, costituiscono un modello che, se pure ispirato alle grandi vie porticate delle città antiche, influenza l'urbanistica internazionale. Nel tardo medioevo il disegno di città nuove o di nuovi tracciati stradali precisamente rettilinei definisce ulteriori soluzioni tali da distinguere espansioni urbane e al tempo amplificare la portata di nuove architetture.

L'applicazione del modello a favore di grandi residenze private trova sistematica applicazione in quella che **Enrico Guidoni** denomina "**urbanistica farnesiana**". Il palazzo Farnese di Roma con la via dei Baullari, il palazzo Farnese di Caprarola con il lungo asse viario che ristruttura l'intero abitato presso Viterbo, altre sperimentazioni nei feudi della famiglia - salita al soglio pontificio nel 1534 con Alessandro, col nome di Paolo III - sono l'esito di coordinamenti progettuali e dell'applicazione di nuove **sensibilità prospettiche**. Il rinnovamento della città di Roma da parte dei papi lungo il Cinquecento e il Seicento, le contestuali applicazioni nel **territorio europeo**, aprono stagioni di grande successo delle "strade con fondale".

Successivi progetti di stretto coordinamento delle strade con architetture di fondale coinvolgono sempre più le loro **piazze** o elementi di **caratura monumentale**, vengono elaborati secondo **linguaggi compositivi** che segnano i piani urbanistici delle città capitali così come quelli delle provincie più lontane, delle colonie, fino al grande piano di rinnovamento ottocentesco di Parigi e quindi di molta **urbanistica** del **Novecento**. Un processo che ha un ruolo nella rielaborazione dinamica della percezione degli spazi urbani, nell'enfatizzazione dei grandi interventi proposti come strumento di propaganda politica e ideologica, nelle installazioni artistiche, fino al tempo odierno.

*Steets 'with backdrops' - in other words, unitary urban spaces controlled through the design of streets orientated towards buildings of major importance - have been the subject of projects since ancient times. From the **Middle Ages** to the **modern day** - the timeline that will be the focus of the next conference - this solution passes through many seasons of architecture and town planning, following diversified solutions, originally adopted in ecclesiastical contexts. Important examples from the XI-XII centuries in the imperial context, such as the **market street** that from the entrance to the city ends after about six hundred metres at the façade of the Kaiserdom of Speyer, constitute a model - albeit inspired by the great porticoed streets of ancient cities - that renewed international town planning. In the late Middle Ages, the design of new cities or new, completely straight streets defined further solutions, sometimes of a lesser scope or such that they identified urban expansions; in other cases it was pursued in order to amplify the scope of new architecture.*

*The application of the model for large private residences found systematic application in what **Enrico Guidoni** termed **"Farnese town planning"**. The Farnese palace in Rome with Via dei Baullari, the Farnese palace in Caprarola with its long street axis restructuring the entire town around Viterbo, and other experiments in the family's fiefdoms - which rose to the papal throne in 1534 with Alessandro, under the name of Paul III - are the result of coordinated planning and the application of **new sensibilities regarding perspective**. The renovation of the city of Rome by the popes throughout the sixteenth and seventeenth centuries, and concurrent applications in **Europe**, ushered in seasons of great success for 'streets with backdrops'.*

*Projects involving a close association between streets and backdrop architecture increasingly involved their **squares** or **monumental features** and were modified according to **compositional languages** that marked the urban plans of capital cities as well as those of provinces and colonies further afield, until the great 19th-century renewal plan of Paris and thereafter much of **20th-century urban planning**. This process plays a role in the dynamic re-elaboration of the perception of urban spaces, in the emphasising of large-scale interventions proposed as instruments of political and ideological propaganda, in artistic re-proposals, up to the present day.*

Sessioni
Sessions

Il convegno si articola in tre sessioni: secoli XI-XV (coordinata da Ugo Soragni); secoli XVI-XVIII (coordinata da Marco Cadinu, Paolo Micalizzi ed Elisabetta De Minicis); secoli XIX-XX (coordinata da Antonella Greco e Maria Clara Ghia). Le sessioni si svolgono in modalità mista: in presenza e a distanza.

