

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



I termini "borgo" e "borgata", pur riferiti entrambi a zone esterne al nucleo più antico della città, vengono usati di frequente in modo improprio. In questo volume, contro l'apparente valore di sinonimi, si distingue tra i *borghi*, antichi insediamenti formati nel territorio rurale, e le *borgate*, nate nel XIX secolo in relazione alle porte della prima cinta daziaria (1853). Dei 17 borghi e delle 14 borgate analizzate nella ricerca pluriennale qui presentata si sono anzitutto precisate le odierne perimetrazioni, quale approccio critico imprescindibile alla conoscenza di queste complesse realtà cittadine. I borghi e le borgate diventano, pertanto, luoghi distinti secondo una scelta di tipo storico, che si lega, per i borghi, alla settecentesca cerchia di fortificazione e alla pace di Aquisgrana (1748), e poi riguarda – per i borghi e le borgate – le due cinte daziarie (1853-1912, 1912-1930). L'analisi condotta direttamente sul campo, attraverso numerosi e attenti sopralluoghi, dimostra che in molti casi l'assetto urbano nei luoghi indagati presenta brani disgregati, ma al contempo vi permangono valori storico-ambientali che costituiscono il pregio di ciascun insediamento borghigiano, rendendolo degno di conoscenza e di conservazione. Ai saggi metodologici iniziali, il volume affianca, in appositi capitoli, uno studio di dettaglio dei borghi e delle borgate, offrendo una approfondita analisi cartografica storica, un attento rilievo urbano e un preciso riconoscimento dei luoghi e delle architetture in grado di configurarsi come elementi identitari e connotanti.

Pubblicato nelle Edizioni Politecnico – a conferma dell'attenzione dell'Ateneo non solo alla città antica, ma anche e soprattutto ai settori urbani meno noti – con il patrocinio della Città di Torino e l'appoggio del CeSRAMP, questo volume ambisce a configurarsi come uno strumento reale non soltanto di conoscenza, ma di supporto alle future trasformazioni, per salvaguardare un patrimonio fragile, e pur tuttavia rilevante per le identità locali.



LA STORIA DELLA CITTÀ PER CAPIRE IL RILIEVO URBANO PER CONOSCERE **BORGHI E BORGATE DI TORINO**

Pia Davico
Chiara Devoti
Giovanni Maria Lupo
Micaela Viglino

Il presente volume, esito di programma di ricerca pluriennale, è stato scientificamente e metodologicamente discusso tra gli autori, la cui responsabilità dei contributi critici è espressa nell'indice. Nei capitoli relativi a ciascun insediamento borghigiano, i paragrafi *Riferimenti iconografici* sono di Chiara Devoti e i paragrafi *Rilievo Urbano ed Edifici e luoghi identitari* sono di Pia Davico.

La pubblicazione gode del Patrocinio della Città di Torino (concessione Giunta Comunale, seduta 10/12/2013, prot. n. 3331)

Autorizzazioni alla pubblicazione dei documenti:

Istituto Geografico Militare, Firenze, aut. n. 6771 del 26.03.2014

Riferimenti iconografici:

Archivio Storico della Città di Torino

Archivio di Stato di Torino

MuseoTorino

Parrocchia di Maria Ausiliatrice

Archivio privato torinese

Ringraziamenti:

Rettore e collaboratori Politecnico di Torino

Sindaco e collaboratori Città di Torino

Dipartimenti dell'Area dell'Architettura

Archivio di Stato di Torino

Archivio Storico della Città di Torino

Città di Torino, Servizio Musei e Patrimonio Culturale

MuseoTorino, per le schede di *Torino militare* curate dal CeSRAMP

Ministero della Difesa, Archivio Primo Reparto Infrastrutture, Torino

Archivi privati torinesi

Centro di Editoria elettronica del DIST, Politecnico di Torino (Luisa Montobbio)

Bruno Gambarotta

Volume di Pia Davico, Chiara Devoti, Giovanni Maria Lupo, Micaela Viglino

Editing e composizione di Luisa Montobbio, DIST, Politecnico di Torino

In prima e quarta di copertina e negli occhielli: acquerelli di Guido Davico per gli autori, 2013

Campagna fotografica di Pia Davico, 2011-2014

Edizioni del Politecnico di Torino

Stampa: Nuova Stampa Tipolitografia, Revello (CN)

© 2014, POLITECNICO DI TORINO

Riproduzione vietata

NUOVA STAMPA TIPOLITOGRAFIA

Via G. Rubiolo, 10/12 - 12036 Revello (Cuneo)

Tel. +39 0175 257212 - Fax +39 0175 259942

www.nuova-stampa.net

ISBN 978-88-8202-046-0

INDICE

Presentazione			p. 4
MARCO GILLI, Rettore del Politecnico di Torino			
Presentazione			p. 5
PIERO FASSINO, Sindaco della Città di Torino			
Borghi & borgate: introduzione al tema			p. 7
BRUNO GAMBAROTTA			
Prefazione / Preface			p. 11
PIA DAVICO, CHIARA DEVOTI, GIOVANNI MARIA LUPO, MICAELA VIGLINO			
Borghi e borgate: morfologia, tipologia, ruoli e tutela			p. 15
GIOVANNI MARIA LUPO			
Connotazione dei luoghi non centrali attraverso la cartografia storica			p. 23
CHIARA DEVOTI			
<i>Cartografia storica di riferimento</i>			p. 37
Strutture militari nei borghi e nelle borgate			p. 45
SILVIA BERTELLI			
I fenomeni borghigiani: dalle ricerche pregresse alle attuali			p. 55
MICAELA VIGLINO			
Il rilievo urbano per comprendere i segni della storia nella città odierna			p. 65
PIA DAVICO			
Riferimenti bibliografici e d'archivio			p. 77
ELENA SCARABELLO			
<i>Bibliografia essenziale</i>			p. 80
Perimetri individuati			p. 84
Borghi	p. 86	Borgate	p. 274
Borghi Barca-Bertolla	p. 88	Borgata Aurora	p. 276
Borgo Crocetta	p. 102	Borgata Campidoglio	p. 288
Borgo Dora	p. 114	Borgata Cenisia	p. 304
Borgo Lingotto	p. 128	Borgata Ceronda	p. 312
Borgo Lucento	p. 140	Borgata Molinette	p. 322
Borgo Madonna del Pilone	p. 152	Borgate Montebianco-Monterosa	p. 328
Borgo Madonna di Campagna	p. 162	Borgata Parella	p. 340
Borgo Martinetto	p. 172	Borgata Pilonetto	p. 352
Borgo Mirafiori	p. 182	Borgata (borgo) San Paolo	p. 364
Borgo Po	p. 192	Borgate Sassi-Rosa	p. 380
Borgo Pozzo Strada	p. 204	Borgata Vanchiglietta	p. 394
Borgo Regio Parco	p. 214	Borgata Vittoria	p. 404
Borgo Rubatto	p. 228		
Borgo San Donato	p. 238		
Borgo Valdocco	p. 250		
Borgo Vanchiglia	p. 262		



L'attenzione alla storia e alla realtà urbana degli insediamenti borghigiani torinesi da parte degli studiosi del Politecnico risale ai lontani anni ottanta dello scorso secolo quando, in Convenzione con il Comune di Torino, si identificavano i *Beni culturali ambientali* dell'intero territorio.

A chi mi ha preceduto in quegli anni spettava il compito di presentare una ricerca innovativa, straordinaria nel panorama nazionale e per certi versi difficilmente ripetibile; oggi tocca a me salutare con il giusto compiacimento l'approfondimento di alcuni di quegli stessi settori urbani, in molti casi in profonda trasformazione, ai quali il Politecnico offre uno sguardo critico di alto valore scientifico, ma al tempo stesso profondamente rispettoso e consapevole. Se all'epoca era opportuno segnalare il crescente interesse dell'Ateneo per lo studio e la comprensione delle proprie radici storico-culturali, con questo volume che ho il piacere di presentare si profila invece il quadro di una conoscenza compiuta, diramata, approfondita, verificata sul campo e accuratamente sorvegliata. Una indagine, questa sui borghi e sulle borgate di Torino, in stretta connessione con gli studi del medesimo gruppo di ricerca degli anni ottanta, successivamente finalizzati al Piano Regolatore Generale del 1995 e che si ricollega ai presupposti fondativi della Scuola di Specializzazione in *Beni architettonici e del paesaggio*, prestigiosa istituzione di III livello del nostro ateneo, figlia dell'esperienza di quei primi anni e ancora oggi punto di riferimento riconosciuto per gli studi sulla città, sul territorio, sui sistemi di beni.

Il volume, infine, concludendo la laboriosa ricerca pluriennale di quattro docenti ed ex docenti dell'Ateneo, affronta e approfondisce la storia dei borghi e delle borgate, con ricchi stralci cartografici, e una attenta ricognizione urbana. Il lavoro non rappresenta un anacronistico tuffo nel passato, ma piuttosto una lucida interpretazione della situazione attuale, nella sua complessità e nelle sue perduranti contraddizioni. È infatti evidente come i borghi e le borgate torinesi vivano in questi anni un profondo processo di trasformazione e – purtroppo in certi casi anche di perdita della propria memoria – legato alla realtà post industriale, che incide non solo epidermicamente su aree un tempo caratterizzate dalla massiccia presenza dei complessi produttivi.

L'auspicio del Politecnico di Torino, pubblicando con soddisfazione il volume nelle proprie edizioni, destinate a diventare un punto di riferimento per gli studi sul territorio e sulla città, è che questo nuovo e approfondito studio sui settori urbani esterni alla "città barocca" – certo meno noti, ma ricchi di una loro storia – possa contribuire concretamente al complessivo riassetto urbano che è nelle speranze e negli obiettivi concreti di tutta la comunità torinese.

Il Rettore
Marco Gilli

“Ogni città riceve la sua forma dal deserto a cui si oppone”, scriveva Calvino.

Ogni città è il frutto di un sovrapporsi di stratigrafie, di storie, di atti che necessariamente hanno distrutto e a cui il tempo avrà dato nuove forme.

Spesso viviamo ignari di respirare, nelle nostre città, lo spirito di tempi e di forme che, sovrapponendosi, hanno lasciato traccia e segno di sé e del senso che hanno rivestito per generazioni. Indagare questi aspetti, dunque, è tanto importante quanto rispondente alle domande che ogni storia pone, che ogni contesto urbano porta con sé.

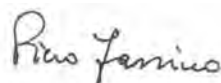
Questo volume indaga quelle storie, quello spirito. Indaga le ragioni della sedimentazione in contesti che si tramandano solo apparentemente immutati e tuttavia vivi, solo in apparenza slegati dagli innesti urbanistici successivi. Esso è il frutto di una ricerca analitica, guidata da perizia urbanistica e sociologica, che mette in luce edifici e angoli nascosti, raccontando così una storia che appartiene alla comunità.

Il lavoro dei professori Pia Davico, Chiara Devoti, Giovanni Maria Lupo e Micaela Viglino dà merito delle stratificazioni intervenute in contesti popolari e che hanno visto un succedersi ininterrotto di insediamenti antropici. È una Torino straordinaria quella che emerge dalle pagine che seguono. La cifra è lontana da quella dell'*Augusta Taurinorum*, ma lo sviluppo ortogonale del *castrum* romano è lo stesso di duemila anni fa. L'analisi documenta bene gli agglomerati di strade, vie e piazze che a partire dal Settecento hanno mantenuto pressoché inalterati i loro connotati, o ai quali interventi successivi hanno acquisito prestigio e bellezza, come è avvenuto ad esempio in Borgo Campidoglio, in Crocetta o, a Mirafiori, grazie ad interventi e arredi congrui e coerenti. Guardando il volume emergono nitide le anime di una classe produttrice composta da famiglie di artigiani, tessitori nelle filande, maniscalchi e osti, barbieri e sarte, lavoratori a domicilio impiegati in occupazioni che hanno sfidato i tempi, in una città – che è stata prima capitale del Regno d'Italia – che si è votata per gran parte del Novecento alla monoproduzione industriale, per poi cambiare ancora. Emerge così la memoria, ad esempio, dei lavandai di Bertolla e dei loro edifici, di Aurora, Lingotto, delle vestigia di Borgo Dora – dove innestandosi sulla matrice medievale si svela l'opera della devozione del Beato Cottolengo. Si restituisce così alla conoscenza un patrimonio di tradizioni altrimenti a rischio di oblio. Analizzando le caratteristiche dei diciassette borghi e delle quattordici borgate, si sono rese vive anche le ragioni delle trasformazioni legate alle accelerazioni del mondo produttivo cittadino, dapprima artigianale, quindi industriale e poi tecnologico.

Il Comune di Torino ha dato volentieri il proprio patrocinio alla lunga ricerca che trova la sua esposizione compiuta in questo volume. Un'indagine complessa, appassionata, su quei brani di città – i borghi e le borgate – che sono ormai profondamente radicati nella coscienza urbana, ma non sempre adeguatamente conosciuti e compresi nella loro specificità. Piccoli o meno piccoli “luoghi di centralità” non centrali, che, lungi dal contrapporsi al più aulico centro cittadino, lo completano, vi si integrano, gli fanno da corona. Il progetto di ricerca è così venuto a rinsaldare una consuetudine di lunga data alla collaborazione tra la Città e il Politecnico di Torino, cui sono stati affidati, nel corso degli anni, programmi d'indagine che hanno posto l'Amministrazione cittadina in posizione di reale avanguardia, a cominciare dagli studi per l'*Individuazione e classificazione dei Beni architettonici ambientali nel Comune di Torino*, per continuare con l'*Individuazione del Patrimonio storico nella città extrabarocca* e con altre collaborazioni legate al Piano Regolatore della Città.

Una consuetudine virtuosa che si rinnova con quest'ultima indagine che analizza aree già considerate in occasione del grande rilevamento dei beni culturali ambientali, ma con un altro sguardo, e con la consapevolezza che non poche di queste ora siano profondamente cambiate. Infatti, se talvolta mancano i caratteri aulici più tipici dei settori presi d'assalto dai turisti, i borghi e le borgate di Torino offrono una dimensione “altra”, autentica, identitaria, storicamente determinante e non meno carica di significati, che va compresa con le sue caratteristiche e specificità, quelle stesse che questo lavoro approfondisce nella speranza di una sempre maggiore attenzione a tessuti fragili, speciali, irripetibili. Un lavoro imponente: non solo l'analisi di un contesto ma uno strumento di conoscenza e ricchezza per tutta la comunità cittadina.

Il Sindaco
Piero Fassino



Borghi & borgate: introduzione al tema

BRUNO GAMBAROTTA

My Fair Lady è un film di George Cukor del 1964, liberamente tratto da *Pigmalione*, una commedia del 1914 di George Bernard Shaw. La prima scena del film è un notturno, l'esterno di un teatro di Londra nel momento in cui gli spettatori sciamano fuori al termine dello spettacolo: sorpresi da un acquazzone, si rifugiano sotto un portico. Qui, seduta per terra, c'è Eliza Doolittle, una povera ragazza che prova a vendere mazzi di violette, usando le espressioni tipiche dei bassifondi. In piedi accanto a lei, il professore di fonetica Henry Higgins estrae un taccuino e inizia a prendere nota delle frasi di Eliza. La ragazza, scambiandolo per un poliziotto intento a compilare un verbale di contravvenzione, protesta la sua innocenza e i signori presenti prendono le sue difese. Higgins, per dimostrare il suo statuto di studioso, replica ai suoi interlocutori, indicando a ciascuno senza esitazione il luogo di nascita, le scuole frequentate e il quartiere di Londra dove risiede, desumendolo dalle sue intonazioni fonetiche. Dicono che, ancora alla fine dell'Ottocento, fosse possibile desumere la provenienza di un torinese da una borgata della città dal suo modo di declinare il piemontese. Qui non importa tanto che si tratti di un dato verificabile o di una leggenda metropolitana, quanto che a me, sbarcato adolescente a Torino nel 1951 dalla provincia piemontese, venisse da più fonti raccontata, a dimostrazione del fatto che nella coscienza collettiva i borghi erano ben presenti, anche come contrassegno sociale. Gli iscritti a quella prima classe dell'Istituto Bodoni, l'unico a insegnare grafica e fotografia, provenivano da varie parti della città. Eccoli dunque, alla prima occasione, annusarsi reciprocamente per tracciare confini e disegnare alleanze. Quanto a me, poiché parlavo il piemontese nella variante astigiana e per quattro anni avrei fatto il pendolare con la mia città natale, la classificazione fu immediata: ero e sarei stato il "pacu", il provinciale. Per qualche mio compagno sentivo parlare con una sfumatura di disprezzo di "barriera" ma non osavo domandarne il significato per non ribadire ulteriormente la mia non torinesità. Niente come l'esclusione stimola la voglia di saperne di più e da allora non ho mai smesso di documentarmi sulla mia città di elezione. Una limpida spiegazione del concetto di "barriera" l'ho trovata in un lavoro collettivo dell'ecomuseo urbano della circoscrizione 9, intitolato *Via Nizza 224, il profumo del vermuth*. Eccola: «La formazione dei borghi suburbani di Torino è in stretto rapporto, oltre che con gli insediamenti industriali periferici, con l'istituzione, nel 1853, della cinta daziaria attorno alla città, con un tracciato corrispondente agli attuali corsi Bramante, Lepanto, Pascoli, Ferrucci, Tassoni, Svizzera, Mortara, Vigevano, Novara, Tortona. Si trattava di un muro di stile militare, con fossato all'esterno (cinque metri dal fondo del fossato al sommo del muro) e torrette di guardia, atto a impedire l'accesso al centro urbano, se non attraverso varchi prestabiliti in corrispondenza delle strade radiali principali. La cinta costituiva un confine molto marcato, che segnava profondamente il paesaggio e il rapporto con la città di chi abitava all'esterno, e che ha in parte determinato la forma stessa della città nella sua espansione. Attorno a ogni varco venne allestita una piazza, nella quale le guardie del Comune riscuotevano il dazio, tassa di consumo su gran parte delle merci che entravano in città, destinate sia ai consumi privati sia alla produzione industriale (il dazio fu per lungo tempo la principale entrata del bilancio comunale). Ciascuna piazza era dotata di uffici e caserme dei dazieri e di un peso pubblico. I varchi della cinta, le corrispondenti piazze e i nuclei abitati che gradualmente si svilupparono attorno alle piazze presero il nome di *barriere*».

Dopo la sua soppressione, avvenuta nel 1930, il fantasma del "dazio" ha aleggiato a lungo nella coscienza collettiva dei torinesi e se ne trova traccia nei modi di dire. Nei primi

anni '80, con la nascita della Terza Rete, furono allestite dalla sede Rai di Torino delle piccole truppe di tre o quattro componenti per realizzare servizi per il telegiornale e i programmi regionali. La direzione del personale autorizzava i dipendenti in missione a consumare i pasti al ristorante anziché alla mensa aziendale (e a ottenere il relativo rimborso) solo nel caso in cui la troupe si fosse venuta a trovare, all'ora faticosa, fuori dalla cinta da-ziarria. Sono in grado di testimoniare che i miei colleghi ne conoscevano il tracciato metro per metro, meglio di un impiegato del catasto.

Fino a non molti anni or sono, la classificazione dei borghi e delle borgate è quasi sempre correlata con le condizioni economiche dei residenti. Goffredo Casalis le presenta come un dato di natura, immodificabile. Citiamo dal XXI volume del suo *Dizionario geografico-storico-statistico-commerciale degli Stati di S.M. il Re di Sardegna*, del 1851. A pagina 202: «Borgo di Dora, detto volgarmente del Pallone. Molto insalubre è l'aria che si respira in questo borgo, a cagione dell'umidità prodotta dalle molte acque che vi scorrono. Pochi anni or sono vi si confinavano per ordine del vicariato tutte le officine dei fabbricanti di grosse macchine, de' calderai, de' bottai, e di altri siffatti mestieri per liberare gli abitanti dell'interno della città dal rumore insopportabile che per esse facevasi. [...] Più della metà della popolazione di questo borgo appartiene alle classi povere; e di ciò è cagione il tenue prezzo del fitto delle case, e massime di quelle che stanno più vicine alla Dora; ma, se egli è vero, che quegli inquilini trovano un qualche sollievo alla loro miseria nella tenue pigione, è vero altresì, ch'essi ben sovente vi perdono la salute per causa dell'umidità delle case».

A pagina 154 Goffredo Casalis descrive la borgata Lucento: «La popolazione di questa parrocchia è di circa 800 anime sparse qua e là in rustiche abitazioni, giacché non vi esiste verun aggregato di case: nell'inverno però la popolazione ascende a più di 1000 anime, perché in tale stagione molte famiglie di montanari vengono con le loro mandrie ad abitare le cascine. A cagione delle molte acque con cui si irrigano i numerosi prati di questa parte dell'agro torinese gli abitanti non godono di una complessione molto robusta, e vanno soggetti alle febbri intermittenti: sono essi d'indole assai docile, ma è grave danno per loro l'essere privi di ogni istruzione per mancanza di scuole».

Quanto ai letterati, la loro fantasia è stata per lo più stimolata dallo spettacolo offerto da Porta Palazzo e lì si è scatenata; buoni ultimi, gli eccellenti Carlo Fruttero e Franco Lucentini con *La donna della domenica*.

Mario Soldati, nel romanzo *Le due città* si spinge un po' oltre sulla mappa: «I giochi del Martinetto, in fondo a via Cibrario, erano i migliori di Torino. [...] I campi, numerosi, ampi, ben livellati, ben tenuti, sempre pulitissimi, erano all'ombra di giganteschi tigli. Tra un albero e l'altro, panche e tavoli di legno: in fondo, una pergola e una baracca con servizi di bottiglieria: e il canale che scorreva accanto, lucido e veloce...».

Cesare Pavese amava la Torino d'oltre Po. Ne *Il diavolo in collina* troviamo la salita notturna di tre studenti: «Ridiscendemmo il grande corso; sul ponte ebbi freddo; poi attaccammo la salita a passo svelto, per uscire dai paraggi noti. Era umido, buio, senza luna; balenavano lucciole. [...] Passavamo fra i campi, i recinti, i cancelli di ville, fiutavamo l'asfalto e il bosco... Per strano che paia, non eravamo mai saliti fino in cima, almeno per quella strada. Ci doveva essere un punto, un valico, dove la strada pianeggiava, il balzo estremo della costa, ch'io immaginavo come un'ultima siepe, un balcone aperto sul mondo esterno delle pianure. Da altri punti delle colline, da Superga, dal Pino, avevamo già guardato di là, in pieno giorno...».

Edmondo De Amicis, con *La carrozza di tutti*, annota le esperienze vissute viaggiando per un intero anno sui tram di Torino ma la sua attenzione è rivolta più che altro ai passeggeri. Una delle rare annotazioni paesaggistiche è riferita alla Barriera di Lanzo e alla Madonna di Campagna: «Attraversata la strada ferrata di Lanzo, non par più di essere a Torino. La città, a poco a poco, si traveste da gran signora in borghesuccia di campagna, spianando la fronte e prendendo un aspetto placido e ingenuo. Le case diradate si parano di lenzuola e di pezze di bimbi, come per il passaggio di una processione; le botteghe sporgono fuori le insegne di cent'anni fa; le piazzette si congiungono con gli orti, le vie laterali si stringono in viottole che si perdono nel verde dei campi; e si va fra lunghi muri di cinta d'officine e di ville solitarie, fra assiti di giochi di bocce e larghi fossi, dove corre l'acqua fino agli orli, cantando la ninna nanna alla via che sonnecchia. Poi appaiono i primi terrazzini di legno, con le scale di fuori, le prime aie, i primi usci a cui è attaccata l'immagine d'un santo da un lato e dall'altro un avviso della Prefettura; e qua e là vacche pascolanti, bimbi arsi

dal sole e donne coi piedi scalzi; e in ogni parte una quiete, un silenzio, che il rumor del tranvai, dov'è con me un solo passeggero addormentato, vi echeggia ed empie l'aria come lo strepito di una corriera in un villaggio deserto».

Ma che ne parlino o meno, è presente in tutti coloro che descrivono Torino o che a Torino ambientano le loro storie che questa è una confederazione di tante città. Anche i poeti lo sanno. Nino Costa, nella poesia *La Consolata* dedica due strofe al ricordo dei borghi:

Ave Maria... da le ciaborne veje
ch'a saro le Ca neire e 'l Borgh d'je strass,
dai bei palass ch'a guardo anvers le leje,
da 'n Valdòch, dal Seralio e dai Molass;

dal Borgh ëd Po fin-a le Basse 'd Dòra,
da la Crosëtta al parch del Valentin
j'è tut Turin ch'at prega e ch'a t'adora
j'è tut Turin ch'at conta ij so sagrin...¹

E una da *Il Monte dei Cappuccini*

Da 'n Bertola, su, su, fin-a a Lingòt
sè s-ciaira tuta la sità completa:
La sagoma dle stra longa e perfeta,
le piasse, ij cors, palas e palassiòt,
fin-a a la mira dj'ultimi ciabòt².

A Torino, il borgo per antonomasia è il Borgo San Paolo, per molte ragioni, tutte valide. Per dieci anni, dal 1975 al 1985, Torino è stata governata dal sindaco Diego Novelli che ha fatto bandiera e vanto di essere per nascita, educazione e maturazione politica un sanpaolino. Tuttora vi risiede. Nel 1978 fu allestita in due sedi una mostra memorabile intitolata "Torino fra le due guerre". La Scuola Media Statale di via Vigone 72, in borgo San Paolo, ospitava il settore "Cultura operaia e vita quotidiana in borgo San Paolo". Il catalogo si apre con un denso saggio che richiama il titolo della mostra, frutto di un collettivo di studiosi di varie competenze e utilizza fra le tante fonti la storia orale raccogliendo interviste fra gli abitanti. Un'impresa mai più ritentata. Ne citiamo un brano: «La vita di ognuno si svolgeva qui, al di fuori c'era un altro mondo. In ogni autobiografia c'è sempre una contrapposizione netta tra il borgo e, ad esempio, la città. Il Borgo è determinato: lo spazio è circoscritto, ci sono i posti di riferimento, le persone; la città non compare mai, quando compare è vaga, lontana, senz'altro estranea. *Per dire vado in centro, si diceva andoma an Turin. In borgo San Paolo mia mamma per andare in centro prendeva il bagno, si lavava tutta. È perché – diceva – non si sa mai cosa può capitare!*».

Torniamo da dove siamo partiti, dal mio graduale percorso di conoscenza della natura multiforme di questa città. Dopo quattro anni di vita da pendolare, nell'estate del 1955 la mia famiglia si trasferisce a Torino. La scelta del quartiere è vincolante: borgo Vittoria perché mio padre, impiegato alla Caprotti di corso Venezia come capo degli impaginatori rotocalco, deve assistere al cambio dei rulli sulla rotativa, quando, terminata una tiratura, sta per iniziarne un'altra. Poiché la macchina non si ferma mai, il cambio può capitare a qualunque ora. Di notte mio padre usciva di casa indossando il cappotto sopra il pigiama illudendosi che, ritornato a letto, sarebbe riuscito a riprendere sonno. Considero una grande fortuna il destino che mi ha portato a iniziare la mia vita di torinese in borgo Vittoria. In quel reticolo di vie attorno alla chiesa della Salute, mi sono subito sentito uno del borgo; facendo la spesa nei negozi o ai banchi del mercato, frequentando i bar, le vinerie e i numerosi cinema, scambiavo con le persone che mi capitava di incrociare reciproci segnali di riconoscimento. Quando il tram o l'autobus attaccava la salita in curva di via Stradella e sfilava davanti al Lutrario, mitica sala da ballo, sentivo ogni volta che stavo ritornando a casa e potevo rilassarmi. Anche il relativo isolamento del borgo mi dava sicurezza. Scendevo in centro per andare a teatro; prima dell'incendio dello Statuto, si poteva acquistare un semplice biglietto d'ingresso e andare in loggione o sostare in piedi in fondo alla platea, puntando una poltrona rimasta vuota da occupare non appena si smorzavano le luci, salvo poi doversi alzare se il titolare fosse arrivato in ritardo. L'ultima corsa del 9 che mi avrebbe riportato a casa passava dalla fermata di via XX Settembre a mezzanotte meno un quarto;

per anni ho ignorato la fine delle commedie e dei drammi messi in scena, dovevo andarmene prima, se non volevo farmela a piedi. Andava bene così, non invidiavo chi risiedeva in centro.

Il paesaggio dei borghi e delle barriere è mobile, fluido, non vincola chi si lascia contagiare dal suo fascino a contemplarlo da punti di vista consumati dall'uso, come succede nei luoghi monumentali del centro storico. Si presta a un'infinita varietà di narrazioni nelle quali anche noi – perché no? – possiamo essere protagonisti. Attori, non folla solitaria, perché c'è bisogno della nostra presenza attiva, delle nostre emozioni, per farlo vivere. Un non-finito in perenne evoluzione che sta a noi completare in base agli umori, ai pensieri, ai ricordi.

Sono molti i segnali di un rinnovato interesse dei torinesi per i borghi e le borgate. A iniziare dalla positiva risposta del mercato librario alla proposta di monografie compilate da volonterosi cultori di storia locale: Borgo Nuovo, Borgo Po e Madonna del Pilone, Borgo san Paolo, Borgo Dora, Balon e Valdocco, Bertolla, Lingotto, Crocetta, San Salvario e l'elenco è incompleto. È notevole per accuratezza e documentazione una guida che fino a pochi anni or sono sarebbe stata impensabile. Ci riferiamo a *L'altra Torino, 24 centri fuori dal centro* di Marco Magnone, Edoardo Bergamin, Daniela Garavini, Fabrizio Vespa. Registriamo la nascita di comitati spontanei di cittadini che si mobilitano per salvaguardare almeno qualche traccia della storia dei loro borghi. Nel quartiere Cenisia il comitato si proponeva di salvare dalla distruzione il silos cisterna risparmiato dalle bombe della Seconda Guerra Mondiale, che sveltava nel profilo delle vie del Quartiere. Si trovava nel quadrilatero segnato dalle vie Cesana, Frejus, Revello, Morello dove sorgevano gli stabilimenti che avevano ospitato prima la Diatto e poi la Snia Viscosa. I promotori volevano farne la sede di un piccolo museo per conservare le memorie del quartiere. Avuto sentore del rischio, l'amministrazione comunale si è affrettata ad abbattere il silos, il 5 giugno 2013, togliendo l'ultimo ostacolo alla costruzione di alloggi, di un parcheggio sotterraneo e di un supermercato.

Una battaglia persa non fermerà un processo in atto che mette in discussione la tradizionale dualità fra Centro e Periferia, arrivando a capovolgerla, come testimonia questo volume. È iniziato un processo in base al quale la decisione di risiedere fuori dal centro della città non è più dettata solo dalla necessità, ma è anche e sempre di più frutto di una libera scelta per un diverso e alternativo stile di vita.

¹ Ave Maria ... dalle vecchie stamberghe
che chiudono le Case nere e il Borgo degli stracci,
dai bei palazzi che guardano verso i viali,
da Valdocco, dal Serraglio [mercato coperto] e dai Molassi;
dal Borgo Po fino alle Basse di Dora,
dalla Crocetta al parco del Valentino
c'è tutta Torino che ti prega e che ti adora
c'è tutta Torino che ti racconta i tuoi dispiaceri.

² Da Bertolla, su, su, fino al Lingotto
si vede tutta intera la città:
La sagoma delle strade lunga e perfetta,
le piazze, i corsi, palazzi e palazzotti,
fino alla vista delle ultime casupole.

Prefazione

PIA DAVICO, CHIARA DEVOTI, GIOVANNI MARIA LUPO, MICAELA VIGLINO

I termini stessi di “borgo” e “borgata”, pur riferiti entrambi a zone esterne al nucleo più antico della città, vengono usati di frequente in modo improprio. Semplificando al massimo i concetti che saranno chiariti nelle pagine seguenti, precisiamo quindi che in questo volume si distingue tra i *borghi*, antichi insediamenti formati nel territorio rurale e le *borgate*, nate nel XIX secolo in relazione alle porte della prima cinta daziaria (1853).

Dei 17 borghi e delle 14 borgate analizzate nella ricerca pluriennale qui presentata si sono anzitutto precisate le odierne perimetrazioni. L'indagine sui confini nasce da una selezione critica dei limiti di fiumi, ferrovie, strade, confini comunali, che interessano i perimetri borghigiani. I borghi e le borgate sono luoghi distinti secondo una scelta di tipo storico, che si lega, per i borghi, alla settecentesca cerchia di fortificazione e alla pace di Aquisgrana (1748), e poi riguarda – per i borghi e le borgate – le due cinte daziarie (1853-1912, 1912-1930). Tale indagine sui confini borghigiani pone, *in primis*, il problema della distinzione tra la zona piana (in sinistra di Po) e la zona collinare (in destra di Po).

Per i borghi della zona piana, risulta una formazione connessa a strade foranee e a elementi primari (per esempio, cascine, chiese, opifici), che inducono un'edilizia residenziale di vario tipo, cui si connette una maglia viaria storicamente stratificata, che in un primo tempo oscilla fra caratteri rurali e urbani, e che – più tardi, quale ampliamento – risulta interessata da schemi di pianificazione. Per i borghi della fascia pedecollinare, si deve tener conto di questioni altimetriche e stradali: nel senso che, oltre una certa quota, si localizza un'edilizia segnatamente di alto rango; e, invece, le strade di costa sono infrastrutture che attraggono elementi primari e tipi edilizi residenziali – connessi ai diramati processi dell'agricoltura, del culto, dell'industria –, collocati su una maglia viaria tendenzialmente legata a strade foranee secondarie e a rii.

Per le borgate della zona piana, la prima cinta daziaria (1853-1912) ha un ruolo importante, in quanto le barriere, aperte nella cinta all'intersezione di strade foranee, hanno un ruolo di tipo morfogenetico per gli aggregati edilizi e poi urbani, che costituiscono i nuclei delle borgate. Anche in questo caso, un'ulteriore formazione è indotta sia da elementi primari, sia da schemi di pianificazione che propongono l'ampliamento della città, fra Otto e Novecento. Per le borgate della zona pedecollinare, risulta ancora importante il ruolo svolto dalle due cinte daziarie, non tanto per la morfogenesi delle barriere, quanto per i limiti perimetrali dell'altimetria.

Nell'analisi su queste varie realtà negli insediamenti borghigiani, l'odierno studio si è avvalso delle conoscenze maturate dagli autori durante le consulenze a supporto dei Piani regolatori generali per Torino: PRG, non realizzato, conseguente al Progetto preliminare del 1980 e PRG del 1995. Le consulenze svolte nell'ambito dell'allora Dipartimento Casa-città del Politecnico, erano volte a individuare i *valori storico-ambientali* dell'intero territorio comunale, e non solo della sua zona aulica. Uno degli obiettivi assunti dal presente lavoro è risultato pertanto l'esame, a trent'anni dai primi rilevamenti, su quante e quali valenze, riscontrate in passato nell'ambiente e nel costruito di borghi e borgate, si siano conservate e a quale livello.

Pur se oggi, in molti casi, l'assetto urbano nei luoghi studiati presenta brani disgregati, vi permangono valori storico-ambientali, riscontrati nella realtà attuale mediante attente analisi *in loco*, che costituiscono il pregio di ciascun insediamento borghigiano rendendolo degno di conoscenza e di conservazione. Tali valori vengono esaminati, nei capitoli



dedicati a ciascun borgo o borgata, nei paragrafi: *Rilievo urbano, Sistemi e luoghi identitari, Elementi oggi individuati come caratterizzanti*.

Fondamento di tutta la ricerca è risultato il supporto di una (pregressa e qui approfondita) conoscenza storica, che non si limita a considerare gli elementi portanti della strutturazione del territorio *extramoenia* (strade, canali, bealere), ma indaga altresì sui sistemi propulsivi dello sviluppo di borghi e borgate (insediamenti industriali, strutture militari, scuole e altri servizi, quartieri di case popolari).

Strumento basilare per leggere le fasi di formazione e trasformazione di ciascuna realtà borghigiana si è rivelata la selezione critica di cartografie specifiche per le più significative sezioni temporali: se ne sono tratte 31 diverse storie, delle quali danno conto, in ogni capitolo, i paragrafi *Formazione e Riferimenti iconografici*.

Publicato nelle Edizioni Politecnico – a conferma dell’attenzione dell’Ateneo non solo alla città aulica, ma anche e soprattutto ai settori urbani meno noti – con il patrocinio della Città di Torino e l’appoggio del CeSRAMP, questo volume viene consegnato alla comunità torinese, auspicando che possa risultare uno strumento reale non soltanto di conoscenza, ma di supporto alle future trasformazioni, per salvaguardare un patrimonio fragile, e pur tuttavia rilevante per le identità locali.

Preface

The same terms “borough” and “township”, even if both referred to peripheral areas external to the oldest centre of the city, are often used like synonymous and inappropriate. Simplifying as most as possible the ideas that will be explained on the following pages of this book, we would like to precise since this preface that boroughs are ancient settlements formed in rural contest, while townships, originated in XIX century, are depending on the gates of the first toll fence (cinta daziaria, 1853).

Of the 17 boroughs and 14 townships analyzed on this long research we now present in this book, we firstly defined the perimeters and borders. The selection derives from an accurate analysis on rivers and creeks water banks, municipality borders, roads, ferries dealing with both the types of settlements studied. Boroughs and townships are in fact places verified depending on historical approaches, distinguishing between the areas deriving from the still present great fortification “à la moderna” and the Aquisgrana Peace Treaty (1748) and the following re-alignment depending on the building of the two toll fences (1853-1912 and 1912-1930). We have also considered the difference between the flat section of the city (on the left side of river Po) and the hilly section (on the right side).

In the flat area boroughs are strongly depending on external roads, farms, churches, factories as primary elements originating the formation of the settlement and the residential typologies are various and connected with a stratified historical road pattern. The hill boroughs are depending on the more or less high assessment, with differences on the residential typologies passing from rich villas to more modest houses and agricultural organizations still present with typical solutions able to define a specific, well recognizable, landscape.

For the flat area townships, the first toll fence (1853-1912) has a primary role and the gates are placed on the intersection with the external roads, defining the first settlements and the organization of the urban pattern. On this first original organization of the new townships a following regimentation, depending on the development plans of the XIX and XX centuries took place, defining the nowadays organization of this city sections.

For the study we now offer to the citizens and scholars the authors also have taken advantage from the past experiences defined during the support offered by the Politecnico di Torino to the definition of the unexecuted City Master plan (PRG) of 1980 and the following of 1995. The definition of the so called historical and environment values was extended to the whole municipality territory and not only to the more impressive centre. Thirty years after that work, it is interesting to re-analyze the areas already considered to verify their conditions and the transformations introduced.

Even in a diffused condition of lack of importance, many of the settlements considered in this work are well preserved and a specific analysis made in loco can confirm the relevance of the historical character still recognizable in these peripheral areas.

The base for all the study is the specific and deep historical knowledge dealing not only with the city pattern, but specifically with the main structural elements of the landscape (roads, canals, rivers, etc.) connected with productive structures (industrial complexes, military headquarters and barracks, school and health facilities, popular block of flats, etc.).

A select set of historical cartographies is the main tool to investigate the origin and the transformations of each peripheral settlement, borough or townships, with a detailed analysis of the implications and involvements.

Edited by the Edizioni del Politecnico – corroborating the real interest of the Athenaeum for the story and the protection not only of the more stately segment of the city, but more of all of the areas normally neglected – with the patronage of the Municipality of Turin and the support of the CeSRAMP, this volume is now offered to Turin Community. We hope it will be a real investigation tool, but also an effective support to future city activities, to promote the preservation of the local identities.

Borghi e borgate: morfologia, tipologia, ruoli e tutela

GIOVANNI MARIA LUPO

Un'ipotesi alternativa per gli studi sulla città storica europea

La città storica europea risulta quale fatto urbano stratificato e complesso, codificato per ragioni politiche, economiche, culturali, topologiche; tale tipo di città, dalla sua fondazione fino quasi al secolo XX, è stato spesso racchiuso entro un perimetro tendenzialmente definito che, nel divenire della storia, ha assunto i ruoli o di limite virtuale o di infrastruttura perimetrale: qualora questo perimetro reale esista, gli aggregati edilizi che si sono localizzati sia al suo interno, sia al suo esterno – qui tangenti a quel perimetro, oppure lontani da esso – manifestano specifiche forme e destinazioni, che risultano legate a usi diversi e a filtri normativi di vario tipo. Per tali aggregati edilizi, che appaiono subalterni rispetto alla città centrale aulica e dotati di fragilità topologica, il carattere non omogeneo – ma portatore di una cultura diramata che oscilla fra città e campagna – è stato già affrontato in un volume di tipo collettaneo¹, che contiene uno scritto cui intendo riferirmi e raccordarmi². I processi storici e i fenomeni inerenti, sui quali si fondano quegli aggregati edilizi subalterni rispetto alla città cui appartengono, hanno prodotto e consolidato una realtà preurbana che – nei suoi luoghi storici non centrali, con aspetti di prima periferia vicina – è alternativa in confronto alla realtà urbana, tipica sia delle aree centrali auliche, sia delle estese e anodine zone della periferia attuale.

Come si potrà poi notare, l'approccio alle parti di città che qui si studiano è complesso e di tipo non lineare; del resto, l'affrontare oggi quei luoghi storici non centrali richiede un'analisi nuova che pare simile – per il carattere sperimentale, di là dal dato topologico – a quell'analisi che si è tentata una cinquantina d'anni fa per i centri storici (per esempio, con la Carta di Gubbio del 1960).

Se è vero, come pare sia, che il fatto urbano nella sua complessità debba richiedere un'attenzione olistica, bisogna attrezzarsi al fine di fornire nuovi strumenti e metodi di approccio e di analisi per lo studio della storica e prima periferia vicina.

Nell'indagine presente, il riferimento è al caso dei borghi e delle borgate di Torino, caso considerato quale esempio in forma di paradigma e *compendium*. Per tali borghi e borgate, l'interesse che sottende questo studio – in quanto mirato all'analisi storica e al rilievo urbano – parte da osservazioni selettive e critiche della complessa realtà borghigiana, al fine di enuclearne pezzi e parti, per capirli, rilevarli, tutelarli. I borghi e le borgate di Torino conservano ancora alcuni insiemi tipologici e topologici che appaiono relativi a una stratificata cultura, cui si legano la localizzazione degli edifici e l'organizzazione planivolumetrica di pezzi e parti di città; l'esempio è relativo sia a qualche tipo edilizio di probabile derivazione bracciantile, sia a un ricorrente aspetto d'impianto viario, con vie strette e case basse: i suddetti casi denotano un rapporto tra tipologia edilizia e morfologia urbana che è peculiare delle zone storiche non centrali della città.

In un luogo urbano "ipernormato" qual è Torino, il confronto della città centrale aulica (che ha un impianto regolare, in diversi modi pianificato) con la città non centrale,

¹ GAMBINO, LUPO, 2011.