The conference is divided into three sessions: XI-XV centuries (coordinated by Ugo Soragni); XVI-XVIII centuries (coordinated by Marco Cadinu, Paolo Micalizzi and Elisabetta De Minicis); XIX-XX centuries (coordinated by Antonella Greco and Maria Clara Ghia). The sessions are held in blended method: in presence and in remote.

Diretta streaming
Live streaming

Il link verrà pubblicato sul sito www.storiadellacitta.it

Link will be posted on www.storiadellacitta.it

Organizzatori
Organizers

Associazione Storia della Città; Rivista *Storia dell'Urbanistica*; UNICA (Università degli Studi di Cagliari), DICAAR (Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura). Convegno proposto all'interno del progetto PRIN 2017 - *The Renaissance in Southern Italy and in the Islands. Cultural Heritage and Technology* - Università di Napoli Federico II (capofila), Palermo, Messina, Cagliari.

Patrocinio
Partner

Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio, Politecnico e Università degli Studi di Torino. Politecnico di Torino, Scuola di Specializzazione Beni Architettonici e del Paesaggio.

Coordinamento scientifico
Scientific Coordination

Marco Cadinu, Università degli Studi di Cagliari, Presidente Associazione Storia della Città.

Comitato scientifico
Scientific Commitee

Federica Angelucci, Gianluca Belli, Carla Benocci, Alessandro Camiz, Gabriele Corsani, Chiara Devoti, Antonella Greco, Giada Lepri, Andrea Longhi, Enrico Lusso, Stefano Mais (Segreteria), Paolo Micalizzi, Antonio Pugliano, José Miguel Remolina Seivane, Ugo Soragni, Donato Tamblé, Mauro Volpiano.

Informazioni
Info

cadinu@unica.it | stefano.mais@unica.it

www.storiadellacitta.it

Programma 1ª giornata di studi

mercoledì 15 giugno 2022*

* Per ogni giornata di studi sono previsti un *light lunch* e i *coffe break* mattutini e pomeridiani. Ogni relazione ha la durata di 15 minuti.

ore 8:30
Registrazione partecipanti

ore 9:15
Saluti istituzionali

Francesco Mola | Rettore Università degli Studi di Cagliari

Giorgio Massacci | Direttore DICAAR, Università degli Studi di Cagliari

Sessione 1 | Secoli XI-XV
Modera: Ugo Soragni | Direttore «Storia dell'Urbanistica»

Marco Cadinu | DICAAR, Università degli Studi di Cagliari, Presidente Associazione Storia della Città
Intervento introduttivo. Le origini medievali delle strade con fondale di età moderna

José Miguel Remolina Seivane| Architetto, Santander
Strade con fondale nei grandi portali romanici del XII secolo nel Cammino di Santiago: Toulouse, Moissac, Leon

Andrea Longhi | DIST, Politecnico di Torino
La griglia e l'eccezione: assi viari con "fondale" nei borghi nuovi subalpini

Gianluca Belli | DIDA, Università degli Studi di Firenze
Una strada con fondale duecentesca: la via dei Servi a Firenze

Enrico Lusso | Dip. Lingue e Letterature Straniere e Culture Moderne, Università degli Studi di Torino
La residenza del principe in rapporto agli spazi e alle assialità negli insediamenti dell'area a cavallo delle Alpi occidentali (secoli XIII-XV)

Alessandra Panicco | DIST, Politecnico di Torino
L'architettura di fondale nel tracciato urbano medievale: la cattedrale di Ventimiglia

Silvia Beltramo | DIST, Politecnico di Torino
Sant'Antonio di Ranverso e la strada di Francia: un'architettura monastica per una strada con fondale nella valle di Susa medievale?

Carlo Tosco | DIST, Politecnico di Torino
Strade con fondale nell'Italia dei comuni: Firenze, Genova e Parma

Claudia Bonardi | DIST, Politecnico di Torino
L'ingresso in città tra progettualità comunale e privata. Il caso di alcune fondazioni basiliane nei secoli XIII-XV

Paola Raggi | DIDA, Università degli Studi di Firenze
I bidenti fiorentini medioevali: spunti di ricerca

Alireza Naser Eslami | DAD, Università degli Studi di Genova
Le porte delle cinte medievali di Genova

Sessione 2 | Secoli XVI-XVIII | *prima parte*
Modera: Marco Cadinu | Università di Cagliari

Paolo Micalizzi | Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Roma Tre
Il Colosseo: fondale indesiderato di via San Giovanni in Laterano

Antonio Pugliano, Federica Angelucci, Vincenzo Lacolla
Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Roma Tre
"Pro ornatu civitatis et plateae Agonis": l'apertura di Via Agonale e la fabbrica di Palazzo Altemps dal XVI secolo al Novecento

Giada Lepri | Scuola di Specializzazione in Beni architettonici e del paesaggio, Università "La Sapienza", Roma
"Pro amplianda et dirigenda via que tendit a platea Farnesia": via de' Baullari e le strade con fondale nel pontificato di Paolo III

Raimondo Pinna | Architetto, Lucca
Umberto Liguori | Provincia di Viterbo
La strada nuova del palazzo Farnese di Caprarola

Carla Benocci | Quasar Institute for Advanced Design, Roma
Gesuiti e Cappuccini al servizio della città e del territorio: strade con fondale a Roma, a Macerata, a Frascati, a Oneglia, a Fontevivo (secoli XVI-XVIII)

Alessandro Camiz | Faculty of Architecture and Design, Özyeğin University (Istanbul)
Il modello romano di strada con doppio fondale: la via Leonina (1510), la cappella Chigi in Santa Maria del Popolo (1513) e la cupola di Sant'Andrea della Valle (1512-1608)

Lorenzo Fei | Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Roma Tre
Per maggiore ornamento di questa Nostra Città". Da Sant'Ignazio a Palazzo Montecitorio: progetto per una strada a doppio fondale

Stefania Ricci | Architetto, Roma
Il tridente di Albano Laziale

Walter Rossa | Departamento de Arquitetura. Centro de História da Sociedade e da Cultura, Universidade de Coimbra
Streets as architectural space in Portuguese Enlightenment: Lisboa and Vila Real de Santo António

Programma 2ª giornata di studi

giovedì 16 giugno 2022*

* Per ogni giornata di studi sono previsti un *light lunch* e i *coffe break* mattutini e pomeridiani. Ogni relazione ha la durata di 15 minuti.

ore 9:00
Sessione 2 | Secoli XVI-XVIII | *seconda parte*
Moderano: Paolo Micalizzi | Università Roma Tre
Elisabetta De Minicis | Università della Tuscia

Luisa Trindade | Faculdade de Letras, Universidade de Coimbra
Relating street and architecture in Portuguese urbanism: a reding in the long duration

Gabriele Corsani, Carla Romby | DIDA, Università degli Studi di Firenze
Il Piazzale degli Uffizi a Firenze: un fondale e il suo doppio

Lamia Hadda | DIDA, Università degli Studi di Firenze
Notazioni su alcuni impasse della medina di Tunisi (secoli XVI-XVIII)

Cristina Cuneo | DIST, Politecnico di Torino
"Il più bello ornamento della città si è quella strada". Modelli teorici e formali per il disegno urbano di Torino tra fine Cinquecento e inizio Seicento

Chiara Devoti | DIST, Politecnico di Torino
Un fondale e un controfondale: la grande allea dalla Porta Nuova ai territori oltre il Sangone (area di caccia di Stupinigi)

Luca Giacomini | Architetto, Torino
Le rotte di caccia, non solo assi territoriali ma legame tra più poli

Giulia De Lucia | DIST, Politecnico di Torino
Fondali religiosi nella Torino dell'ancien régime: ragioni funzionali e percettive per la celebrazione di ordini e confraternite