² LUPO, 2011, pp. 30-81.

designata come storica e prima periferia vicina (che ha un impianto non regolare, dapprima in assenza o carenza di norme, poi incluso in schemi di pianificazione) rivela suggestività e interessi che si appuntano sulla dialettica dei caratteri diversi.

La qualifica di nuclei “non centrali” della città è scelta al fine di individuare le parti urbane che si distinguono dalle aree centrali, a causa di diverse morfologie urbane e di tipologie edilizie alternative, e che possono essere o vicine al centro urbano o prossime alla fascia iniziale di quella grande zona periferica che si è espansa a macchia d’olio. La qualifica di nuclei non centrali ha quindi una valutazione solo topografica e topologica, e non vuole sminuire il carattere di centralità – intesa come posizione urbana fondamentale e preminente, cui si affiancano primari caratteri morfologici e baricentrici ruoli attrattivi – che hanno i nuclei borghigiani, in quanto rappresentano dei fuochi di polarizzazione, quali centralità diffuse, che risultano alternative alla centralità primaria dell’area urbana, che dà luogo alla formazione della città e agli integrati ampliamenti successivi.

I ricordati interessi culturali che – a partire dal 1960, con la Carta di Gubbio – si sono calibrati alle zone urbane centrali, devono estendersi anche alle zone storiche non centrali, intese come prime periferie vicine, per le quali si richiedono uno studio mirato e un attento giudizio. Se la pura conservazione non è realisticamente praticabile, una competente attenzione per la “struttura storica della città” (Vera Comoli) può aiutare a non commettere errori di valutazione nei riguardi delle ipotesi per lo sviluppo di qualche comparto urbano: il senso del luogo richiede che si proceda a un’attenta prassi di rinnovo, tutelando sia la struttura formale degli edifici, e le pertinenti tipologie, sia l’impostazione planivolumetrica degli spazi urbani, e le pertinenti morfologie; non bisogna consentire nuove, violente e quantitative intrusioni edilizie, con il pretesto di “modernizzare” i territori urbani non centrali. Se si ascolta chi vive e lavora in quei luoghi, spesso negletti, può cogliersi una richiesta ricorrente, tesa all’incremento dei servizi e all’abbattimento dei fattori di segregazione.

Le parti della città storica europea: la zona centrale aulica e le zone storiche non centrali, intese quali prime periferie vicine

Per conoscere e capire le parti della città storica europea bisogna dapprima avere una visione relativa alle mutazioni settecentesche di controllo militare del territorio nel quale la città è situata, e poi planare sulle mutazioni economiche ottocentesche, adibite al controllo fiscale e normativo del contesto urbano. La valutazione del passaggio dalla situazione territoriale prodotta da istanze postbelliche di pace alla situazione urbana prodotta da istanze economiche, di finanza locale e di assetto normativo, consente la conoscenza e la comprensione morfologica dei nuclei urbani, visti nelle varianti delle strutture formali, sia codificate entro le cerchie delle fortificazioni, sia sistemate all’esterno di quei perimetri murari, fra città e campagna.

I temi che si trattano in questo paragrafo sono stati affrontati nel citato lavoro storico su borghi e borgate di Torino, cui rimando per eventuali riscontri³. Qui mi limito a ricordare i fatti salienti di ordine generale, che hanno un riferimento al caso di Torino, in relazione alle fasi di localizzazione e trasformazione delle realtà borghigiane, che sono oggetto del presente studio. La pace di Aquisgrana (1748) chiude in Europa uno stato di belligeranza, e apre un periodo di pace che, nel territorio, interessa i luoghi *extra muros* delle città fortificate. Il breve periodo napoleonico (fra la fine del Settecento e l’inizio dell’Ottocento) vede lo stabilirsi di norme e regole, inerenti agli aspetti militari, territoriali, urbani: si evidenzia il carattere obsoleto delle cerchie fortificate delle città e s’introduce un’articolata normativa fiscale. Poi, lo Statuto albertino (1848) consente al Comune di Torino la gestione delle imposte daziarie e innesca – quali eventi che si susseguono, connessi l’uno all’altro – un processo fiscale e un fenomeno di tipo urbano e territoriale, che danno luogo ai siti e alle forme delle borgate.

In riferimento al caso dei borghi e delle borgate di Torino, pare di qualche utilità ribadire l’interesse storico di quelle parti di città che si possono definire prima periferia vicina, con nuclei interni ed esterni alla cinta daziaria (1853-1912). Per Torino, è anche bene notare che bisogna opporsi a una corrente prassi di politica culturale, tesa a omologare le parti

³ LUPO, 2011, pp. 31-33.

topologiche e storiche non centrali della città – parti che sono considerate come neglette –, al fine di cancellarne gli stratificati e diversi caratteri che sono propri dei luoghi di lavoro e di residenza delle classi meno abbienti. Torino non dev'essere nota solo per i suoi specifici caratteri urbani e architettonici: l'assetto regolare dell'impianto viario – fondato sul principio dell'addizione integrata – e gli alti livelli qualitativi della produzione edilizia, dal Seicento al primo Novecento; merita anche interesse per esser stata una delle più importanti città industriali europee, con significativi edifici per l'industria – trasformati spesso in modo improprio o demoliti – che hanno prodotto i nuclei della prima periferia vicina.

Torino, quale città storica europea, consta fondamentalmente di due parti: la città che si può definire di "serie A", di tipo storico, aulico e centrale; la città che si può definire di "serie B", di tipo storico, ma non centrale. Tale città storica non centrale – già citata come prima periferia vicina – ha una sua autonoma importanza e un suo peculiare interesse, e va documentata, studiata, protetta. Molto è stato distrutto, ma alcuni nodi urbani, intesi come fuochi di centralità, esistono ancora: bisogna enuclearli, capirli, rilevarli, tutelarli. Solo un'indagine storica accurata può capire le matrici culturali dei luoghi borghigiani; e solo un rilievo scientifico, selettivo e critico, può restituire (cioè, ristabilire, attraverso il lavoro critico o la congettura, i caratteri tipologici e formali) gli elementi urbani ed edilizi che sono relativi a quei luoghi.

Per selezionare e individuare alcuni elementi, intesi quali settori che caratterizzano i borghi e le borgate, si propone un elenco di questioni, in forma di *dossier*.

La selezione e l'individuazione sono relative a quei pezzi di città e a quegli edifici che si affrontano nel rapporto tra tipologia edilizia e morfologia urbana: cioè, secondo lo studio delle forme esterne e delle strutture interne di alcuni nuclei edilizi dotati di una certa autonomia rispetto al contesto urbano circostante; e, ancora, secondo la scelta del legame di un tipo di edificio significativo con il luogo in cui è collocato.

La selezione e l'individuazione sono anche relative a quei pezzi di città e a quegli edifici che possono essere soggetti a demolizione o manomissione.

Le selezione e l'individuazione possono ancora essere relative ai temi seguenti: pezzi di città, assi viari – individuati come infrastrutture stradali o come cortine edilizie laterali –, nuclei residenziali (quali settori caratterizzanti da tutelare); elementi primari, cioè edifici significativi di uso pubblico, anche non monumentali; edilizia industriale, dismessa o non; microtipologie residenziali, cioè piccole case, palazzine, villini; edilizia residenziale di tipo unificato, cioè blocchi di case popolari.

Un tentativo di definizione di "borgo" e "borgata"

Questo paragrafo è tratto dal citato mio testo⁴, che riporto, non ritenendo opportuno parafrasarlo.

Un'indagine storica può chiarire i termini e i concetti di borgo e di borgata, per illustrare alcune peculiarità locali, relative al caso di Torino. Il discrimine tra i borghi e le borgate può essere colto in una sorta di coesione iniziale, che qui s'intende in senso lato, sia per le classi sociali che storicamente vi risiedono e operano, sia per i fenomeni fisici di aggregazione urbana ed edilizia che denotano i luoghi dei borghi e delle borgate: coesione iniziale – cioè, d'impianto – che pare forte, e in forma fisicamente delimitata, nei borghi o debole, e – all'inizio – in forma di piccoli nuclei, nelle borgate. Per esempio, quella coesione risulta ancora tale anche quando al primitivo insieme fisico e funzionale del borgo, organizzato in un quadro storico medievale o moderno, si accosta, fra Otto e Novecento, un tipo di ampliamento diverso, in quanto filtrato da strumenti urbanistici e con obiettivi sociali tesi a produrre un'area della residenza per la classe borghese.

Quindi, due brevi definizioni di borgo e di borgata potrebbero essere le seguenti. Il borgo è un quartiere o un sobborgo cittadino che si trova, o si trovava originariamente, in periferia, oppure fuori dalla cortina delle mura o dalla cerchia della fortificazione; esso tende a conservare la sua topologia, a prescindere dagli ampliamenti. La borgata è un raggruppamento di case, localizzato in una zona cittadina ancora da urbanizzare, specialmente lungo una strada d'accesso alla città e attorno a una barriera della cinta daziaria; essa

⁴ LUPO, 2011, pp. 36-38.



subisce poi ampliamenti normati, tali da rendere non sempre facile l'individuazione topologica d'origine.

Per i borghi di Torino, l'innescò cronologico risulta essere diramato: in quanto può partire da fondazioni relative alle epoche medievale o moderna, che appaiono filtrate dalla pace di Aquisgrana (1748), in una sorta di rifondazione codificata da nuove norme, cui si legano nuovi usi ed esiti in aree territoriali vicine o lontane rispetto alla città fortificata; oppure, tale innescò può partire dal primo Ottocento, dopo la battaglia di Marengo (1800), in concomitanza sia con l'ordine di Napoleone per lo spianamento della cerchia fortificata, ormai desueta infrastruttura di difesa, sia – più tardi, nella Restaurazione – con la successiva possibilità di ampliamento urbano per parti borghigiane, esterne o tangenti alla città esistente non più chiusa dalle fortificazioni.

In generale, l'appartenenza a una sorta di area culturale romanza (per esempio, la Francia meridionale e l'Italia) fa sì che, nel medioevo, il termine di borgo assuma, fondamentalmente, il significato di una realtà insediativa non urbana (ma, talora, vicina alla città) e sprovvista di elementi di difesa (ma di tipo compatto e agglomerato). Diversa è, invece, la situazione per le zone europee settentrionali (per esempio, Germania, Inghilterra, Francia del Nord), dove, nel medioevo, il termine di borgo conserva il significato originario di fortificazione, e in particolare di nucleo urbano fortificato.

Tornando all'area culturale romanza, è possibile sostenere che una tendenziale assenza di difesa renda quei borghi vulnerabili e soggetti a distruzioni, sino a quando, dopo Aquisgrana – come s'è detto – si può dire che il territorio diventi luogo sicuro per la residenza e per le attività produttive.

Per valutare la morfologia dei borghi, si deve far riferimento a due tipi di localizzazione: essere *extra muros* o essere entro cinta. Quando i borghi sono esterni alle cortine delle mura o alle cerchie delle fortificazioni risultano quali agglomerati la cui forma è legata sia a un asse stradale importante o a un corso d'acqua, sia alla presenza di manifatture o di chiese, che fungono o da assi portanti per lo sviluppo o da nuclei di aggregazione. Dopo l'inclusione nella cinta

daziaria, i borghi mantengono, di norma, un tipo di morfologia che manifesta una "durezza" strutturale di tipo intrinseco (per destinazioni d'uso e forma urbana), che non risulta piegarsi agli schemi di pianificazione regolare dell'ampliamento urbano normato.

Per le borgate di Torino, l'innescò cronologico è nell'Ottocento, in connessione con le barriere – cioè, le aperture per il passaggio – della prima cinta daziaria (1853-1912). Lo stratificarsi fisico e funzionale delle borgate è dovuto alla capacità di aggregazione che, in forma di piccoli nuclei, svolgono gli spazi urbani delle barriere; attorno a tali spazi, risulta avviarsi un processo di edificazione, che è più o meno lento e definito a seconda di casi diversi, che sono, sia legati al carattere delle barriere – di prim'ordine, di second'ordine o di minore importanza –, sia connessi a fenomeni specifici, relativi alla presenza di fabbricati industriali, di nuove chiese o di lottizzazioni private su grandi aree esterne alla cinta. Si può dire che la lentezza e l'eterogeneità di costruzione delle borgate siano fatti dovuti, fondamentalmente, a scelte di tipo economico: vivere fuori cinta costava poco (meno, rispetto al costo della vita entro cinta, su cui gravavano le varie imposte del dazio), e poi, vicino alla

cinta – entro o fuori di essa –, si localizzavano diverse attività industriali (con opifici collocati in rapporto alla presenza o all'assenza di tassazione daziaria sulle merci prodotte); tali opifici svolgevano il ruolo di elementi primari che attraevano l'area della residenza.

In tempi relativamente brevi – lungo qualche decennio, circa –, le borgate costituivano dei piccoli centri, i cui nuclei iniziali parevano raccordarsi a esiti che si collocavano ancora nella scia culturale della classe bracciantile. Attorno ai centri delle borgate, che apparivano legati alle barriere (con metonimia, erano denominate barriere anche i borghi e le borgate, situati all'esterno delle porte di accesso alla città), e connessi ad alcuni elementi primari (quali opifici e nuove chiese), la prima e vicina periferia (che i sociologi francesi chiamano *banlieue proche*) si ampliava, filtrata da graduali norme edilizie e urbane, secondo pezzi morfologicamente definiti e parti planimetricamente delimitate. Tali pezzi e parti di città non centrale (che non rappresentavano ancora una periferia vera e propria) manifestavano scelte tipologiche e topologiche che, da un lato, aderivano a un'articolata forma di tipo urbano e, dall'altro, qualificavano (nella scarsa fittezza di alcune zone) un modo di vivere che poteva ancora dialogare con le confinanti aree verdi della campagna.

Più tardi – in Italia, a partire dal secondo dopoguerra – la periferia si espandeva prima lungo assi stradali, e poi a macchia d'olio, occupando grandi aree di territorio campestre: si dà luogo a una nuova città che, dagli anni del cosiddetto miracolo economico, risulta innescare un consumo di suolo e un diffuso e duplice senso di estraneità, sia rispetto alla stratificata sua formazione, per pezzi e parti di tipo storico (brani di città che l'avallo normativo della nuova periferia tende a rifiutare), sia rispetto alla grande, qualificata e bella zona centrale (città storica alla quale la nuova periferia tende a contrapporsi, normativamente); la grande periferia costituisce una zona perimetrale che appare culturalmente inattiva, morfologicamente eterogenea, socialmente ostile: fattori di segregazione e carenza di servizi producono uno stato di crisi che si manifesta in un rifiuto dello *statu quo* residenziale e in alcuni atteggiamenti di protesta sociale, che producono alcune soluzioni alternative di vita o qualche esplosione di rabbiosa impotenza.

Altra cosa sono le borgate sorte in Italia nel Novecento, durante il periodo fascista, attorno a qualche città, come – per esempio – Roma; quelle borgate erano costruite da privati o da pubbliche autorità, al fine di fronteggiare, in via ritenuta provvisoria, una situazione residenziale risultata poi, di fatto, definitiva. Una letteratura militante del secondo dopoguerra e una serie di film del Neorealismo hanno ben definito, stigmatizzandoli, la situazione di miseria della popolazione e il degrado urbano ed edilizio di tali borgate.

Ancora altra cosa sono le borgate rurali, che fanno parte dei programmi di riforma agraria del secondo dopoguerra in Italia; il carattere unitario di quelle borgate e la presenza di servizi sono – per esempio – riconoscibili a Matera, ne La Martella, opera di Ludovico Quaroni e di altri collaboratori.

Alcuni criteri d'indagine perimetrale: i nuclei borghigiani entro e fuori cinta, e il ruolo delle barriere

Anche questo paragrafo riporta, parzialmente, il citato mio testo⁵.

Nel corso della storia – come s'è accennato –, la localizzazione e il consolidamento di parti e pezzi non centrali di città appaiono relativi a eventi storici generali. Prima di Aquisgrana, i borghi *extra muros* risultavano legati al territorio come fatto produttivo primario, ma anche come luogo soggetto a incursioni e distruzioni; dopo la metà del Settecento, per quei borghi s'innescavano processi di rifondazione e di rinforzo, connessi a una graduale estensione del supporto normativo e delle linee di destinazione d'uso; si può dire che Aquisgrana sia un discrimine, nel senso che quella Pace comporta un innesco fenomenologico di trasformazione dei borghi che già esistevano, i quali consolidano o accrescono i limiti perimetrali. Dopo lo Statuto albertino, le borgate risultavano legate al territorio come luogo d'insediamento graduale, in seguito ai fenomeni diramati della prima cinta daziaria, delle barriere che nella cinta erano aperte – come passaggi e spazi di aggregazione –, degli opifici, connessi a variabili filtri daziari; si può dire che lo Statuto rappresenti un avvio, nel senso che quella Carta costituzionale comporta un innesco fenomenologico per l'impianto delle borgate, che iniziano gradualmente a localizzarsi fuori

1. Nella pagina precedente: via Candelo (già privata). L'interesse dell'"isola" urbana, cui questa via appartiene, può consentire qualche riflessione. Rispetto a una città ipernormata qual è Torino, la differenza di questo aggregato urbano è in una denotazione di omogenea qualità, che non dipende dalla ricerca di schemi di controllo edilizio a priori o di skyline, ma deriva da un reticolo viario ortogonale, declinato nei confronti del reticolo della città, e da un accostamento di materiali elementari e di semplici oggetti edilizi: per esempio, il trattamento delle facciate, il taglio delle finestre, i ricorrenti modiglioni. L'omogeneità di tale insieme è stata scalfito da qualche recente intervento, con forme estranee che stridono per i materiali usati e il disegno degli elementi di facciata. La consapevolezza che deriva dalla valutazione del senso del sito, dovrebbe innescare un'attenta prassi di tutela, per evitare incongrue intrusioni e per proporre idonee pavimentazioni stradali (stralcio planimetrico tratto da *Pianta di Torino*, in *Guida di Torino*, Paravia, Torino 1949, tav. 52).

⁵ LUPO, 2011, pp. 71, 73.

2. Via Castagneto. Anche l'“isola” urbana, cui questa via appartiene, appare di significativa unicità. Fra Otto e Novecento, la tendenza pianificatrice che denota Torino si è estesa alla sponda destra del Po, nella zona pedecollinare, ma non ha interessato questo aggregato urbano. La nervosa volumetria degli edifici non è tanto legata alle singole tipologie edilizie (come può accadere per le aree destinate a palazzine e villini), quanto connessa alla situazione orografica collinare: tale varietà di spazi urbani e di volumi edilizi, con intervalli di giardini, è incrementata dalla presenza di scalee che consentono l'accesso a vicini livelli diversi. Ancora in questo caso – se si pensa alla diffusa bellezza di tale pezzo di città –, la consapevolezza che deriva dalla valutazione del senso del sito, dovrebbe innescare un'attenta prassi di tutela, per evitare incongrue intrusioni e per proporre idonee pavimentazioni stradali (stralcio planimetrico tratto da *Pianta di Torino*, in *Guida di Torino*, Paravia, Torino 1949, tav. 89).



cinta, e, anche esse, consolidano e accrescono i limiti perimetrali, in seguito a varianti di piano regolatore.

I borghi e le borgate, che erano stati costruiti in assenza, poi in carenza, infine in presenza di regole urbane ed edilizie, possono essere individuati osservando alcuni fatti: i tipi di maglia viaria che li caratterizzano, gli elementi morfogenetici che li hanno prodotti, le localizzazioni che risultano interne o esterne alla prima cinta daziaria. Ove possibile, si seguono le fasi di trasformazione e di ampliamento, per approdare ai confini perimetrali che oggi individuano quei luoghi borghigiani. Tali luoghi non si possono legare alle attuali circoscrizioni,

le quali sono nate come unioni amministrative.

La distinzione tra borghi e borgate è legata – fondamentale, tranne qualche caso – alla prima cinta daziaria. I borghi si trovano entro o fuori la cinta daziaria ottocentesca; le borgate sono quasi sempre esterne a tale cinta e a essa tangenti. Per i borghi e le borgate sono ravvisabili gli aspetti di identità e differenza. L'identità è intesa nel senso di un insieme di caratteristiche che rendono un luogo quello che è, distinguendolo da tutti gli altri; la differenza è intesa nel senso di un carattere che è peculiare di un luogo. Per tali luoghi borghigiani, esistono processi storici di analoga formazione che, però, producono fenomeni diversi.

Di una certa complessità è l'indagine sui limiti perimetrali dei luoghi borghigiani; tali limiti sono legati a fatti urbani sia naturali (fiumi o torrenti), fissi e costanti, sia artificiali (infrastrutture daziarie, stradali, ferroviarie), fissi o variabili. La formazione e la dimensione dei luoghi borghigiani possono essere legate: ai ruoli morfogenetici di attrezzature di servizio o di infrastrutture; ad alcuni elementi primari o all'assetto dell'area della residenza, pubblica e privata; ad aspetti ricorrenti della tipologia edilizia o della morfologia urbana o dei livelli normativi, per le lottizzazioni e i piani regolatori.

L'elenco dei borghi e delle borgate di Torino non vuole ridursi a una lista dei luoghi borghigiani, e a una indicazione dei limiti perimetrali che li definiscono; la definizione di tali limiti è stata in parte tentata già da Pietro Abate-Daga⁶, nel suo libro sulle zone periferiche di Torino. L'indagine relativa ai limiti borghigiani se è, da un lato, utile per definire in senso fisico il carattere dei luoghi risulta, però, di complessa e diramata attuazione: tale indagine, infatti, appare spesso filtrata sia dal tipo di maglia viaria che denota qualche parte di quei luoghi non centrali, sia dai riferimenti storici – medievali o moderni o contemporanei – che

⁶ ABATE DAGA, 1926.

sottendono la morfologia di quei luoghi, negli aspetti di formazione, di stratificazione, di rinnovo. Per i luoghi borghigiani, la selezione dei tipi di maglia viaria e dei riferimenti storici a essi inerenti fa sì che l'investigazione debba puntare su qualche struttura, in forma di *enclave*, dei borghi e delle borgate. Sembra, quindi, interessante – oltre che utile ai fini di una segnalazione di tutela – tentare un'identificazione di alcuni nuclei che rappresentano peculiari aspetti di diversità all'interno dei luoghi borghigiani. Se ci si colloca in una visione storica selettiva e critica, si vede che, oggi, non tutto è distrutto o perduto: bisogna partire dall'osservazione attenta e sistematica delle cose per capire, anche tramite lo studio di alcuni piccoli pezzi di città, il valore dei brani da tutelare all'interno della struttura storica dei borghi e delle borgate.

Nell'elenco alfabetico dei borghi e delle borgate – con le barriere più importanti della prima cinta daziaria (1853-1912), barriere dette di prim'ordine –, può accadere – per esempio – che alcuni borghi di fondazione medievale o moderna siano poi assorbiti totalmente da uno schema di pianificazione in epoca contemporanea o, nel corso dell'Ottocento, siano anche organizzati secondo una prevalente destinazione d'uso industriale (per cui sopravvive solo la denominazione della zona); oppure che qualche borgo sia non solo contiguo a una barriera daziaria ottocentesca, ma integrato con lo sviluppo borghigiano che quella barriera ha innescato; o, invece, che l'ampliamento di alcune borgate sia in relazione ai poli delle pertinenti barriere; o, ancora, che si definisca barriera un insieme di borgate, oltre il concetto di metonimia che assimila la barriera, intesa come passaggio aperto nella cinta daziaria, alla borgata, intesa come aggregazione edilizia localizzata attorno al passaggio della barriera.

Un elenco selettivo delle barriere fornisce alcune indicazioni che riguardano sia le due cinte daziarie di Torino (I 1853-1912 e II 1912-1930), sia buona parte delle borgate relative alla prima cinta daziaria, sia i borghi e le borgate che si collegano alla seconda cinta daziaria. La selezione delle barriere è legata all'importanza e alla capacità di concorrere alla formazione delle borgate o di parti di esse, oppure alla possibilità di dividere le aree di pertinenza delle borgate mediante assi stradali o, ancora, al fatto di essere collocate su strade che portano a qualche borgo o che denominano una zona anche non vicina. Le denominazioni delle barriere si connettono o ai nomi delle strade foranee su cui sono collocate, oppure a qualche nome borghigiano o di località prospiciente⁷.

Qualche *enclave* di cultura borghigiana

Nella scia delle precedenti considerazioni, desidero segnalare ancora qualche *enclave* di cultura borghigiana: uno sguardo sulla città è per cogliere esempi di continuità dinamica e discontinuità topologica. L'identità di un fatto urbano che presenta vie strette (rettilinee e non) e case basse dev'essere anche colta nella differenza delle varie situazioni morfologiche e tipologiche, di pianura e di collina: la varietà dialettica della prima periferia, la cui vicinanza è legata – non staticamente – alle due cinte daziarie, credo consenta di

⁷ Per le citate barriere l'elenco alfabetico è il seguente: Barriera di Casale I (piazza Borromini), tagliata dalla strada di Casale, verso i borghi Madonna del Pilone e Po; Barriera di Casale II (piazza Coriolano), tagliata dalla strada di Casale, verso le borgate Sassi e Rosa; Barriera del Foro Boario (piazza Adriano), generatrice della via oggi Di Nanni, nella borgata di San Paolo; Barriera di Francia I (piazza Bernini), tagliata dalla strada di Francia, con attestamento delle borgate Campidoglio e Cenisia; Barriera di Francia II (piazza Massaua), tagliata dalla strada di Francia, con attestamento delle borgate Lesna e Parella e del borgo Pozzo Strada; Barriera di Lanzo (piazza Baldissera), tagliata dalla strada di Venaria, poi generatrice del cavalcaferrovia, verso la via Stradella, la borgata Vittoria e il borgo Madonna di Campagna; Barriera di Milano I (piazza Crispi), tagliata dalla strada di Milano, poi corso Vercelli, con attestamento delle borgate Montebianco e Monterosa; Barriera di Milano II (piazza Rebaudengo), tagliata dalla strada di Milano, poi corso Vercelli; Barriera di Mirafiori (piazzale Caio Mario), tagliata dal viale di Stupinigi, poi corso Unione Sovietica, verso il borgo Mirafiori; Barriera di Nizza I (piazza Carducci), tagliata dalla strada di Nizza, verso la borgata Molinette e il borgo Lingotto; Barriera di Nizza II (piazza Bengasi), tagliata dalla strada di Nizza; Barriera di Orbassano (largo Orbassano), tagliata dalla strada omonima, verso la zona di Santa Rita; Barriera di Piacenza I e II (slargo lungo il corso Moncalieri, fra le vie Marsala e Milazzo, verso la borgata Pilonetto e l'ex borgo Rubatto; Barriera di San Paolo (incrocio delle vie Monginevro e San Paolo), verso la borgata San Paolo; Barriera di Stura (piazza Sofia), tagliata dalla strada di Settimo, verso i borghi Barca, Bertolla e Regio Parco; ancora Barriera di Stura (che denomina una zona non vicina, tangente alla strada di Milano, poi corso Giulio Cesare), con strade verso i nuclei di Falchera e Villaretto; Barriera di Vanchiglia (deflessione della cinta daziaria, poi incrocio del corso Belgio e della via Fontanesi), verso la borgata Vanchiglietta.



3. Corso Chieri, 38. Strada d'accesso a sedici piccole case, progettate nel primo Novecento, su incarico di Adriano Gilardi, proprietario immobiliare. Questo singolare aggregato edilizio – che pare simile a una frazione pianificata – ha conservato la struttura formale delle case, pur con qualche variante di accorpamento, legata a nuovi usi. Nel caso di questo aggregato, l'interesse critico dovrebbe esprimere un giudizio di valore in chiave tipologica, al fine di suggerire interventi leggeri, qualora sia richiesta una modificazione della struttura formale delle case per nuove esigenze d'uso (stralcio planimetrico tratto da *Pianta di Torino*, in *Guida di Torino*, Paravia, Torino 1949, tav. 91).



apprezzare una chiara e articolata dignità e di vedere una struggente bellezza, che sono tipiche di quelle parti urbane storiche non centrali.

In generale, l'Ottocento e il primo Novecento mi pare possano essere pensati come filtri, ossia quali elementi cronologici che selezionano gli esiti del passato, per trasformarli nel rapporto dialettico tra innovazione e conservazione.

All'esterno dell'ex barriera delle Maddalene – prima cinta daziaria –, un piccolo aggregato urbano è racchiuso in un perimetro viario che comprende: via Mottalciata (già privata), corso Novara, via Bologna, via Candelo (già privata), via Pollone (già privata), via Quittengo (privata), via Pacini, via Regaldi; all'interno si trova via Sordevolo (già privata). Tale pezzo di città ha un reticolo viario ortogonale

– forse una lottizzazione –, la cui positura diagonale rispetto agli assi viari di corso Novara e di via Bologna potrebbe essere determinata dai limiti poderali che erano pertinenti alla cascina Nigra (fig. 1).

All'interno dell'ex barriera di Val San Martino – seconda cinta daziaria –, il piccolo aggregato urbano, già denominato «Frazione Ponte Trombetta», è racchiuso in un perimetro viario che comprende: un tratto di cinta daziaria (poi occupato da corso Picco), via Montiglio, via Castagneto, piazza Ponte Trombetta (poi Hermada), strada comunale Val San Martino, via Baldissero (privata); al suo interno, il piccolo aggregato urbano è tagliato da via Lauriano. Tale pezzo di città ha una maglia viaria irregolare, legata alla sua situazione orografica (fig. 2).

All'esterno dell'ex barriera di Chieri – seconda cinta daziaria –, sedici piccole case, già denominate «Case Gilardi», sono state costruite nel primo Novecento, lungo il rivo Reagle, vicino a corso Chieri (da Torino, prima di strada D'Harcourt). Il carattere specialissimo di nucleo omogeneo che hanno quelle piccole case è relativo a una destinazione per la residenza delle classi meno abbienti (fig. 3).

Connotazione dei luoghi non centrali attraverso la cartografia storica

CHIARA DEVOTI

Rispetto al cosiddetto “nucleo di più antica acculturazione”¹ della città capitale, i luoghi non centrali rappresentano settori urbani di crescente rilievo, che tuttavia spesso sfuggono all’attenzione generale nonostante la loro ragguardevole estensione e il loro risvolto sostanziale nella gestione stessa della città. Ritracciarne le origini, comprenderne il peso nello sviluppo cittadino, sono i fini di questa ricerca, nell’ambito della quale l’analisi della cartografia storica ha occupato un ruolo di tutto rilievo, nella convinzione dell’importanza del mostrare, nel disegno preciso del rilevamento, o nella previsione del progetto, il ruolo fondamentale dei segni territoriali e urbani per la comprensione delle scelte urbanistiche, delle costrizioni topografiche (con il relativo violarle o viceversa assecondarle), dei lacerti di strutture più antiche in grado di condizionare il reticolo viario e la composizione urbana.

Nel contesto di una città ipernormata, nata come capitale e come tale sempre considerata², la cartografia storica appare ricchissima³, sicché più che una lista – che rischierebbe sempre di tralasciare qualche dato più che significativo – si propone qui una disamina di alcuni segmenti di periodizzazione urbanistica con il relativo appoggio di una selezione di mappe reputate emblematiche. Otto di queste, fondamentali per l’analisi, sono oggetto anche di una schedatura minuziosa in allegato.

La cartografia del Settecento, dalla città capitale al contado

La cartografia storica, anche quando sia concentrata soprattutto sul nucleo più propriamente cittadino o sulla cerchia della fortificazione – compiuta per settori successivi tra la seconda metà del Cinquecento e gli anni venti del Settecento e ormai alla metà di questo secolo *oeuvre architecturale achevée*⁴ – non trascura sovente l’immagine del territorio circostante, contribuendo in modo determinante alla individuazione di quegli elementi morfogenetici (cascine, bealere, strade extraforanee, complessi religiosi) che sono alla base dello sviluppo dei borghi e delle borgate. Se infatti, la struttura storica della città⁵, alle soglie del passaggio dalla connotazione di capitale di un semplice, per quanto strategico, ducato a quella di *caput* di un regno (con il trattato di Utrecht del 1713)⁶, non annovera che i due borghi della Dora e del Po, i fattori che porteranno alla formazione degli altri

¹ Il termine, che definisce in modo estremamente chiaro quale sia il ruolo generatore e polarizzante del settore centrale della città, sostituendo e integrando il concetto di centro storico, è stato introdotto in occasione delle analisi per il PRG cittadino del 1980, poi non attuato, ed è criticamente discusso in *Beni Culturali Ambientali*, 1984, p. 17.

² COMOLI MANDRACCI, 2000, p. 11.

³ Per uno sguardo completo alla produzione cartografica relativa alla città si veda LUPO, 1989.

⁴ COMOLI MANDRACCI, 1983.

⁵ Ancora per questa definizione, si rimanda all’Introduzione, in *Beni Culturali Ambientali*, 1984, pp. 17-22.

⁶ Si tratta non di un solo trattato, ma di una serie di trattati di pace, firmati a Utrecht tra marzo e aprile del 1713, al termine della guerra di successione spagnola. A Vittorio Amedeo II di Savoia è concesso il titolo di re di Sicilia (poi scambiato con quello di Sardegna qualche anno dopo, nel 1718), è reso il contado di Nizza, viene assegnata la Sicilia (da cui deriva appunto la regalità), il Monferrato, Alessandria, Valenza, tutta l’alta valle di Susa, Pinerolo, le vallate alpine di frontiera a questa piazzaforte connesse, e alcune parti del territorio già milanese, fino al confine naturale rappresentato dalla Sesia.

settori borghigiani, poi saldati con la città stessa, sono già in gran parte individuabili e si consoleranno dopo la duratura pace sancita dal trattato di Aquisgrana (1748)⁷.

Ne fanno fede, per questa sezione cronologica, due carte di notevole rilievo: la *Carta topografica della Caccia* del 1761-66⁸ e la mappa della città, redatta da Gaetano Quaglia, tra il 1785 e il 1790, ma come immagine dalla condizione della capitale all'anno dell'assedio del 1706, intitolata *Città e cittadella di Torino attaccata da Gallispani li 9 giugno 1706, liberata li 7 settembre*⁹, entrambe molto attente – per evidenti ragioni patrimoniali la

prima (il famoso raggio delle dieci miglia attorno alla capitale riservato alla caccia regia¹⁰), militari la seconda – a una corretta definizione non solo del contesto entro la cerchia della fortificazione, ma in modo preminente al territorio. La mappa rappresentante l'assedio del 1706 – che peraltro tradisce appieno la sua esecuzione più tarda nella minuzia del disegno che annota rettifiche e completamenti della seconda metà del secolo – appare di notevole interesse innanzitutto per l'estensione della porzione di territorio rappresentata, che mostra ampiamente la *montagne de Turin* (ossia la collina oltre il corso del Po, già oggetto di specifiche annotazioni)¹¹ e si attesta dal corso della Stura allo sbocco del Sangone nel Po, torrenti, cui si associa anche la Dora, e fiumi delineati con notevole perizia, nonostante talvolta errori di scala. L'importante borgo lungo la Dora, fondamentale per l'apporto produttivo alla città, vi compare con precisione, così come il borgo Po appare perfettamente rappresentato sia nella sua connotazione pedecollinare (contrassegnata fortemente dall'allea verso la Villa della Regina, già vigna del Cardinal Maurizio), ma anche in quella piana da parte opposta, verso la città, ove si rilevano con minuzia le abitazioni e i settori produttivi all'esterno della cinta della fortificazione e presso quell'area, detta borgo del Moschino, un tempo allo sbocco dell'attuale corso San



1. GAETANO QUAGLIA, *Città e cittadella di Torino attaccata da Gallispani li 9 giugno 1706, liberata li 7 settembre*, [1785-90]. ASTO, Corte, *Carte Topografiche per A e B*, Torino 31.

Maurizio, demolita nell'Ottocento per ragioni igieniche e per fare posto a un'edilizia di maggiore pregio, che sapesse meglio sfruttare la rendita di posizione offerta dall'affaccio sul fiume¹². Sempre lungo l'asta fluviale, nuovamente da parte opposta alla città, la mappa registra un piccolo nucleo in corrispondenza della chiesa della Madonna del Pilone, lungo la strada di Casale (altrove anche annotata come strada di San Mauro) che corre parallela al corso d'acqua; si tratta del primo accenno del futuro, significativo, borgo che dall'edificio religioso trae il suo nome. L'assenza di toponimi rende poco agevole l'identificazione delle ampie cascine a corte che punteggiano la piana attorno alla città, ma rende evidente il progressivo consolidarsi della struttura agricola del contado, contrassegnata da un complesso reticolo di bealere e di strade vicinali, ossatura riconosciuta del successivo innestarsi prima dei borghi, indi delle borgate.

Ancora maggiore dettaglio appare nella giustamente celebrata *Carta topografica della Caccia* degli anni 1761-66, con una simile estensione cartografica per la collina, che va

⁷ Trattato firmato ad Aquisgrana il 18 ottobre 1748, a conclusione della guerra di successione austriaca. A Carlo Emanuele III di Savoia (re di Sardegna) sono conferite le contee di Angera, Vigevano, Voghera e Bobbio, spostando il confine al corso del Ticino.

⁸ ASTO, Corte, *Carte Topografiche Segrete*, 15 A rosso. Per un'analisi di dettaglio si rimanda alla scheda specifica allegata al presente saggio.

⁹ ASTO, Corte, *Carte Topografiche per A e B*, Torino 31. Per l'approccio critico si veda la scheda di G. GENTILE, in MASSABÒ RICCI, GENTILE, RAVIOLA, 2006, p. 74 sg. e anche la più recente scheda di M.V. CATTANEO in *Museo Torino* (<http://www.museotorino.it/view/s/32fb132b50ae4b8c99b65dab238993db>).

¹⁰ V. DEFABIANI, 1989, scheda n. 362, p. 343 sg. e più di recente F. PAGLIERI, 2007, scheda n. 5.25, p. 103.

¹¹ [La Marchia], *Carte de la montagne de Turin avec l'étendue de la plaine Depuis le Sangon Jusqu'à la Sture*, n.d. [1694-1696]. ASTO, Corte, *Carte Topografiche per A e B*, Torino 14.

¹² A questa demolizione fa riferimento il *Piano generale dei caseggiati esistenti fra la sponda sinistra del Po e la via Bava nella località così detta del Moschino colle progettate demolizioni*, allegato alla delibera del 18 marzo 1872. ASCT, *Miscellanea Lavori Pubblici, Poste, Telegrafi, Telefoni*, n. 129 A.

integrata da un disegno preparatorio conservato presso l'Archivio Storico della Città, già rintracciato da Vittorio Defabiani come di completamento sino a San Mauro, mentre manca la corrispondente estensione sino al corso della Stura. Al contrario molto più esteso appare il rilevamento in direzione meridionale, sino oltre il Sangone, oltre Stupinigi e verso Carignano; similmente la mappa raggiunge la collina morenica di Rivoli, aggiungendo segmenti strategici per il controllo territoriale e definendo con assoluta precisione l'intorno della capitale. Nonostante per un'analisi specifica si rimandi alla scheda in appendice a questo saggio, non si può prescindere dal segnalare il ricco novero di borghi il cui nucleo originario compare in questa eccezionale carta: si tratta oltre che dei due borghi maggiori di Dora e di Po, anche del borgo del Rubatto quasi in faccia alla delizia fluviale del Valentino, dei borghi della Madonna del Pilone, della Crocetta, di Mirafiori, di Lingotto, di Pozzo Strada e della Madonna di Campagna, ma anche della prima attestazione del toponimo del Pilonetto, lungo la strada per Moncalieri, poi trasmesso dell'omonima borgata e della registrazione puntuale della denominazione di una serie di cascine che saranno all'origine di altre borgate.

Tra il 1790 e il 1791, sullo scorcio del secolo si colloca ancora un tassello di questa ricognizione: la *Carta Corografica dimostrativa del territorio della città di Torino, luoghi e parti confinanti coll'annotazione precisa di tutti gli edifici civili, e rustici, loro denominazione, cognome e titolo de' rispettivi attuali possessori de' medesimi, la designazione, e nome di tutte le strade, e delle principali bealere, e loro diramazioni*, redatta dall'architetto Giovanni Lorenzo Amedeo Grossi, con incisione di Pietro Amati e Pio Tela, «si costituisce come il primo vero censimento di tutte le cascine e vigne torinesi con l'indicazione dei rispettivi proprietari»¹³. In tal senso la mappa integra le informazioni già presenti nella *Carta topografica della Caccia*, di una trentina d'anni antecedente, segnalando con opportuna minuzia quelle tracce territoriali che saranno alla base della formazione dei nuclei di borghi e borgate¹⁴.

Il grande rilevamento tra età napoleonica e Restaurazione: dalla città aperta al consolidamento dei poli territoriali

La città capitale, sfuggita alla catastazione sarda o antica in ragione del proprio ruolo, è oggetto, tra il 1803 e il 1805, di una prima opera di censimento catastale da parte dell'amministrazione francese, secondo la logica del rilevamento per masse di coltura e per un'estensione territoriale corrispondente al comune¹⁵. La sua importanza è capitale e si rimanda alla scheda di approfondimento per i dettagli, ricordando in questa sede come, nonostante la logica delle masse di coltura, appunto, prevalga, la natura insediativa non solo della *Ville impériale de Turin*, ma anche dei borghi esterni al perimetro della fortificazione (peraltro

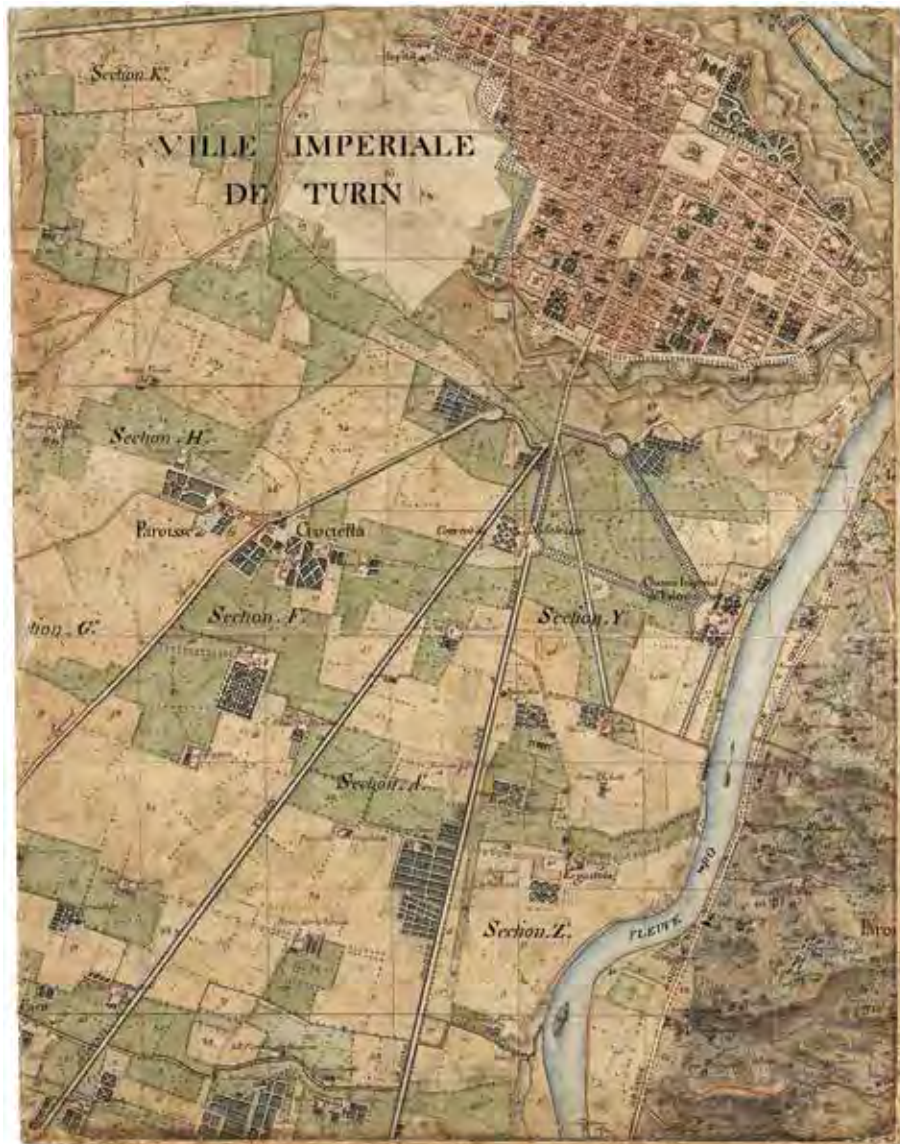


2. GIOVANNI LORENZO AMEDEO GROSSI, *Carta Corografica dimostrativa del territorio della città di Torino, luoghi e parti confinanti coll'annotazione precisa di tutti gli edifici civili, e rustici, loro denominazione, cognome e titolo de' rispettivi attuali possessori de' medesimi, la designazione, e nome di tutte le strade, e delle principali bealere, e loro diramazioni*, 1790-91. ASCT, Collezione Simeom D1800.