Giosuè Bronzino | DIST, Politecnico di Torino
Il Seminario Metropolitano di Torino, sfondo di un asse viario carente di fondale, tra cantieri storici e riplasmazioni a scala urbana

Teresa Colletta | Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Napoli. La persistenza dell'asse visivo tra il molo grande e lo scenario urbano di fondale sotto la collina di San Martino

Francesco Zecchino | Dipartimento di Scienze Umanistiche, Università degli Studi Suor Orsola Benincasa, Napoli
Assi viari e riferimenti urbani nella città di Avellino tra XVII e XIX secolo. Due casi di studio in simbiotica antitesi

Marcello Schirru | DICAAR, Università degli Studi di Cagliari
Aziende agrarie e fondali di ingresso nell'Oristanese del XVIII secolo

Armando Antista, Emanuela Garofalo | Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Palermo
Strade con fondale nelle nuove fondazioni e rifondazioni urbane in Sicilia (XVII-XVIII sec.)

Sofia Di Fede | Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Palermo
La città di Trapani fra medioevo ed età moderna: il caso della "rua Grande" (Corso Vittorio Emanuele)

Rosario Chimirri | Dipartimento di Ingegneria Civile, Università della Calabria
Strade e piazze con fondale in Calabria nelle ricostruzioni post sismiche di fine Settecento. Progetti e attuazioni

Marco Cadinu | DICAAR, Università degli Studi di Cagliari, Presidente Associazione Storia della Città
"per dar mayor prospettiva a l'eglesia". La strada con fondale in Sardegna nella prima età moderna

Programma 3ª giornata di studi

venerdì 17 giugno 2022*

* Per ogni giornata di studi sono previsti un *light lunch* e i *coffe break* mattutini e pomeridiani. Ogni relazione ha la durata di 15 minuti.

ore 9:00
Sessione 3 | Secoli XIX-XX
Moderano: Antonella Greco, Maria Clara Ghia | Università "La Sapienza", Roma

Mauro Volpiano | DAD, Politecnico di Torino
Assi e fondali urbani della Torino ottocentesca

Laura Zanini | Architetto, Cagliari
Strade e fondali nei piani ottocenteschi di Sassari

Eliana Mauro | Dirigente Assessorato Beni Culturali e Identità Siciliana, Regione Sicilia
L'ampliamento della città di Palermo all'inizio del Novecento: un fondale celebrativo come scambiatore tra tessuto urbano e parco paesaggistico

Pasquale Rossi | Dipartimento di Scienze Umanistiche, Università degli Studi Suor Orsola Benincasa, Napoli
Nuove strade e altre prospettive urbane nella Napoli di metà Ottocento: il quartiere e la Galleria al Museo

Giulia Bergamo | DIST, Politecnico di Torino
Prospettive urbane e strade con fondale di paesaggio nella cultura del XX secolo: il caso della collina di Torino

Ettore Sessa | Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Palermo
Fondali e scambiatori negli impianti viari delle fondazioni e trasformazioni urbane nell'Oltremare italiano durante il ventennio

Maria Clara Ghia | Dipartimento di Architettura e Progetto, Università "La Sapienza", Roma
L'asse via Guido Reni - Pietro de Coubertin e i fondali di Monte Mario e Villa Glori: progetti interrotti e sviluppi futuri per il quartiere Flaminio a Roma

Antonella Greco | Dipartimento di Architettura e Progetto, Università "La Sapienza", Roma
L'arca e la cascata. I rovelli di Piacentini sul fondale dell'E.42

Roberto Busonera | DADU, Università degli Studi di Sassari
Dalla via Lata al Vittoriano. Persistenza e trasformazione di un asse viario antico per la progettazione di un fondale monumentale.

Stefano Mais | DICAAR, Università degli Studi di Cagliari
Città di fondazione e strade con fondale negli anni Trenta. Il progetto urbano di Fertilia

ore 15:00
Discussione finale e confronti
Modera: Marco Cadinu
Chiusura dei lavori ore 19:00



ASSI VIARI E FONDALI URBANI DELLA TORINO OTTOCENTESCA

Road Axes and Urban Backdrops in 19th Century Torino

DOI: 10.17401/su.15.mv11

Mauro Volpiano
Politecnico di Torino, DAD
mauro.volpiano@polito.it

Parole chiave
XIX secolo, arte pubblica, risanamento, estetica urbana
19th Century, Public Art, Rehabilitation, Urban Aesthetics

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

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

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

Assi viari e fondali urbani della Torino ottocentesca

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

Le premesse di antico regime

Certamente, il modo in cui nell'Ottocento si sperimenta e si mette in opera l'interazione tra strade e fondali si distacca radicalmente dalle esperienze precedenti: quel rapporto strutturante, ben evidente nel paesaggio urbano e nelle persuasive iconografie che ne derivano, che è possibile apprezzare nel disegno della capitale sabauda del Sei e Settecento, è infatti destinato a cambiare radicalmente inoltrandosi nel nuovo secolo.
L'impianto tardo cinquecentesco della capitale di Carlo Emanuele I aveva consolidato da subito la forte relazione tra luoghi simbolici dello stato e della città, connessi da assi stradali ordinatori: il collegamento tra il palazzo ducale e la porta meridionale, così come quello tra la piazza del Castello e il palazzo comunale, erano stati definiti entrambi da Ascanio Vitozzi con una precisa connotazione strategica che avrebbe deciso le coordinate urbanistiche dei successivi decenni e non solo, ancora prima degli ampliamenti. Si trattava di valenze simboliche e funzionali espresse dal nitore compositivo e percettivo di quinte rettilinee e sedimi a sezione costante, posti a inquadrare efficacemente e univocamente gli edifici delle istituzioni, organizzando un rapporto bipolare tra spazi pubblici di rango. Questo modus operandi sarebbe stato confermato a lungo nelle scelte degli architetti ducali e regi, sino a Settecento inoltrato[1].

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

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

La città nella prima metà del secolo XIX

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

---

si articolano i rapporti tra assi viari e fondali nella città ottocentesca.



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

__1

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

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



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

2_

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

3_Il contesto ambientale della Chiesa della Gran Madre di Dio.



_3

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

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

ficio prospettante in più direzioni, già dal piano basamentale, su spazi aperti, offrendosi dunque a una molteplicità di visuali[2] [Fig. 4]. Questa moltiplicazione dei punti di vista, con la conseguente – almeno parziale – degerarchizzazione dei rapporti, non più univoci, tra spazi urbani e mete visive, sarà certamente uno dei caratteri salienti dei decenni a venire: una situazione comune nel secondo Ottocento, come nei casi dall'Opera parigina di Charles Garnier, o della Votivkirche di Heinrich von Verstel a Vienna, solo per portare due esempi noti. La mancanza di una visuale privilegiata verso i grandi edifici, o comunque l'assenza di uno spazio urbano capace di accoglierli e contenerli secondo corretti criteri proporzionali, sarà stigmatizzata alcuni decenni più tardi dai teorici dell'arte urbana, in primis da Camillo Sitte che, proprio riferendosi all'edificio neogotico di Von Verstel, collocato al centro di un'enorme spianata, lo definirà «un dolce sopra un vassoio».
Ancora verso la metà del secolo, un approccio compositivo più tradizionale sopravvive in alcune sistemazioni, come quella antonelliana in Vanchiglia, che definisce la chiesa costruenda di S. Luca (poi soppiantata dalla neogotica Santa Giulia di Giovanni Battista Ferrante), come un tradizionale fondale architettonico del breve asse stradale [Fig. 8]. Un caso più interessante è, però, quello della sistemazione dell'area di Porta Nuova, dove la stazione ferroviaria progettata da Carlo Ceppi e Alessandro Mazzuchetti (1861) viene a costituire un inedito fondale dell'asse portante della città seicentesca, l'attuale via Roma. Tuttavia, visto da chi sbarca in stazione, il terminale opposto, quello del Palazzo Reale, perde improvvisamente d'importanza, perché filtrato dal nuovo *square* all'inglese con giardino. Si tratta di una situazione completamente inedita, che limita almeno parzialmente la visione del Palazzo. Una sequenza visiva tutta nel segno, anche retorico, dell'innovazione urbana e tecnologica, costituita dalla stazione – nuova porta della città, per usare la nota metafora haussmanniana – dal giardino aggiornato a modelli internazionali e, elemento non secondario, dal getto d'acqua che si eleva al centro dell'area verde, sineddoche dell'acquedotto, anch'esso appena realizzato, il cui *reservoir* si trova proprio al di sotto dello square alberatoe ne rende possibile l'esistenza, assicurandone l'irrigazione.