¹³ CATTANEO, 2011.

¹⁴ Tra le annotazioni degne di attenzione, l'impiego di dizioni ormai desuete nella cartografia coeva, legate viceversa alla logica propria del rilevamento del Grossi: solo per citare alcuni esempi eclatanti, l'indicazione dell'area del borgo Lingotto, a questa fase ancora allo stato di una ampia cascina, come *Feudo del Lingotto* – con ampia estensione, tuttavia con un ritaglio rispetto al vecchio castello di Mirafiori, ma non al nucleo del borgo effettivo, che resta compreso entro la linea gialla del possedimento – e, in modo analogo, del *Podere della Crocetta* per quello che sarà almeno in parte l'omonimo borgo. In perfetta analogia, a nord ovest della città, compare il *Feudo di Lucento*, con grandissime pertinenze. Ricco il reticolo delle bealere a servizio di una estesa struttura ancora eminentemente agricola, da porsi in connessione non solo con le grandi direttrici extraforanee, ma ancor maggiormente con il sistema delle strade comunali e vicinali.

¹⁵ GIOVANNI BATTISTA SAPPÀ, *Ville impériale de Turin*, in *Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII*, 1804-05. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Francese*, Torino.



da smantellarsi in ottemperanza all'editto di Marengo del 1800¹⁶) sia minuziosamente descritta. Oltre ai due veri e propri borghi (indicati come *Faubourgs*), ossia quelli della Dora e del Po, secondo una prassi che abbiamo visto già propria dell'*Ancien Régime*, la mappa del catasto mostra di individuare con estrema accuratezza anche tutti gli altri borghi o aree di attestamento di questi, ormai stabilmente definite dalla seconda metà del XVIII secolo, nonché alcuni nuclei che saranno propri delle borgate, mentre riconosce il ruolo morfogenetico, per molti di questi, delle vie extraforanee, soprattutto quelle di primaria grandezza, che collegano la città con gli Stati vicini e con il suo territorio.

Il passaggio dalla scala delle masse di coltura (che peraltro lascia una immagine della struttura agricola del territorio attorno alla città di estremo rilievo) si attua con il cosiddetto "Catasto [Alberto] Gatti", iniziato sin dal 1804 e non compiuto, portato infine a compimento dal fratello Andrea, redatto dal 1817 al 1830¹⁷. L'assoluta minuzia del rilevamento catastale permette



di analizzare a fondo la natura delle particelle che compongono i singoli borghi, di riconoscere la struttura delle cascine che, non di rado demolite, daranno il nome alle borgate, come è il caso della modesta cascina San Paolo che poi sarà il toponimo della vastissima borgata operaia sorta oltre il limite della "linea del ferro", ossia la ferrovia, che la separa dal limitrofo borgo Crocetta. In altri casi è un nucleo di un borgo ad essere oggetto di puntuale rilevamento come per *I Bionetti*, uno dei poli del borgo Bertolla, oltre il corso della Stura.

A questi rilevamenti, minuziosi come lo è per sua natura l'approccio catastale, fa da contrappunto la lettura a scala vasta che è propria della cartografia dello Stato e che, erede della tradizione napoleonica, si esplica in fase di Restaurazione nella eccezionale, sia per qualità grafica, sia per nitidezza d'impianto, *Carta degli Stati Sardi*, redatta tra il 1816 e il 1830¹⁸, in scala 1:50.000, con scala grafica in trabucchi e miglia di Piemonte, "riconosciute sul terreno", e mappe siglate dagli ufficiali superiori dello Stato Maggiore dell'esercito,

3. GIOVANNI BATTISTA SAPPA, *Ville impériale de Turin*, in *Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII*, 1804-05. ASTO, Riunite, Finanze, *Catasti, Catasto Francese*, Torino.

4. ANDREA GATTI, *Catasto di Torino, Catasto particellare. Collina e sobborghi*, 1820-29. ASCT, *Catasto Comunale*, 1802-1920, *Catasto Gatti e successivi aggiornamenti*.

¹⁶ L'editto, emanato all'indomani della battaglia di Marengo da Napoleone Bonaparte impone lo smantellamento di tutte le fortezze di primaria grandezza, ad eccezione delle cittadelle di Torino e Alessandria. Si apre la lunga vicenda delle demolizioni della fortificazione di Torino e la parabola della straordinaria progettazione di carta avviata dal concorso indetto per un progetto di ridisegno urbanistico dell'ex capitale subalpina. Per i dettagli il rimando obbligato è a COMOLI MANDRACCI, 1983.

¹⁷ ANDREA GATTI, *Catasto di Torino, Catasto particellare. Collina e sobborghi*, 1820-29. ASCT, *Catasto Comunale*, 1802-1920, *Catasto Gatti e successivi aggiornamenti*. Per una disamina dell'importanza del metodo celeri metrico messo a punto da Alberto Gatti e per le vicende del catasto portato a compimento il riferimento più recente è DEFABIANI, 2013, pp. 345-359.

¹⁸ CORPO REALE DELLO STATO MAGGIORE, *Carta degli Stati Sardi*, 1816-1830. IGM, Firenze, Archivio Topografico, foglio M 10 (Torino).

su disegno di ingegneri e capitani¹⁹. Se i borghi si riconfermano nella loro *facies* già definita nel Settecento, un settore cittadino appare maggiormente negletto: scendendo infatti da ovest si incontra *Il Martinetto*, con scarso insediamento, mentre alcuna indicazione, nemmeno topografica, si annovera per la regione di Valdocco, individuabile solo dalla indicazione *Polveriera*, che si sa attestata in quella zona.

All'assenza di informazioni per quest'area sopperisce, tuttavia, una notevole carta, presso l'Archivio Storico della Città, del 1834, quindi sostanzialmente coeva, ossia il *Tipo regolare della Regione di Valdocco*, disegnato dall'ingegnere civile e cavaliere Barabino per delineare il corso della Dora e delle bealere da essa tratte in quella regione²⁰. Oltre

alla bealera *dei Molinj della Città*, come recita la stessa intestazione del disegno, evidenze la *Bealera di Martinetto*. Mentre il borgo Valdocco di fatto non esiste e il Martinetto, senza indicazione toponomastica relativa, appare come un comparto eminentemente industriale, di opifici sorti proprio lungo il corso delle due bealere, ove queste si dividono in due tronchi distinti, il borgo Dora, all'estremità destra della mappa, alla vocazione produttiva, da lunga data consolidata, associa anche un insediato compatto, diramato non solo lungo i canali, ma ormai anche all'innesto con la piazza della Repubblica attuale (qui *Piazza Emanuele Filiberto*) e con la *Strada Reale di Milano* (oggi corso Giulio Cesare).



5. CORPO REALE DELLO STATO MAGGIORE, *Carta degli Stati Sardi*, 1816-1830. IGM, Firenze, Archivio Topografico, foglio M10 (Torino). Dai documenti originali archiviati presso le Conservatorie Storiche dell'Istituto Geografico Militare (Autorizzazione n. 6771 del 26.03.2014).



Ad anni prossimi va ascritta la notevole mappa generale del territorio comunale (1840) redatta da Antonio Rabbini²¹, poi un ventennio dopo impegnato nella grande impresa del catasto cittadino, la quale come *Topografia della città e territorio*, mette in luce non solo il

6. ING. BARABINO, *Tipo regolare della Regione di Valdocco coll'andamento della Bealera dei Molinj della Città di Torino, sue diramazioni, ed indicazione di tutti li Bocchetti sulla medesima esistenti, e di Fossi d'irrigazione dipendenti*, 1834. ASTO, Riunite, *Carte topografiche e disegni*, Camerale Piemonte, *Tipi articolo 663*, Torino, m. 350.

¹⁹ Per un'interpretazione puntuale e per il ruolo di questa cartografia nella ricomposizione della struttura storica del territorio, si rimanda a DEVOTI, DEFABIANI, 2011, pp. 19-32 e relative schede di analisi cartografica.

²⁰ ING. BARABINO, *Tipo regolare della Regione di Valdocco coll'andamento della Bealera dei Molinj della Città di Torino, sue diramazioni, ed indicazione di tutti li Bocchetti sulla medesima esistenti, e di Fossi d'irrigazione dipendenti*, 1834. ASTO, Riunite, *Carte topografiche e disegni*, Camerale Piemonte, *Tipi articolo 663*, Torino, m. 350.

²¹ 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.



7. 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.

Dalla preparazione al ruolo di capitale nazionale al catasto Rabbini: il consolidarsi dei borghi e i primi nuclei delle borgate

Il cosiddetto “decennio di preparazione all’Unità” è momento di grande attività non solo per la costruzione della futura capitale nazionale, ma anche per una efficace revisione cartografica, in grado di avviarsi ancora una volta, nel solco della cartografia dello Stato promossa già nella seconda metà del Seicento (con la giustamente celebre *Carta di Madama Reale*²³ e con le sue revisioni-integrazioni di XVIII secolo²⁴), verso la massima riproducibilità delle mappe. La *Gran Carta degli Stati Sardi*, del 1852, si muove esattamente in questa direzione²⁵. Il territorio attorno alla città, che deve essere riconosciuto dall’integrazione di più “tavole”, stante la logica evidente di questa cartografia complessiva dello Stato, appare delineato secondo la minuziosa analisi proposta da Rabbini una decina d’anni prima, sicché è lecito avanzare l’ipotesi di debiti diretti tra i due disegni. Ciò che preme sottolineare, tuttavia, è la rispondenza tra quanto rappresentato, al quale viene ora sovrapponendosi, come segno fortissimo, il tracciato delle due direttrici ferroviarie, di Milano e di Francia o di Modane, avviate sin dal 1844 e in fase di realizzazione, anche se ancora manca l’ansa di raccordo tra i due rami che definirà in modo ineludibile l’estensione del borgo della Crocetta (attuale corso De Nicola). Da un punto di vista toponomastico

processo di sviluppo urbanistico della capitale, ai primissimi esordi della trasformazione che la preparerà al ruolo legato all’unità nazionale, ma soprattutto il rapporto tra questa e i suoi fiumi, con la collina, con il territorio extraforaneo. I borghi vi giocano il giusto ruolo, specialmente proprio quelli che sulla viabilità si attestano, ma anche quelli che si stanno affermando come motore produttivo o luogo di commercio di prima rilevanza. Il disegno minuziosissimo, erede della tradizione del catasto Gatti, alla cui scuola Rabbini si era preparato, mostra in modo emblematico anche il rapporto tra questi insediamenti e il sistema territoriale, attraverso il riconoscimento del reticolo, tutto tranne che irrilevante per la piana, delle bealere, la struttura delle grandi strade da cui si dipartono molti e non privi di significato diverticoli, la relazione tra questi e le strade comunali, in un momento di importante revisione statale della propria storica organizzazione viaria²².

²² Sin dal 1817, con le relative patenti regie, si erano stabilite le 7 direttrici delle strade reali: di Milano, di Piacenza, di Francia, di Genova, del Sempione, di Nizza e di Fenestrelle, cui dal 1852 si aggiungeranno anche quelle di Ginevra e di Levante; nel 1824 una precisa revisione aveva introdotto le *vie postali o provinciali*, essendo quelle sulle quali si attuava il servizio di posta, soggette inoltre a una pavimentazione secondo il sistema Mac-Adam, affidate insieme con l’intero reticolo viario nazionale, sin dall’anno successivo, all’istituto Corpo Reale del Genio Civile. Dal 1844 con relative regie patenti comincia anche la promozione del servizio ferroviario. GUDERZO, 1961; DEVOTI, 2012, pp. 246-249.

²³ GIOVANNI TOMMASO BORGONIO, *Carta Generale de Stati di Sua Altezza Reale*, 1680, acquaforte a partire da 15 matrici in rame (tre colonne da cinque fogli). BRT, n. 56 (16)

²⁴ GIACOMO STAGNONE, *Carta corografica degli Stati di S.M. il Re di Sardegna data in luce dall’ingegnere Borgonio nel 1683 corretta e accresciuta nell’anno 1772*, matrici portate a 25 (cinque colonne da cinque fogli). ASTO, Corte, *Carte Topografiche per A e B, Piemonte* 23.

²⁵ ESERCITO SARDO, *Gran Carta degli Stati Sardi*, 1852. ASTO, Corte, *Carte topografiche segrete*, B5-bis nero, scala 1:50.000, con riferimento alla longitudine dell’Osservatorio Reale di Torino.

pare interessante segnalare la dizione alternativa del borgo Madonna di Campagna, indicato come *N.S. di Camp.*, quello di Lucento, sempre individuato nei due poli del castello e del borgo vero e proprio, qui con la dizione *T.^{ti} di Lucento*, ancora una volta la presenza del Martinetto, ma nessuna indicazione per Valdocco, che pure si mostra identificabile e in realizzazione con pianificazione controllata dal *Piano d'Ingrandimento della Capitale* di Promis e Cassinis (1851-52)²⁶ e analoga mancanza di menzioni per il borgo San Donato, invece di consistente compagine allo sbocco dalla piazza Statuto e lungo la prosecuzione di via Garibaldi nella importante strada extraforanea di San Donato. Mancante anche l'indicazione di Pozzo Strada, forse considerato di minore rilievo in una mappa così estesa rispetto alla non lontana Tesoriera, con cui non di rado – lo si vedrà ancora in cartografie successive – appare confuso. Impossibile non segnalare, al contrario, la vistosa individuazione de *Il Rubatto*, con una grafia tanto netta da contrastare con l'assoluta mancanza di qualunque aggregazione reale; analoga osservazione può essere fatta per *Il Lingotto* (ancora allo stato di un'ampia cascina esito delle trasformazioni dell'antica residenza signorile). Il borgo di *Mirafiori* nell'estrema direzione sud appare riconfermato nella sua amplissima estensione e nella natura di comparto di estrema compattezza e leggibilità, ciò che stride con l'attuale difficoltà di riconoscibilità di molte parti di questo borgo, in gran parte rese poco significative dall'avanzare di un'edilizia di grande cubatura e di scarso legame con il tessuto storico.

Altrettanto riconoscibile, da parte opposta, verso settentrione, il grande comparto di *Bertolla*, nonostante la presenza riconfermata dei diversi nuclei fondativi e altrettanto vistoso il *R.^o Parco*. Due segnalazioni paiono interessanti: presso la città, oltre il corso San Maurizio, la scritta *Borgo Vanchiglia* che annota la puntuale formazione del nuovo borgo su progetto di Carlo Promis e in saldatura delle vie di nuova realizzazione con il reticolo della città più antica (secondo le previsioni del già ricordato *Piano d'Ingrandimento della Capitale* degli anni 1851-52 di Promis e Cassinis), mentre da parte opposta del corso del Po, oltre la *Mad. del Pilone* si registra la formanda *Borg.^o de' Sassi*.

L'anno successivo, 1853, segna un punto fondamentale nella storia urbana: dopo essere stata una città cinta da mura romane, medievali, "a la moderna" – faticosamente e con lungo procedimento – smantellate, «nella seduta del 30 giugno il Consiglio comunale era chiamato ad approvare la nuova linea daziaria provvisoria, così come già stata delineata da una commissione, incaricata di studiare il servizio del dazio»²⁷, con un'ampia discussione sulle scelte di andamento della spezzata che avrebbe definito un vero nuovo perimetro di cinta – ora a natura daziaria appunto, ma anche con funzioni di polizia – attorno alla città.

Il 27 aprile del medesimo anno era stato pubblicato il Manifesto del sindaco dal titolo *Tracciamento di una nuova linea daziaria, e riordinamento degli uffici e dipendenze*²⁸; da



8. ESERCITO SARDO, *Gran Carta degli Stati Sardi*, 1852. ASTO, Corte, *Carte topografiche segrete*, B5-bis nero.

²⁶ COMOLI, 1987.

²⁷ LUPO, PASCHETTO, 2005, p. 28.

²⁸ In *Raccolta di Leggi, Decreti, Circolari ed altre Provvidenze dei Magistrati ed Uffizii pubblicati nell'Anno 1853*, Torino, vol. XVII, serie V, p. 283 sg., commentato in *Ibidem*, p. 34.



9. 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.

anni recenti, prima dell'abbassamento della linea del ferro con interruzione in corrispondenza del raccordo ferroviario tra Porta Nuova e Porta Susa, presso corso Mediterraneo – Mediterraneo, Ferrucci, Tassoni, Svizzera, Mortara, Vigevano, Novara, Tortona. Sempre la presenza della cinta, era evidenziato già nell'imponente lavoro di analisi dei *Beni Culturali Ambientali nel Comune di Torino*, dava origine a quelli che erano individuati come «tessuti minori e lottizzazioni esterni alla Cinta Daziaria del 1853»³².

La nuova definizione della città e del suo contado, nonché il perimetro della cinta daziaria e le nuove linee ferroviarie adatte al ruolo di capitale nazionale appaiono in una revisione cartografica denominata *Carta Topografica dei Contorni di Torino*, del 1855³³, sempre del geometra Rabbini, di fatto revisione della precedente *Topografia della Città e Territorio di Torino* di cui si è detto.

A integrazione delle scelte dettate dal tracciamento della prima cinta daziaria si inserisce il *Regolamento per l'Ornato e la Polizia Edilizia della Città di Torino*, approvato nel 1862 ed entrato in vigore l'anno successivo, al quale si collega la notevole *Pianta della Città e Borghi di Torino colle sue adiacenze*³⁴.

A Unità d'Italia compiuta e a perdita del ruolo di capitale ormai avvenuta si colloca il completamento della imponente opera rappresentata dal catasto Rabbini, sempre del geometra Antonio, attuato con un'imponente schiera di misuratori e vera fonte capitale per lo studio della struttura storica della città, dei suoi borghi e delle sue borgate. Anche qui si rimanda alla specifica scheda di approfondimento, ricordando solo che ovviamente i fogli

questo e dal *Regolamento per la Riscossione del Dazio di Consumo della Città di Torino*²⁹ si evincono sia i motivi della scelta di erigere la cinta, sia il suo andamento, fondamentale per le vicende dei borghi e delle borgate torinesi³⁰.

Le implicazioni delle scelte del tracciato sono state discusse con dovizia di argomenti in sede specifica, ma alcune annotazioni sono fondamentali: innanzitutto la scelta di lasciare – volutamente e insistitamente – il cimitero monumentale fuori dalla cinta, a questo tangente, poi la scelta di includere quella che è stata definita come «la zona delle frodi» [ossia del contrabbando] di San Salvario invece all'interno della cinta e non da meno la scelta di contenere entro il perimetro soggetto al dazio nuclei che avrebbero potuto garantire un consistente gettito quali la Crocetta, il Martinetto, San Donato e borgo Dora e di includervi similmente le aree connesse alla servitù militare della Cittadella³¹.

Il perimetro della cinta, con la sua eliminazione e l'entrata in funzione di una seconda linea daziaria, nel 1912, lascerà un anello di circoscrizione attorno alla città, formato dai corsi Bramante, Lepanto, Pascoli – fino ad

²⁹ *Regolamento e Tariffa del Dazio di Consumo della Città di Torino*, Tip. Eredi Botta, Torino 1854, ancora in *Ibid.*, p. 35 sg.

³⁰ Art. 3 del Regolamento.

³¹ Ancora LUPO, PASCHETTO, 2005, p. 39.

³² VIGLINO DAVICO, 1986, p. 67.

³³ GEOM. ANTONIO RABBINI, *Carta Topografica dei Contorni di Torino*, 1855. ASCT, *Tipi e disegni*, 64-8-5.

³⁴ CITTÀ DI TORINO, L'INGEGNERE CAPO DELLA CITTÀ, PECCO, *Pianta della Città e Borghi di Torino colle sue adiacenze*, 1862. ASCT, Serie 1K, *Decreti Reali*, 1848-1863, n.11, tav. 295. Riferimenti bibliografici fondamentali: COMOLI MANDRACCI, 1984; LUPO, 1989; LUPO, 2001; LUPO, PASCHETTO, 2005, pp. 60-62.

di mappa di questo catasto, avviato con legge regia del 1855³⁵, registrano anche l'avvenuta costruzione della nuova cinta daziaria che di fatto ridefinisce il rapporto tra la condizione cittadina e quella extraforanea e che i fogli sono in grado di annotare i processi più importanti di trasformazione urbana in corso per cui se alcuni borghi appaiono compatti nella loro struttura fondativa, di altri si attestano i processi di ampliamento.

Oltre il perimetro della prima cinta daziaria: dalle direttrici di espansione al PRG del 1908, lo sviluppo delle borgate

Agli anni settanta-ottanta del secolo va ascritta anche una mappa di notevole interesse, intitolata *Carta Topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli* (1879-1898)³⁶ che di fatto recepisce le annotazioni del catasto Rabbini integrandole con il riconoscimento delle grandi "aree" nelle quali la città è ripartita, sia nel nucleo di più antica acculturazione, sia nelle propaggini, indicandole come *Sezioni* (ossia da nord sezioni *Borgo Dora, Vanchiglia, Borgo Po, Borgo Nuovo, Borgo San Salvario, Monviso, Moncenisio* e *Borgo San Donato*), ma registrando, all'interno di queste, le denominazioni precise dei borghi e di qualche borgata.

La mappa, per la sua lunga gestazione, recepisce anche una serie di programmi di lottizzazione ascrivibili a settori specifici della città, quali i due piani settoriali per il borgo Po da due parti rispetto alla chiesa della Gran Madre di Dio e dell'allea della via Villa della Regina degli anni 1882 e 1886³⁷, ma anche *in nuce* l'esteso programma di espansione dei principali assi cittadini oltre il tracciato della cinta daziaria³⁸, per regimentare le aree che, soprattutto in corrispondenza delle barriere, avevano avuto una crescita irregolare e priva di norma. Come segnalato dall'indagine relativa ai *Beni Culturali ambientali*, «l'impianto e la trasformazione storica di questi tessuti corrispondono ad alcuni momenti precisi. Nascono e si consolidano negli anni ottanta, su terreni non ancora urbanizzati e lottizzati per iniziativa privata di tipo speculativo; su questa edilizia non soggetta a strumenti di controllo interviene, per R. Decreto del 1887, l'estensione del regolamento edilizio del 1862 [con il *Piano regolatore per prolungamento dei corsi e vie principali fuori la Cinta Daziaria della Città di Torino*]; il piano regolatore del 1908 trasformerà poi definitivamente le strutture, sovrapponendovi una maglia viaria di diverso

10. UFFICIO LAVORI PUBBLICI MUNICIPALE, *Carta Topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli*, 1879-1898. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.10-11.



³⁵ Per maggiori dettagli, DEFABIANI, 2013, pp. 345-359, mentre si rimanda alla scheda allegata al saggio per la parte analitica.

³⁶ UFFICIO LAVORI PUBBLICI MUNICIPALE, *Carta Topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli*, 1879-1898. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.10-11.

³⁷ *Progetto di variante al piano regolatore per l'ampliamento della Città oltre il Po a nord della strada della Villa della Regina* [...], per Regio Decreto 3 novembre 1882. ASCT, *Decreti Reali*, Serie 1 K n. 13, t. 337 e *Progetto di variante al piano regolatore per l'ampliamento della Città oltre il Po a sud della strada della Villa della Regina* [...], per Regio Decreto 3 novembre 1886. ASCT, *Decreti Reali*, Serie 1 K n. 13, t. 261.

³⁸ A questo si riferisce la mappa nota come UFFICIO TECNICO MUNICIPALE, L'INGEGNERE CAPO DELLA CITTÀ, VELASCO, *Piano regolatore per prolungamento dei corsi e vie principali fuori la Cinta Daziaria della Città di Torino* [...], 1887. ASCT, Serie 1K, *Decreti Reali*, 1885-1899, n. 11, tav. 276.

andamento ed a larghe maglie»³⁹. Il *Piano regolatore per prolungamento* delle vie corrispondeva anche alla precisa volontà di normare prevalentemente alcuni «protendimenti» stradali considerati quali assi portanti extraforanei, da sottomettersi a regolamento urbano e a regime daziario⁴⁰. Per la sua importanza la mappa è indagata nel dettaglio nelle schede, ma vale la pena ricordare come il *Piano* del 1887 prendesse in considerazione le barriere, le borgate fuori cinta che si stavano formando nonché alcuni aggregati minori, tutti da ricondurre alla logica di una precisa normativa.

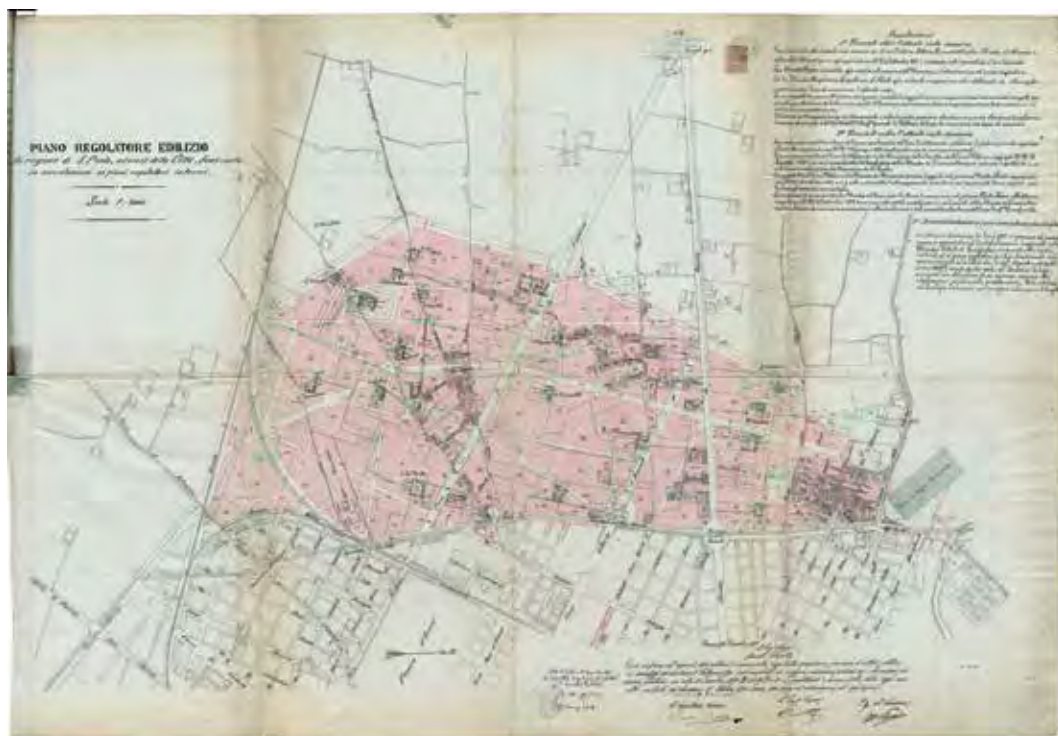
Di questo preciso intento normativo rende anche ragione la rilevante *Carta Topografica del Territorio di Torino coll'Indicazione dei Piani Regolatori e degli Ampliamenti* [...] del 1900, omologa della, di qualche anno precedente, *Pianta geometrica della Città di Torino coll'indicazione dei Piani Regolatori e degli Ampliamenti, compilata sotto la direzione dell'Ufficio Municipale dei Lavori Pubblici*, del 1896.

La mappa appare estremamente rilevante per la sua capacità di mostrare il progressivo processo di saldatura del tessuto più antico con quello più recente fino al limite rappresentato dalla cinta daziaria, secondo programmi pianificati e ordinati, ma anche il progressivo formarsi, oltre questa e in prossimità prevalentemente delle barriere, dei nuovi complessi delle borgate. Se è vero – e lo è – che per alcuni borghi di antico impianto, esterni alla cinta daziaria, è impiegato impropriamente il termine di borgata (capita per Lucento, per il Regio Parco e, se fosse stata compresa nella carta, certamente anche per Barca-Bertolla), dall'altra è fondamentale l'annotazione delle borgate in formazione (San Paolo ancora in fase iniziale, Campidoglio con discreto sviluppo, Ceronda entro l'ansa della Dora, Vittoria tra i due rami delle ferrovie di Torino-Cirié-Lanzo e di Milano, Montebianco in direzione nord, e, seppure senza indicazione toponomastica, Aurora con il suo ampio addensamento e, verso sud, fuori dalla barriera di Nizza, con tessuto compatto ed esteso, Molinette). Si notano anche profondi interventi di riplasmazione del tessuto esistente, come la maglia viaria del borgo Crocetta cui sfuggono l'inizio della strada per Orbassano (oggi corso De Gasperi) e il limitrofo vicolo della Crocetta, vistosamente irregolari, o come nel prolungamento del corso Principe Oddone, in direzione nord della città, di uscita dalla piazza Statuto.

Naturalmente la mappa tiene conto dei programmi settoriali di sviluppo, compreso quello, fondamentale sia per Campidoglio, sia per San Paolo (entrambe borgate).

Si assiste, nella logica seguita nei *Beni Culturali Ambientali nel Comune di Torino*, alla formazione dei «borghi operai tipici della fase di industrializzazione della città (borgo San

11. ING. CAPO TOMMASO PRINETTI, *Piano Regolatore Edilizio per la regione di S. Paolo, ad ovest della Città, fuori cinta, in correlazione ai piani regolatori interni*, 1898-1901. ASCT, Serie 1K14 dopo f. 20.



³⁹ VIGLINO DAVICO, 1986, p. 67.

⁴⁰ LUPO, 2001.

Paolo [in realtà borgata], via Cuneo, borgata Aurora, Millefonti, Madonna di Campagna [che in realtà si consolida e gradatamente si conetterà con la borgata Vittoria attigua], barriera di Milano [ossia borgate Montebianco e Monterosa], tutti localizzati nella corona territoriale tra le due cinte daziarie (1853 e 1912), pianificati negli ultimi anni dell'Ottocento con piani settoriali, poi raccolti nel *Piano Unico Regolatore e d'Ampliamento* del 1908».

Il Piano Regolatore del 1906, di fatto entrato in vigore nel 1908⁴¹ prendeva infatti atto della presenza di vaste aree non edificate all'interno della cinta del 1853 e al contempo di una notevole spinta edificatoria all'esterno di questa, che i piani settoriali avevano cercato di regimentare, ma in modo disomogeneo.

La grande città dalla seconda cinta daziaria (1912-30) alla saldatura del tessuto urbano: borghi e borgate privi di identità?

L'obsolescenza della cinta daziaria del 1853 era ormai evidente anche nel contesto dell'importante censimento, non solo della popolazione, ma «primo censimento degli opifici e delle imprese industriali», del 1911⁴², a un anno dalla formulazione del perimetro di una nuova linea del dazio. Appariva evidente come il primo nucleo della città fosse notevolmente cresciuto fino al limite della cinta, al suo interno (*Frazione A*) ripartito in 20 sezioni di dimensioni approssimativamente omogenee e, all'esterno della cinta, composto da 23 frazioni, di cui molte portanti lo stesso nome delle borgate di nuova formazione, altre quello di borghi di più antica origine.



Il censimento del 1911 appare anche strategico nell'ottica della definizione del nuovo – estesissimo – perimetro della cinta daziaria che sarebbe rimasta in vigore dal 1912 al 1930⁴³, anno di abolizione di tutte le barriere d'Italia. Vi si definiscono non a caso le concentrazioni di edifici, ma soprattutto di opifici e di industrie, come ci si potrebbe aspettare ragionevolmente collocati in prevalenza presso le barriere stesse ed entro i perimetri delle borgate⁴⁴.

12. COMUNE DI TORINO, *Comune di Torino. Quinto censimento della popolazione e primo censimento degli opifici e delle imprese industriali. Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento, 10 giugno 1911, 1911. ASCT, Tipi e disegni, 64.8.17[1].*

13. *Torino e dintorni*, [1912]. Mappa IGM del 1909 con tracciato a tratto continuo di linea rossa il profilo della «Cinta daziaria definitiva». ASCT, *Tipi e disegni, 20.1.30.*

⁴¹ Il piano è di tale rilievo, anche per la sua lunghissima durata, con varianti e integrazioni, da essere analizzato per esteso in apposita scheda, cui si rimanda.

⁴² COMUNE DI TORINO, *Comune di Torino. Quinto censimento della popolazione e primo censimento degli opifici e delle imprese industriali. Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento, 10 giugno 1911, 1911. ASCT, Tipi e disegni, 64.8.17[1].*

⁴³ Per un'immagine del perimetro della nuova cinta. *Torino e dintorni*, [1912]. Mappa IGM del 1909 con tracciato a tratto continuo di linea rossa il profilo della «Cinta daziaria definitiva». ASCT, *Tipi e disegni, 20.1.30.*

⁴⁴ Il progetto per la nuova cinta è affidato allo studio dell'ing. Michele Fenolio, con più soluzioni per la sezione collinare della città, che lasciano traccia non irrilevante anche oggi; similmente i piazzali in corrispondenza delle barriere sono diventati nodi viari.



14. 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.*

15. SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona Piana [...] e della Zona Collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908). ASCT, Tipi e disegni, 64/7/8/1-8.*

Il Piano Regolatore del 1908 conoscerà diverse varianti, di cui la prima risponderà di fatto all'esigenza di contemplare la presenza della nuova cinta (variante del 1915)⁴⁵ e la terza di fare i conti con la sua demolizione (variante del 1935)⁴⁶. In particolare, nel caso della prima variante, la corona compresa tra la prima cinta dismessa e la seconda approvata risultava come tema preminente, una corona nella quale non a caso si collocava una gran parte delle borgate di nuova formazione, connesse proprio con il diverso regime fiscale e quindi con la presenza massiccia di quelle strutture industriali che dallo sgravio soprattutto sulle materie prime traevano notevole impulso. Come rilevato da studi specifici, inoltre, «le opere di viabilità primaria riguardavano le strade di circonvallazione, esterna ed interna, della seconda cinta, il tracciato anulare di alcuni corsi, l'apertura di strade radiali, il nuovo assetto stradale del sedime lasciato libero dalla prima cinta, nuovi ponti sul Po nelle parti estreme della zona piana compresa nella seconda cinta. Inoltre una serie di opere infrastrutturali che intervenivano in modo capillare nella nuova fase di urbanizzazione»⁴⁷, tentando al contempo di rispondere alle osservazioni mosse da aree strategiche della città, come il borgo Lingotto in consistente espansione – ancora una volta industriale e poi di conseguenza residenziale – rispetto al tracciato della cinta e al rapporto con la zona urbana centrale. La questione si poneva, da un punto di vista viario e nuovamente di connessione con la parte più antica della città anche per le borgate collinari e pedecollinari, laddove una morfologia dei siti tormentata rendeva complesso sia il tracciato della cinta, sia appunto la connessione. Le esigenze di razionalizzazione viaria appaiono tuttavia tra le cause maggiori di una prima perdita di identità di alcuni borghi e soprattutto delle borgate: se nel caso dei borghi, soprattutto quelli entro la vecchia cinta, i processi di saldatura si erano associati a una certa attenzione per le connotazioni specifiche, nel caso delle borgate comprese entro la doppia corona del sedime della prima cinta e il tracciato della seconda ciò non avviene e le nuove arterie, immaginate come ampie e a scorrimento veloce, il quadrettato immaginato dalla lottizzazione vanno viceversa a incidere profondamente sulle caratteristiche originarie del tessuto⁴⁸.

⁴⁵ SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona Piana [...] e della Zona Collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908). ASCT, Tipi e disegni, 64/7/8/1-8.*

⁴⁶ 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.*

⁴⁷ LUPO, PASCHETTO, 2005, p. 272.

⁴⁸ Un esempio può apparire emblematico: quello di Lucento, borgo fortemente periferico, ma dalla precisa connotazione con i due poli della parrocchiale e del castello costantemente riconfermati, sul quale si vanno ad

La terza variante del 1935⁴⁹ (essendo stata quella di una decina d'anni precedente del 1925 di fatto solo un completamento dei programmi del 1915) occupa un ruolo capitale, registrando l'abolizione delle cinte daziarie (R.D.L. 20 marzo 1930, n. 141)⁵⁰, a favore delle imposte di consumo, con conseguente smantellamento delle infrastrutture legate al muro del dazio e alle sue barriere. Al secondo anello di circonvallazione che si viene a formare corrispondono una serie di piazze, al posto dei vecchi caselli daziari, dalla forma caratteristica, con vaso assolutamente riconoscibile e ruolo di polo, talvolta anche radiale, rispetto al concentrico.

La capacità di ridefinizione di questa variante si esplica soprattutto sui nuclei per i quali è in corso una potente trasformazione in chiave industriale. Il caso del Lingotto appare emblematico: il piano non solo registra le profonde trasformazioni avvenute sul territorio del borgo, ma ne prevede le ulteriori espansioni.

Il programma urbanistico opera anche – e ciò è visibile soprattutto per i borghi e le borgate della zona nord-ovest della città – saldature che rendono quasi inscindibili, in certi contesti, i tessuti: avviene in particolare per il rapporto tra il borgo della Madonna di Campagna e la contigua borgata Vittoria, laddove le esigenze industriali e quelle veicolari portano a intrecci inscindibili, con processi di saturazione delle aree in origine di cesura tra i due segmenti urbani, e conseguente perdita di riconoscibilità.

È tuttavia con l'ultima variante, quella del 1945⁵¹, che si legge come il concetto chiave sia ora quello della saturazione urbana, con linee di prefigurazione che prevedono una lottizzazione massiccia, in prolungamento delle assialità già individuate e una effettiva cancellazione delle strutture autonome, specifiche, proprie di quei “nuclei di centralità non centrali” che sono i borghi e, soprattutto rispetto al concetto sovente generico e dispregiativo della periferia, le borgate. Per il settore nord della città si comprende bene come il presupposto sia quello del collegamento, senza soluzione di continuità, tra la barriera di Milano (borgate Monterosa e Montebianco) e le contigue Vittoria e Madonna di Campagna, tra queste e Ceronda, fino a Lucento, dove solo la barriera fisica rappresentata dalla Dora impedisce un legame continuo con Campidoglio, ma la presenza di nuovi ponti di attraversamento rende meno evidenti le scissioni.

A sud il fenomeno appare non meno vistoso, con la previsione della saturazione con lotti regolari di tutto il fronte verso il Po, a scendere dalla borgata Molinette fino al vecchio borgo di Mirafiori, stravolto dall'impianto dell'ampissimo stabilimento di produzione FIAT.

16. SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona Piana [...] e della Zona Collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1945* (quarta variante piano 1908). ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.31/1-2.



“abbattere” le due grandi dorsali dei corsi Potenza e Grosseto, in grado di influenzare, quest'ultimo, in modo vistoso anche il contiguo borgo della Madonna di Campagna, e quello, sempre contiguo a Lucento, della borgata Ceronda.

⁴⁹ SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona Piana [...] e della Zona Collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935* (terza variante piano 1908). ASCT, *Tipi e disegni*, 64/7/8/1-8.

⁵⁰ *Abolizione delle cinte daziarie e dei dazi interni comunali; istituzione di imposte di consumo*, da “Gazzetta Ufficiale”, 23 marzo 1930, n. 69.

⁵¹ SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona Piana [...] e della Zona Collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1945* (quarta variante piano 1908). ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.31/1-2.