Le vie diagonali: una nuova estetica urbana del pittoresco?

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

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





4 | 5

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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





6 | 7

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

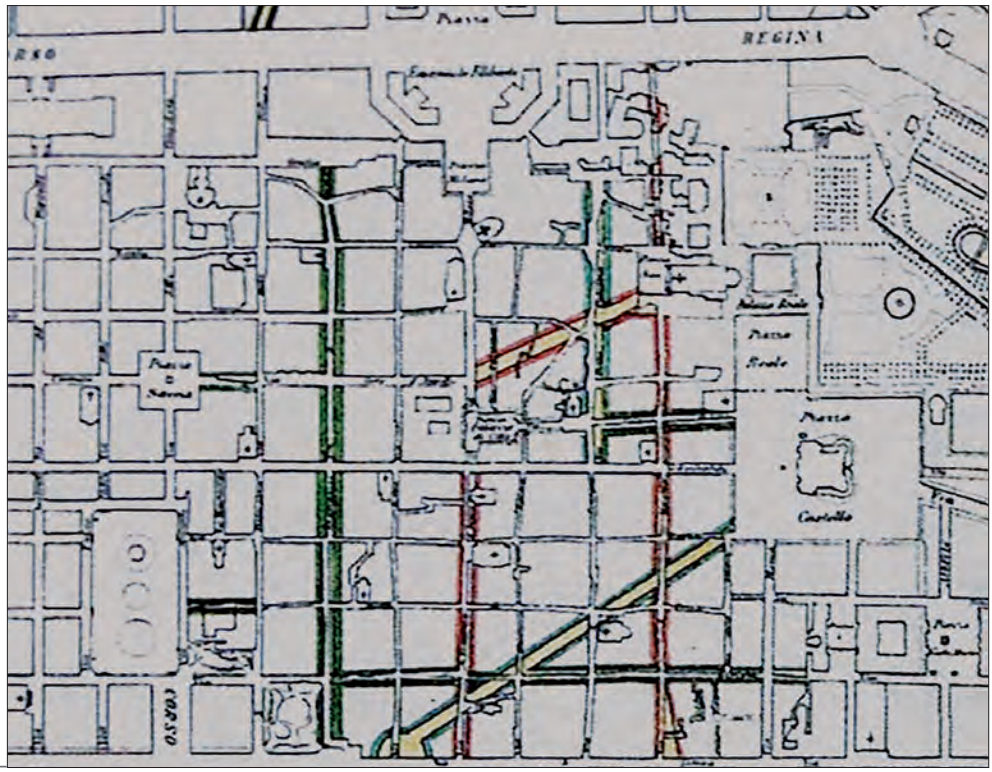
Altre riflessioni, in questi medesimi anni, riguardano l'utilità di derogare eventualmente alla sezione costante della nuova strada per favorire la realizzabilità dell'intervento: è un tema al quale sono dedicate alcune pagine dell'*Handbuch der Architektur* di Joseph Stübben (1890), mentre la questione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

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

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



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



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

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

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

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



10





11 | 12

Finito di stampare
nel mese marzo 2024
presso la Tipografia Lussografica - Caltanissetta