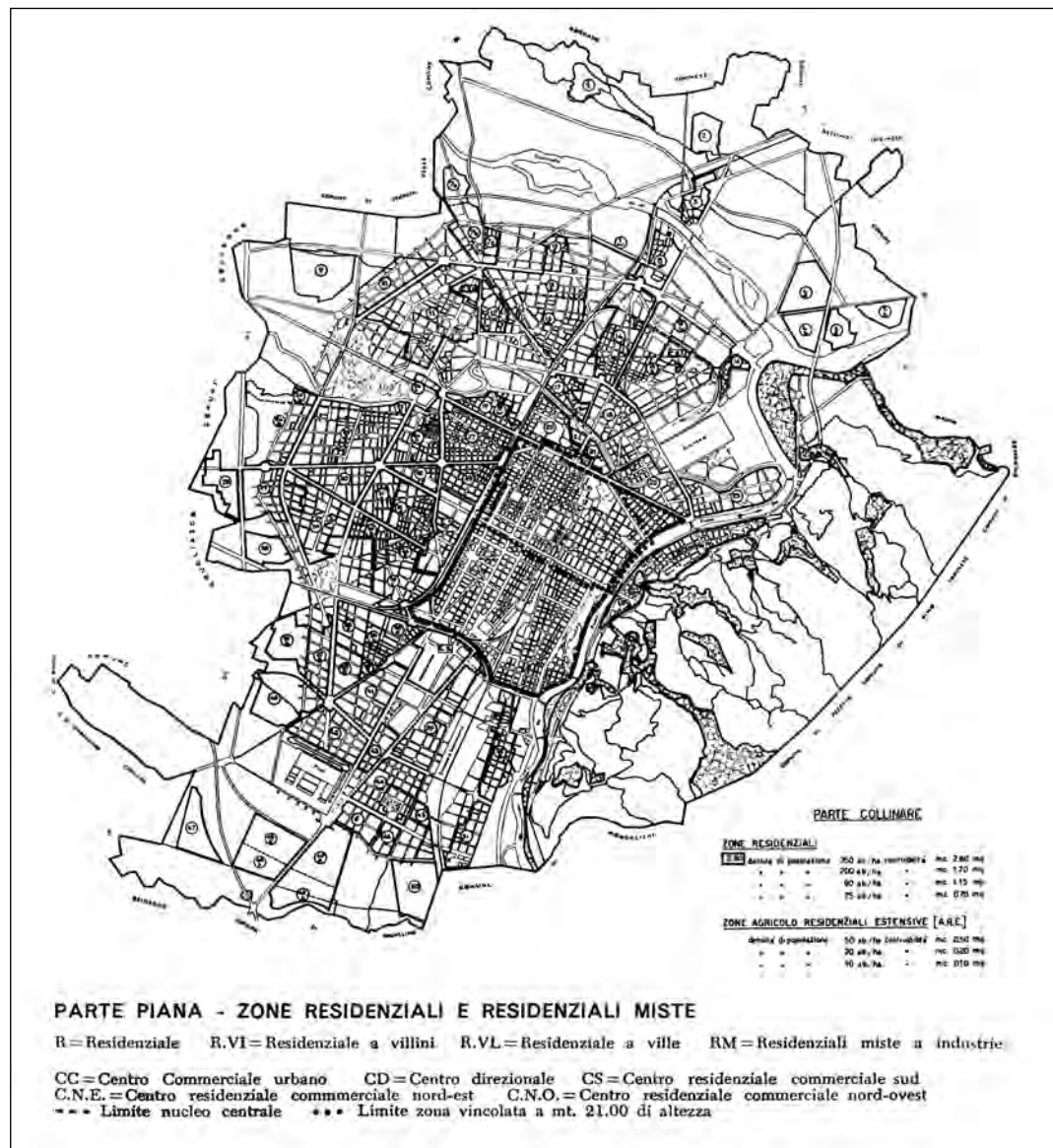
17. UFFICIO TECNICO DEI LAVORI PUBBLICI, CITTÀ DI TORINO, *Piano Regolatore Generale della città di Torino approvato con Decreto Presidenziale 6 Ottobre 1959*, in "ART", n.s., a. XIV, fasc. n. 4 (aprile), Torino, p. 47, fig. 13 - *La densità delle zone residenziali*. Legenda:

Zona	Tipo	Densità ab/ha	Cubatura mc/mq
1	R	170	1.70
1bis	R	90	1.15
2	R	170	1.70
3	RM	170	1.70
4a	R	170	1.70
b	R	90	1.15
5a	R	90	1.15
b	R	90	1.15
6	R	330	4.00
7a	R	170	1.70
b	R	250	3.00
c	RM	250	3.00
8	R	250	3.00
9	R	250	3.00
10	R	250	3.00
11	R	250	3.00
12	R	330	4.00
13a	R	330	4.00
b	R	2.50	3.00
13c	RM	250	3.00
14	R	330	4.00
15a	R	330	4.00
b	R	250	3.00
16	R	250	3.00
17	RM	330	4.00
18	RM	330	4.00
19	R	330	4.00
19bis	RM	330	4.00
20	RM	330	4.00
21	RM	330	4.00
22	RM	330	4.00
23	RM	330	4.00
24a	R	250	3.00
b	R	170	1.70
25a	R	330	4.00
b	R	170	1.70
26a	R	330	4.00
b	R.VI	250	3.00
27	R	330	4.00
28	R	250	3.00
29	R	250	3.00
30	RM	330	4.00
31a	R	420	6.00
b	RM	330	4.00
32	R	420	6.00
33	R	420	6.00
34	RM	330	4.00
35	R	250	3.00
36a	R	420	6.00
b	R	330	4.00
c	RM	330	4.00
37a	R	330	4.00
b	R	250	3.00
38a	R	420	6.00
b	R.VL	250	3.00
c	R.VI	250	3.00
d	RM	330	4.00
39	RM	420	6.00
40	R	250	3.00
41	R	420	6.00
42	R	330	4.00
43	R	330	4.00
44	R	330	4.00
45	R	250	3.00
46	R	330	4.00
47	R	170	1.70
48a	R	250	3.00
b	R	170	1.70
49a	R	250	3.00
b	R	170	1.70
50	R	170	1.70
51	R	330	4.00
52a	R	420	6.00
b	R	330	4.00

Verso ponente analoga sorte tocca alla borgata Parella, che vede la lottizzazione stabilita nelle precedenti varianti assolutamente confermata e nel mentre progressivamente edificata mentre oltre la vecchia barriera di Francia, sin dalla variante del 1935 indicata stabilmente come piazza Massaua, nei pressi del tracciato del corso Francia, si sono ormai innestati i primi grandi comparti industriali (area poi Alenia), oltre il successivo asse di corso Marche.

Per evidenti ragioni orografiche, il settore cittadino di levante, in sede pedecollinare, nonostante non sfugga a processi di infittimento edilizio, resta in qualche misura più legato alla sua connotazione originaria, mentre le borgate di Pilonetto verso Moncalieri e di Sassi-Rosa verso San Mauro tendono, con un'edilizia sovente a bassa densità e di villette, a dilatarsi fino ai confini comunali.

Le spinte legate alla ricostruzione post bellica porteranno infine, nel 1959, alla approvazione di un nuovo strumento normativo per lo sviluppo della città. Il piano del dopoguerra mirava essenzialmente a «favorire l'espansione urbana, attraverso una occupazione ad alta densità di gran parte del territorio»⁵², secondo una logica prevalentemente quantitativa, sancendo di fatto la perdita del vecchio ruolo trainante e dell'identità soprattutto delle borgate, ma anche di alcuni borghi. Una sorta di omologazione verso una qualità povera, un linguaggio urbano semplificato e una assenza di caratteri specifici contro la quale reagiranno le pianificazioni degli anni ottanta (non attuata) e poi il Piano Regolatore del 1995 con le sue numerose varianti, due programmi di revisione globale dei poli di centralità urbana per la cui disamina si rimanda alle schede di approfondimento.



⁵² RADICIONI, 2011, p. 135.

CARTA TOPOGRAFICA DELLA CACCIA, 1760-1766

IGNOTO TOPOGrafo PIEMONTESE, *Carta topografica della Caccia*, 1760-1766 circa. Archivio di Stato di Torino, Corte, *Carte Topografiche Segrete*, 15 A VI rosso.

La connotazione regale della pratica della caccia fa della puntuale definizione delle aree riservate (i distretti) un momento di primaria importanza. Alla prima disposizione del 1676, che fissa in dieci miglia dalla capitale l'area entro la quale è fatto divieto di usare dei boschi, seguono altre disposizioni puntuali quali l'imposizione della misura generale del territorio attorno alla capitale e il posizionamento di cippi di delimitazione dell'area di diritto sovrano (regio editto del 1741), integrate dalla definizione dei nomi dei luoghi da comprendersi nello specifico territorio riservato alle cacce reali (provvedimento del 1749), sicché la carta si configura come il risultato di una sequenza di campagne di rilevamento territoriale eseguite tra il 1760 e il 1766, permettendo di datarla con ragionevole certezza. L'indagine preliminare al tracciamento definitivo è testimoniata da una serie di disegni preparatori conservati presso l'Archivio di Stato di Torino, corrispondenti a specifici, settoriali, rilevamenti su di un intorno territoriale della capitale di notevole dimensione, che muove dalla collina a Rivoli, e da Carignano fino a Venaria Reale. Manca nella rappresentazione cartografica, nel settore nord, tutta la zona della Stura, mentre per la collina sino a San Mauro si conserva presso l'Archivio Storico della Città uno studio preparatorio, molto lontano per qualità grafica dalla mappa effettivamente compiuta, ma utile per la comprensione della logica del rilevamento. Seppure non sia stato finora possibile identificare con precisione il cartografo responsabile della raffinatissima rappresentazione, questi non può essere altri che un tecnico di diretta formazione dell'Ufficio Topografico, istituito nel 1738 alle dipendenze dell'Azienda Fabbriche e Fortificazioni.

La capitale appare, nella carta, nella sua veste più compiuta, con la fortificazione completata (quale *oeuvre architecturale achevée*) e non più modificabile, definita al suo interno dal reticolo viario storico, caratterizzante la città più antica e i suoi successivi tre ampliamenti, ma si rilevano anche i processi di rettificazione settecenteschi del vecchio tessuto urbano come nella contrada di Porta Palazzo (oggi via Milano, editto del 1729) e in quella di Dora Grossa (oggi via Garibaldi, editto del 1736). Appena fuori dalla cerchia delle mura la carta identifica, oltre il corso del fiume, il *Borgo di Po*, con quasi in faccia al palazzo del Valentino, il *Rubatto* e, oltre gli edifici del *Pilonetto*, e ancora, presso la Dora, l'omonimo borgo, mentre il borgo del Regio Parco appare esterno alla rappresentazione e tuttavia all'epoca doveva essere appena in formazione, essendo solo da qualche anno passata la residenza a regia manifattura dei tabacchi (progetto di Giovanni Battista Feroggio del 1758). Si registra anche, con estremo rigore, presso l'ansa del Sangone, la residenza fluviale del *Castello di Mirafiori*, con ormai solo i lacerti della passata ricchezza di parco e giardini, e poco discosto, con una sua connotazione autonoma, il borgo omonimo, contraddistinto anche dal suo specifico legame alla viabilità extraforanea, precedente al tracciamento del vialone di Stupinigi.

Laddove in futuro si sarebbero sviluppati dei borghi e delle borgate si collocano omonime cascine e piccoli nuclei: è il caso de *la Crocetta* a sud-ovest, de *il Lingotto* a sud tra lo stradone di Stupinigi e lo stradone *da Torino a Pinerolo*, di *Pozzo di Strada*, nucleo originario non solo per il borgo, ma anche importante per la formazione della futura borgata Parella, a nord-est, molto vicino alla *strada da Torino a Rivoli*, o del *Castello*, e quanto ne rimane, per Lucento, fino a nord a *la Madonna di Campagna*, non lontano dalla *strada da Torino alla Veneria*.

Molto più esternamente alla città, la mappa registra la costruzione della palazzina di caccia di Stupinigi (dal 1729) su progetto di Filippo Juvarra, collegata alla capitale dallo *stradone di Stupinigi* (1754), ma anche la realizzazione della strada reale verso Pinerolo, oltrepassando il Sangone (con tracciamento del 1759), la strada di collegamento con la Venaria Reale e lo stradone alberato di Rivoli con tracciamento di Michelangelo Garove, del 1711-1712 e prosecuzione da parte di Juvarra. Accanto alla puntuale registrazione degli intorni territoriali delle ville, vigne e cascine (tutte con la propria denominazione riportata), per le quali la mappa annota allee alberate di accesso, giardini e peschiere, precisissima è l'indicazione grafica e topografica della struttura produttiva del territorio, con abitazioni rurali, strade, bealere, alberate, vigne.

Riferimenti bibliografici fondamentali: CAVALLARI MURAT, 1968; COMOLI MANDRACCI, 1983; DEFABIANI, 1989; MASSABÒ RICCI, 2006; PAGLIERI, 2007. Per la formazione dei cartografi si veda anche DEVOTI, 2011.



VILLE IMPÉRIALE DE TURIN [CATASTO FRANCESE], 1804-1805

GIOVANNI BATTISTA SAPPA, *Ville impériale de Turin*, in *Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII*, 1804-1805. Archivio di Stato di Torino, Riunite, Finanze, Catasti, *Catasto Francese*, Torino.

La *Ville impériale de Turin*, che come capitale dello stato sardo era risultata esente dalla catastazione cosiddetta "antica" o "sarda", viene in epoca francese, per la prima volta, dotata di un catasto, stabilito nel 1803 e realizzato negli anni 1804-1805, dotato di mappa e sommarione, ad opera dell'ingegner Giovanni Battista Sappa, esperto agrimensore, formato alla scuola del corpo dell'*Ufficio Topografico* sardo, non essendosi ancora aperta a Torino (lo sarà solo nel 1806) la scuola per la formazione dei tecnici per la realizzazione dei catasti (in ottemperanza alle disposizioni del governo francese). Il misuratore appare tuttavia fortemente influenzato dall'insegnamento delle *École de Guerre* che si stavano fondando nella Repubblica Cisalpina, a cominciare da quella di Modena (inaugurata 1798), e che impartivano insegnamenti di geometria, di trigonometria e di rilevamento secondo i programmi messi a punto dalla parigina *École Polytechnique* (fondata da Gaspard Monge e altri giacobini, in gran parte allievi di Carnot, nel 1795). A Torino in quegli anni presso L'Accademia Nazionale delle Scienze era possibile seguire, con il patrocinio dello stesso generale Ménou, il *corso teorico pratico di geometria*, tenuto da Angelo Saluzzo di Monesiglio, ispirato da Luigi Lagrange, a sua volta in stretto contatto con Monge.

Il rilevamento per la città, nonostante non si tratti di un particellare (poi tale con il cosiddetto "Catasto (Alberto) Gatti", iniziato nel 1804 e non compiuto, e seguito da quello, completo, del fratello Alberto, redatto dal 1817 al 1830, in Archivio Storico della Città di Torino), è di estrema accuratezza nel rilevamento e di grande efficacia grafica, non solo nella rappresentazione della struttura urbana, riconfermata nella sua connotazione di opera di fortificazione compiuta per la quale la cittadella appare "oscurata" e reca il toponimo cittadino, quanto soprattutto nella identificazione puntuale delle caratteristiche del territorio attorno alla ex capitale. Rilevata in venti fogli alla scala 1:5000, la *Commune de Turin* è solcata dai tre corsi d'acqua principali (Po, Dora e Stura) con le relative aree golenali, cui si associa per un tratto anche il sistema fluviale del Sangone; il contesto appare segnato verso levante dal profondo rilevato della collina – trattato con consapevole attenzione alla clinometria e al legame tra questa e gli insediamenti di piccoli *hameaux* (centri demici) e vigne o ville – in contrasto con la parte piana per la quale si segnalano bealere, boschetti, campi, prati. Le grandi arterie extraforanee appaiono riconfermate anche rispetto alle indicazioni della precedente *Carta topografica della Caccia* (1761-1766), sebbene ridenominate secondo la nomenclatura francese, sicché per esempio lo stradone di Stupingi è ora la *Grande Route du Palais Impérial de Stupinis* e lo stradone di Rivoli la *Grande Route de Montenis à Turin*.

I borghi vi appaiono raffigurati in continuità rispetto alla rappresentazione della precedente cartografia, con il loro legame alle grandi direttrici territoriali efficacemente espresso, e una notevole attenzione a comprenderne la vocazione produttiva, proto industriale o commerciale (secondo precise indicazioni del governo centrale). Così non stupisce che il Regio Parco (indicato come *Le Parc*) sia identificato con la *Papeterie*, anche se questo significa dimenticare la più importante manifattura dei tabacchi, che al *Faubourg de la Doire* siano puntualmente registrati i mulini (*Boulangerie et Moulins de la Ville*), alla Madonna di Campagna il *Moulin à Soje*, al Martinetto ancora un analogo mulino, ma anche un *Moulin à blé*, una *Fabrique de draps* e una *Fabrique de Fayence*, e a Valdocco la *Forge à fusils*. In altri casi è la componente religiosa a emergere: la futura borgata Sassi è identificata con la *Paroisse de Sassi*, il borgo della Crocetta con la *Paroisse de la Crocetta*, il borgo di Pozzo Strada alla stessa maniera come anche quello del Lingotto; quello di Lucento, che pure ha il castello, è rilevato sia per la omonima parrocchia, sia per un discosto aggregato dal medesimo nome, e ancora il borgo Madonna di Campagna (a quella data ancora da formarsi) è riconoscibile per la presenza del *Couvent des Capucins de N.D. de Campagne*. In altri casi è la componente del centro demico che prevale, nella dizione di *Hameau*: vale per Lucento, per *Biasonetto* e *Biasone* (ossia Bertolla), per la Madonna del Pilone, per Mirafiori; in altri ancora è la caratteristica della messa a coltura, con la presenza delle cascade, che dà il nome di future borgate. Sono i casi della *Ferme la Parella*, della *Ferme Vanchia grossa* (Vanchiglietta) per fare qualche esempio.

Solo due borghi meritano l'appellativo di *Faubourg*, quello della *Doire* (borgo Dora) e quello del *Pô* (borgo Po), quest'ultimo profondamente segnato dalla presenza della *Maison de Plaisance Impériale* (Villa della Regina) – da porsi in connessione funzionale con il *Château Impérial du Valentin*, in faccia al borgo del Rubatto (che pure a questa data è indicato dalla sola *Ferme Rubatto*) – e dalla strada di collegamento con il ponte di attraversamento del corso del fiume, segnata come alberata e indicata con il termine di *Chemin*.

Riferimenti bibliografici fondamentali: BOTTA, 1824; ROSSO, 1981; MASSABÒ RICCI, CARASSI, 1987; *All'ombra dell'aquila imperiale*, 1994; PALMUCCI QUAGLINO, 2001; CARDONE, 2007; MARCHISIO, 2007.



MAPPA ORIGINALE DEL COMUNE DI TORINO (CATASTO RABBINI), 1866

ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino*, cosiddetto "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Rabbini*, diversi fogli e documenti correlati.

La *Catastazione generale e uniforme delle provincie di Terraferma*, detta rapidamente "Catasto Rabbini" dal suo estensore, è attuata con legge dello Stato Sardo n. 914 del 4 giugno 1855, data da Vittorio Emanuele II in Torino e siglata dal primo ministro Camillo Benso di Cavour. A completamento del processo di passaggio dalla registrazione per masse di coltura (attuata per la capitale negli anni 1804-05, sotto il governo francese, a quella particellare, incompiuta, di Andrea Gatti, poi attuata dal fratello Alberto), il cosiddetto "Catasto Rabbini" per la città sancisce il completamento di un processo complesso e fino a quel momento portato in esecuzione solo per parti, di cui il geometra Antonio Rabbini (1807-1867), già dipendente di Gatti, è il tramite. Rabbini, promosso dal 1853 a capo dell'Ufficio del Catasto, si avvale di tecnici di nuova formazione, per i quali stende il volume, fondamentale, *Dell'accertamento catastale* (1855), e diverse note esplicative sul metodo, su rete trigonometrica, per il rilevamento tecnico delle particelle. Il nuovo catasto, pensato per l'intero regno, è attuato solo, tuttavia, sulle aree in precedenza non accatastate dal catasto sardo, di Ossola, Pallanza, Valsesia, Novara e Lomellina, dal 1857, per passare dal 1858 ai distretti di Susa e Pinerolo, mentre la formazione del nuovo Regno d'Italia blocca ogni altro completamento. Le scale di riduzione degli elaborati finali sono diverse, dall'1:6000 all'1:9000, all'1:15000, mentre il regime proprietario viene registrato nei volumi dei *Sommarioni*.

La città, qui rappresentata integralmente con il suo territorio comunale, sicché questo catasto appare come la mappa fondamentale comune a tutti i borghi e le borgate, è raffigurata anch'essa a scale diverse, in funzione delle maggiore o minore estensione delle aree catastate, molto più dense e compresse, ovviamente, quelle delle aree centrali (per esempio 1:3000 per il foglio XLI che raffigura piazza San Carlo e via Roma fin oltre piazza Carlo Felice), molto più dilatate e con particelle grandi, a prevalente regime agricolo, quelle delle aree periferiche (in genere alla scala di 1:6000, come nel caso di Barca al foglio IV), sicché la comparazione tra le diverse tavole non risulta sempre agevole e il montaggio che qui si mostra ha richiesto una preliminare operazione di riduzione in scala omogenea e successivo assemblaggio. San Donato e Martinetto, borghi produttivi importantissimi, appena oltre l'antica cinta delle mura della città, sono raffigurati alla scala di 1:6000, mentre l'"interiore" della capitale, a loro accanto, è alla scala di 1:3000.

Il sistema fluviale, già efficacemente raffigurato nella mappa napoleonica della *Ville Impériale de Turin*, è qui ripreso, con efficacissima attenzione al dato rappresentato dalle aree di esondazione e golenali, evidentissime in particolare lungo il corso della Stura, presso il comparto corrispondente a Barca e Bertolla e, quivi, anche in corrispondenza della confluenza con il Po. Analoga attenzione è attribuita ai canali, tanto a quelli extraurbani che poi raggiungono aree produttive della città, come ai canali della Pellerina e del Martinetto (che si sviluppano per diversi fogli di mappa), quanto a quelli nell'area di maggiore conurbazione, come nel caso dei canali di borgo Dora (foglio XXVIII), segnalati con precisione nel loro rapporto con il corso della Dora, o in modo omologo ai piccoli torrenti che scendono dalla collina e si gettano nel Po, indagati per l'area del borgo Po e della Madonna del Pilone (foglio XXIII).

I fogli di mappa registrano anche l'avvenuta costruzione della nuova cinta daziaria (1853) che di fatto ridefinisce il rapporto tra la condizione cittadina e quella extraforanea: oltre il corso della Dora e il cimitero di San Pietro in Vincoli, nel foglio XIII, solo per citare un caso emblematico, si nota proprio il segno del muro con la scritta *cinta daziaria* e la *barriera di Milano* (poi perno delle future borgate della "barriera di Milano", ossia Montebianco e Monterosa) lungo l'omonima *strada*, muro oltre il quale si annota la realizzazione del nuovo cimitero (foglio XVIII) e l'impiantarsi a confine tra il borgo Vanchiglia e la futura borgata Vanchiglietta di comparti industriali di notevole importanza (gasometri della Società Anonima per il Gas).

I vecchi poli di controllo territoriale, i castelli di Lucento, del Lingotto, di Mirafiori, che stanno alla base di borghi anche di consistente rilievo, sono similmente riportati, anche nel loro sminuzamento particellare, con attenzione a porne in luce le connessioni con il contesto agricolo e con le maggiori arterie di collegamento tra la città e il contado, mentre l'antica *maison de plaisance* del Regio Parco è ormai riconosciuta solo per il suo ruolo produttivo di immensa manifattura regia dei tabacchi, a sua volta servita sia dal corso del Po, sia da due canali da questo derivati.

La mappa è anche di estremo rilievo nella sua capacità – propria delle logiche del catasto – di registrare i processi più imponenti di trasformazione urbana in corso: se alcuni borghi appaiono compatti nella loro struttura fondativa, di altri si attestano i processi di ampliamento: a borgo Dora, a Vanchiglia, a borgo Po, solo per fare alcuni casi, in rosa più chiaro rispetto all'edificio consolidato si registrano gli edifici in costruzione, come nel contesto del processo di lottizzazione del territorio già soggetto a servitù militare dell'ex cittadella, mentre nel borgo del Moschino, al fondo di corso San Maurizio, la campitura degli isolati di un rosso mattone annuncia il programma di totale demolizione (per ragioni "igieniche") e di prosecuzione del tracciato dell'importante arteria.

Riferimenti bibliografici fondamentali: RABBINI^a, 1855; RABBINI^b, 1855; RABBINI^c, 1862; MASSABÒ RICCI, CARASSI, 1980; BOGGE, 1988; MASSABÒ RICCI, CARASSI, 1991; MATARAZZI, 2010/11; DEFABIANI, 2013.



PIANTA DELLA CITTÀ E BORGHI DI TORINO COLLE SUE ADIACENZE, 1862

CITTÀ DI TORINO, L'INGEGNERE CAPO DELLA CITTÀ, PECCO, *Pianta della Città e Borghi di Torino colle sue adiacenze*, 1862. ASCT, Serie 1K, *Decreti Reali, 1848-1863*, n.11, tav. 295.

Il *Regolamento per l'Ornato e la Polizia Edilizia della Città di Torino* è approvato nel 1862 ed entra in vigore l'anno successivo. Quale aggiornamento rispetto al precedente *Regolamento approvato da S.M. con Regio Viglietto 31 ottobre 1843*, il nuovo strumento normativo teneva conto dell'entrata in vigore, nel 1853, della prima cinta daziaria cittadina, riscontrabile come linea continua, contrassegnata dall'indicazione delle diverse barriere daziarie, nella mappa che si presenta. All'inconsueta scala di 1:9350, la planimetria aveva il vantaggio di mostrare, in un solo colpo d'occhio, in nero il tracciato della cinta e in rosso la spezzata – dalla lettera A, presso la barriera di Casale, alla lettera Q, poco oltre il corso della Dora, e lievemente discosta dal nuovo tracciato del corso Giulio Cesare delineato in asse con il ponte di attraversamento del torrente – indicante l'area compresa entro la dimensione cittadina e quindi soggetta al regolamento d'ornato e di polizia edilizia. Il *Regolamento* non risultava così applicato indistintamente a tutta la sezione di territorio compresa entro la cinta, ma ritagliato per estendersi su tutte le aree «della città e delle sue adiacenze [...] contemplate nei piani regolatori». Esito di una complessa discussione, alla quale non fu estraneo lo stesso Carlo Promis, autore con Cassinis del *Piano di ingrandimento della capitale*, che aveva regolato lo sviluppo della capitale durante il decennio di preparazione alla formazione dell'Unità nazionale (Comoli, 1984), la poligonale rispondeva, quindi, a una pluralità di intenti: dal contenimento dello sviluppo di nuovi aggregati urbani, al controllo del progresso delle aree urbanizzate, da sottomettersi al rispetto di una griglia rigorosa, almeno per gli assi portanti, che portasse al criterio dell'addizione integrata, già efficacemente messa in atto dallo stesso Promis nelle aree oggetto del suo piano, all'estraneità del cimitero monumentale dai perimetri daziari e normativi, come nel caso della Crocetta (Lupo, Paschetto, 2005), al contenimento entro l'ambito normativo del complesso delle carceri e delle aree produttive dei borghi San Donato e Dora.

Le scelte appaiono strettamente legate proprio alla presenza della prima cinta daziaria in vigore dal 1853 al 1912, mentre la poligonale A-Q viene a normare e unificare i piani regolatori parziali approvati e in fase di approvazione. In particolare, diventavano cogenti i presupposti dell'espansione per assi regolari, ortogonali, in saldatura e prosecuzione degli assi e delle direttrici storiche della città, con l'esclusione dei soli nuclei (storicamente a vocazione produttiva e dalla forte connotazione morfologica) rappresentati dai borghi Dora, San Donato e Po, peraltro già esterni all'antico perimetro della fortificazione. Altri consistenti borghi come la Crocetta e il Martinetto appaiono esterni alla poligonale in quanto, al momento della formulazione del *Regolamento per l'Ornato e la Polizia Edilizia* del 1862, non ancora oggetto di interesse da parte di piani regolatori settoriali che li riguardino, ma comunque sono soggetti a un esplicito consenso del sindaco per le opere che riguardano cinte perimetrali, fronti di fabbriche verso le strade pubbliche, i corsi e le piazze e verificati riguardo alle segnalazioni pubblicitarie, alle insegne, e con preservazione delle caratteristiche del suolo pubblico.

L'area compresa tra la cinta daziaria e la poligonale A-Q è normata dall'art. 26 del *Regolamento* che sottopone la realizzazione di nuove architetture a una dichiarazione scritta da parte del proprietario, da indirizzarsi al sindaco, sancendo di fatto un controllo diretto su tutta l'area all'interno del perimetro daziario.

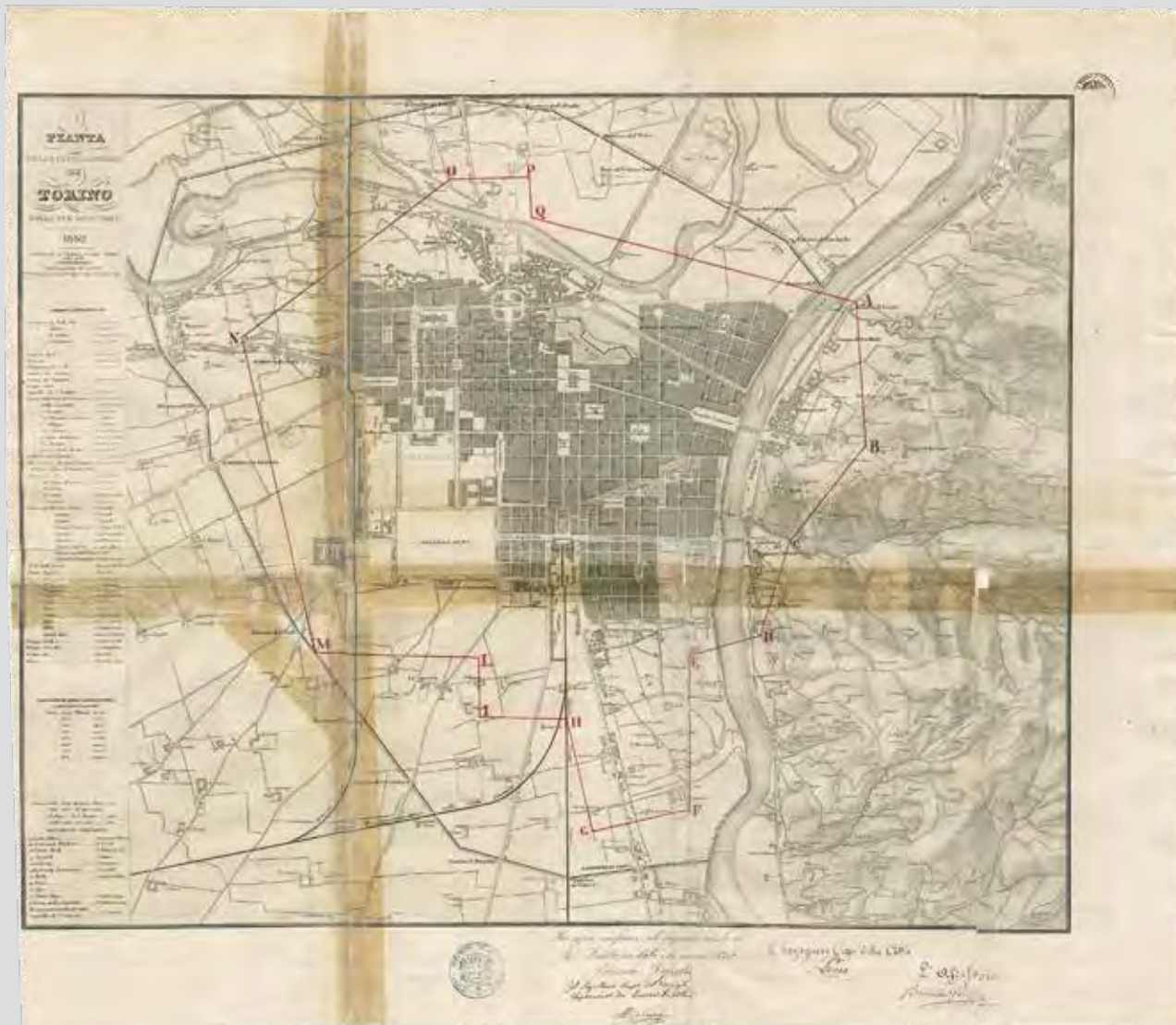
Nonostante una certa schematicità della mappa, che ragiona per ampi isolati, derivanti dalla scacchiera delle vie di maggiore importanza e che quindi si innesta nella logica più volte richiamata della saldatura e della griglia, il nucleo principale cittadino vi appare perfettamente leggibile per il settore compreso tra i corsi del Po ad est e della Dora a nord; esclusi la Stura ancora più a nord est e il Sangone a sud, con evidente estromissione dei borghi, peraltro a questa data ben leggibili da altre cartografie, di Mirafiori a meridione e della Madonna di Campagna, del Regio Parco e di Bertolla a settentrione, questi ultimi ben oltre il cimitero monumentale cittadino, sentito come vero elemento di discriminazione per l'"oltre cinta" e il primo oltre le barriere di Nizza, di Stupinigi (a margine della cui omonima strada si colloca), e soprattutto oltre quella di Genova, che definisce la massima estensione in direzione del Sangone.

Nella parte piana della città la mappa mostra, quindi, partendo da nord, i borghi Martinetto, San Donato, Dora e Vanchiglia, senza indicazione del peraltro rilevante borgo di Lucento che appare escluso dalla carta, indi la Crocetta (peraltro come ridotta aggregazione attorno alla chiesa e alla cappella omonima) e una piccola parte della borgata delle Molinette, peraltro senza identificazione toponomastica, escludendo borghi e borgate più a sud della capitale. Per la parte collinare si individuano il consistente e saldo comparto del borgo di Po – il cui corrispettivo dall'altra parte del Po, già borgo del Moschino, appare ormai a questa data completamente demolito e sostituito dal prolungamento del corso San Maurizio con le sue immediate adiacenze e con la ridefinizione del prospetto del lungo Po di corso Cairoli – quello più ridotto del Rubatto con le sue appendici pedecollinari e, di ragguardevoli dimensioni, quello della Madonna del Pilone lungo la *Strada provinciale di Casale*.

Se già per i borghi la mappa mostra diverse lacune, per le borgate il discorso appare ancora più lasco: ben poco si legge, a nord, della futura zona occupata dalle borgate della barriera di Milano, se non un piccolo addensarsi di fabbricati proprio in prossimità del varco stesso nella cinta daziaria; la borgata Vanchiglietta è ancora un settore agricolo, privo anche di cascine di rilievo, oltre la barriera di Vanchiglia; da parte quasi opposta la borgata San Paolo è similmente ancora in là da venire oltre l'omonima barriera.

Scarne, seppure non assenti, a ben guardare, le indicazioni territoriali intorno alla capitale, dove la natura produttiva dei terreni è messa in luce dalla annotazione puntuale (in parte desunta dalle indicazioni del coevo *Catasto Rabbini*) delle cascine nella parte piana, cui fanno da riscontro le vigne nel settore collinare.

Riferimenti bibliografici fondamentali: COMOLI, 1984; LUPO, 1989; LUPO, 2001; LUPO, PASCHETTO, 2005, pp. 60-62.



PIANO REGOLATORE PEL PROLUNGAMENTO DEI CORSI E VIE PRINCIPALI FUORI LA CINTA DAZIARIA DELLA CITTÀ DI TORINO, 1887

UFFICIO TECNICO MUNICIPALE, L'INGEGNERE CAPO DELLA CITTÀ, VELASCO, *Piano regolatore pel prolungamento dei corsi e vie principali fuori la Cinta Daziaria della Città di Torino* [...], 1887. ASCT, Serie 1K, *Decreti Reali*, 1885-1899, n.11, tav. 276.

Il *Regolamento per l'Ornato e la Polizia Edilizia della Città di Torino* approvato nel 1862 con la sua poligonale A-Q lasciava in sospeso un'ampia zona di territorio tra questa linea e la cinta daziaria e, soprattutto, oltre la cinta stessa, laddove le ragioni economiche e sociali spingevano ormai verso la formazione di comparti produttivi e di borgate extracinta. Andava di conseguenza individuato uno strumento normativo in grado di regolare questo sviluppo, preminentemente lungo gli assi stradali fondamentali di innervamento della città nel territorio e di penetrazione in questa. La scelta mirava allora, con il *Piano regolatore pel prolungamento dei corsi e delle vie principali fuori la Cinta Daziaria*, approvato dal Consiglio Comunale nelle sedute 4 febbraio e 28 marzo 1887, a normare prevalentemente alcuni «protendimenti» stradali considerati quali assi portanti extraforanei, da sottomettersi a regolamento urbano e a regime daziario (Lupo, 2001). La successiva seduta del 5 agosto individuava anche le arterie principali che sarebbero state soggette a prolungamento, nel numero di 18, ossia: 1. la via Nizza sino all'incontro con la ferrovia di Genova; 2. la strada di Stupinigi sino alla cascina della Generala; 3. la strada di Orbassano sino al Gerbido; 4. il corso Peschiera per un chilometro oltre la cinta; 5. il corso Vittorio Emanuele II sino allo stradone di Francia; 6. la via Cibrario sino al canale della Pellerina; 7. il corso Principe Oddone fino alle Basse di Stura; 8. la via Cigna fino alla ferrovia per Milano; 9. il corso Vercelli fino al ponte sulla Stura; 10. la via al Ponte Mosca (corso Giulio Cesare attuale) sino alle Basse di Stura; 11. il corso Palermo fino alla strada per Milano; 12. La via Bologna fino al Regio Parco (Manifattura Tabacchi); 13. la strada del Regio Parco (oggi corso omonimo) sino al Regio Parco (ossia alla Manifattura Tabacchi); 14. la via Napione fino alla Dora; 15. la strada di Casale (oggi corso omonimo) fino alla Madonna del Pilone; 16. la strada nuova della Madonna di Campagna (oggi via Stradella) a partire dalla barriera di Lanzo; 17. la strada di Genova (oggi via Genova) sino al confine del territorio (oggi piazza Bengasi); 18. la strada di Francia (corso Francia) fino a Pozzo Strada (ossia sino all'intersezione con gli attuali corsi Peschiera e Teslesio). In particolare, il *Piano* del 1887 prendeva in considerazione le barriere, le borgate fuori cinta che si stavano formando nonché alcuni aggregati minori, e in particolare «la barriera di Nizza e la via Nizza con la frazione Molinette e la località Lingotto; barriera e strada di Stupinigi; barriera e strada di Orbassano; barriera della Crocetta con il poligono per i ferrovieri; corso Peschiera; barriera di San Paolo con alcune case intorno a vie private e non, e qualche cascina; barriera del Foro Boario e corso Vittorio Emanuele II, con alcune case intorno alla località Boringhieri; barriera e strada di Francia, con le località Cenisia e Pozzo Strada, a sud, e Tesoriera e Parella, a nord; via Cibrario, con la borgata Campidoglio; barriera del Martinetto, con il Tiro a segno; barriera di Valdocco, con le «borgate» (in realtà borghi) Ceronda e Lucento; barriera di Lanzo e «nuova» strada di Madonna di Campagna, con le borgate Vittoria e Madonna di Campagna; via Cigna, con la borgata Montebianco; barriera di Milano e corso Vercelli, con la borgata Montebianco, la borgata Monterosa e via al Ponte Mosca (corso Giulio Cesare); barriera dell'Abbadia di Stura e corso Palermo, con alcune case intorno a vie private e non, e qualche cascina; barriera del Regio Parco e via Bologna, con la «borgata» e la strada del Regio Parco; barriera di Vanchiglia e via Napione; barriera e strada di Casale, con un aggregato di case e Madonna del Pilone; barriera di Piacenza, con alcune case e ville intorno alla barriera; barriera di Ponte Isabella e strada di Genova (oggi corso Moncalieri), con la località Pilonetto» (LUPO, PASCHETTO, 2005, p. 64).

I riferimenti sopraesposti rendono evidente il compiuto processo di innesco nella formazione delle borgate e la conseguente necessità di procedere a forme di normativa per le costruzioni che le compongono, una preoccupazione che emerge prepotentemente sin dalle sedute comunali dell'anno seguente e che porterà alla convinzione della imprescindibilità di un controllo sulle costruzioni fuori cinta, non solo lungo le arterie di «protendimento», ma anche all'interno degli stessi nuclei. Nuclei, è stato notato, che sembrano innestare uno sviluppo radiale

della città a partire proprio dalle assialità prolungate e saranno ricondotte alla logica del reticolo saldato al nucleo antico dalla successiva pianificazione unica del 1906-08.

La mappa sulla quale sono riportati i «baffi» in viola di prolungamento delle arterie è questa volta alla scala 1.25.000, in grado di comprendere l'intero territorio comunale, con i corsi d'acqua individuati fino alla Stura e oltre a nord e fino al Sangone e al complesso di Stupinigi a sud. La base cartografica, una tavoletta IGM, mostra anche con estrema cura l'orditura territoriale e il regime produttivo agricolo della città, ancora ampiamente segnato dalle cascine oltre il segno della cinta daziaria e, in non pochi casi, anche all'interno di questo.

I borghi storici trovano adeguata indicazione, anche senza l'indicazione di «borgo»: da nord est si incontrano Bertolla, di buone dimensioni, la Madonna di Campagna in pieno sviluppo e Lucento, il Regio Parco e da parte opposta il piccolo, ma compatto, nucleo di Pozzo Strada, mentre il borgo Dora non è nemmeno più indicato tale è la sua coesione inscindibile con la città; ciò non avviene invece per Martinetto e San Donato, che sono indicati con il loro nome. Da parte opposta del corso del Po Madonna del Pilone e Rubatto sono similmente chiaramente indicati, mentre il borgo Po, come quello della Dora, non ha indicazioni toponomastiche e appare saldato alla città. Scendendo ancora verso sud, anche la Crocetta è scomparsa, con il suo confine ormai rappresentato dal grande semicerchio del raccordo ferroviario, mentre compaiono le indicazioni delle borgate in formazione di San Paolo (ancora non normata dallo specifico piano degli anni 1898-1901) e delle Molinette, già con una certa estensione almeno di edifici sparsi. Il Lingotto, oggi poco leggibile nelle consistenti trasformazioni urbane è invece qui identificabile come nucleo compatto e così in analogia per l'ancora più esteso borgo di Mirafiori. Per le borgate, quella in questo momento in maggiore espansione e già con tracce di pianificazione secondo la logica imperante della maglia ortogonale in continuità viaria è Vanchiglietta, senza tuttavia che il toponimo compaia sulla carta. Analoga la situazione per la saldatura tra Valdocco (che di nuovo non è indicato) e Martinetto, antichi borghi, rispetto alla futura formazione della borgata Campidoglio.

Riferimenti bibliografici fondamentali: COMOLI, 1984; LUPO, 1989; LUPO, 2001; LUPO, PASCHETTO, 2005, pp. 63-67.



PIANTA DELLA CITTÀ DI TORINO COLL'INDICAZIONE DEL PIANO REGOLATORE E DI AMPLIAMENTO, 1906-1908, E VARIANTI

UFFICIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta della Città di Torino coll'indicazione del Piano Regolatore e di Ampliamento*, 1906, Roma, 5 aprile 1908. ASCT, Serie 1K, *Decreti Reali, Piani Regolatori, 1899-1911*, n.14, all. 3 e successive varianti.

Nella seduta del Consiglio Comunale del 1906 (ASCT, *Atti del Municipio di Torino*, 1906, verbale della seduta del 24 ottobre), su istanza del sindaco, Frola, e di alcuni consiglieri, si prendeva atto di un fenomeno ormai ampiamente in atto, ossia come «mentre all'interno della cinta daziaria intiere zone di terreno rimangono tuttora deserte di fabbricazione, all'esterno della cinta si manifesta da qualche anno una vivissima attività costruttiva: il fenomeno riceve le sue cause in gran parte dal vincolo daziario del comune chiuso. Dove il vincolo non esiste la febbre del costruire si esplica o in modo ordinato e regolare, come nelle regioni disciplinate ancora da un piano in vigore, o in modo affatto irregolare, come nelle regioni non colpite, o che lo furono solo da poco dal piano d'ampliamento, ciò con danno dell'igiene e – in tempi più o meno futuri – dell'erario comunale, che dovrà provvedere a meglio regolare e correggere la fabbricazione. Basti a questo proposito accennare alla densa borgata del Campidoglio, ove le molte costruzioni sono intersecate da vie larghe soltanto sei metri». Non rimaneva che pensare, da un lato, a una notevole estensione della superficie compresa entro una nuova cinta daziaria (la seconda della città, poi posta in essere nel 1912 e valida fino al 1930), e dall'altra a una regimentazione della costruzione poggiata su di un piano regolatore e di ampliamento unico per l'intera città, in grado di riassumere i piani settoriali «scaduti o in vigore [...] coordinati razionalmente tra di loro, avuto riguardo agl'interessi ed all'espansione delle diverse parti della città, fino al limite segnato dalla nuova linea di cintura», sicché il confine della normativa pianificatoria veniva a coincidere di fatto con il perimetro della cinta daziaria nuova da istituirsi (LUPO, 2001, p. 315).

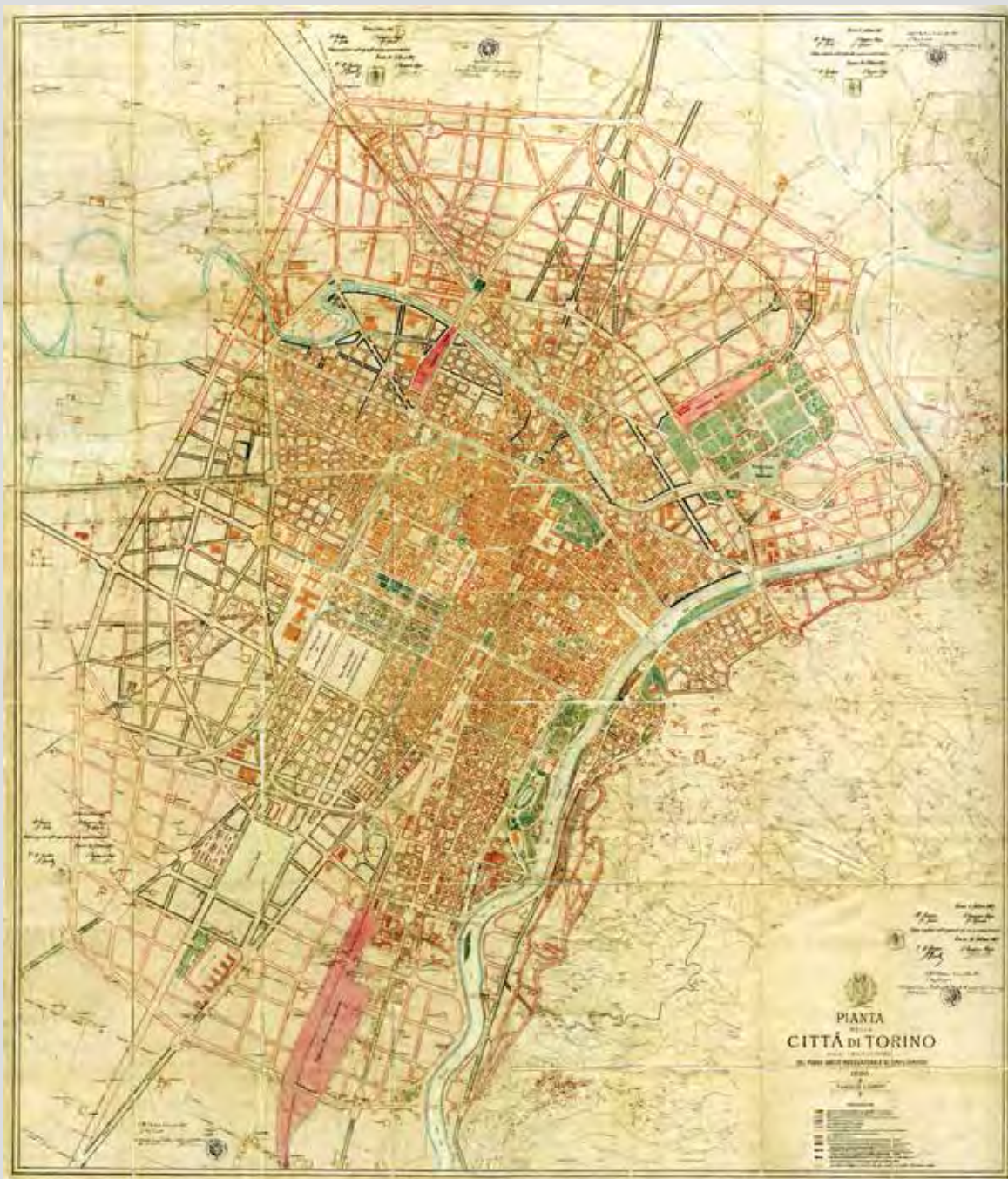
La relazione del medesimo Consiglio riassumeva, inoltre, le azioni di controllo fino a quel momento intraprese dalla municipalità, ricordando come «già il Consiglio comunale col piano di S. Paolo e con quelli deliberati per le regioni Madonna di Campagna, Vittoria, Monte Bianco, per quelle tra la Dora e il Po a levante del cimitero generale [ossia parte della borgata Vanchiglietta], oltre Po fuori della barriera di Casale, non che per quelle oltre le barriere di Piacenza, di Nizza e di Orbassano, dimostrò di voler estendere le vedute molto fuori dalla cinta daziaria», e proponendo ora un'azione unica che si raccordasse ai precedenti schemi di pianificazione del 1887 e del 1901, inglobando i borghi di antico impianto – da sempre elementi di «durezza» e di persistenza «strutturale» – ma anche prevedendo lo sviluppo delle borgate in formazione, le aree da destinarsi all'industrializzazione, e valutando le connessioni tra i nuovi assi stradali e le grandi arterie extraforanee (Lupo, Paschetto, 2004, p. 80). Il sedime della vecchia cinta daziaria del 1853 diventava, nella pianificazione del 1906 approvata nel 1908, un grande anello di circoscrizione, – che si impone sul modello storico per assi e direttrici – attorno al nucleo più denso della città, collegato radialmente alle espansioni e all'ipotizzato nuovo perimetro della seconda cinta, poi definito compiutamente nel 1912.

Proprio il tracciamento della nuova cinta (riportato con le sue caratteristiche su base IGM del 1909 in ASCT, *Tipi e disegni*, 20.1.30) porterà alla prima variante del PRG del 1906-08, datata 1915, e riguardante le «zone piana e collinare» (ASCT, *Tipi e disegni*, 52.1.9-16), dove la dizione rende ragione di esigenze diverse delle due aree: per esempio delle proteste del borgo Lingotto nella parte piana riguardo all'inclusione nel perimetro della cinta daziaria, con conseguente maggiore costo delle materie prime da immettervi per il funzionamento delle numerose industrie, e da parte opposta delle difficoltà orografiche della collina che imponevano revisioni dell'originario tracciato proposto, giungendo a un efficace coordinamento tra piano e nuova cinta, privilegiando le scelte viarie (piazze e ponti), ma senza tralasciare le destinazioni di varie aree (tra cui parchi, vincoli speciali di edificazione, ampliamento del cimitero) e il rapporto con il Po (LUPO, PASCHETTO, 2004, p. 283).

La successiva variante del 1925 (ossia il piano *colle varianti approvate successivamente sino a marzo 1926*, in ASCT, Serie 1K, *Decreti Reali, Piani Regolatori, 1911-1931*, n.15, tav. 5) confer-
mava di fatto questa impostazione, entrando maggiormente nel dettaglio delle viabilità, soprattutto per quelle borgate ora oggetto di una massiccia industrializzazione, mentre la terza va-

riante, quella del 1935 (ASCT, *Tipi e disegni*, 64.7.1-8), doveva registrare un fenomeno di importanza capitale nelle logiche di sviluppo cittadino: l'abolizione delle cinte daziarie (R.D.L. 20 marzo 1930, n. 141), a favore delle imposte di consumo, con conseguente smantellamento delle infrastrutture legate al muro del dazio e alle sue barriere. Si definisce in tal modo un nuovo anello di circoscrizione più esterno, mentre le barriere di accesso alla città diventano poli urbani, piazze, in grado di ridefinire l'assetto di settori rilevanti della città, fungendo da fulcri delle borgate che si erano andate formando. La barriera di prima categoria di Nizza diventa piazza Bengasi, quella di Francia piazza Massaua, quella di Lanzo e Venaria piazza Stampalia, quella di Milano piazza Rebaudengo. Quelle di seconda categoria diventano: barriera di Stupinigi piazzale Caio Mario, barriera di Orbassano piazza Omero, barriera di Pianezza piazza Cirene, barriera di Chieri piazza Scipione l'Africano. Infine le barriere di terza categoria sono oggi: barriera di Stura piazza Sofia, barriera di Casale piazza Coriolano. In area collinare ancora si annotano le trasformazioni delle barriere: di Valpiana in largo Tabacchi, di Val San Martino in piazza Asmara, di Villa della Regina nell'omonimo piazzale, solo per citare le maggiori. Con la variante del 1935, abolita anche la seconda cinta, il perimetro della città arriva a coincidere, in termini normativi, con quello dell'intero comune, borghi e borgate appaiono assoggettati a un unico regime, mentre il sistema viario, ormai diramatissimo, lega le due diverse entità in un *unicum* urbano a scala metropolitana.

Riferimenti bibliografici fondamentali: COMOLI, 1984; LUPO, 1989; LUPO, 2001; LUPO, PASCHETTO, 2005, pp. 74-99.



PIANO REGOLATORE GENERALE [NON ATTUATO], 1980

COMUNE DI TORINO, *Piano Regolatore Generale*, 1980 (non attuato), Archivio LARTU, Politecnico di Torino e ASCT, *Piano Regolatore 1980*.

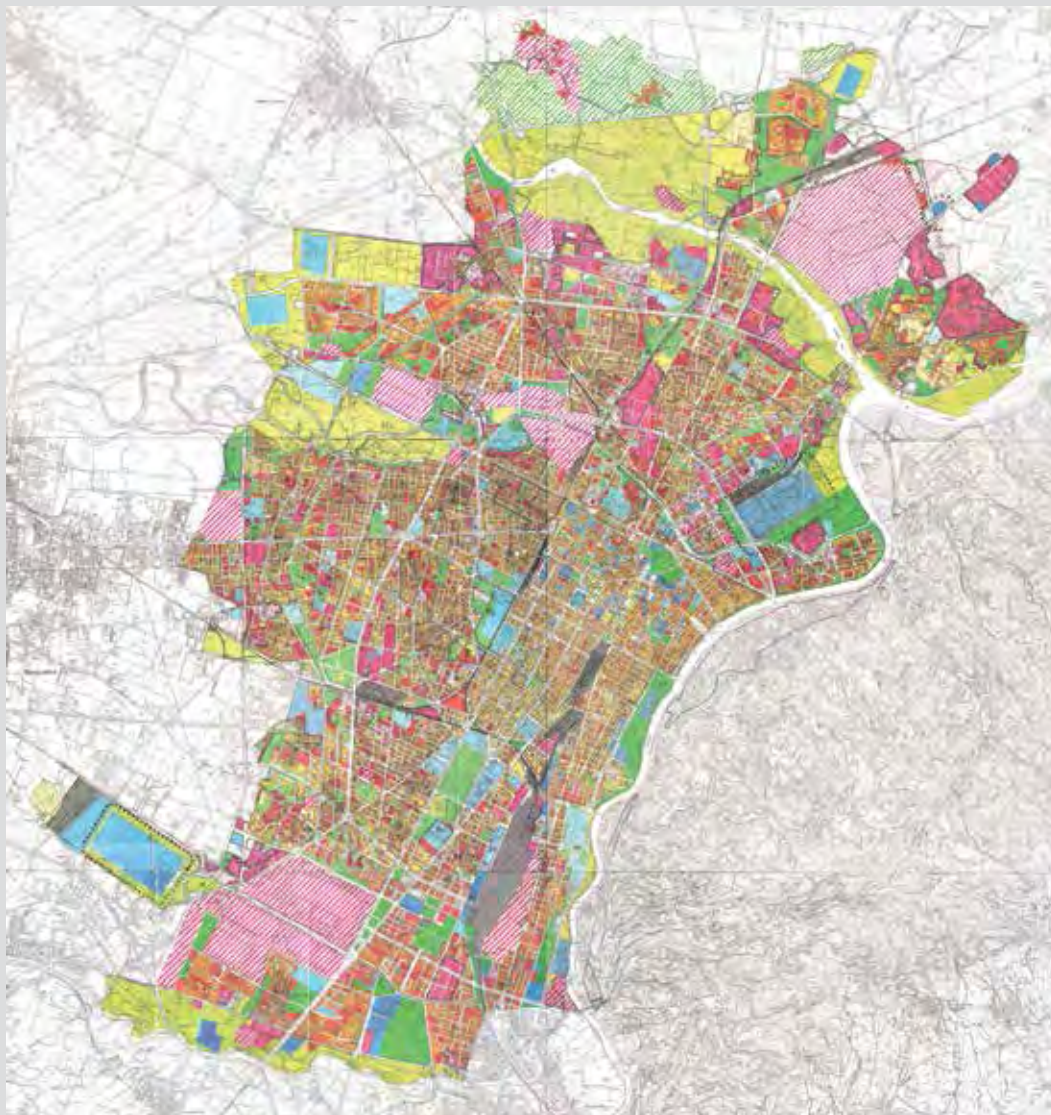
Dopo le ripetute revisioni al PRG del 1906-08, preannunciato ancora durante la guerra dalle mutate esigenze produttive, all'inizio degli anni Cinquanta era iniziato un lungo *iter* che avrebbe portato, nel 1959, alla approvazione di un nuovo strumento normativo per lo sviluppo della città. Il piano del dopoguerra mirava essenzialmente a «favorire l'espansione urbana, attraverso una occupazione ad alta densità di gran parte del territorio comunale, a servizio del sistema economico, che aveva piegato l'ambiente urbano per rispondere alle esigenze dell'industria motrice torinese: case e fabbriche per immigrati e operai» (Radicioni, 2011, p. 135), secondo una logica prevalentemente quantitativa. All'inizio degli anni Settanta, con l'istituzione del governo regionale e una serie di provvidenze legislative a base nazionale, i tempi apparivano maturi per una revisione dello strumento normativo, non più in una logica solo espansiva, ma secondo i presupposti di una cospicua revisione delle impostazioni di base, in ottemperanza alla logica delle polarità, del potenziamento dei servizi e della riqualificazione di alcuni spazi in precedenza sacrificati. In parallelo con un mutato sguardo sulla città storica – espresso dalla Carta di Gubbio del 1960 – che scardinava a un solo anno di distanza il concetto, ben presente nel PRG del 1959, di «zona aulica centrale» secondo la quale nella sola «Torino barocca» si poneva l'attenzione per i segni materiali della storia, entrava in vigore la legge regionale n. 56/1977 che imponeva un'accurata indagine sui beni culturali presenti sul territorio all'atto della formulazione degli strumenti di controllo urbanistico. Cambiava pertanto l'approccio alla questione cittadina, sfociando nella ancora insuperata analisi sui *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, commissionata al Politecnico di Torino, Dipartimento Casa-città, nel 1981 e consegnata alle stampe tre anni più tardi, e nella parallela proposta di un nuovo Piano Regolatore Generale, genericamente detto «dell'Ottanta» o «Radicioni» dal nome del suo estensore e all'epoca Assessore all'Urbanistica del Comune di Torino, adottato, ma di fatto mai posto in essere.

Come messo in luce dal suo stesso estensore, il piano si prefiggeva quattro obiettivi principali: «il rafforzamento delle località centrali a partire da quelle più periferiche utilizzando il modello di assetto urbano denominato delle «radialità intercettate»; l'utilizzo a pieno titolo del sistema dei trasporti e delle comunicazioni (profondamente rinnovato), volto a scongiurare il processo di addensamento delle funzioni centrali nel fuoco di Torino, e invece a favorire il decentramento delle stesse funzioni in primo luogo nelle località periferiche, sia della città che della più ampia conurbazione torinese; l'individuazione di una strategia di integrazione fra località centrali periferiche e distribuzione-rafforzamento dei servizi sociali, con riferimento in particolare a quelli di livello più elevato: le scuole superiori, le attività sportive e ricreative per la popolazione adulta, gli spazi di verde urbano e comprensoriale; la calibratura degli indici di densità edilizia (territoriale e fondiaria), per salvaguardare le caratteristiche ambientali, proprie delle componenti sia storiche (gli ambiti in primo luogo, ma anche i singoli fabbricati) sia edilizie, conseguenti alla esigenza di contenere densità, reperire aree per servizi collettivi, qualificare l'accessibilità con aree di parcheggio, specie negli intorni urbani, destinati a interventi di «ristrutturazione urbanistica»» (RADICIONI, 2011, p. 134).

Appariva come elemento innovativo l'assunzione di interesse per l'intera città, non solo per il «nucleo monumentale» già individuato nel 1959, ma anche per le logiche di formazione di tutto il sistema metropolitano, operando l'imprescindibile passaggio dalla «struttura della città storica alla struttura storica della città» (Comoli, in *Beni culturali ambientali*, 1984) e riconoscendo le logiche di formazione delle sue parti applicando loro, alla stessa stregua del settore di più antica acculturazione, tre categorie di valore: 1. di valore storico-artistico, 2. di carattere ambientale e/o documentario, 3. d'interesse ambientale e/o documentario (dette anche «segnalazioni») in sintonia con la legge regionale 56. Una definizione che voleva essere intesa prima che come vincolo rigido come una sorta di «rigidità» ad una trasformazione. L'operazione più significativa risultava il passaggio dalla tradizionale analisi di singoli manufatti al riconoscimento di ambiti territoriali cittadini intesi come «centri storici» diffusi su tutto il territorio, determinando altresì classi di valore per gli *assi rettori della composizione urbanistica* e le *direttrici storiche di sviluppo*, assunti come elementi portanti nella formazione storica di parti della città.

«Smentendo il concetto di unicità del «centro storico» rispetto ad un *continuum* indifferenziato del costruito, si evidenziavano, all'interno del tessuto urbano e del territorio, quarantuno insediamenti storici, ciascuno dei quali fungente da «centro» per una parte di città o di territorio; ogni ambito individuato possedeva caratteristiche di specificità legate alla sua formazione e trasformazione storica e rapporti ricostruibili con la complessità dell'organismo urbano, che ne determinano la rilevanza culturale e la qualità di «bene»». (Viglino, 1986, p. 66). Oltre al *nucleo storico di più antica acculturazione urbana* (il vecchio «centro monumentale» ampiamente ridefinito), trovano ora posto i borghi di *originario impianto rurale* come Bertolla, o *collinari*, come Cavoretto, i *borghi extramuranei di antico impianto incorporati nella pianificazione dell'Ottocento*, quali San Donato, Dora, Madonna del Pilone, i *tessuti minori e lottizzazioni esterni alla Cinta Daziaria del 1853*, ossia gran parte delle borgate, come Campidoglio, Vanchiglietta, Pilonetto, tratti di addensamento intorno alla via Giacchino tra il vecchio borgo della Madonna di Campagna e la borgata Vittoria, ma anche la imponente trasformazione del vecchio borgo di Lucento e lo sviluppo della contigua borgata Ceronda, quindi i *borghi operai tipici della fase di industrializzazione della città*, di fatto le borgate produttive di San Paolo, Millefonti-Lingotto, Barriera di Milano, Aurora, e ancora le trasformazioni di borghi precedenti e le saldature con la città lungo direttrici come nel caso di Mirafiori e di parti di Madonna di Campagna.

Riferimenti bibliografici fondamentali: COMOLI, 1983; *Beni Culturali Ambientali nel Comune di Torino*, 1984; VIGLINO (a cura di), 1986; GAMBINO, LUPO (a cura di), 2011; RADICIONI, 2011, pp. 129-144.



COMUNE DI TORINO, UFFICIO DEL PIANO REGOLATORE, STUDIO GREGOTTI ASSOCIATI, *Piano Regolatore Generale*, 1995, Settore Urbanistica del Comune di Torino

Appartenente alla cosiddetta "terza generazione" dei piani urbanistici, propria della fine degli anni ottanta del XX secolo, il PRG di Torino trova origine sin dal 1986 in seno all'Ufficio del Piano Regolatore della Città diretto da Franco Farina e Giuseppe Cazzaniga, una sezione del settore Urbanistica, impegnata attivamente a fianco dei progettisti, i milanesi di Gregotti Associati Studio, Augusto Cagnardi, Pierluigi Cerri e Vittorio Gregotti, sfociando nel nuovo piano per la città, datato 1995 e ormai giunto a oltre duecento varianti di grande come di piccola portata. L'obiettivo era quello di affrontare le trasformazioni della città, soprattutto prevedendo «la sostituzione, la riorganizzazione e la modernizzazione delle parti degradate e dismesse ereditate da una fase industriale che appariva ormai conclusa» (Spaziante, 2008, p. 18). Il primo bilancio, proposto da "Atti e Rassegna Tecnica" alcuni anni or sono in suo numero monografico mette in evidenza luci e ombre di questa scelta: da un lato si riconosce il disegno urbano complessivo di questo piano, nella scelta dell'asse della Spina come elemento trainante economico, sociale e di ricicatura della città laddove prevedeva la copertura della trincea ferroviaria e il parallelo recupero di una grande varietà di aree dismesse; dall'altra si imputa al piano una concentrazione totalizzante sulla dimensione urbana della città a discapito della sua ormai evidente funzione metropolitana, come anche lo scarso uso della perequazione, se non nel calcolo delle aree verdi e nella riprogrammazione delle sponde fluviali, ma soprattutto «la sottovalutazione del ruolo ancora forte e importante per Torino del settore produttivo, sia pure diversamente connotato, e di conseguenza l'esclusione di nuove destinazioni di aree per questa funzione e la mancata innovazione della normativa sulla localizzazione delle attività produttive che avrebbe richiesto l'introduzione di nuove regole sul mix terziario-produttivo in grado di cogliere i cambiamenti nel modo di essere delle industrie» (Spaziante, 2008, p. 26) e nei fatti il passaggio, nella scelta delle destinazioni d'uso della spina centrale, dall'originaria vocazione terziaria e funzionale sempre più a quella residenziale, in ottemperanza alle logiche imperanti del mercato.

Ciò che appare come il dato più discusso da molte parti è tuttavia una sorta di "cancellazione" della fase industriale – peraltro capitale – della città, con estese demolizioni di antichi impianti manifatturieri (quelli all'interno delle cosiddette ZUT, *Zone urbane di trasformazione*) che avrebbero forse potuto essere reimpiegati: un esempio lampante appare quello del grande complesso delle OGR (Officine Grandi Riparazioni), su corso Castelfidardo, a cavallo tra il nucleo signorile del borgo della Crocetta e la borgata produttiva di San Paolo, già individuato come area di sacrificio da parte del piano e faticosamente salvato con una variante (su Spina 2). Ma si tratta di un caso virtuoso a fronte di scelte giudicate troppo invasive da molti, come la ridestituzione edilizia dell'ampissimo comparto della Materferro (Spina 1) in prossimità della ampia curva della ferrovia che determina il fronte convesso del borgo Crocetta ed entro il borgo San Paolo (borgata in realtà), oltre la vecchia barriera di Orbassano, oppure come la demolizione di gran parte del comparto industriale posto nell'ansa della Dora e in parte lungo il trincerone della ferrovia parallela a corso Principe Oddone, a cavallo tra le estreme propaggini del borgo Valdocco, del borgo San Donato e verso la borgata Vittoria, con la realizzazione dell'EnviPark (parte di Spina 3).

Visto sovente in aperto contrasto con il piano (mai entrato in vigore) del 1980, il PRG del 1995, con le sue numerosissime varianti, ha però saputo cogliere l'importanza – almeno concettuale se non sempre come traduzione in specifiche scelte – dell'analisi preliminare sulla struttura storica della città, riconfermando sostanzialmente al medesimo gruppo di ricerca del Politecnico di Torino la responsabilità di fornire le linee guida interpretative dello sviluppo urbano. Ne deriva uno specifico quaderno del piano, intitolato *Qualità e valori della struttura storica di Torino*, del 1992, parte integrante dello strumento urbanistico (e disponibile sul geoportale del comune alla stessa stregua delle mappe e dei riferimenti normativi).

La ricerca confermava il quadro già esposto nel contesto dei due volumi sui *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, del 1984, che accompagnavano l'incompiuto piano del 1980, ragionando similmente per assi rettori della composizione urbanistica e per direttrici di sviluppo, a livello lineare, e per ambiti, a livello aerale. In particolare, nella strutturazione storica della città si riconoscevano come prevalentemente organizzate per assi le aree preunitarie di San Salvario, San Secondo, via Cibrario, borgo Po e Crimea (ossia il borgo del Rubatto, ma impiegando la dizione non per borghi e borgate, ma per quartieri della città in ottemperanza alla logica "attiva" del piano), poi i borghi esterni alle porte della città barocca, incorporati nella pianificazione ottocentesca, ossia San Donato, Dora, Madonna del Pilone, indi le borgate esterne alla cinta daziaria del 1853, sorte in corrispondenza dei principali varchi della cinta a partire dagli anni ottanta del secolo, lungo le strade di collegamento extraurbano e spesso pesantemente trasformate dal PRG del 1906-08, quali Campidoglio, Vanchiglietta, Lucento (non come nucleo storico, e quindi borgo, ma come area produttiva e commerciale di borgata), via Giachino (ossia parte dello storico borgo della Madonna di Campagna, ma soprattutto nuovo addensamento produttivo equiparabile a borgata). Venivano poi individuate le borgate operaie tipiche della fase di industrializzazione della città, quali San Paolo, Aurora, Barriera di Milano, ossia Montebianco e Monterosa, ma anche consistenti porzioni, ampiamente trasformate dal piano dei primi del Novecento, a partire dalla loro origine borghigiana, come Madonna di Campagna e la sua saldatura con la vicina borgata Vittoria.

Non meno rilevanti, nella rinnovata estensione comunale dello strumento, e quindi dell'analisi, i borghi di antico impianto e di origine agricola, come Bertolla nella piana presso la confluenza tra Stura e Po o Cavoretto a livello collinare, ma anche i nuclei storici legati alle residenze attorno alla capitale come Mirafiori presso l'omonima "delizia" o il comparto di borgo Po, verso la collina, connesso alla Villa della Regina, avendo cura di legare logica viaria, struttura insediativa, tipologia degli edifici e rispetto delle norme storicamente imposte allo sviluppo urbano.

Riferimenti bibliografici fondamentali: COMOLI, VIGLINO (responsabili della ricerca), 1992; A&RT, n. LXII-1-2 (marzo aprile 2008); Spaziante, 2008, pp. 17-73; sito del Comune di Torino: www.comune.torino.it/geoportale/prg/cms/tavole-di-piano.html



Strutture militari nei borghi e nelle borgate

SILVIA BERTELLI

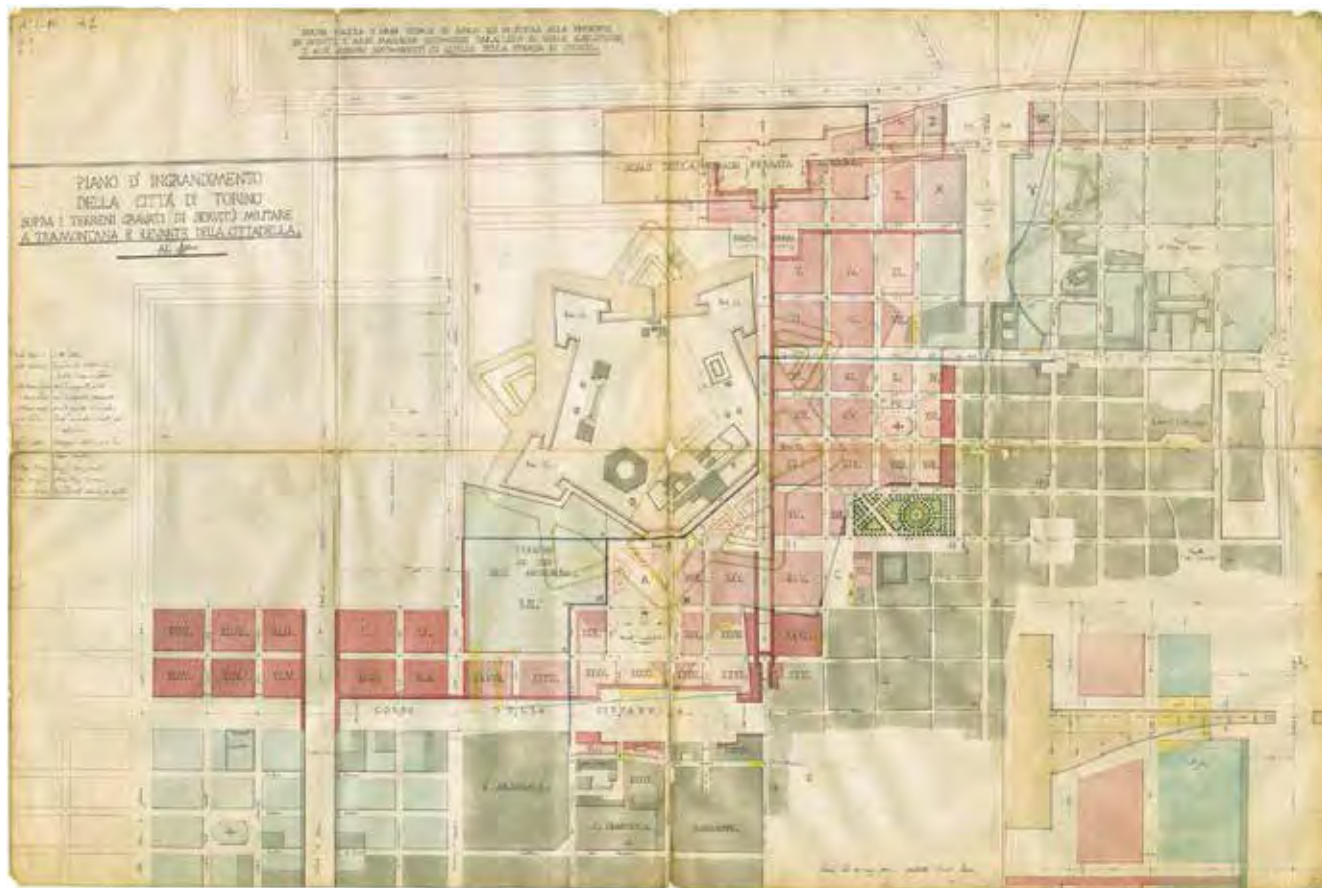
Mentre è ben noto il ruolo giocato dall'industria nella formazione e nel consolidamento di borgate e borghi nelle aree più o meno esterne alla "città barocca", analoga attenzione non è stata finora dedicata ad un altro fenomeno che, nella Torino del XIX secolo, ha influito – a volte in modo determinante – sulla strutturazione di interi nuovi pezzi di città: l'uso delle aree e la localizzazione delle proprie strutture, gestiti dall'esercito secondo specifiche strategie militari. Alcuni dati conoscitivi su tale fenomeno sono pertanto il contenuto delle seguenti note.

La vocazione militare di Torino in età moderna è ben nota, sin dai tempi di Emanuele Filiberto quando, a seguito dello spostamento della capitale del ducato, nel 1564 venne eretta la cittadella, poi arricchita dal poderoso sistema bastionato, reso inoffensivo in età napoleonica.

A seguito di quest'operazione di disarmo si riplasma la città ottocentesca, sino alla smilitarizzazione della fortezza cinquecentesca (1846) e alla costituzione di una nuova piazza d'armi¹. Una prima fase di ridisegno urbano in rapporto alle esigenze militari si ha appunto in questi anni, con i piani elaborati da Carlo Promis: interprete delle attività progettuali nell'area dell'ex cittadella, media tra municipalità e Ministero della Guerra, studia la disposizione di una nuova cinta daziaria e di alcuni grandi servizi urbani, come la stazione ferroviaria di porta Susa. Con il *Piano d'Ingrandimento della Capitale* (1850-1852)² e il Piano di ingrandimento della città di *Torino sopra i terreni gravanti di servitù Militare e circondanti la Cittadella a levante e tramontana* (1852) viene riprogettata concettualmente la città, mentre la relazione annessa ai piani specifica la strategia militare del collegamento tra il previsto nuovo nucleo di caserme e i settori più delicati dal punto di vista difensivo. «Volendosi destinare la Cittadella specialmente a caserme, le comunicazioni sue coll'Ospedale militare divisionale [Santa Croce], colla strada delle Vaude, colla Piazza d'Armi e colla Città, debbono essere brevi, facili e pronte. Acciò fu provvisto colla Strada di circonvallazione che la ricinge parallelamente al proposto ingrandimento [...] e conservando, per via esteriore, gli accessi a piazza d'Armi dalle Caserme di Porta Susa si ottenne eziandio che la Strada di circonvallazione per carri e pedoni fasciando l'abitato di Torino, qui non avesse a cessare; cosicchè i voluminosi trasporti potessero in massima parte evitare le vie

¹ Le esigenze di urbanizzazione ed espansione della città provocano continui spostamenti delle piazze d'armi. Prima dell'epoca napoleonica le esercitazioni militari si svolgevano nelle piazze cittadine; con il *Plan Général d'embellissement pour la ville de Turin* [...] del 1809, si progetta una piazza d'armi vicino alla porta di Po, un'idea ripresa durante la Restaurazione, ma mai realizzata. Si conferma invece la piazza d'armi di San Secondo a ovest di porta Nuova (dal 1817, realizzata nel 1822 fra i corsi Matteotti, Ferraris e le vie Volta, Camerana e Assietta), che verrà riallocata, mantenendo lo stesso nome, più a meridione della cittadella con il piano Promis, nell'area tra i corsi Matteotti, Re Umberto, Stati Uniti e Vinzaglio, Duca degli Abruzzi, dal 1847. Un ulteriore spostamento avviene infine in borgo Crocetta dal 1872 nell'area fra i corsi Ferraris, Einaudi, Castelfidardo e Montevecchio. L'individuazione conclusiva dell'area da destinare alle manovre militari prende infine forma nell'isolato, a ovest della borgata Molinette, definito dai corsi IV Novembre, Ferraris, Montelungo e Sebastopoli, con la convenzione del 1904.

² Il piano complessivo ne comprendeva in realtà tre settoriali: *Piano Fuori Porta Nuova* (sud), *Ingrandimento parziale fuori Porta Susa e sulla regione Valdocco* (ovest) e *Ingrandimento della città nel quartiere Vanchiglia e sue attinenze* (nord-est). Sul piano cfr. COMOLI MANDRACCI, 1983, pp. 149-190.



1. Piano d'ingrandimento della città di Torino sopra i terreni gravanti di servitù militare a tramontana e levante della cittadella al 1/2000 (1852) in ASCT, *Affari lavori pubblici*, cart. 2, rep. 14, fasc. 3, f. 6.

Il disegno rappresenta i piani d'ingrandimento sull'area dell'ex cittadella (in azzurro). Dalla legenda si evince che in *Tinta Bigia* è colorata la Città antica, nelle varie sfumature di rosso sono raffigurate le aree di proprietà privata, demaniale e comunale; la vecchia piazza d'armi è tratteggiata in grigio, quella nuova è eguale in area ed in figura alla presente (non realizzata). Infine sono stati contornati di rosso gli ingrandimenti già iniziati come lo scalo della strada ferrata di Novara, cioè l'attuale Porta Susa.

urbane»³. Dalla tavola allegata alla relazione (fig. 1)⁴ si evince però come il progressivo riutilizzo degli spazi di pertinenza della cittadella inneschi un meccanismo di rendite immobiliari a svantaggio del demanio militare in una marcata distinzione tra settore civile e militare.

Confrontando due iconografie della città relative ai servizi di trasporto, l'una di metà secolo e l'altra del 1884 (figg. 2-3)⁵, si nota la scomparsa graduale delle strutture della cittadella, mentre è ancora visibile il quartiere "Esagono", dovuto all'ultimo progetto di rafforzamento delle difese interne (anni venti dell'Ottocento). La piazza d'armi trasla a sud-ovest, a tangere corso Einaudi, in borgo Crocetta (*Borgo S. Secondo*), mentre si individuano la caserma Cernaia (1860-1864), i magazzini in corso Matteotti (1861-1866) con l'*Opificio Militare* e la *Spianata d'Artiglieria* ad uso dell'arsenale, in cui si trovano anche due edifici per la Direzione Territoriale di Artiglieria (1882). Al posto dell'*Ospedale Militare in costruzione* (trasferito nell'antico convento di Santa Croce) viene edificata la stazione di porta Susa; dunque non sono stati considerati idonei i siti in *Regione Valdocco* e in borgata Aurora (*C. L'Aurora*), secondo le indicazioni più datate.

³ *Relazione circa l'annesso Piano d'ingrandimento della Città di Torino sopra i terreni circondanti la Cittadella a Levante e Tramontana, ed ora gravati di servitù militare (1° Aprile 1852)*, in ASCT, *Affari lavori pubblici*, cart. 2, rep. 14, fasc. 3, f. 6, pp. 12-13.

⁴ La carta, *Piano d'ingrandimento della città di Torino sopra i terreni gravanti di servitù militare a tramontana e levante della cittadella al 1/2000*, disegna i nuovi viali alberati collegati alla viabilità esistente e i piani d'ingrandimento precedentemente progettati, ove in *Tinta Turchina* sono segnalati gli *Ingrandimenti di Porta Nuova e di Porta Susa e Valdocco*. In giallo sono delineate tutte le *Costruzioni militari e civili* che devono essere demolite, in verde è evidenziato un *terreno ad uso dell'artiglieria* (con il numero LII) relativo al regio arsenale, dove circa una decina d'anni dopo saranno costruiti edifici per il ricovero di materiale di artiglieria e guerra (ora conosciuti come Alti Comandi). La piazza d'armi funzionante è tratteggiata in grigio, quella in progetto, in *Tinta Paonazza*, è indicata oltre lo scalo della stazione di Porta Susa; in realtà confrontando il disegno con quello definitivo del 1857 (ASCT, *Piani d'ingrandimento e regolatori*, Serie 1K 11, dis. 193), redatto dall'ingegnere capo della città Edoardo Pecco, si verifica come la posizione della piazza d'armi non sia variata.

⁵ *Piano di confronto fra le due proposte dello scalo per la ferrovia di Novara l'una in proseguimento della Via d'Italia e l'altra nella regione Valdocco [post 1843]* in ASCT, *Collezione Simeom*, serie C, n. 11947 e *Pianta della Città di Torino disegnata secondo i dati più recenti e i tracciati delle Tramvie (1884)* in ASCT, *Collezione Simeom*, serie C, n. 1925.

Dai primi anni sessanta e per tutto il trentennio successivo, quindi, la riprogettazione della Torino militare si concentra soprattutto sugli spazi dismessi della cittadella⁶, mentre successivamente interessa anche le immediate vicinanze dei margini cittadini, pur sempre all'interno della cinta daziaria del 1853. È il caso di varie caserme: la Alfonso Lamarmora in borgo Crocetta (1881) e di fronte, sempre su corso Vittorio Emanuele II, la coeva caserma Cavalli (poi Pugnani e Sani), la caserma Dogali (prima Alessandro Lamarmora) in borgo Po (1887-1888), la caserma della Brocca e la Monte Nero (ex Rubatto) entrambe in borgo Rubatto, nei pressi del poligono delle Regie Scuole di Artiglieria, spostato a Venaria all'epoca della costruzione delle due caserme a metà Ottocento. Nel 1862 l'arsenale settecentesco vicino alla cittadella, attuale sede della Scuola di Applicazione, viene sostituito da quello di borgo Dora, con l'annessa caserma Sacchi e collegato alla fabbrica d'armi di



borgo Valdocco dal canale del Martinetto. Nel 1884 in borgo Po viene costruito ex novo anche un edificio per l'assistenza di orfane o indigenti, l'Istituto Figlie dei Militari, creato nel 1764 in via S. Domenico. Fuori dalla cinta daziaria del 1853 viene progettato il tiro a segno (1885) nel borgo Martinetto, in sostituzione di quello provvisorio vicino al castello del Valentino (1864).

Un aspetto non trascurabile, negli anni qui esaminati, è l'intreccio fra attività industriale e militare. Dopo lo spostamento della capitale cambiano le priorità della città: la conversione produttiva in senso industriale appare condizione implicita della pianificazione fisica e funzionale del capoluogo. Negli anni sessanta, la maggior parte delle officine è

2. *Piano di confronto fra le due proposte dello scalo per la ferrovia di Novara l'una in proseguimento della Via d'Italia e l'altra nella regione Valdocco [post 1843] in ASCT, Collezione Simeom, serie C, n. 11947.*

3. *Pianta della Città di Torino disegnata secondo i dati più recenti e i tracciati delle Tramvie (1884) in ASCT, Collezione Simeom, serie C, n. 1925.*

⁶ Un'altra zona centrale in cui persiste una forte impronta militare, essenzialmente di carattere amministrativo, per tutto l'Ottocento, si attesta sull'asse di via Po, ove, oltre alla Regia Accademia Militare (1674), alla Regia Cavallerizza (1740), alle Segreterie di Stato e di Guerra (1733), all'ospedale militare divisionale di S. Croce (dal 1855, innalzato più di due secoli prima come monastero delle canonichesse lateranensi di Santa Croce), alla caserma Bergia (dal 1814 sede del corpo dei Reali Carabinieri, costruita dopo il 1729 come Collegio delle Province), nel XIX secolo vengono eretti le caserme Cavour e S. Teobaldo (metà Ottocento), le caserme Ceppi (circa 1836), dei Grani (1840), Arimondi (fine secolo) e il quartiere di Cavalleria S. Antonio inaugurato nel 1847. Inoltre in via teatro d'Angennes 17 (attuale via Principe Amedeo) a metà Ottocento operano tre strutture del Ministero della Guerra: il Corpo d'Intendenza Militare del Dipartimento di Torino, il Comando militare di Provincia e l'Amministrazione della Giustizia militare, cioè il Tribunale militare territoriale della Divisione militare di Torino. Sempre nella via, al numero 50, vi era la caserma delle Guardie del Regio Palazzo, demolita dopo il 1862, anno di trasferimento del Corpo a Napoli. Anche sulla via S. Francesco da Paola operano diversi organismi del Ministero della Guerra fra cui il Comando Generale di Divisione, il Comando e la Direzione del Genio militare del Dipartimento di Torino.

Confrontando le due carte è evidente come, in circa quarant'anni, la fisionomia della città sia drasticamente cambiata non solo nella zona prospiciente l'ex cittadella ma soprattutto nei borghi come *Valdocco*, *S. Donato*, *Dora* e *Vanchiglia*, in cui la moderna urbanizzazione sta progressivamente inglobando il territorio agricolo.

collegata all'industria della guerra: l'arsenale militare e la fonderia annessa, le fabbriche d'armi di Valdocco e borgo Dora. Le manifatture per le armi pesanti e leggere forniscono all'epoca lavorazioni tra le più elaborate tecnologicamente sul mercato europeo⁷; tanto che nel 1865 la maggior parte della produzione militare italiana (non solo l'industria delle armi, ma anche la produzione di contorno come equipaggiamento, vestiario, razioni alimentari) è insediata a Torino. Lo sviluppo industriale di metà Ottocento imprime segni indelebili sul tessuto della città, con opifici e ciminiere che divengono tratti caratteristici del paesaggio urbano: non solo nelle aree periferiche, ma anche in zone adiacenti al centro più antico come borgo Dora, uno degli insediamenti produttivi più vitali della città negli anni trenta-quaranta, dove da secoli dominavano la regia polveriera⁸ e il complesso dei Molassi, i mulini da grano più importanti di Torino. Il *Piano Unico Regolatore e d'Ampliamento* del 1908 razionalizza quindi lo sfruttamento dei terreni al di fuori della cinta daziaria del 1853, organizzando non solo le aree industriali nei borghi operai, ma anche alcuni immobili dell'esercito. Ad inizio Novecento, inoltre, alcune fabbriche vengono rilette e riutilizzate dall'Amministrazione militare. Il galletificio militare di via Modena 9 (borgata Aurora) già della Società Anonima Torinese di Panificazione è acquisito nel 1908; nel sito del lanificio Piacenza (1911-1920) di via Bologna (borgo Regio Parco) si insedia il magazzino di artiglieria e difesa chimica (MARDiChi); in corso Regina Margherita 16, in borgo Vanchiglia, l'edificio della Venchi & Unica (1907), circa trenta anni dopo diviene un opificio militare per la fabbricazione di oggetti in cuoio; l'attuale caserma dell'esercito Carlo Amione in borgata Campidoglio nasce come trasformazione della ex SCAT (Società Ceirano Automobili Torino)⁹.

Una seconda fase di fervida attività costruttiva per "Torino militare" è rappresentata dalla convenzione del 14 aprile 1904 fra il Municipio di Torino (sindaco Frola) e l'Amministrazione della Guerra, rappresentata dalla Direzione Genio Militare di Torino (colonnello Chiarle). Da anni ormai le caserme appaiono inadeguate per il numero, la localizzazione strategica nel territorio e le normative igieniche; inoltre la costante espansione dell'urbanizzato incrina sempre più la convivenza fra strutture militari e civili.

La convenzione prevede che l'Amministrazione della Guerra accetti «di trasferire il suo diritto d'uso perpetuo sull'attuale piazza d'Armi della Crocetta in altre due piazze d'Armi acquistate e sistemate a spese e cura del Municipio di Torino»¹⁰. Il Comune si assume l'obbligo, quindi, di costruire a proprie spese e concedere in uso perpetuo (artt. IV-V) una piazza d'armi (oggi parco Cavalieri di Vittorio Veneto) dell'estensione di circa trenta ettari compresa tra i viali Stupinigi (corso Unione Sovietica) e Orbassano; inoltre una seconda, *Vanchiglia*, con una superficie di sei ettari nell'attuale parco Crescenzo, due caserme per la truppa di linea, una per le truppe di cavalleria, un ospedale militare divisionale e infine alcuni fabbricati di servizio per l'Accademia Militare e la Scuola d'Applicazione di Artiglieria e Genio, in prossimità della barriera di Francia (fig. 4)¹¹. Non vengono prescritte priorità, come precisa la convenzione: «L'ordine secondo cui saranno intraprese le nuove fabbriche come pure le loro particolarità saranno di esclusiva competenza dell'Amministrazione

⁷ Al competitivo sviluppo tecnologico dell'esercito italiano hanno contribuito personalità di ingegno quali Giovanni Cavalli, Luigi Federico Menabrea e Giovanni Castellazzi; inoltre Menabrea ha progettato il quartiere di cavalleria S. Antonio e Castellazzi l'arsenale di borgo Dora e le caserme Cernaia e Podgora.

⁸ Nell'area poi occupata dall'arsenale, dal 1580 esisteva la polveriera voluta da Emanuele Filiberto, abbandonata dopo i danni subiti per lo scoppio dei magazzini delle polveri nel 1852.

⁹ L'azienda nata nel 1906 in via Madama Cristina, otto anni dopo si era trasferita in corso Francia 142 (angolo piazza Rivoli); fra il 1921 e il 1939, dall'unione dei vari edifici industriali, la struttura diviene definitivamente un immobile del Genio Militare.

¹⁰ *Costruzioni e permuta degli stabili militari - Convenzione* in ASCT, *Deliberazioni e verbali del Consiglio Comunale*, 15 aprile 1904, p. 387. La convenzione è stabilita il 14 aprile, ma approvata con seduta consiliare il giorno successivo.

¹¹ Nella carta della *Città di Torino*, in allegato alla delibera del 15 aprile 1904, sono evidenziati, in rosa con le lettere, gli edifici ceduti dall'Amministrazione della Guerra al Municipio, in verde con i numeri romani, i terreni comunali dati in permuta alla Direzione Genio Militare di Torino. Gli edifici militari in progetto sono disposti sul perimetro della *nuova Piazza d'Armi a sud* (terreno I): l'*Infermeria Cavalli* (III) collegata all'appezzamento IV in cui è prevista la caserma di cavalleria Vittorio Dabormida su corso Unione Sovietica, in prosecuzione sul viale la caserma di fanteria Tommaso Morelli di Popolo (V), un'altra caserma di fanteria (VI), la Montegrappa (prima Alessandro Lamarmora), in corso IV Novembre sul lato nord della piazza e infine a occidente, sullo stesso corso, l'ospedale militare intitolato ad Alessandro Riberi (VII).

militare. L'andamento dei lavori però sarà regolato in modo che non meno di due unità di fabbricati (Caserme od Istituti) siano contemporaneamente in corso»¹².

La convenzione specifica le caratteristiche delle opere e gli adeguamenti necessari di urbanizzazione come i viali alberati sul perimetro della piazza. Il Comune deve sistemare la viabilità in generale, le linee tranviarie, i passaggi a livello, le fognature, l'illuminazione pubblica, le diramazioni per l'acqua potabile, per il gas, le linee telefoniche; inoltre il «Municipio si riserva la facoltà ad esso spettante di trasportare la cinta daziaria in modo da includervi gli stabili formanti oggetto della presente convenzione. Ad ogni modo per gli effetti delle tasse di dazio le nuove costruzioni saranno considerate come entro cinta ancorché la nuova cinta d'ampliamento non risultasse ultimata»¹³.

La Direzione Genio Militare di Torino deve cedere al Comune, in permuta, la piazza d'armi della Crocetta, le caserme Dabormida (via Garibaldi, già S. Celso), Alessandro Lamarmora (via Principe Amedeo), della Brocca e Rubatto (largo Mentana), l'infermeria "Cavalli" della caserma S. Antonio (via della Zecca, ora via Verdi), l'ospedale militare S. Croce (via Accademia Albertina), i fabbricati della "spianata di artiglieria" (corso Siccardi) e parte dell'Accademia Militare (via della Zecca).

Per valutare l'impatto delle scelte dell'amministrazione militare sull'urbanistica torinese è opportuno comparare due piante della città, sulle quali l'ufficio tecnico dell'esercito ha evidenziato alcuni fabbricati del Demanio ramo Guerra. Sulla carta allegata alla *Guida Commerciale Ed Amministrativa di Torino* (fig. 5)¹⁴ sono rilevati, con relativa legenda e ampliamento del perimetro cittadino in matita, i *Fabbricati da cedersi* (giallo) e le *Aree per le nuove Costruzioni* (blu, per la maggior parte non realizzate); la guida mette, invece, in risalto in rosso gli edifici industriali ed in arancione quelli di rilevanza per le *Amministrazioni*



4. Città di Torino. Permuta di fabbricati e terreni tra il Municipio e l'Amministrazione Militare in ASCT, *Deliberazioni e verbali del Consiglio Comunale*, 15 aprile 1904, f. 29.

Nelle tabelle che affiancano le due legende sono elencate le superfici dei vari terreni oggetto della permuta; dal totale emerge una metratura praticamente doppia per gli spazi militari (Municipio mq. 371887 e Amministrazione della Guerra mq. 669136).

¹² *Costruzioni e permuta degli stabili militari - Convenzione in ASCT, Deliberazioni e verbali del Consiglio Comunale*, 15 aprile 1904, p. 388.

¹³ *Ibidem*, p. 391. Una clausola appropriata, dato che la definitiva traccia della nuova cinta daziaria non sarà la cosiddetta linea Frola prevista dal piano regolatore del 1908, mentre verrà approvata solo nel 1912, con legge apposita, la cinta definitiva con un perimetro molto superiore al precedente. Sulle cinte daziarie cfr. LUPO, PASCHETTO, 2005.

¹⁴ *Pianta di Torino* (1906) in ASCT, *Tipi e disegni*, cart. 64, fasc. 6, dis. 9.

5. Pianta di Torino (1906) in ASCT, *Tipi e disegni*, cart. 64, fasc. 6, dis. 9.

Leggenda

Fabbricati da cedersi

[giallo]

1 - Arsenale

2 - Ex Fabbrica d'Armi

3 - Arsenale di costruzione

4 - Caserma Cavour

5 - [Caserma] Carlo

Emanuele

6 - [Caserma] Cesare di

Saluzzo

7 - [Caserma] Massimo

d'Azeglio

8 - [Caserma] Arimondi (Ex

Ospizio di Carità)

9 - Polveriera di Stura

10 - Laboratorio Pirotecnico

11 - Ex Opificio Arredi

12 - Poligono Ferrovieri

13 - [Poligono] Zappator[i]

Aree per le nuove

Costruzioni [blu]

14 - Officina di Costruzione

d'Artiglieria e Laboratorio

Pirotecnico

15 - Caserma d'Artiglieria

da Fortezza

16 - Caserma Ferrovieri

17 - Poligono Ferrovieri

18 - Caserma Alpini

19 - Caserma di Fanteria

20 - Poligono dei Zappatori

21 - Uffici e Laboratori della

Direzione d'Artiglieria e

Armeria

22 - Palazzo del Comando,

Uffici di Presidio e

Biblioteca

Il Capitano Compilatore

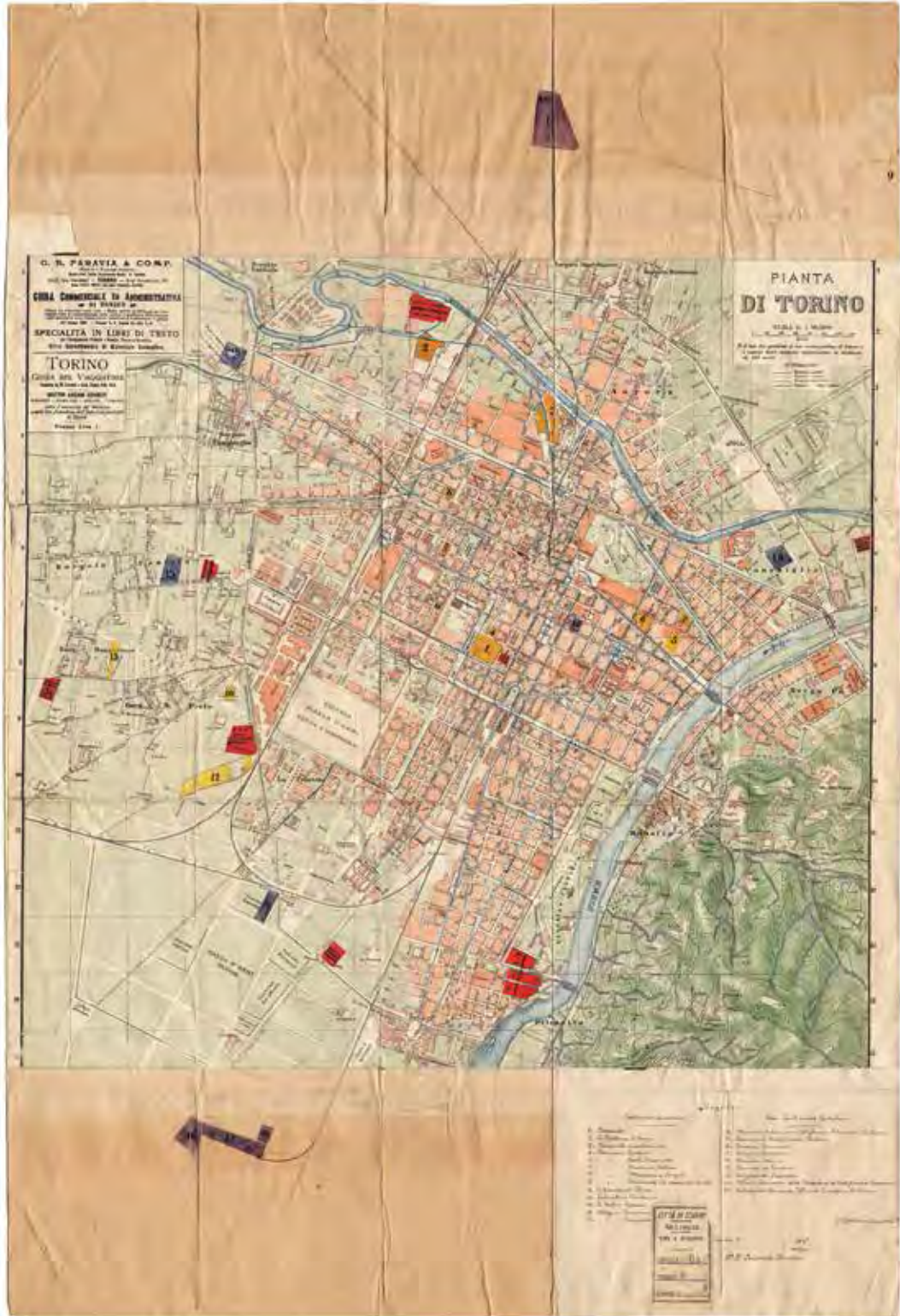
Torino li 1907

V[ist]o Il Colonnello

Direttore

[In rosso - industria: Soc. Meccan. Italo-Ginevrina; SPA Società Piemontese Automobili; Fabbrica di Automobili e Cicli LUX; Fabbrica Automobili Standard; FIAT Fabbrica Italiana Automobili; Stamperia Reale; Libreria Paravia; Società Anonima Ferriere Piemontesi già Vandel & C.; Aquila Italiana Fabbrica Automobili.

In rosa scuro - servizi: es. scuole, istituti, carceri, ospedali, caserme, scali ferroviari, chiese, grandi servizi].



*civili, militari e giudiziarie*¹⁵. Sulla carta del 1907 (fig. 6)¹⁶ relativa al piano regolatore (1906-1908), su cui è ben leggibile il progetto della nuova cinta daziaria (non realizzata), le zone di nuova progettazione sono lasciate in chiaro: il laboratorio pirotecnico (borgata S. Paolo), il tiro a segno (borgo Martinetto), le polveriere di Stura e del Parco (borgata Monterosa), la vecchia piazza d'armi – indicata come *Area Municipale da destinarsi ad edifici privati e a villini, edifici pubblici e giardini* – e le due nuove, una a ovest della borgata Molinette, sulla

¹⁵ Nella guida (pp. 537-544) sono elencati «Uffici e stabilimenti militari»; in particolare, osservando le due tabelle conclusive, «Caserme dove risiedono le truppe stanziate in Torino» e «Quadro dei Corpi e reparti di truppa stanziate in Torino», si ha un resoconto della distribuzione degli edifici militari da metà Ottocento sino ad inizio Novecento: la zona centrale (ex cittadella e asse di via Po) è maggiormente densa di uffici, mentre le strutture operative si stanno lentamente spostando verso le zone borghigiane adiacenti.

¹⁶ *Pianta della Città di Torino coll'indicazione del piano unico regolatore di ampliamento 1907* in ASCT, *Piani d'ingrandimento e regolatori*, Serie 1K 14, all. 3, tav. 1.

quale si affacciano l'*Ospedale Militare* e la *Caserma Bersaglieri* (Montegrappa)¹⁷, l'altra in borgo Regio Parco.

La caserma Ferdinando di Savoia Duca d'Aosta per la Guardia di Finanza viene costruita dopo il 1912 a nord dell'ospedale, in prosecuzione su corso IV Novembre, entrando più tardi nel complesso polo militare della nuova piazza d'armi (zona S. Rita, a ponente della borgata Molinette)¹⁸.

Nella prima metà del Novecento compaiono ex novo ancora alcuni edifici militari¹⁹: in borgata S. Paolo, la caserma Cavour e il magazzino annesso; in borgo Pozzo Strada dal 1911 al 1953 è attivo l'aeroporto militare Carlo Piazza (parco Colonnetti); nella zona di corso Vinzaglio il Circolo Ufficiali di Presidio, il palazzo dell'Intendenza di Finanza, la Questura e, più a est, la caserma Angotti e il complesso di strutture ad uso militare sorto nell'isolato fra i corsi Galileo Ferraris e Matteotti, le vie Confienza e Bertolotti²⁰.

Si rilevano dall'analisi alcuni fili conduttori che si riscontrano in diversi settori della città. Il progresso dell'urbanizzazione in funzione delle attrezzature di servizio sia civili sia militari determina in epoche diverse (per i borghi Rubatto, Po e Crocetta nell'Ottocento, per le borgate Campidoglio e Aurora e per il borgo Regio Parco nel Novecento) uno



6. Pianta della Città di Torino coll'indicazione del piano unico regolatore di ampliamento 1907 in ASCT, Piani d'ingrandimento e regolatori, Serie 1K 14, all. 3, tav. 1.

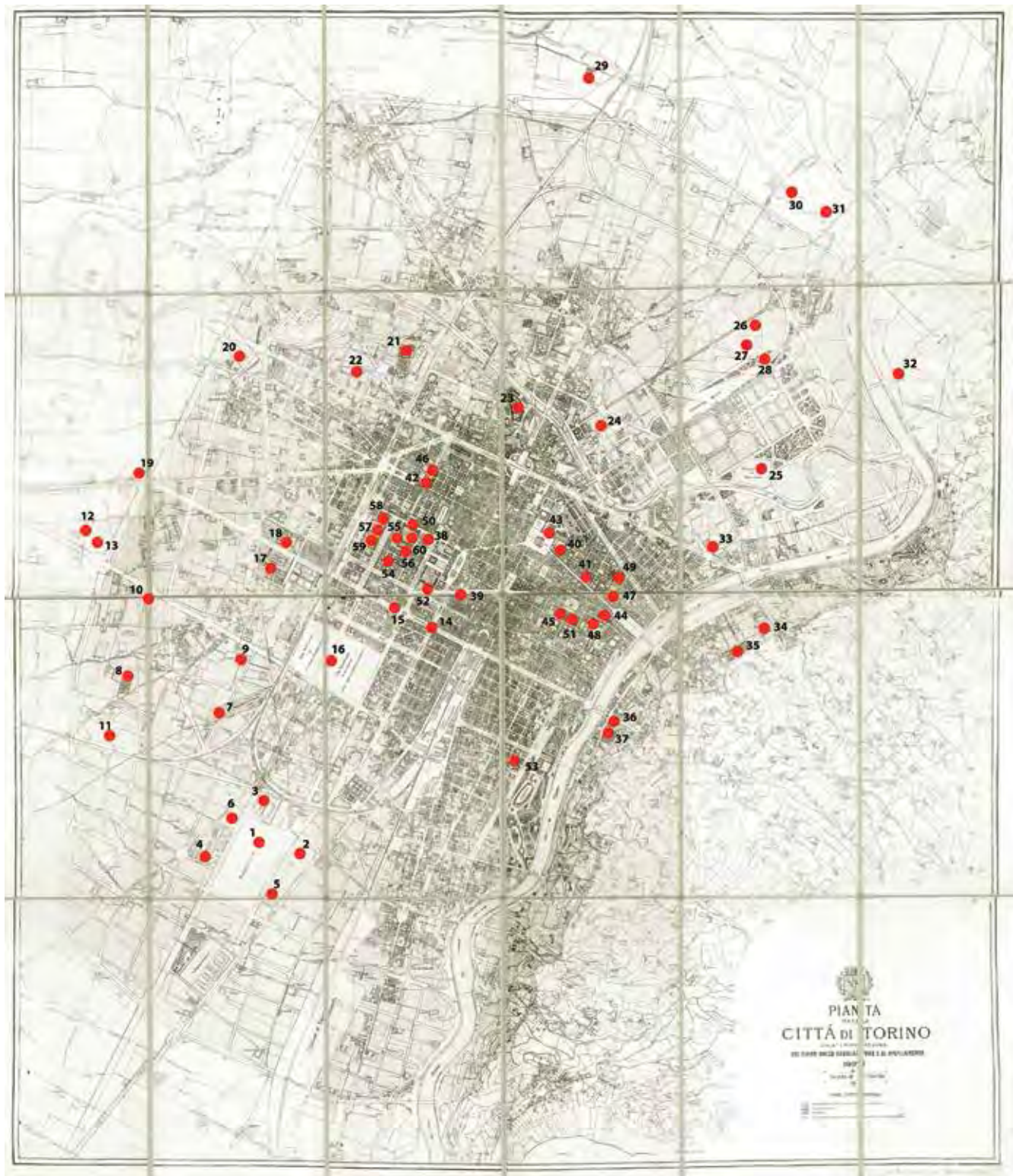
Sulla carta del 1907 relativa al piano regolatore (1906-1908) l'Amministrazione militare ha evidenziato con il pastello blu gli edifici militari ottocenteschi, molti dei quali sono ribaditi "in giallo" nell'iconografia del 1906, che risulta una rielaborazione della *Pianta di Torino* della Guida Paravia da parte di un *Colonnello Direttore* e di un *Capitano Compilatore* al 1907, dove vengono inseriti gli edifici militari in progetto (blu) e viene creata una legenda relativa ai vari edifici militari evidenziati.

¹⁷ Le caserme Dabormida e Morelli di Popolo non sono ancora contemplate nel piano regolatore, mentre nelle figg. 4 e 5 si evidenziano gli spazi in progetto; in effetti la Montegrappa sarà la prima caserma ad essere costruita.

¹⁸ Nel complesso risultano: «Palazzina di Comando della Legione Guardia di Finanza, in corso IV Novembre, costruita nel 1912 a cura e spese dell'Ufficio del Genio civile di Torino sull'area dell'ex Officina Carte Valori; Caserma Emanuele Filiberto duca d'Aosta, costruita nel 1912 a cura e spese dell'Ufficio del Genio civile di Torino per la Regia Guardia di Finanza, in corso Orbassano» BORASI, 2004, p. 184. La conclusione dei lavori di costruzione e l'entrata in attività effettiva della caserma dovrebbero essere però successivi, poiché sulle tavole relative alle varianti di piano sia del 1916 (ASCT, *Tipi e disegni*, cart. 64, fasc. 6, dis. 8) sia del 1924 (ASCT, *Tipi e disegni*, cart. 64, fasc. 7, dis. 32) non è ancora raffigurata sull'area, mentre viene menzionata l'officina carte e valori. La sistemazione definitiva della piazza d'armi e delle rispettive strutture è dettagliata sulle tavole della variante del 1935 del piano regolatore (ASCT, *Tipi e disegni*, cart. 64, fasc. 7, dis. 8, tav. 5), dove la caserma della Regia Guardia di Finanza è costruita su parte dell'area occupata prima dall'ex officina. Negli edifici militari della piazza d'armi si verifica l'abbandono del modello a corte per il tipo a padiglioni, con maggiori aree libere fra le opere e un ampio cortile interno, una palazzina di comando con elementi decorativi di pregio (dal neoclassicismo all'ecclettismo), due maniche laterali per l'amministrazione e la truppa. A questa tipologia, in generale, si adeguano altre architetture istituzionali come carceri, ospedali e manicomi, ma anche industrie, macelli e depositi.

¹⁹ Qualche struttura è costruita su disegno di noti progettisti quali Pietro Fenoglio e Giovanni Angelo Reycond.

²⁰ Il complesso comprende alcuni edifici della Scuola d'Applicazione e Istituto di Studi Militari dell'Esercito, vari immobili e appartamenti per i militari e le loro famiglie; l'area prima occupata dai magazzini per i materiali da artiglieria e da guerra nel 1882 viene riprogettata per la Direzione Territoriale di Artiglieria, negli anni trenta del Novecento si inseriscono anche gli edifici degli Alti Comandi Militari.



7. Individuazione delle strutture militari ai primi decenni del XX secolo mediante il raffronto delle iconografie nelle figg. 5 e 6, utilizzando come supporto alla rielaborazione grafica la carta di fig. 6.

sviluppo del borgo strettamente collegato a tali strutture. In borgo Rubatto si sviluppano a metà Ottocento importanti complessi industriali come l'opificio Diatto e la fonderia Polla, poco più a ovest delle caserme della Brocca e Monte Nero; in borgo Po ad iniziare dal 1816 vengono edificati la diga Michelotti, il ricovero di mendicITÀ, l'istituto Figlie dei militari, diverse scuole e la caserma Dogali; in borgo Crocetta dal 1857 si iniziano i lavori per le carceri "Le Nuove", vengono costruite poi le caserme Alfonso Lamarmora e Cavalli, il convalescenziario, l'ospedale Mauriziano, le officine ferroviarie e ancora i bagni pubblici ad inizio Novecento. Nelle borgate Campidoglio e Aurora e in borgo Regio Parco si nota uno sviluppo stratificato di industria e servizi dai primi decenni del Novecento: vengono acquisite dall'amministrazione militare in borgata Campidoglio la SCAT, poi caserma Amione, in borgata Aurora la Società Anonima Torinese di Panificazione e l'officina Nebiolo, poi rispettivamente il gallettificio militare e il tribunale di sorveglianza, in borgo Regio Parco il lanificio Piacenza, poi MARDiChi. Inoltre a metà Novecento l'esercito si avvale anche di

7. LEGENDA

BORGATA MOLINETTE

- 1 (a ovest) Piazza d'armi (parco cavalieri di Vittorio Veneto 1974), 1904-1907, rifunzionalizzazione
- 2 (a ovest) Caserma Tommaso Morelli di Popolo, 1905-1910, [Tolenghi], attiva (Esercito)
- 3 (a ovest) Caserma Alessandro Lamarmora (poi Montegrappa), 1905-1910, attiva (Esercito)
- 4 (a ovest) Ospedale militare Alessandro Riberi, 1905-1913, [Alfredo Giannuzzi Savelli], attivo (Esercito)
- 5 (a ovest) Caserma Vittorio Dabormida con infermeria cavalli, 1906-1914, colonnello direttore [Lotteoni], attiva (Esercito)
- 6 (a ovest) Caserma Emanuele Filiberto di Savoia duca d'Aosta, [post 1924], attiva (Guardia di Finanza)

BORGATA S. PAOLO

- 7 Poligono Ferrovieri o S. Paolo sud, [1907], scomparso
- 8 Polveriera di S. Paolo, [1907], scomparsa
- 9 Laboratorio pirotecnico, [1907], scomparso
- 10 Poligono Zappatori, [1907], scomparso
- 11 Scalo ferroviario S. Paolo con magazzino, [ante 1972], disuso

BORGATA POZZO STRADA

- 12 Polveriera della Tesoriera, [ante 1879], scomparsa
- 13 Officina Peugeot (poi officina e magazzino militare), [post 1946], scomparsa

BORGATA CROCCETTA

- 14 (in parte) Piazza d'armi "S. Secondo" (edifici di civile abitazione post 1847), 1817-1822, Gaetano Lombardi, rifunzionalizzazione
- 15 (in parte) Piazza d'armi "S. Secondo" (edifici di civile abitazione post 1875), 1847, Racchia, rifunzionalizzazione
- 16 Piazza d'armi "Crocetta" (edifici di civile abitazione post 1907), 1872-1875, Bechis, rifunzionalizzazione
- 17 Caserma Alfonso Lamarmora (uffici comunali 1977), 1881, colonnello direttore [Reto], in parte rifunzionalizzazione
- 18 (a nord) Caserma Giovanni Cavalli (poi Angelo Pugnani e Ugo Sani), 1881, capitano Eugenio Bella, scomparsa

BORGATA CAMPIDOGLIO

- 19 SCAT (poi caserma Carlo Amione 1921-1939), 1914, Federico Politano, attiva (Esercito)

BORGATA MARTINETTO

- 20 Tiro a segno del Martinetto (sacriario del Martinetto 1945), 1885, rifunzionalizzazione

BORGATA VALDOCCO

- 21 Fabbrica d'armi, [ante 1843], scomparsa
- 22 Magazzino del casermaggio militare, 1904, scomparso

BORGATA DORA

- 23 Regia Polveriera, 1580, Antonio Rubatto 1673, scomparsa; Arsenale di borgo Dora con caserma Paolo Sacchi (SERMIG post 1945), 1862, Giovanni Castellazzi, rifunzionalizzazione

BORGATA AURORA

- 24 Società Anonima Torinese di Panificazione (poi galletificio militare 1908), primi anni XX sec., [Pietro Fenoglio], disuso

BORGATA REGIO PARCO

- 25 Piazza d'armi "Vanchiglietta" (parco Crescenzo post 1970), 1904-1908, rifunzionalizzazione
- 26 Lanificio Piacenza (poi magazzino di artiglieria e difesa chimica-MARDiChi 1920), 1911, Pier Maria Dogliotti, poi Giovanni Chavalley 1913-1920, disuso
- 27 Magazzino militare del Genio, 1940, disuso
- 28 Scalo ferroviario, [post 1940], scomparso

BORGATA MADONNA DI CAMPAGNA

- 29 Poligono Basse di Stura (tiro a segno nazionale 2010), 1951, rifunzionalizzazione

BORGATA MONTEROSA

- 30 Polveriera di Stura, [1907], scomparsa
- 31 Polveriera del Parco, [1907], scomparsa

BORGATA SASSI

- 32 Poligono del Meisino (poi galoppatoio militare Ferruccio Dardi post 1949), seconda metà XIX sec., attivo (Esercito)

BORGATA VANCHIGLIETTA

- 33 Venchi & Unica (poi opificio militare 1938), 1905-1907, Pietro Fenoglio, in fase di rifunzionalizzazione

BORGATA PO

- 34 Istituto Figlie dei Militari (IPSIA, ITC e liceo europeo [post 1975]), 1884, Giovanni Angelo Reycond, rifunzionalizzazione
- 35 Caserma Dogali (poi Alessandro Lamarmora), 1887-1888, Bottero-Brauzzi, disuso

BORGATA RUBATTO

- 36 Poligono delle Regie Scuole di Artiglieria (poi caserma della Brocca [1850]), 1739, scomparsa
- 37 Caserma Rubatto (poi Monte Nero), 1850, scomparsa

CENTRO

- 38 Mastio della cittadella (poi Museo Nazionale di Artiglieria 1893), 1564, Francesco Paciottio, in fase di rifunzionalizzazione
- 39 Fonderia di artiglieria (Carlo Morello 1659) inglobata nell'arsenale con poligoni, laboratori di chimica, metallurgia e precisione e dal 1739 anche Regia Scuola di Artiglieria e Fortificazioni, Antonio Felice de Vincenti 1738-1742, (poi Scuola d'Applicazione e Istituto di Studi Militari dell'Esercito), attivo (Esercito)
- 40 Regia Accademia militare, 1674, Amedeo di Castellamonte, scomparsa; Regia Cavallerizza (spazi espositivi e teatrali), 1740, Benedetto Alfieri, rifunzionalizzazione
- 41 Regio ospizio di carità (poi caserma Giuseppe Edoardo Arimondi [1886]), 1692-1697, scomparsa
- 42 Quartieri militari con caserme San Daniele e San Celso (ISTORETO 2003), 1716-1729, Filippo Juvarra, rifunzionalizzazione
- 43 Segreterie di Stato e di Guerra (poi Prefettura), 1733, Filippo Juvarra, poi Benedetto Alfieri 1737-1757, attive (Polizia)
- 44 Biblioteca militare (scuola materna municipale), [ante 1814, Giuseppe Talucchi], rifunzionalizzazione; caserma Ceppi (poi Alfonso Lamarmora), [1836], scomparsa
- 45 Sede Reali Carabinieri (poi caserma Chiaffredo Bergia post 1945), 1814 (collegio delle province 1729-1737 Bernardo Antonio Vittone), attiva (Carabinieri)
- 46 Caserma Cesare di Saluzzo (poi in parte caserma Franco Balbis 1889), 1829, attiva (Polizia)
- 47 Quartiere di cavalleria Sant'Antonio (poi caserma Carlo Emanuele I e Massimo d'Azeglio post 1864), 1840, Luigi Federico Menabrea, scomparso
- 48 Caserma dei Grani (poi Direzione Dipartimentale), 1840, scomparsa
- 49 Caserma San Teobaldo, metà XIX sec., scomparsa
- 50 Caserma Cernaia, 1860-1864, Giovanni Castellazzi, attiva (Carabinieri)
- 51 Ospedale militare divisionario Santa Croce (poi caserma Podgora post 1945), 1861 [monastero 1685 Amedeo di Castellamonte], Giovanni Castellazzi, attiva (Polizia), in parte rifunzionalizzazione (Università degli Studi post 1990)
- 52 Magazzini per materiali di artiglieria e da guerra (poi Scuola d'Applicazione e Istituto di Studi Militari dell'Esercito [post 1930]), 1861-1866, attivi (Esercito)
- 53 Tiro a segno del Valentino, 1864, scomparso
- 54 Magazzino militare centrale (poi caserma Ettore De Sonnaz), 1885, Ferroglio, disuso
- 55 Caserma Pietro Micca, 1885, Bella-Griffa, attiva (Carabinieri)
- 56 Caserma Maurizio De Sonnaz, 1886, Luda, disuso
- 57 Palazzo dell'Intendenza di Finanza (poi Agenzia delle Entrate-Direzione Regionale del Piemonte 2001), 1910-1916, Ceresa, Bottero, Visetti, rifunzionalizzazione
- 58 Scuola di Guerra (poi circolo ufficiali di presidio 1953), 1911, Carlo Angelo Ceresa, attivo (Esercito)
- 59 Palazzo della Questura, 1934, Vittorio Tarizzo, attivo (Polizia)
- 60 Caserma Alberto Angotti, [1935-1955], attiva (Polizia)

strutture proprie di collegamento alle grandi arterie ferroviarie torinesi: in borgo Regio Parco lo scalo ferroviario interno al magazzino del Genio di via Cimarosa collega anche il MARDiChi e la manifattura Tabacchi, lo scalo di borgo S. Paolo si estende fra le vie Tolmino, Tirreno e i corsi Rosselli e Trapani, il raccordo ferroviario del foro boario si allaccia al panificio militare (caserma Cavalli) in borgo Crocetta.

L'amministrazione militare, pur mantenendo le strutture delle reti di controllo territoriale e di rappresentanza nella zona centrale di Torino, ove vi è anche maggior "visibilità", tende a spostare nei borghi e nelle borgate più prossimi al centro le infrastrutture, le caserme e gli opifici militari, comunque all'interno della cinta daziaria del 1912, la quale cesserà di esistere nel 1930 per decreto mussoliniano²¹.

²¹ Durante il periodo fascista, per il controllo del territorio cittadino, vengono costruiti i gruppi rionali o altri edifici di servizio con funzioni anche paramilitari, come le adunate, centrali o rionali. Nel periodo dei bombardamenti sono progettati ed edificati dei rifugi antiaerei in edifici militari di particolare importanza strategica come la Scuola di Guerra, l'ospedale Riberi, l'opificio militare (anche se nella maggior parte dei casi si recuperano ambienti preesistenti come cantine o le gallerie di contromina settecentesche della cittadella). Negli anni 1945-1946, oltre i limiti meridionali di borgo Pozzo Strada, nell'isolato fra le vie Reni, Veglia e corso Allamano ("campo sud") e in quello attiguo perimetrato dalle vie Veglia, Pininfarina, Lesna, Tirreno e Reni ("campo nord"), sono edificate le "Casermette S. Paolo", oggi conosciute come caserme Atzei, Pugnani e Cesale. In borgata Sassi viene edificato il galoppatoio Dardi, di pertinenza della Scuola di Applicazione, costruito una decina d'anni dopo le "Casermette" sul terreno del poligono del Meisino. Verso la fine del Novecento viene edificata *ex novo* la caserma Pictet per il Nucleo Regionale della Guardia di Finanza in borgo Lingotto (via Bruno 141), mentre in questo primo decennio del XXI secolo si stanno dismettendo diverse strutture militari, come le due caserme De Sonnaz, la caserma Dogali, lo scalo ferroviario di S. Paolo, il galletificio militare, il MARDiChi con il vicino magazzino del Genio. Nei secoli alcuni edifici militari sono completamente scomparsi, o ne rimangono pochi segni: le caserme Arimondi, Ceppi, dei Grani, Monte Nero, della Brocca, S. Teobaldo e Cavalli, i poligoni della Regia Scuola, del Valentino, dei Ferrovieri e degli Zappatori, le polveriere di S. Paolo, di Stura, del Parco, della Tesoriera e quella Regia, alcuni magazzini, la fabbrica d'armi, il laboratorio pirotecnico, l'aeroporto militare, il quartiere di cavalleria, la Regia Accademia e lo scalo ferroviario di borgo Regio Parco.

I fenomeni borghigiani: dalle ricerche pregresse alle attuali

MICAELA VIGLINO

La conoscenza, approfondita e scientificamente fondata, del territorio comunale di Torino, per comprenderne la realtà contemporanea stratificata nei secoli e le valenze storiche residuali anche all'esterno del più antico nucleo urbano già racchiuso dalle fortificazioni, è l'obiettivo che il dipartimento Casa-città del Politecnico di Torino si era posto sin dalla sua costituzione e che ha raggiunto un primo risultato nel lontano 1980, sviluppandosi poi per tappe successive.

I preliminari a un nuovo piano regolatore (1980)

Sulla scorta della Legge regionale 56/77¹ il Comune inseriva nel Progetto preliminare di Piano (in variante al PRGC vigente dal 1959)² uno studio conoscitivo sui Beni culturali ambientali condotto da Vera Comoli, nel quale veniva delineata una prima identificazione di *insediamenti ed ambiti urbani* come portatori di valori storici degni di salvaguardia.

Risultavano pertanto individuati, accanto al *nucleo di più antica acculturazione urbana* (l'unico «centro storico» fino ad allora preso in considerazione), i *primi ampliamenti ottocenteschi*, le *parti dell'impianto urbano preunitario*, gli *insediamenti sulle direttrici urbane dello sviluppo postunitario*, i *tessuti minori inglobati nell'espansione urbanistica novecentesca*³, tutti settori urbani ai quali venivano riconosciute valenze storiche, e ai quali corrispondono quasi puntualmente i nuclei polari dei borghi e delle borgate presi in esame nel presente lavoro.

La convenzione di ricerca tra Comune e Politecnico di Torino (1981-1984)

I risultati della ricerca *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, promossa dall'Assessorato all'Urbanistica e, tramite convenzione, eseguita da ricercatori del Politecnico nell'ambito del dipartimento Casa-città (DICAS)⁴, sono sufficientemente noti, in quanto

¹ La legge regionale 5 dicembre 1977, n. 56, *Tutela ed uso del suolo* all'art. 24 dedicato ai Beni culturali ambientali da salvaguardare sull'intero territorio comunale, individuava tre specifiche categorie: «1. gli insediamenti urbani [...] e le aree esterne [...] ad essi pertinenti», «2. i nuclei minori, i monumenti isolati e i singoli edifici civili o rurali ed i manufatti, con le relative aree di pertinenza [...]», (specificando per entrambe vari gradi di valore, dallo *storico-artistico* all'*ambientale* al *documentario*) e «3. le aree di interesse paesistico-ambientale [...]».

² In applicazione della L.R. 56/77, il Consiglio comunale di Torino, presieduto dal sindaco Diego Novelli, adottava la *Delibera programmatica* (26.6.1979) e il *Progetto preliminare di Piano* (21.4.1980) come premessa a uno strumento urbanistico che intendeva tener conto del patrimonio storico, «ben al di là di quegli ambiti e di quei valori da tempo confinati all'interno dei recinti [...] definiti come "centri storici"», come affermava l'assessore all'urbanistica Raffaele Radicioni (cfr. COMOLI, VIGLINO, 1984, p. 8).

³ Erano altresì identificati i *complessi residenziali pianificati a ville e villini* e a *edilizia popolare*, nonché i nuclei storici collinari (cfr. la tavola TC1 in: *Beni culturali ambientali*, 1984, p. 673).

⁴ La ricerca, diretta da Vera Comoli, contava ben 17 esperti in diversi campi disciplinari, con il coordinamento di vari responsabili: Micaela Viglino per la parte piana della città, Paolo Scarzella per il settore collinare, Laura Palmucci per la schedatura di singoli elementi.

diffusi da alcune pubblicazioni⁵. La prima è stata realizzata come catalogo della mostra organizzata nella primavera del 1984 nella sede centrale dell'Ateneo, fornendo i primi dati riassuntivi; la seconda è stata pubblicata in due volumi dalla SIAT (Società Ingegneri e Architetti di Torino) nello stesso anno e contiene dati dettagliati sia sui caratteri generali del lavoro, sia sull'*individuazione e classificazione* dei Beni (mediante relazioni, schede ed elaborati grafici) nei 23 quartieri in cui era allora suddiviso il territorio comunale, sia ancora sui riferimenti storici, critici e documentari adottati durante il pluriennale lavoro. In merito agli esiti della ricerca emergeva quindi un giudizio critico dalle due giornate di studio del maggio 1985, alle quali partecipavano numerosi esperti italiani e stranieri, giudizio di cui dà conto il volume di atti *Storia e architettura della città* (1986).

Rimando pertanto a queste ormai "vecchie" pubblicazioni per quanto concerne la conoscenza dei principi generali, delle motivazioni e delle scelte allora effettuate dal gruppo di ricerca, mentre ritengo invece indispensabile, a trent'anni di distanza, un ripensamento critico sulla validità nel tempo dei risultati del lavoro degli anni ottanta.

L'importanza e l'originalità che credo vada tuttora attribuita a quella ricerca sul patrimonio architettonico ambientale torinese è la sua scala, rivolta all'intero territorio comunale e ai sistemi urbani anziché ai singoli edifici. In quel periodo aveva infatti ancora larga diffusione il concetto per cui il «bene culturale» era da riferirsi, nel campo dell'edificato, al «monumento» (chiesa, castello, palazzo...) isolato dal proprio contesto⁶.

Ritornando alla ricerca del 1984, si può constatare che gli studi approfonditi sul sistema viario (*assi rettori della composizione urbanistica e direttrici storiche di sviluppo*), nonché quelli sulle *aree ambientali fluviali* e sui *complessi ambientali collinari* mantengono tuttora una intrinseca validità, che permette di valutare (in senso per lo più negativo) le trasformazioni succedutesi nel frattempo⁷.

L'individuazione di sistemi urbani a vasta scala veniva completata con lo studio, per ciascun quartiere torinese, degli *insediamenti urbani* e dell'edificato (insiemi o singole costruzioni) categorie previste in specifico dalla L.R. 56/77⁸.

L'analisi dell'architettura, restituita in singole schede, se valutata attraverso l'odierna lettura critica *a posteriori*, risulta il settore meno significativo della ricerca (anche se il più conosciuto) per vari motivi. Anzitutto perché, a differenza degli altri temi – esaminati da pochi e piccoli gruppi di ricercatori, organizzati con un rigido coordinamento ai vari livelli⁹ –, questo studio è stato condotto da singoli esperti, incaricati sulla scorta di pregresse competenze scientifiche, e risente pertanto di notevoli squilibri nei livelli di informazione e di approfondimento, e ancor più è carente di tarature sull'intero territorio urbano. In secondo luogo, mentre si deve riconoscere al lavoro il merito di aver posto all'attenzione categorie di edifici (come cascine, complessi industriali, quartieri di edilizia popolare) pressoché ignorati dalla storiografia degli anni ottanta, è altrettanto necessario segnalare che, anche quantitativamente, l'individuazione di soggetti degni di considerazione risulta del tutto sperequata nelle varie zone della città.

Di assoluta preminenza rispetto agli altri settori della ricerca, anche per gli effetti reali che per decenni produrrà sul territorio¹⁰, risulta invece lo studio su *insediamenti e ambiti urbani*, ove l'ambito – come allora scrivevo – può definirsi «una porzione di città nella quale sono ancora riconoscibili l'impianto urbanistico ed il tessuto edilizio caratteristici delle diverse fasi storiche dello specifico processo di costruzione», precisando che ogni ambito, in ogni zona urbana, costituisce «un "centro storico" di ridotte dimensioni» con caratteristiche specifiche legate alle fasi di formazione e trasformazione e con rapporti identificabili con la complessità dell'organismo urbano, entrambi tuttora riconoscibili. Gli elementi riconosciuti come strutturanti un ambito, individuati sulla scorta di indagini preliminari

⁵ Cfr. rispettivamente: COMOLI, VIGLINO, 1984; *Beni culturali ambientali*, 1984; VIGLINO, 1986.

⁶ Basti ricordare che l'attuale Soprintendenza ai «Beni architettonici e del paesaggio» aveva la denominazione di Soprintendenza ai «Monumenti».

⁷ Cfr., nell'ordine, in *Beni culturali ambientali*, 1984: COMOLI, VIGLINO, pp. 61-130; RE, SISTRI, pp. 131-167; DEFABIANI, ROGGERO, SCARZELLA, VINARDI, pp. 168-199.

⁸ Cfr. nota 1.

⁹ Cfr. nota 4.

¹⁰ I settori urbani indicati come nuclei di valore storico-ambientale sono stati assunti come degni di tutela anche dal recente piano regolatore detto «Gregotti-Cagnardi».

fondate su parametri storici e sul rilevamento in sito per verificarne la persistenza, risultano: «i rapporti urbanistici, la dimensione microurbana e la connotazione ambientale»¹¹.

Il successivo raffronto tra gli ambiti urbani e la struttura storica della città, studiato da Vera Comoli e ripreso in seguito dalla sottoscritta¹², permetteva di identificare in gran parte dei borghi e delle borgate oggetto del presente studio i nuclei costituenti. Si ritrovano ad esempio l'ambito di borgo Po tra i *Primi ampliamenti neoclassici ottocenteschi*, i borghi San Donato, Dora, Madonna del Pilone tra i *borghi extramuranei [...] incorporati nella pianificazione dell'Ottocento*, e ancora Vanchiglia, Crocetta, Campidoglio, Lucento, Regio Parco e le borgate operaie tipiche *della fase di industrializzazione della città* come San Paolo, Aurora, Montebianco e Monterosa, e ancora Bertolla tra le *borgate di originario impianto rurale*¹³.

Si veniva configurando così una organizzazione territoriale che, per la parte piana della città, individuava – fuori dell'area centrale aulica di Torino – tanti piccoli “centri storici”, documenti materiali delle varie fasi dell'insediamento urbano, centri che sono tuttora il cuore dei borghi e delle borgate che qui esaminiamo (fig. 1).

Gli studi sulla struttura storica della città per il PRGC (1990-1992)

Ai progettisti milanesi Vittorio Gregotti e Augusto Cagnardi, incaricati di redigere il nuovo piano regolatore per il Comune di Torino, con il compito di approfondire la conoscenza della struttura insediativa formatasi nel tempo, veniva affiancato come consulente storico Leonardo Benevolo. Forse influenzato dalla tanto celebrata scacchiera della più antica “città quadrata”, il celebre studioso, in un primo momento, individuava come settori caratterizzanti il tessuto urbano torinese quelli con lottizzazione a maglia ortogonale, indipendentemente dalla loro localizzazione e dalle varie specifiche vicende formative e trasformative. Venuto poi a conoscenza degli studi precedentemente compiuti dai gruppi del Politecnico, Benevolo stesso rinunciava all'incarico.

Con una scelta molto discutibile dal punto di vista storico, e non solo, il territorio comunale veniva disaggregato, separando la «zona centrale di Torino» (ancora la vecchia concezione del “centro storico”!) di cui verificare le valenze alla scala edilizia, mentre per le aree rimanenti il patrimonio da individuare in funzione delle esigenze pianificatorie doveva riguardare la struttura urbanistica oltre alle costruzioni¹⁴. Con la stessa logica spartitoria, la ricerca veniva affidata a due diversi dipartimenti del Politecnico: quella sulla zona centrale al DISET¹⁵ ove lavoravano gli allievi di Augusto Cavallari Murat che con lui avevano partecipato alla ricerca poi illustrata nei celebri volumi *Forma urbana ed architettura nella Torino barocca* (1968), l'altra ricerca al DICAS che, riguardando tutte le aree in cui sono localizzati i borghi e le borgate, intendo qui illustrare in modo più puntuale.

La convenzione tra il dipartimento Casa-città e il Comune di Torino (1990-1991) esplicita già nel titolo «Ricerca storico-critica sui valori qualitativi dell'edificato e della struttura urbanistica della città di Torino» i contenuti del lavoro, svolto da un gruppetto di studiosi¹⁶

¹¹ Cfr. VIGLINO, 1984, pp. 217-223.

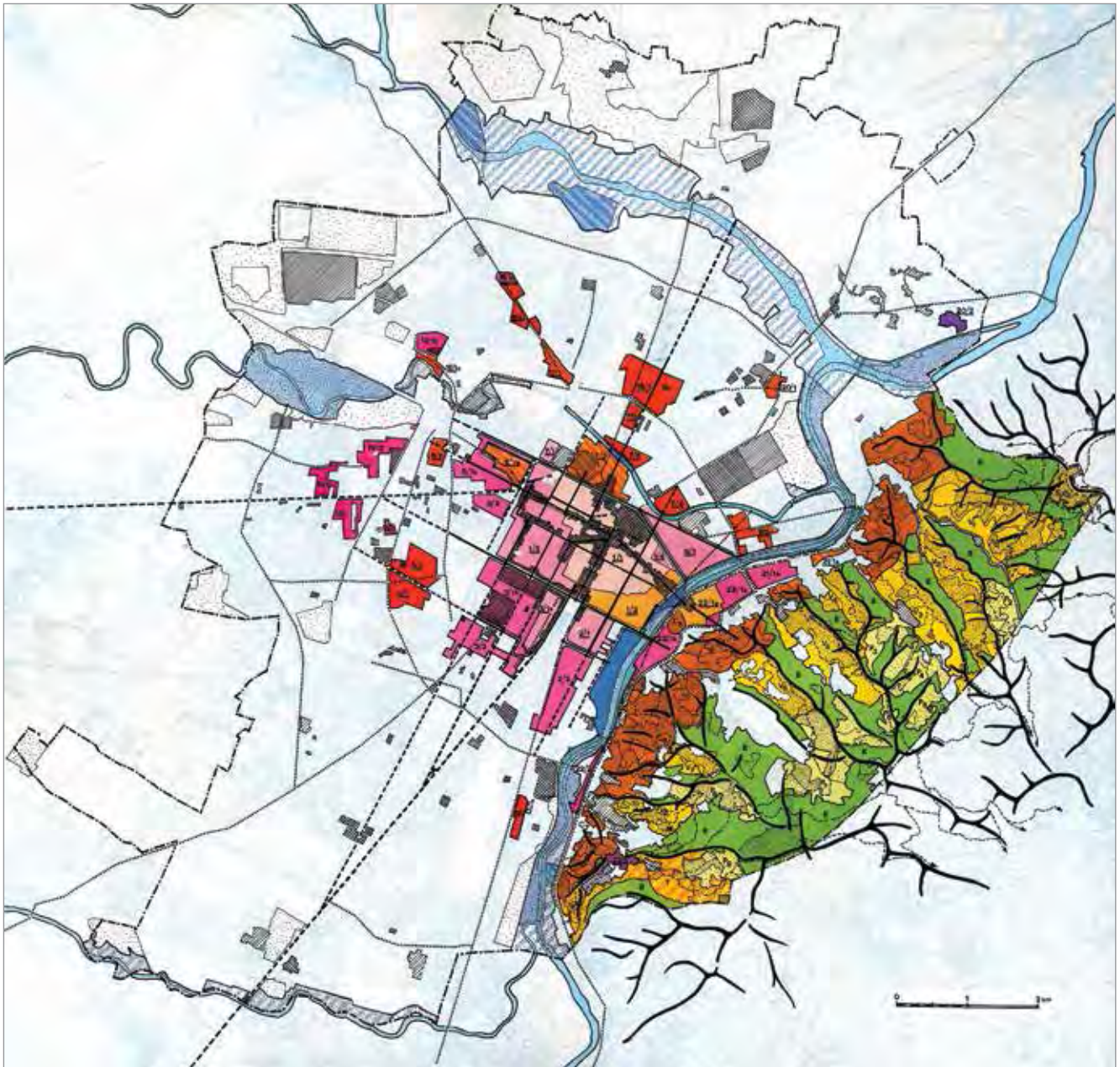
¹² COMOLI, 1984, pp. 224-231; VIGLINO, 1986, pp. 65-68.

¹³ Si tenga presente che non vi è sempre corrispondenza tra i termini «borgo» o «borgata» adottati nella ricerca (1984) e quelli nel presente studio: là si sono usati i termini di uso comune, ora si fa distinzione (come meglio chiarito negli altri saggi) tra i borghi, nuclei di più antico insediamento, e le borgate, nate nel XIX secolo in relazione alle porte della prima cinta daziaria del 1853. Un esempio: la borgata San Paolo nell'accezione comune è citata come «borgo San Paolo».

¹⁴ La diversa scala di approfondimento voluta per la zona centrale e per le rimanenti si è riflessa con sperequazioni macroscopiche sulla normativa di piano e sui relativi gradi di tutela previsti. Nella prima situazione l'analisi dettagliata sui singoli organi dell'edificio (androni, scale, caratteri costruttivi particolari...) ne ha permesso precise indicazioni anche settoriali per la conservazione, mentre così non è stato per i singoli manufatti localizzati nelle aree esterne al perimetro delle fortificazioni settecentesche. Viceversa una più attenta normativa per la salvaguardia è stata dedicata dal PRGC, come vedremo, ai settori urbani caratterizzanti nelle zone non centrali, valutandone i sistemi viari e di lottizzazione, gli impianti urbanistici ecc., oltre all'edificato, in una scala sottostimata invece nel cosiddetto centro storico.

¹⁵ Al dipartimento *Sistemi edilizi e territoriali* veniva affidata la ricerca, secondo la convenzione con il Comune (1991), per lo studio della «Caratterizzazione edilizia del tessuto urbano storico nella zona centrale di Torino».

¹⁶ Il gruppo di ricerca, con coordinatore scientifico Vera Comoli, e responsabili della ricerca Vera Comoli e Micaela Viglino, era formato da Andrea Barghini, Vittorio Defabiani, Vilma Fasoli, Giovanni Lupo, Guido



LA STRUTTURA STORICA DEI BENI CULTURALI AMBIENTALI NEL COMUNE DI TORINO

Insediamenti ed ambiti urbani

- Nucleo storico di più antica acaturazione urbana
- Primi ampliamenti novecenteschi ottocenteschi
- Borghi circoscrizionali di antico impianto incorporati nella pianificazione dell'Ottocento
- Parti dell'impianto urbanistico preesistente pianificato secondo assi storici
- Insediamenti settoriali del primo periodo postunitario
- Tronconi storici e lottizzazioni esterne alla Città Ducale del 1853
- Borghi operai tipici della fase di industrializzazione della città
- Tronconi della espansione residenziale del Novecento
- Borgate di originario impianto rurale (Borotta)
- Nuclei storici collinari (Cavoretto)
- Piccoli nuclei e complessi di edifici con valore di bene culturale o segnalati

Aree rettori della composizione urbanistica e direttrici storiche di sviluppo

- Assi rettori della composizione urbanistica, con valore di bene culturale, o segnalati
 - Direttrici storiche di sviluppo, con valore di bene culturale, o segnalate
- Aree fluviali**
- Aree caratterizzate dalla presenza di interventi architettonici ed urbanistici, su una o su entrambe le sponde
 - Aree di sistemazione costruita per la regolazione dei corsi d'acqua e per il decoro dell'affaccio urbano
 - Aree di recente sistemazione
 - Aree degradate e con suscettività di recupero ambientale fluviale
 - Frammenti di territorio agricolo interessati dall'ambiente fluviale
 - Aree con valore di bene culturale o segnalate

Complessi, aree e percorsi collinari

- Circonvergenza di poggi e piccole conche disassiali sul Po, con ville, «vigna» ed edifici di elevato decoro
- Versanti sovrati («inabitati»), già prevalentemente agricoli; strutturati a «vigna»
- Pinnacoli e conche in testata alle valli principali e nelle valli secondarie, ad usi prati e fruttati
- Parte rurale del territorio storico dell'antico Comune di Cavoretto
- Boschi e radure
- Conca ambientale di Superga
- Aree con valore di bene culturale o segnalate
- Percorsi storici collinari

Fonte: elaborata da Vera Comoli e Micaela Viglino.

1. Gli insediamenti e ambiti storici che, nella parte piana della città esterna al nucleo più antico, risultano il settore più significativo di borghi e borgate (da *Beni architettonici ambientali*, 1894),

in parte già coinvolti in quello sui *Beni culturali ambientali* del 1984, lavoro esplicitato poi nel volume *Qualità e valori della struttura storica di Torino* edito nel novembre 1992¹⁷.

La nuova ricerca, commissionata come supporto del piano regolatore in fase di redazione, nonostante i tempi brevi concessi, poteva contare su una serie di circostanze

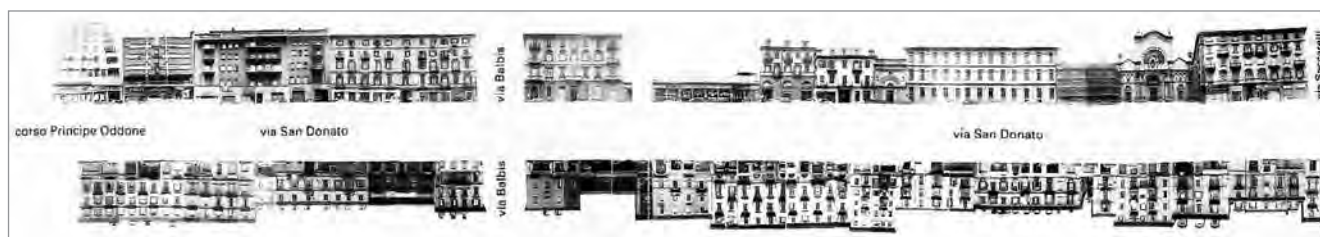
Montanari, Laura Palmucci, Costanza Roggero.

¹⁷ Il volume, a cura di Vera Comoli e Micaela Viglino, è edito come «Quaderno del Piano» sotto l'egida dell'Assessorato all'urbanistica del Comune di Torino. Cfr. COMOLI, VIGLINO, 1992.

favorevoli: l'indagine – per esplicita clausola contrattuale – era da limitarsi alla parte piana del territorio; si possedeva una ricca messe di elementi ormai noti attraverso gli studi pregressi; e soprattutto il piccolo gruppo di lavoro (che, suscitando una punta d'orgoglio nei partecipanti, sarebbe stato indicato a livello nazionale come “la scuola torinese”), formato tutto da storici dell'architettura, risultava fortemente coeso nel considerare come polarizzante nell'ambito disciplinare la storia dell'urbanistica, della città, del territorio. In altri termini si intendeva affermare «il primato di una visione urbanistica complessiva dei problemi entro una griglia interpretativa che individua e verifica vere e proprie tipologie storico-urbanistiche [...] in cui le singole realtà sono sottese ai grandi sistemi con un continuo rimando dalle parti al tutto»¹⁸.

In quest'ottica, la ricerca ha esaminato tre temi principali, articolati in settori, tra i quali in questa sede mi limito a citare quelli che hanno un diretto rapporto con i nuclei borghigiani di cui qui trattiamo.

Il primo tema, volto a individuare i sistemi e gli elementi qualificanti la struttura storica di Torino, ha approfondito anzitutto lo studio del sistema viario che ha retto i vari settori di ampliamento nelle successive fasi storiche. Si sono quindi analizzate le relazioni tra i tipi edilizi e i caratteri urbanistici attraverso alcuni casi emblematici di strutture stradali¹⁹: via Cibrario, esempio tipico della prosecuzione degli assi storici; via San Donato, tratto residuo di antica strada; corso Casale, strada radiale di antico impianto di collegamento intercomunale e interregionale; largo Brescia, fulcro stellare di assi polarizzati su punti nevralgici della città sovrapposti al reticolo regolare; corso Giulio Cesare, prosecuzione della struttura viaria per assi storici fuori dalla cinta daziaria. L'analisi, esplicitata in relazioni e tavole illustrative²⁰ (fig. 2), ha chiarito tipologie di particolare significato per i settori borghigiani, in quanto riscontrabili, quanto meno per analogia, nella gran parte di essi.



Il parallelo riscontro di analisi sugli insediamenti storici ha riconsiderato i nuclei già selezionati nella ricerca sui *Beni culturali ambientali*, riproponendoli ai progettisti del piano come settori urbani degni di tutela. Dal serrato confronto tra Augusto Cagnardi e le responsabili Vera Comoli e Micaela Viglino, dopo molteplici incontri che per la loro vivacità suscitavano l'interesse di tutto l'ufficio Urbanistica, si addiveniva a un accordo, accettando qualche riduzione ma salvaguardando comunque l'impianto generale e pressoché tutti gli ambiti polari per borghi e borgate²¹.

La mediazione con i pianificatori per rendere operative le scelte proposte dal gruppo di ricerca ha invece riscontrato uno scarso successo per quanto concerne gli edifici e i complessi edilizi che nel 1984 erano stati identificati con schede, peggiorando una situazione sulla quale ho precedentemente espresso il mio giudizio critico²². Ai singoli manufatti si era dovuto attribuire allora un giudizio di valore²³: oltre alle due classi previste dalla L.R. 56/77, «di valore storico artistico» e «di valore ambientale e/o documentario» se ne era

2. Stralcio esemplificativo dell'analisi tra tipologie edilizie e strutture urbanistiche: il tratto di via San Donato tra corso Principi Oddone e via Saccarelli (da COMOLI, VIGLINO, 1992, p. 67).

¹⁸ Cfr. l'introduzione di Vera Comoli al volume di cui a nota precedente.

¹⁹ Cfr. COMOLI, VIGLINO, *Il sistema viario storico* e MONTANARI, *Tipi edilizi e caratteri urbanistici*, in COMOLI, VIGLINO, 1992, rispettivamente pp. 21-29 e pp. 61-71.

²⁰ Il rilievo fotografico complessivo dei due fronti strada, allora sperimentato per l'intero sviluppo delle vie analizzate, qui non può essere riprodotto se non per campioni.

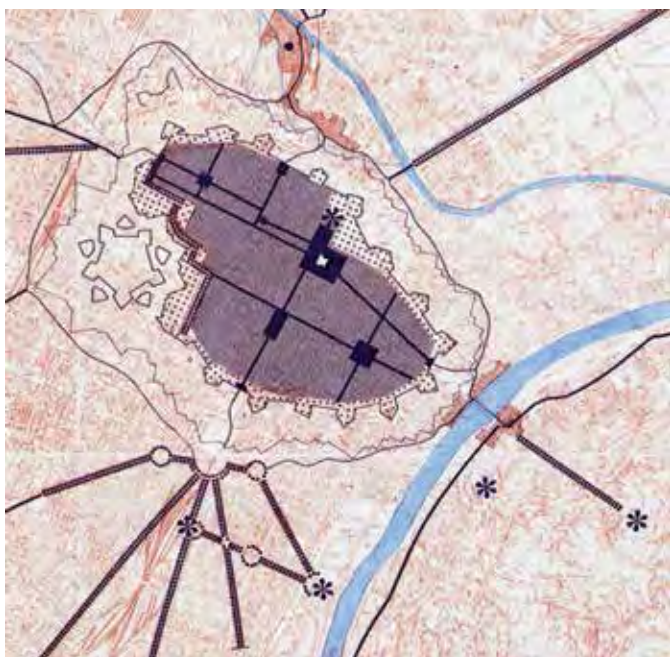
²¹ Si confronti la presenza degli ambiti in *Beni culturali ambientali*, pp. 224-225, con quella che emerge da COMOLI, VIGLINO, *Gli insediamenti storici*, in COMOLI, VIGLINO, 1992, pp. 31-55. Nei singoli capitoli su borghi e borgate è illustrata nel merito la vicenda specifica.

²² Cfr. il testo alle note 8 e 9.

²³ Non tratto del problema poiché il giudizio di valore non ha prodotto effetti sperequativi sulle zone borghigiane che qui interessano.

adottata una terza, la «segnalazione di interesse ambientale e/o di significato documentario». La sbrigativa scelta dei pianificatori è stata di eliminare *tout court* gli edifici segnalati, pur mantenendo quelli delle altre categorie. Ne è nata una situazione sperequata e assurda, che ha confermato l'opinione già espressa in una ricerca del 1987²⁴ per cui un giudizio di valore "secco" non ha validità in sé perché conduce a risultati deterministici. Nel caso di Torino, infatti, la normativa di piano è risultata tale per cui le singole costruzioni, magari anonime e ripetitive ma interne a un ambito protetto, sono state sottoposte a una tutela più attenta rispetto a un edificio che era stato appositamente segnalato per le sue qualità intrinseche.

Un altro settore della ricerca degli anni novanta assunto come base identitaria dei fenomeni borghigiani riguarda il *Processo di formazione della città contemporanea* e, in particolare, l'analisi de *La struttura storico-urbanistica*²⁵. In una decina di tavole riferite a precise sezioni storiche, particolarmente significative per la trasformazione della Torino *extramoenia*, si sono analizzati l'assetto urbanistico derivante dai processi di pianificazione e la consistenza dell'edificato, in progetto e in atto nelle varie fasi.



3. *La città di antico regime* (1796) (da COMOLI, VIGLINO, 1992, pp. 76-77).

L'esame inizia con il 1796, *La città di antico regime*, in cui il costruito, rigidamente organizzato, è ancora quello della città barocca, mentre sia nella zona nord, sia nel borgo Po – sulle due sponde fluviali – risultano già alcuni insediamenti non pianificati (fig. 3)²⁶. Tralasciando le sezioni 1816, *L'eredità del periodo napoleonico* e 1840, *La città della Restaurazione*, non particolarmente significative per borghi e borgate (tranne per un inizio di pianificazione in borgo Po e per l'espansione dell'insediamento in borgo Dora), si passa al 1860, *Il progetto per una capitale risorgimentale*, una sezione fondamentale che registra la realizzazione della cinta daziaria del 1853, la pianificazione in molti settori (come nei borghi Vanchiglia e Valdocco), mentre si identificano insediamenti non pianificati in borgo Rubatto e in borgo San Donato. Una seconda sezione fondamentale per i borghi, e ancor più per la borgate²⁷, è quella del 1801, *La costruzione della città fuori Cinta daziaria* (fig. 4). L'espansione urbana all'esterno rendeva ur-

gente la pianificazione di ampie aree periferiche, sia per risolvere problemi igienici in un'edilizia non soggetta a strumenti di controllo, sia soprattutto per rispondere alle esigenze di spazi per le industrie in forte espansione. Negli anni a cavallo dei secoli venivano pertanto approvati dal Consiglio comunale piani di enorme estensione nei settori ovest (35.50 ettari) e nord (1899) e nel settore meridionale (addirittura di 71.50 ettari, nel 1900)²⁸.

²⁴ Nella ricerca commissionata dalle Regioni Piemonte e Valle d'Aosta in previsione del piano paesistico sui *Beni architettonici e ambientali nelle valli del Gran Paradiso* (responsabile scientifico Micaela Viglino), si sono articolati i giudizi di valore secondo molteplici parametri, volutamente associabili in modi diversi da caso a caso, per evitare categorie erroneamente generalizzate.

²⁵ Il settore, analizzato da Vera Comoli, Vilma Fasoli, Giovanni Lupo, Micaela Viglino è in: COMOLI, VIGLINO, 1992, pp. 75-97.

²⁶ Le zone edificate corrispondono al puntinato scuro, gli insediamenti esterni al campito in rosa. Le linee nere a tratto continuo indicano gli assi viari strutturanti le espansioni, le linee a doppio puntinato i viali, gli asterischi le emergenze architettoniche di riferimento territoriale.

²⁷ Si tralasciano le sezioni 1870, *La città postunitaria* e 1887, *Rendite fondiariae e capitale*, pur significative per leggere i fenomeni successivi di pianificazione e di edificazione che riguardano gran parte dei territori entro la cinta del 1853.

²⁸ Nella tavola di fig. 4 i settori extracinta oggetto dei piani sono indicati con campiture rosate. Cfr. VIGLINO, *La struttura fisica ...*, in *Beni culturali ambientali*, 1984.

4. La costruzione della città fuori cinta daziaria (1901) (da COMOLI, VIGLINO, 1992, pp. 88-89).



Anche se l'unico piano approvato dal Ministero sarà quello a ponente per San Paolo (1901), tutti i settori borghigiani saranno influenzati da una nuova logica di regolarizzazione urbana, poi codificata dal piano regolatore generale del 1906-1908²⁹.

Il risultato definitivo dei settori di ricerca valutabili *a posteriori* come i più pertinenti allo studio odierno, insieme a quello sull'antico territorio produttivo (fig. 5)³⁰, è sintetizzato in una tavola da cui emerge come gli *insediamenti storici* esterni a quello centrale ripropongano quasi puntualmente i nuclei centrali delle aree borghigiane (fig. 6).

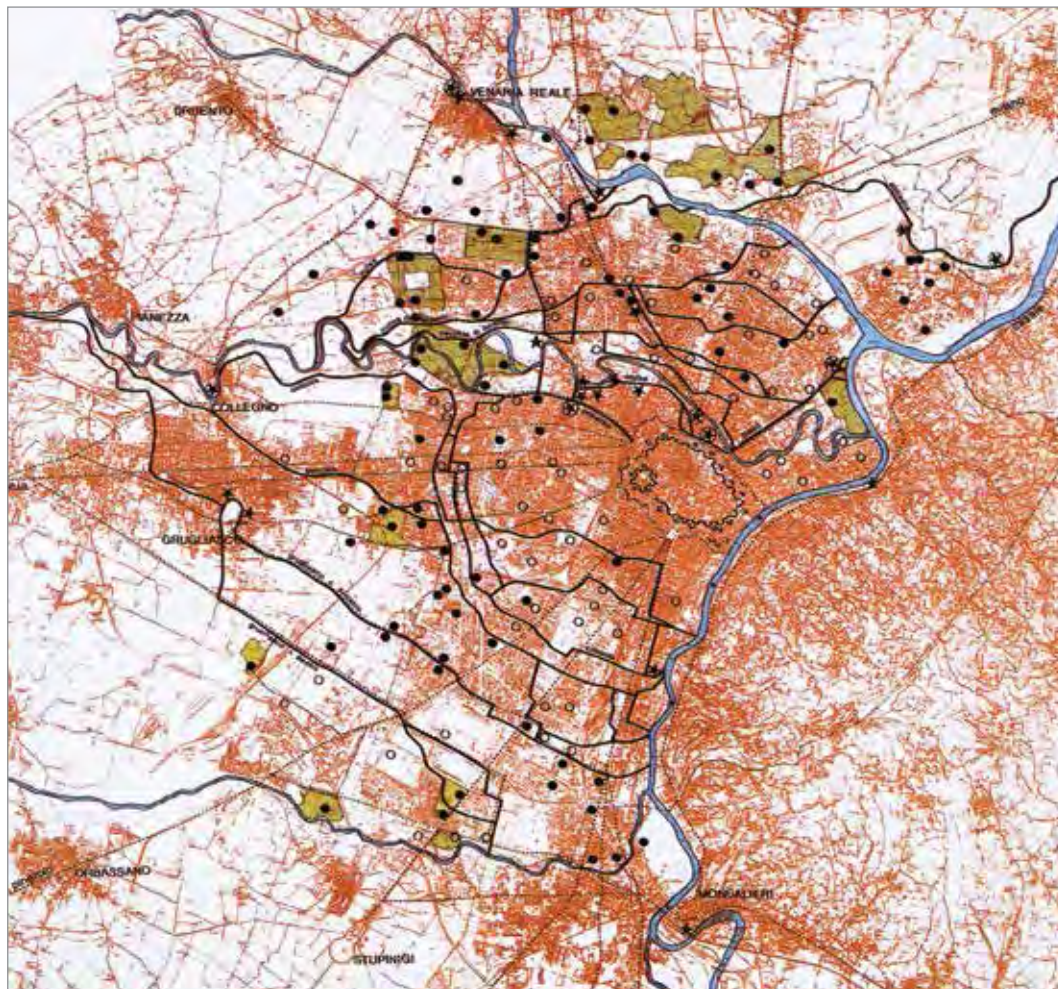
Il successivo riscontro sulla realtà territoriale – gratificante per i ricercatori che vedevano finalmente realizzarsi, almeno in parte, i frutti del loro lavoro – si è concretizzato anzitutto nell'aver ottenuto che fossero acquisiti entro la struttura del piano regolatore, come elementi degni di particolare tutela, i *settori di valore storico-ambientale* (fig. 7)³¹ e

²⁹ Le sezioni successive (1920, *La città della grande industria*; 1935, *La morfologia quantitativa della città del capitale*; 1945, *Le difficili premesse al piano di ricostruzione*) si limitano a registrare il rapido accrescimento dell'insediato in tutte le realtà borghigiane.

³⁰ Un contributo significativo è stato fornito anche da: PALMUCCI, *Il territorio produttivo di antico regime*, in COMOLI, VIGLINO, 1992, pp. 125-129.

³¹ La tavola ci è stata fornita dall'architetto Rosa Gilardi dell'Ufficio Urbanistica che ringraziamo vivamente.

5. Il territorio produttivo alla fine del XVIII secolo (da COMOLI, VIGLINO, 1992, pp. 128-129).



6. La struttura storica della città esterna al nucleo centrale (da COMOLI, VIGLINO, 1992, pp. 56-58).





7. I settori di valore storico-ambientale sottoposti dal piano regolatore del 1995 a specifiche normative di tutela.

gli edifici e complessi sopravvissuti alla citata falciatura. In secondo luogo è stato affermato e messo in atto un principio per cui, sulle questioni relative a valori storico-culturali, gli eventuali ricorsi contro il PRGC dovevano essere esaminati da una Commissione di esperti dei due Dipartimenti già coinvolti nella preparazione del piano³², il giudizio della quale risultava vincolante.

L'odierna ricerca su borghi e borgate torinesi (2011-2014)

Il lavoro, traendo anche spunto da alcuni temi affrontati nel volume *Borghi e borgate di Torino tra tutela e rilancio civile* (pubblicato a maggio 2011 nella collana della Scuola di specializzazione in Beni architettonici e del paesaggio)³³, si è posto, tra gli altri obiettivi, quello di esaminare – a oltre trent'anni dai primi rilevamenti – quante e quali valenze riscontrate in passato nell'ambiente e nel costruito degli insediamenti borghigiani si siano conservate e a quale livello.

Pertanto, per ciascun borgo o borgata, a fianco del settore proprio dell'analisi storico-critica che, supportata dall'attento esame dei *riferimenti iconografici* ne legge la *formazione* e del settore del *rilievo urbano* che, insieme alla conoscenza dei *sistemi e luoghi identitari*, permette di identificare gli *elementi oggi individuati come caratterizzanti*, viene proposto un terzo settore sui *sistemi ed elementi già segnalati come caratterizzanti*, per il quale è necessario fornire alcune delucidazioni.

Nella premessa si esamina, all'interno della perimetrazione ora adottata per ogni realtà borghigiana, la sussistenza di ambiti urbani caratterizzanti, ovvero di nuclei di valore storico ambientale: uno o più, o parti, o nessuno. Esemplicando, nella borgata Aurora si riscontrano ben tre ambiti, uno nel maggior numero dei casi, uno parziale in borgo

³² La Commissione, nata per convenzione tra il Comune e i due dipartimenti del Politecnico, ha operato in collaborazione con gli uffici all'Urbanistica ininterrottamente dal 1995 al 2008. Era formata dagli esperti; Vera Comoli (poi sostituita da Costanza Roggero) e Micaela Viglino (DICAS), Secondino Coppo e Paolo Scarzella (DISET).

³³ Cfr. GAMBINO, LUPO, 2011.

Madonna di Campagna. All'origine di questa mancata corrispondenza biunivoca è la non coincidenza tra le aree di pertinenza considerate nelle varie sezioni storiche: i 23 quartieri nel 1984, le 10 circoscrizioni nel 1992, le circa 30 zone borghigiane oggi³⁴. Si dà di conseguenza conto delle eventuali variazioni susseguites, dall'individuazione nei *Beni culturali ambientali*, alla conferma nello studio preliminare al nuovo PRGC del 1995, all'assunzione al rango di elemento "di valore" nel piano regolatore stesso.

Esaminando quindi le infrastrutture pertinenti a ogni specifico insediamento borghigiano, si individuano nel sistema stradale gli elementi principali e secondari con particolare attenzione alle vie caratterizzanti l'ambiente e, nel sistema idrico, oltre ai fiumi e torrenti, si considerano i rii, i canali e le bealere, segni storici di particolare pregnanza³⁵.

Completata la lettura ad ampio raggio (riscontrata e documentata in sopralluoghi *ad hoc*) con i riferimenti ai ponti e alle aree pubbliche – piazze, slarghi, spazi verdi – si passa di scala, analizzando il costruito.

Nell'ottica, pienamente condivisa dai quattro autori, per cui nelle realtà urbane qui considerate è da privilegiare l'insieme ambientale rispetto all'edificato (perché nel primo, di cui l'altro è il completamento, si celano i segni che ne documentano la storia e ne motivano la conservazione), ci si è rifatti alle indicazioni assunte dalle ricerche precedenti per quanto concerne i manufatti edilizi, suddividendoli in categorie³⁶.

Trattando dell'edilizia per la residenza si sono privilegiati i quartieri di edilizia popolare e i nuclei pianificati a ville, villini e palazzine, caratterizzanti a livello ambientale ben più delle singole costruzioni, ricordate quando presentino propri particolari caratteri architettonici.

L'edilizia per l'attività scolastica, per il culto e per i servizi vari si è mantenuta, nella sostanza e nella generalità dei casi, abbastanza simile a quella segnalata nel 1984, mentre il patrimonio a suo tempo individuato dell'edilizia per l'attività agricola e per l'industria ha subito un tracollo generalizzato. Le cascine sei-settecentesche, allora riscontrate in gran numero soprattutto nelle aree più periferiche, sono ora in massima parte riplasmate con cambio di funzioni, oppure demolite. I complessi industriali, che negli anni ottanta occupavano in molti quartieri parti preponderanti del tessuto urbano, risultano oggi per la quasi totalità dismessi o abbattuti, creando dei vuoti di incerta e difficile risistemazione, spesso sostituiti da un'edilizia per lo più squalificata e squalificante il contesto ambientale storico del borgo o della borgata.

Come concludere queste note che, dovendo tracciare i legami tra vicende di per sé noiosissime, spero non siano risultate troppo soporifere per il lettore?

Mi piace farlo con un auspicio: come le ricerche precedenti che ho ricordato hanno contribuito a mantenere in vita, per anni, brani del tessuto che documenta la storia "minore" di Torino, possa il lavoro qui presentato ottenere risultati analoghi, visto che, adottando uno slogan ormai datato ma che ritengo sempre valido, «la conoscenza è la prima condizione per la conservazione».

³⁴ I nuclei borghigiani sono in realtà 31, ma avendone accorpati alcuni per ragioni analogiche, risultano 16 borghi (accorpati Barca e Bertolla) e 12 borgate (accorpate Montebianco e Monterosa, Sassi e Rosa) per un totale di 28.

³⁵ Cfr. fig. 5.

³⁶ Nel rifarsi ai dati riportati da *Beni culturali ambientali* non si sono selezionati gli elementi in base alle classi valutative, onde evitare le sperequazioni denunciate in precedenza. (Cfr. il testo in corrispondenza delle note 21-24).

Il rilievo urbano per comprendere i segni della storia nella città odierna

PIA DAVICO

Nel variegato tessuto urbano torinese si riconoscono i segni della sua più o meno lunga storia, che evidenziano le diverse fasi della sua costituzione e del suo mutare nel tempo, per interventi in parte pianificati, in parte legati a fenomeni meno organizzati: segni documentati tutti dalla consistenza dell'impianto urbanistico, dalle architetture, nonché dall'insieme dei rapporti tra le parti che ne connotano l'immagine ambientale. I processi storici che hanno definito la struttura odierna delle varie parti della città, frutto di diverse fasi evolutive, risultano differenti da zona a zona, producendo una propria specifica risposta materiale nella configurazione dei luoghi, che ne rispecchiano le reti costitutive e gli interventi che li hanno coinvolti nel tempo.

Città e nuclei borghigiani

Di particolare rilevanza risulta il caso di borghi e borgate, realtà aggregative del costruito nate nel territorio esterno al nucleo di più antico consolidamento, sviluppatesi con dinamiche di formazione e trasformazione proprie, che hanno lasciato il segno, spesso ignorato e svilito ma altamente significativo come documento storico, all'interno della città odierna. I borghi, antichi aggregati indipendenti di case, come piccoli paesi di dimensione variabile, sorsero nei territori extraurbani con autonome e variabili dinamiche costitutive, e vennero successivamente inglobati, per lo più sfruttando come canale di collegamento le esistenti strade foranee, dalle espansioni di Torino, diventandone parte integrante. Le borgate, le cui nascita e collocazione erano assoggettate alle porte delle due successive cinte daziarie – del 1853 e del 1912 – si vennero formando con un'autonoma consistenza, ma strettamente relazionate alla città; la loro struttura risulta infatti legata a quella delle aree adiacenti interne alla cinta e, solo in alcuni casi, a quelle esterne, che si consolidarono successivamente.

Borghi e borgate risultano infatti fenomeni urbani entrambi evolutisi con una propria identità, la cui storia è però strettamente connessa alla crescita per parti (e non a macchia d'olio) di Torino, ampliata verso quelle aree che, sino a meno di un secolo fa, appartenevano ancora al territorio agricolo.

I segni della storia dei borghi e delle borgate torinesi sono ora una presenza pregnante all'interno della città: talvolta si ritrovano in ambienti che hanno conservato un'immagine tipica che riporta ad atmosfere di un tempo passato dai caratteri paesani a 'dimensione d'uomo', con case minute ed essenziali nell'aspetto architettonico (figg. 1); viceversa, in altri casi, i segni risultano celati con discontinuità all'interno di configurazioni urbane frammiste nella loro consistenza (figg. 2). La presenza consistente, o invece sporadica, di un edificato dai caratteri tipologici riconoscibili come tipici dei borghi o delle borgate non è sempre facile da individuare, soprattutto quando appare frammentata in contesti ambientali che hanno subito trasformazioni pesanti, lasciando sul territorio labili tracce, difficili da leggere in relazione a un contesto urbano di più ampia scala.

I fabbricati originari, ovvero i segni più tangibili di quanto è rimasto sul territorio cittadino di questi due tipi di insediamenti, sono infatti presenti talvolta con continuità, definendo un ambiente con caratteri simili e sufficientemente evidenti tanto da esprimerne il carattere identitario (figg. 3), mentre a volte essi risultano invece presenze isolate (figg. 4), in un contesto con caratteri tipologici misti o di altro genere, che hanno perso ogni

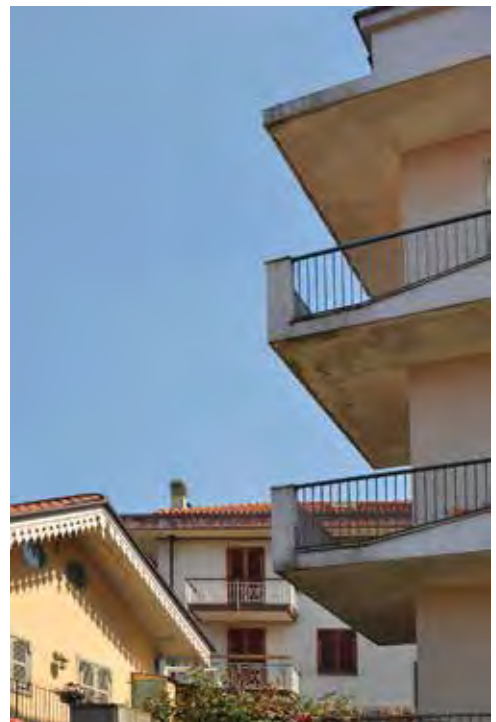


1. Nuclei 'a misura d'uomo' nei borghi Mirafiori e Regio Parco e in borgata Sassi.



legame fisico-dimensionale con la struttura dell'ambito originario, risultando in generale non sufficienti nel riconnettere la propria presenza alla storia del luogo. Agli edifici degli antichi borghi e borgate torinesi, comunque ben presenti e numerosi nel territorio cittadino, accade pure di non risultare sempre individuabili come parti del proprio sistema urbano storico anche a causa delle trasformazioni incongrue, magari solo 'di pelle', subite nel corso del tempo.

2. Edifici borghigiani negli insediamenti di Valdocco, Aurora e borgo Po.





3. Settori antichi tra i più conservati in borgo Dora e borgata Campidoglio.



4. Scorcio di corso San Maurizio in Vanchiglia e di via Benevento in Vanchiglietta.

Allo scopo di comprendere la presenza, la consistenza, e il valore dei segni che nei nuclei borghigiani riescono ancora a trasmettere la testimonianza di tratti particolari della storia di Torino, è stato fondamentale lo studio dei luoghi, effettuato attraverso l'approccio metodologico tipico della disciplina del rilievo urbano, una disciplina di cui le variegate competenze – dalla consistenza fisica rilevabile dei componenti, alle varie scale, agli aspetti immateriali – rendono difficile una precisa definizione. Più immediato risulta invece il considerare il rilievo urbano in rapporto al più tradizionale rilievo architettonico, come è stato osservato di recente.

Il processo conoscitivo critico del rilievo, nel passaggio di scala dall'edificio all'insediamento urbano «raccolge valenze di diversa implicazione con strutture di contorno, ponendo in primo piano il problema della ricerca qualitativa dell'immagine urbana», scontrandosi inoltre con la complessificazione del leggere le valenze (nelle varie fasi storiche di formazione e trasformazione) non di un *unicum*, ma di un coacervo di unità settoriali spesso disomogenee¹.

Connotazione ambientale e metodi di rilievo

Il rilievo urbano, ovvero lo studio dei luoghi antropizzati, condotto con una particolare attenzione alla struttura dell'insediamento e all'architettura, è stato indirizzato in questo caso ad analizzare la consistenza del tessuto urbano, del costruito e degli spazi vuoti con cui si rapporta: uno studio condotto alle diverse scale, dalla città al singolo edificio, per comprendere le dinamiche che legano ciascuna singola realtà al suo contesto, oggi e nella storia di quel territorio. Ogni zona esaminata è infatti il risultato della sommatoria di

¹ Cfr. COPPO, *Contenuti e finalità del rilievo urbano*, in COPPO, BOIDO, 2010, p. 12.

interventi *ex novo* e di fasi di trasformazione e riplasmazione dell'esistente che nel tempo si sono accostati o sovrapposti, definendo la configurazione odierna, in cui, in modo più o meno esplicito, si sono conservate le tracce di ogni fase. Il rilievo urbano, come sin dal 1982 affermava Augusto Cavallari Murat, uno dei fondatori della specifica disciplina, consente molteplici approcci e metodi di analisi del costruito, da adattare di volta in volta all'argomento di studio². E, mi permetto di aggiungere io, soprattutto in relazione alla scala del costruito sul quale si indaga.

Durante precedenti esperienze ho infatti avuto modo di valutare quanto strumenti e metodi si differenzino: *in primis* se si tratta di un vasto territorio urbano, oppure se ci si limita a esaminare un quartiere cittadino e, in secondo luogo, se i segni della storia risultano ancora compatti e ben identificabili, oppure sparsi e labili.

Nel caso, ad esempio, dello studio sulle piazze erette nel XIX secolo nel sito delle antiche porte urbane, oppure sul sistema porticato torinese³, l'indagine *in loco* (pilastro fondante del rilievo urbano) è riuscita a spingersi sino al dettaglio delle singole architetture, potendo contare su sistemi nati da un progetto globale, consolidati e ancora ben leggibili nella loro interezza – dall'impianto urbanistico all'architettura – e assumibili pertanto come dati certi.

Condizioni dissimili sono emerse invece durante il lavoro di rilievo urbano per due quartieri torinesi di cui trattiamo anche in questo volume, borgo Po e la borgata San Paolo⁴. Nel nucleo antico prospettante il fiume, la pianificazione stratificata dell'Ottocento, il consolidamento dell'insediato entro e fuori cinta nel secolo successivo, la situazione orografica alle pendici collinari, hanno creato un impianto urbano molto variegato che può essere esaminato solo per settori. Situazione analoga si è prospettata per San Paolo, la prima borgata fuori cinta a essere normata con un piano regolatore, che ha però dovuto fare i conti con la viabilità e i piccoli nuclei preesistenti. La frammentazione del sistema insediativo e della localizzazione di tipologie risalenti alle diverse fasi storiche, in entrambi i casi hanno condotto ad un rilievo urbano volto a privilegiare, per parti, singole situazioni ambientali molto caratterizzate e non omologabili in un sistema preordinato, rispetto all'architettura.

Nel presente lavoro si è invece cercato di individuare nell'oggi i segni delle varie situazioni dell'insediamento nel tempo, osservando l'esistente con occhio critico in ogni sua parte, ovvero ricercando in esso il risultato materiale della nascita e delle fasi evolutive di ciascun luogo borghigiano, in un confronto continuo tra quanto si è dedotto dalle informazioni storiche e quanto si ritrova sul territorio, per comprenderne le dinamiche evolutive, attraverso uno studio comparato alle diverse scale. Il tessuto urbano, infatti, esplicita la sua storia non solo attraverso gli edifici – che mediante i propri caratteri tipologici manifestano l'appartenenza a uno, o più, dei momenti di formazione o cambiamento del settore –, ma anche mediante il disegno urbanistico del tessuto insediativo (corsi, viali, vie, piazze, slarghi, spazi di risulta), che rivela il connubio, o il contrasto, tra i tracciati viari tipici di ciascuna fase strutturante, esprimendo attraverso la loro forma, e le relazioni con il contesto, le trasformazioni avvenute, in parte pianificate, in parte generate da compromessi con precedenti strutture.

L'indagine su borghi e borgate

Questo lavoro, coinvolgente buona parte della città contemporanea, è stato effettuato partendo dallo studio della storia precipua di ciascun ambito borghigiano, che ha permesso di individuarne le fasi formative ed evolutive, e da un parallelo ampio rilievo *in loco*⁵ che ha consentito di leggere all'interno del tessuto urbano ogni elemento che può farne comprendere i caratteri tipizzanti: caratteri che rendono unico ciascun caso, pur se accomunato ad altre realtà consimili da dinamiche insediative comuni. Ogni pur minuto elemento residuo presente sul territorio è un tassello della storia evolutiva del luogo, e solo comprendendone l'identità specifica in relazione alle altre parti si può comprendere il fenomeno urbano nella sua complessità.

² CAVALLARI MURAT, 1982.

³ Cfr. nel primo caso BOIDO, DAVICO, 2004 e, nel secondo, COPPO, DAVICO, 2001 e DAVICO, 2012 b.

⁴ Cfr. per borgo Po, DAVICO, 1999 e DAVICO, 2000, per San Paolo DAVICO, 2011.

⁵ Il rilievo è stato effettuato personalmente dagli autori nel corso di tre anni, dal 2011 al 2013.

Per quanto mi fossi già occupata in passato di studiare alcune di queste realtà⁶, in particolare quelle di borgo Po e della borgata (comunemente detta 'borgo') San Paolo, e avessi potuto apprezzarne le peculiarità ambientali e architettoniche, solo grazie a questo lavoro, svolto a tappeto su tutta la città, sono riuscita a cogliere appieno le valenze del fenomeno urbano nella sua totalità. Un fenomeno che ha conferito un volto particolare a molte zone di Torino, configurando spazi urbani che vivono di una propria autonomia, e il cui fascino non è racchiuso nella manifestazione estetica del costruito (spesso di scarsa qualità architettonica), quanto nel proporre ancor oggi ambienti che hanno conservato il fascino di atmosfere un po' *retrò*; luoghi borghigiani configurati come entità che, pur inseriti ormai a pieno titolo nel tessuto cittadino, paiono talvolta estranei alla dimensione di una grande città come Torino (figg. 5).



5. Strada della Verna nell'insediamento borghigiano di Bertolla e corso Regio Parco nell'omonimo borgo.

Le diverse realtà tuttora leggibili nel territorio torinese si sono conservate con modalità e caratterizzazioni proprie, variando da settori con una prevalente consistenza compatta di edifici tipici borghigiani dai caratteri tipologici affini o, all'opposto, dalla loro presenza assai frammentata, che si disperde all'interno di ambiti urbani dai caratteri ambientali differenti quando non contrastanti, in cui i singoli edifici tipici si configurano solo più come testimonianza storica di se stessi, costituendo una ormai labile traccia del processo evolutivo urbano, avendo perso ogni legame con il proprio ambito territoriale⁷. Questa seconda realtà, molto fragile e molto diffusa, è spesso di difficile lettura in un contesto ambientale che ha perso la sua originaria connotazione in seguito a trasformazioni di varia consistenza; tuttavia lo studio di ciascun 'caso', con l'approccio sistematico del rilievo urbano, risulta fondamentale e consente di leggerne i caratteri identitari. Caratteri dedotti dai vari segni (più o meno espliciti) presenti sul territorio, rilevabili anche dai rapporti di reciprocità tra le singole parti e coglibili alle diverse scale di indagine, che permettono di individuarne le valenze (odierne e passate) e i legami con l'antica configurazione territoriale.

In questi casi, complessi e architetture differenti per tipologia e stile, strade con un'inclinazione anomala rispetto al disegno prevalente della rete viaria, o vuoti urbani di risulta, si configurano tutti come realtà da valutare non tanto nel loro aspetto individuale, quanto piuttosto come segni 'critici' ma significativi del processo evolutivo di borghi e borgate, ovvero come testimonianze che ne costituiscono ancor oggi il valore identificativo.

⁶ Cfr. nota 4.

⁷ Nuclei compatti si riscontrano in particolare in Campidoglio, Regio Parco, borgo Dora, via Giachino; tra i tanti del secondo tipo molti esempi si ritrovano in Parella e Pozzo Strada.

I segni della storia si ritrovano all'interno dei vari ambiti esaminati con diverso peso, da quelli che conservano consistenti nuclei con caratteri ambientali e architettonici tipologicamente omogenei, a quelli che propongono solo singole entità isolate, oltre ad una vasta serie di situazioni intermedie che generano una casistica molto ampia. Nelle aree degli antichi borghi e borgate torinesi si rilevano ad esempio anche piccoli settori storici, che in alcuni casi connotano le principali arterie di antica costituzione (che hanno mantenuto il loro ruolo importante nell'odierno sistema stradale)⁸ o, in altri casi ancor più frequenti, risultano celati all'interno di vie secondarie, o all'interno dei cortili (figg. 6). Talvolta tali settori sono inseriti in situazioni architettonicamente ambigue, in cui permangono solo sporadici ricordi della conformazione passata (a volte camuffata da interventi 'di pelle') circondati da una sommatoria di interventi scoordinati, in cui ogni valore compositivo dell'architettura originaria è andato perso.

6. Esempi di diversa connotazione ambientale nei borghi Crocetta e Vanchiglia.



Le varie realtà cui si è accennato si ritrovano in buona parte del territorio cittadino in ambienti molto vari: in zone stratificate in cui gli edifici o i settori borghigiani risultano uno dei tasselli di una configurazione che contempla molteplici fasi evolutive, esternata da edifici con diversi stili architettonici; in ambiti in cui il tessuto urbano risulta privo di ogni caratterizzazione, in quanto costituito da una miscellanea casuale di tipologie architettoniche diverse, generalmente abbinata a una struttura urbanistica anch'essa priva di un disegno caratterizzante e di un legame col costruito. Tra le molteplici situazioni ambientali torinesi che accolgono le tracce della originaria configurazione borghigiana, vi è poi anche quella di alcune zone ai margini della perimetrazione odierna della città, dominate da alti complessi moderni, nelle quali gli edifici più antichi risultano ormai presenze anomale nell'odierno contesto urbano (figg. 7).

Architettura e condizioni ambientali

Le condizioni generali evidenziate trovano un ulteriore motivo di differenziazione a seconda della quantità più o meno consistente di edifici borghigiani rimasti, nonché per le modalità di reciproca influenza percettiva che inevitabilmente si instaurano con il costruito circostante, coinvolgendoli tutti in un mutevole gioco di equilibrio tra le parti. I fabbricati originari di borghi e borgate si relazionano infatti con il resto del costruito secondo una gamma di situazioni ambientali, che spaziano da quella in cui si creano incongruenze

⁸ Esemplari risultano i casi delle vie San Donato, Pianezza, Monginevro.



7. Complessi edilizi di ultima generazione visti da borgata Vittoria e da strada San Mauro.

e netti contrasti (a volte decisamente impattanti nell'immagine urbana) (fig. 8), nonché, all'opposto, a realtà ambientali più equilibrate, come quelle di settori, più o meno estesi, che hanno ben conservato l'identità e l'aspetto originario, e conservano l'atmosfera di un piccolo paese.

È importante tuttavia considerare che tutte le realtà borghigiane, compresa l'ultima citata, sono costrette a confrontarsi non solo con l'edificato del tessuto urbano più tardo, ma anche con altre situazioni negative che caratterizzano la città odierna: in particolare, le strade intensamente trafficate costituiscono una presenza di forte impatto con le auto in movimento e parcheggiate, che alterano la percezione ambientale configurata dal costruito, generando contrasti percettivi, visivi e funzionali a volte anche molto forti, in grado di interrompere ogni rapporto con il tempo passato⁹.

Ogni edificio originario di borgo o borgata, rapportandosi con l'intorno, risente di quei legami di reciprocità che ne possono alterare la percezione: tuttavia, per ben comprendere il valore di quel bene nelle sue varie sfaccettature è necessario estraniarsi da una lettura prevalentemente 'estetica' (legata al fattore emotivo dell'osservazione) e valutarne invece, in parallelo, sia il ruolo importante che ciascuno riveste nel costituire un significativo tassello che documenta l'identità precipua di quella parte di città, sia come presenza a sé stante, con una propria fisionomia storica ben riconoscibile.

All'interno di questa articolata analisi, si può tuttavia considerare che, al di là del ruolo documentario che ciascun edificio riveste, le specificità formali e stilistiche costituiscono il vero valore degli edifici borghigiani, e sono strettamente legate alla storia: più precisamente, la posizione e la volumetria (considerata dal punto di vista dimensionale e dell'articolazione compositiva) sono connesse alle vicissitudini formative e di trasformazione proprie di ogni zona, vicissitudini fattrici talora di fenomeni aggregativi dettati anche da un fattore di 'spontaneità' non progettata. L'aspetto compositivo e decorativo dell'architettura è invece determinato tanto dalle tendenze stilistiche adottate perché in voga al momento della costruzione, quanto da situazioni economiche che hanno permesso scelte più o meno ricche.

Il cospicuo patrimonio borghigiano edificato sul territorio torinese risulta comunque sensibilmente differenziato nella configurazione e nella riconoscibilità in ciascun borgo o borgata, pur se possono individuarsi ricorrenze tipologiche comuni.



8. Uno scorcio significativo di via San Paolo nell'omonima borgata.

⁹ Oltre agli elementi di disturbo già citati, ne esistono molti altri, in particolare dell'arredo urbano, come i cassonetti della spazzatura, i cartelloni pubblicitari o le insegne dei negozi (a volte eccessivamente evidenti).

Tipologie architettoniche prevalenti per la caratterizzazione degli insediamenti borghigiani

Il lavoro di rilievo e il relativo studio finalizzato alla conoscenza e alla comprensione dei fenomeni che hanno originato la consistenza odierna dell'edificato hanno permesso di individuarne alcune tipologie ricorrenti, al di là del come ciascuna evidenzii scelte o compromessi di vario genere che ne personalizzano l'aspetto.

Tra le varie tipologie caratterizzanti, risulta molto frequente quella di piccole case, a uno o due piani, di semplice fattura, in cui il disegno del fronte si limita alla sola scansione delle aperture di facciata, generalmente a taglio verticale stretto (figg. 9). Molte di esse sono prive di decori e il loro aspetto è definito solo dal gioco funzionale dei volumi e dal tetto generalmente a due falde, con cornicione sporgente. Concepite con l'accesso principale dalla strada, conservano l'affaccio su un cortile interno pertinenziale con balconi o ballatoi per la distribuzione interna. La finitura dei fronti, originariamente a intonaco,



9. Edifici antichi nei borghi Po e Martinetto.

è stata in molti casi modificata da interventi 'di pelle' che ne hanno alterato l'aspetto: l'apposizione di materiali di vario genere ha creato zoccolature o falsi campi compositivi, o addirittura aumentato la dimensione delle aperture di facciata, alterandone i caratteri tipologici. Questa tipologia edilizia compare anche nella versione impreziosita da decorazioni, più o meno ricche e artisticamente curate, che variano da quelle essenziali (cornici alle aperture di facciata o poste a sottolineare fasce marcapiano e cornicioni) a quelle costituite da un apparato decorativo di pregio, spesso di gusto Liberty o déco (figg. 10). Gli edifici di questo tipo compaiono sia come singoli, sia affiancati con continuità lungo i fronti strada, estendendosi talvolta anche in più isolati, costituendo così organismi unitari che propongono ancor oggi una dimensione ambientale affine all'immagine antica.

Con caratteri conformi o comunque coerenti a quella appena descritta, un'altra tipologia ricorrente propone un edificato con elementi architettonici analoghi, pur adattati a edifici di maggiore altezza che raggiungono anche i cinque o sei piani, generando un impatto visivo e percettivo che ne riconosce una presenza rilevante all'interno dello spazio urbano. Questa tipologia è in generale molto numerosa, e si ritrova in particolare lungo le principali arterie che connotavano anticamente il borgo o la borgata, impreziosendo

10. Case con decorazioni di gusto Liberty nelle borgate Sassi e San Paolo.





l'immagine degli accessi alla città dai territori foranei. Molti di questi edifici propongono infatti decori sulla facciata principale, con pitture e bassorilievi, o con sagome articolate delle balaustre e delle mensole dei balconi, decori che variano dai più modesti, ma sempre raffinati, ad altri dalla fattura di gran pregio. Il fronte secondario, in affaccio sui cortili interni ma talvolta visibile dallo spazio pubblico, è spesso caratterizzato dalla presenza di ballatoi distributivi, che ne disegnano l'aspetto compositivo (figg. 11).

11. Edifici a ballatoio in viale Michelotti e in corso Regina Margherita.

Nelle aree borghigiane si riscontra con frequenza un'altra tipologia architettonica caratterizzata dalla presenza di decorazioni, ovvero quella dei palazzotti e delle villette costruiti nelle aree di nuova formazione dagli ultimi anni dell'Ottocento ai primi decenni del secolo successivo. Generalmente di buon livello architettonico, si distinguono per l'eleganza delle forme guidate da rigorose scelte compositive, che ne intessono un'immagine autonoma; l'affaccio su strada a volte risulta allineato a quello degli edifici adiacenti, a volte è arretrato perché circondato da un piccolo giardino o cortile pertinenziale.

All'interno degli ambiti borghigiani, alla compresenza delle tipologie caratterizzanti sin qui descritte si accosta quella di alcuni quartieri residenziali di edilizia popolare, dei primi decenni del Novecento, nati in particolare nelle borgate come realtà preposte ad accogliere i lavoratori attratti dagli insediamenti industriali che ne avevano caratterizzato le origini (fig. 12). Essi si distinguono nettamente dal minuto contesto antico borghigiano per la maggior altezza e per l'estendersi in interi isolati; la loro elegante e ritmata ripetitività compositiva – di partiture, forme e colori – costituisce un elemento di forte connotazione soprattutto per l'identità degli ambiti urbani d'appartenenza. La loro autonoma fisionomia assume infatti un ruolo qualificante per l'immagine dei luoghi, in quanto la loro spiccata personalità architettonica affida al complesso edilizio una posizione preminente nella configurazione ambientale.

12. Il quartiere di case popolari di via Dego (borgo Crocetta).

Un'altra presenza che caratterizza in modo indelebile le aree di borghi e borgate è quella dei grandi complessi e fabbricati industriali: l'insediamento degli edifici produttivi ha costituito infatti il fattore determinante addirittura per la nascita e certamente per il popolamento della maggior parte dei settori urbani qui analizzati. La creazione delle fabbriche ha condizionato anzitutto la configurazione e l'organizzazione degli spazi urbani, nonché del costruito circostante, poiché gli stessi piani regolatori subivano





13. L'ex fabbrica Paracchi in via Pianezza.

varianti *ad hoc*, aggregando più isolati previsti dalla lottizzazione precedente, per concedere gli ampi spazi richiesti dall'industria.

La nuova realtà affacciatasi nel panorama torinese dal XIX secolo ha generato un'edilizia particolarmente interessante (sia direttamente, con la costruzione di opere di architettura industriale spesso di notevole pregio, sia indirettamente, con la formazione di complessi qualificati di edilizia popolare per gli operai e i lavoratori). Buona parte di essa è infatti costituita da volumetrie progettate secondo aggregazioni spaziali equilibrate, con trame compositive in cui il rigore cadenzato delle partiture – impreciosite spesso da essenziali ma coerenti accenni decorativi – ritma le facciate con eleganza, tanto da polarizzare l'attenzione dell'osservatore.

Le connotazioni positive identificate nel patrimonio edilizio legato all'industria si sono conservate nella maggior parte dei casi anche laddove i fabbricati sono stati dismessi e riconvertiti ad altre funzioni (fig. 13); in altri casi, purtroppo, lo stato di abbandono in cui alcuni di essi versano si abbina a condizioni di degrado fisico, più o meno accentuato, con situazioni estreme in cui rimane il solo scheletro strutturale, in attesa di una qualche destinazione d'uso o della scomparsa definitiva (figg. 14).

Un elemento di notevole caratterizzazione per le aree borghigiane è altresì la consistente presenza di fabbricati di servizio, in particolare delle scuole e dei bagni pubblici, una vera e propria rete di strutture sulle quali il Comune

di Torino aveva investito consistenti risorse nell'Ottocento, in nome di quel progresso civile cui dedicano belle pagine gli scritti di Edmondo De Amicis. Gli edifici costituiscono architettonicamente ciascuno un caso a sé, proponendo in molti casi una fattura pregevole (figg. 15). Luoghi di riferimento funzionale, passato e presente per le scuole, riconvertito ad altri usi per i bagni, entrambe le strutture costituiscono poli di connotazione sia dell'identità passata sia della configurazione urbana odierna.

Nei territori di gran parte dei borghi e delle borgate, più che in altri settori della città, si può anche riscontrare quanto il permanere di antichi usi degli spazi pubblici, come quello dei mercati e delle bocciofile, li renda tuttora, al di là della loro funzione propria, poli di aggregazione che rivestono un importante ruolo identitario dei singoli quartieri.

Considerazioni conclusive su un patrimonio degno di salvaguardia

Il lungo lavoro di rilievo effettuato *in loco* in questi ultimi tre anni, volto a individuare i segni urbani e architettonici rimasti degli antichi borghi e borgate, permette di constatare come non si rilevino differenze sostanziali tra la consistenza volumetrica dell'edificato più antico di ciascuna delle due realtà, pur se entrambe risultano condizionate dal prevalere delle ricorrenze architettoniche tipiche di ciascuna fase storica costitutiva dell'insediamento.

Dinamiche formative ed evolutive differenti pare abbiano invece inciso sui caratteri dell'impianto urbano proprio delle due realtà borghigiane. La presenza di nuclei insediativi più antichi – ad esempio in San Donato – spesso legati ad antichi luoghi di culto¹⁰, sembra aver creato nei borghi un ineludibile condizionamento alla regolarizzazione prescritta dalla pianificazione otto-novecentesca, basata su scansioni territoriali rigidamente geometriche, lasciando settori irrisolti. Nelle borgate, costituite nel XX secolo, il territorio ancora prevalentemente agricolo ha consentito una maggiore libertà ai progettisti dei piani regolatori che (a iniziare da quello *Per la regione di S. Paolo* e ancor più nel piano generale del 1906-1908), inglobando le antiche strade in sistemi regolari mediati tra ortogonali e

¹⁰ Ad esempio Lucento, Pozzo Strada, Madonna del Pilone.



radiali, hanno scandito il territorio secondo griglie geometriche che sostengono lottizzazioni prevalentemente a scacchiera.

La ricerca diretta sul territorio di questi fenomeni non sempre è risultata di immediata comprensione: durante la fase di rilievo è stato infatti difficile identificare la natura e la ragione di segni significativi nel tessuto urbano, in quanto la realtà odierna li cela spesso entro configurazioni stratificate o comunque disomogenee, che ne snaturano ogni riferimento contestuale con il passato. Piccole vie (per lo più private) stranamente inclinate rispetto al circostante reticolo regolare, oppure antiche strade che la pianificazione non è riuscita a inglobare, sono i segni più frequenti che aprono al rilevatore il panorama delle vicende storiche che li hanno prodotti.

Per quanto concerne il tema della conservazione, osservando complessivamente quanto resta dei borghi e delle borgate torinesi, si può constatare come la maggiore o minore conservazione di tale patrimonio non sia legata tanto alla localizzazione dell'area borghigiana sul territorio comunale – ovvero se più o meno vicina alla città di più antica formazione – bensì di come sia prevalentemente connessa alle fasi e alle modalità di formazione e trasformazione che hanno interessato ciascun nucleo. Ad esempio, alcuni insediamenti più centrali, come Vanchiglia e Valdocco, hanno subito un maggior annullamento dei segni borghigiani rispetto a zone più periferiche, anche se queste ultime sono state assoggettate a interventi urbanistici più consistenti. Il fenomeno della manutenzione dei segni della storia in alcuni casi è rimasto comunque legato alle sole vicende del borgo o della borgata, ovvero racchiuso entro la propria perimetrazione, mentre in altri casi è stato determinato da dinamiche evolutive esterne – non per forza regolate da progetti pianificatori – estese a una diversa parcellizzazione del tessuto cittadino.

Le realtà borghigiane subiscono infatti la stretta relazione con le infrastrutture e i fabbricati che nel tempo hanno saturato il tessuto urbano circostante, configurando connotazioni ambientali dai caratteri molto diversificati. La convivenza obbligata tra le architetture primigenie e quelle successive risulta variabile da zona a zona: l'immagine antica può essere proposta da interi settori più o meno consistenti, oppure essere individuabile anche solo all'interno di un'unica strada o di un isolato. Si crea così nei vari casi un rapporto di equilibri visivi e percettivi tra i diversi protagonisti della scena urbana, mutevole in relazione al reciproco accostamento e all'inevitabile confronto che ne scaturisce: un rapporto di

14. Complesso industriale ex Officine Fiat Grandi Motori, nell'isolato gravitante sui corsi Vigeveno e Vercelli, in condizioni di degrado, visto da via Damiano, di fronte al quartiere di edilizia popolare.

15. L'asilo in borgo Regio Parco e gli ex bagni pubblici alla Crocetta.



16. Le ex Fonderie Ballada in corso Verona tra le vie Foggia e Perugia: uno scheletro in attesa di una nuova vita.

influenza tra le parti ulteriormente variabile a seconda sia della scala di osservazione – ad ampio raggio o ravvicinata –, sia del punto di vista dell'osservatore.

All'interno delle realtà ambientali molto diversificate degli ambiti borghigiani, i segni dell'antica configurazione giocano, come già si è detto, un inevitabile doppio ruolo, sia come presenze a sé stanti con una propria identità ben riconoscibile e degna di tutela in quanto documento storico, sia come elementi che caratterizzano oramai, determinandone l'unicità, l'identità ambientale precipua di quella parte di città. Nell'attestare la passata configurazione di ciascun borgo o borgata, l'edificato antico ha dunque un peso fondamentale, tale da conferire a ogni edificio conservatosi un prezioso ruolo di testimone storico che deve essere mantenuto con lo studio e la documentazione. Tuttavia, a mio giudizio, il livello di manutenzione fisica cui le realtà architettoniche superstiti sono da sottoporre, non può essere indistinto, ma deve privilegiare quelle che hanno mantenuto il legame con il contesto identitario dell'antica configurazione borghigiana.

L'ampio studio effettuato per elaborare i risultati di conoscenza del territorio e dell'edificato, desunti dalla fase di rilievo di ogni realtà borghigiana, mi ha permesso di apprezzare il valore storico nonché il ruolo documentario intrinseco di ogni elemento tuttora presente, pur permettendomi di valutarne realisticamente le valenze con pesi diversi, determinati principalmente dalle loro condizioni di conservazione. Edifici in buono stato, altri in iniziale o avanzato stato di degrado, sono tutti tasselli del fenomeno storico borghigiano torinese, da considerare con metro storico nella loro totalità, ma da distinguere e valutare criticamente nel ruolo individuale architettonico che ciascuno di essi riveste nello spazio urbano odierno.

Resta comunque fondamentale ritenere edifici e tessuti urbani residui tutti come parti di un patrimonio borghigiano che deve essere in generale tutelato, per non rischiare che possa essere dimenticato, disperso, o totalmente sopraffatto da nuove configurazioni della città che annienterebbero un consistente brano della sua storia; con la consapevolezza che ogni realtà è comunque un caso a sé, da valutare con le dovute attenzioni affinché non si rischi, da un lato, il suo annullamento o, all'opposto, di mantenerla in modo indiscriminato per eccesso di conservatorismo, screditandone la qualità di testimonianza documentale.

Riferimenti bibliografici e d'archivio

ELENA SCARABELLO

Fonti per uno studio della storia urbana di Torino

La ricerca delle fonti bibliografiche è partita da un pensiero persistente nato da questa citazione: «Niente è più inedito dell'edito»¹.

La ricchezza dei vari argomenti contenuta nei differenti testi che spaziano dall'ambito architettonico-urbanistico all'ambito sociale ha permesso una lettura a tutto tondo dei pezzi di città identificati con le denominazioni di Borghi e Borgate: ognuno con una storia caratteristica, legata alle porzioni di territorio cittadino.

Sono proprio le porzioni di territorio con i loro personaggi, che trovano conferma dalle fonti d'archivio, a caratterizzare nel tempo la costituzione e il consolidamento dei borghi e delle borgate torinesi, permettendo un'indagine specifica per una lettura del territorio caratterizzata anche dalle scelte dei singoli. Un significativo esempio si ha nel caso dello sviluppo del nucleo centrale della borgata Campidoglio, di cui si tratterà in seguito, costituitosi su una paleo-lottizzazione iniziata a partire dal 1880 – che produsse micro-tipologie edilizie – voluta dai banchieri filandieri, i fratelli Isaia ed Emilio Momigliano e Salomone Segre, i quali comprarono i terreni dal cavalier Giuseppe Chiesa, proprietario di estesi campi, da cui trovò origine la borgata stessa.

Un'altra componente essenziale della ricerca è rappresentata dalla lettura dei periodici. I periodici permettono infatti di ricostruire il dibattito cittadino che portò alla trasformazione di alcuni pezzi di città, analizzando qualche significativa discussione e intervenuti con critiche appassionante e proposte interessanti sui regolamenti edilizi adottati dalla Città. "Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e Architetti in Torino" (d'ora in poi Atti e Rassegna Tecnica) riporta, ad esempio, un corposo dibattito sulle varianti al regolamento edilizio del 1922, omologato nel 1925, dibattito che portò al Nuovo Piano Regolatore Generale - Viabilità Generale e Zonizzazione², adottato dal Consiglio Comunale il 2-8-1950 e in vigore fino alla metà degli anni settanta del Novecento. Tale piano sviluppò, a sua volta, un'intensa discussione che durò per sedici anni, quando, dopo successivi aggiornamenti ministeriali, il 10 luglio 1975, entrò in vigore la Variante 17 al Piano Regolatore vigente³.

Un serrato dibattito si era sviluppato nel frattempo a seguito della realizzazione del Piano per l'edilizia economica popolare, attuato dal Comune di Torino sulla scorta della Legge 18.4.1962 n. 167. Il Piano prevedeva 24 ampie zone destinate agli interventi nei quadranti nord, ovest e sud, per circa sei milioni di mq, di cui circa la metà destinati a servizi pubblici, per una popolazione di 170.000 abitanti. L'incidenza dell'intervento nelle zone dei borghi e delle borgate qui presi in esame è risultata di notevole peso, come si evince

¹ ISABELLA ZANNI ROSIELLO, *Andare in archivio*, il Mulino, Bologna 1996.

² Decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1959 registrato alla Corte dei Conti il 16 dicembre 1959 registro numero 52 Lavori Pubblici Foglio 47. Pubblicato per estratto sulla Gazzetta Ufficiale numero 100 del 21.12.1959.

³ Piano Regolatore 1959, aggiornato con indicazione delle aree soggette a Decreto Ministeriale 15.6.63 e Decreto Ministeriale 21.9.64 (piano per l'edilizia economica popolare L. 167). Aggiornato con Decreto Ministeriale 31.10.1970 (L. 167). Aggiornato con Decreti Provv. OO.PP. numero 33243 del 30.11.71, numero 33636 del 3.12.71, numero 44 del 17.2.72. Aggiornato con i Decreti del Pres. della Giunta Reg. numero 335 del 28.7.72, numero 662 e numero 664 del 21.5.73, numero 1622 del 31.10.73. Variante numero 17.

anche dall'ampio spazio dedicato al tema dalla rivista del Comune ("Torino", gennaio-febbraio 1968, pp. 5-30).

Con la nuova Giunta comunale presieduta dal sindaco Diego Novelli si riaprì la discussione sul Piano Regolatore Generale che portò dal 1977 al 1980 al Progetto preliminare del 1980⁴.

Il piano in fase di elaborazione sulla scorta del Progetto preliminare intendeva mutare la logica sottesa ai piani precedenti, rifiutando a priori sia parametri quantitativi, sia soluzioni indifferenti alle realtà storiche del territorio. Adottando invece i criteri della Legge Regionale 56/77 *Tutela ed uso del suolo*, il nuovo Piano Regolatore (mai entrato in vigore) assumeva la ricerca elaborata dal Politecnico⁵ sul patrimonio culturale dell'intero territorio del Comune, prendendo in considerazione non solo la zona centrale, genericamente identificata come «aulica» dal PRG del 1959 ancora in vigore, ma anche (come scriveva l'assessore all'Urbanistica Raffaele Radicioni⁶ «i quartieri periferici dello sviluppo industriale torinese di più antica data, le aree di più recente edificazione, gli insediamenti agricoli ancora esistenti».

Si affermava così un nuovo concetto per cui la storia urbana di Torino era da leggersi, oltre che dal centro storico per antonomasia, anche attraverso altri centri storici diffusi sul territorio, che costituiscono i nuclei centrali dei borghi e delle borgate oggetto del presente studio.

Sul tema dei nuclei storici non centrali si sviluppava un proficuo dibattito, ancora una volta sostenuto dalla Società Ingegneri e Architetti, che non a caso pubblicava i volumi che davano conto della ricerca (*Beni culturali ambientali* 1984).

La prospettiva dell'ultimo Piano Regolatore (1995), volta a drastiche trasformazioni territoriali – come le "Spine" – considerava in sottordine le questioni relative ai valori storici del territorio, pur in parte salvaguardati attraverso la nuova ricerca commissionata a esperti del Politecnico, che studiavano le zone non centrali alle quali facciamo qui riferimento⁷.

Al di là dei documenti prodotti in situazioni di eccezionale interesse ai temi della città in occasione di un nuovo Piano Regolatore, per un generale lavoro di conoscenza diventa comunque indispensabile l'utilizzazione di fonti bibliografiche note e meno note, come le tesi di laurea, incrociate con le diverse fonti archivistiche: per esempio, i pareri della Giunta, gli Atti Municipali, le pratiche dei progetti edilizi, la cartografia specifica. La *Cartografia Censimentaria del territorio fuori cinta daziaria* del 1892 è, nel caso qui esaminato, una carta importante in quanto riporta per prima la denominazione *Borgata Campidoglio*, già chiamata Regione Braida o Regione di San Rocchetto, nome derivante dalla strada omonima dedicata al santo.

Dall'analisi delle mutazioni di proprietà, supportata dalle relative planimetrie tratte dal Catasto Gatti, si traggono importanti notizie, senza dimenticare gli approfondimenti specifici relativi alle discussioni riportate nei periodici e nelle tesi di laurea.

Mutazioni di proprietà in ambito archivistico con riferimento specifico al caso della borgata Campidoglio

L'indagine archivistica svolta presso l'Archivio Storico della Città di Torino ha permesso di ricostruire le intricate trasformazioni territoriali di borgata Campidoglio tramite l'analisi delle mutazioni di proprietà. Tale studio offre un contributo indispensabile all'indagine storica, inteso come mezzo per conoscere la realtà delle dinamiche di trasformazione territoriale e comprendere la localizzazione e la stratificazione dei singoli eventi urbani, che portarono, per il caso studio, alla nascita del nuovo nucleo borghigiano di Campidoglio, esterno alla prima cinta daziaria della città di Torino (progettata nel 1853 e dismessa nel 1912). La cinta daziaria si configurava come confine di attestamento delle borgate; esse,

⁴ Legge Regione Piemonte 5.12.1977 numero 56 Art. 15 - Progetto Preliminare.

⁵ Sulla scorta della Convenzione quadro (1981) tra Comune e Politecnico di Torino, con riferimento all'Istituto di Storia dell'Architettura (poi Dipartimento Casa-città).

⁶ COMOLI VIGLINO, 1984, p. 8.

⁷ Sul tema cfr. il testo di Micaela Viglino in questo volume. I risultati della ricerca (COMOLI VIGLINO, 1992) sono divenuti parte integrante dello strumento urbanistico.

pertanto, si collocavano nei pressi delle barriere dell'infrastruttura daziaria che per il caso di Campidoglio era identificata con la Barriera del Martinetto. Si trattava di un nucleo edilizio localizzato in una porzione cittadina ancora da urbanizzare e che prenderà vita lungo la preesistente strada di San Rocchetto (oggi via San Rocchetto), in seguito direttrice del reticolo viario a scacchiera, dove l'iniziativa privata anticiperà l'intervento pianificatorio successivo ad opera dell'amministrazione pubblica con il Piano Regolatore e di Ampliamento del 1906-1908. A proposito della denominazione "borgata Campidoglio", si vuole sottolineare come essa compaia per la prima volta nella pratica 3347 del 1902. Precedentemente l'area veniva denominata "Regione Braida" o "San Rocchetto".

Uno strumento indispensabile per poter iniziare lo studio è risultata l'analisi del Catasto Gatti⁸ (1820-1920), in quanto riporta con esattezza l'immagine planimetrica del territorio, trasformandosi quindi in uno strumento di conoscenza generale. Il catasto permette infatti di ricavare nel dettaglio le ripartizioni delle proprietà pubbliche e private, caratterizzate da un'edilizia minuta di origine rurale, i limiti dei singoli lotti, l'andamento della rete viaria e dei corsi d'acqua naturali ed artificiali.

Con l'analisi degli atti notarili esibiti nelle mutazioni di proprietà si hanno quindi in dettaglio le informazioni citate precedentemente, ossia si desumono i nominativi dei proprietari, l'importo economico delle compravendite, la consistenza terriera ed edilizia, e alcune altre informazioni di carattere generale come ad esempio le coerenze.

Per il caso di borgata Campidoglio, si è proceduto indagando sul piano di paleo-lottizzazione di iniziativa privata di considerevoli porzioni di territorio rurale, organizzato a partire dal 1880 dal frazionamento del territorio di proprietà (dal 1871) del cavalier Giuseppe Chiesa e venduto nel 1880 ai banchieri Momigliano e Segre.

Per iniziare la ricerca si sono anzitutto analizzati tre elementi imprescindibili: le Sezioni territoriali, il Colonnario territoriale, le Mutazioni di proprietà e le eventuali planimetrie allegiate agli atti notarili delle mutazioni; dall'analisi di questi elementi è stato possibile ricostruire le trasformazioni urbane avvenute.

La nascita e lo sviluppo della borgata Campidoglio è identificabile nel numero di mappa (desunto dai disegni) S. 60 delle Sezioni territoriali contenute nel repertorio dei numeri di mappa territoriale che è composto da un volume suddiviso in Sezioni (da 1 a 71); in ogni Sezione sono riportati il numero di mappa e gli articoli del Colonnario (dalla Sez. 1, n. mappa 1, Art. 12.6 alla Sez. 71 n. mappa 180, Art. 2512); inoltre a corollario del colonnario per alcuni casi è indispensabile consultare il colonnario continuativo.

Dai numeri di mappa è possibile l'identificazione tramite il registro mutazioni dei relativi proprietari, ossia la consultazione degli atti notarili, in cui, in alcuni casi, erano presenti le planimetrie specifiche che permettono di conoscere in dettaglio la composizione e gli accorpamenti dei singoli lotti.

Per Campidoglio dal 1881 in poi ha inizio la lottizzazione dei numeri di mappa 15 e 24.

Per una completa analisi oltre ai numeri 15 e 24 della Sezione 60, è stato necessario esaminare i numeri 16, 17, 18, 19, 20, 23, 25, 26, 27, 28 facenti parte di una porzione compresa nella borgata Campidoglio ma denominata *Regione Martinetto*, individuabile sul prolungamento fuori cinta daziaria di via Cibrario. Numeri di mappa importanti in quanto interessati dalla trasformazione urbana avvenuta successivamente all'introduzione del Piano Regolatore di inizio Novecento.

La consultazione di queste pratiche è identificabile nel Colonnario territoriale, articoli continuativi 2213, 2216, 2217, 2222. Nello specifico i numeri di mappa 16 e 23 fanno riferimento all'Art. 2213; i numeri di mappa 19, 20, all'Art. 2216; i numeri 25, 26, 27, 28, all'Art. 2217; i numeri 17, 18, all'Art. 2222.

La ricostruzione della lottizzazione della porzione di territorio dell'attuale borgata Campidoglio si è basata pertanto sulle seguenti mutazioni di proprietà: 1881, volume I,

⁸ Il Catasto della Città di Torino, denominato anche Catasto Gatti dal cognome dei suoi redattori i fratelli geometri Alberto e Andrea Gatti (conservato presso l'Archivio Storico della Città di Torino), nasce come eccezione, per il caso del Comune di Torino, della nuova campagna di accatastamento del territorio degli Stati Sardi (che non venne attuata). Ciò, in quanto la città era in possesso unicamente di un catasto per masse di coltura (Catasto Napoleonico o Francese redatto fra il 1805-1806 dall'ingegner Sappa) e necessitava di un nuovo strumento per stabilire la giusta perequazione fiscale di ogni proprietario. Il Catasto Gatti risulta, oggi, uno strumento fondamentale per testimoniare la reale conformazione urbana torinese rilevabile nella prima metà dell'Ottocento.

25114 - 25900, volume II, 25901 - 26360; 1882 unico volume 26361 - 26785; 1883 unico volume, 26786 - 27540.

- I dati delle mutazioni si riferiscono alla Sezione 60 e constano di tre blocchi fondamentali:
- un primo blocco inerente ai dati archivistici comunali: luogo, numero di ricevuta, articolo dell'elenco delle mutazioni di proprietà, approvazione del sindaco con data del Decreto e numero di pratica;
 - un secondo blocco inerente ai nominativi dei proprietari e al numero della mutazione d'origine;
 - un terzo blocco con i dati desunti dagli atti notarili e, se presenti, le planimetrie di riferimento dalle quali è possibile ottenere: titolo della planimetria, indicazioni o annotazioni, luogo, data del disegno e firmatari.

Il risultato di questa minuziosa analisi sulla reale consistenza della lottizzazione ottocentesca all'origine della borgata Campidoglio ha permesso di individuarne l'effettiva storia, cellula per cellula, secondo una metodologia applicabile ai vari sistemi edilizi qui considerati.

Bibliografia essenziale

1869

PIETRO BARICCO, *Torino descritta*, Paravia, Torino.

1885

ANTONIO FRIZZI, *La Cinta daziaria della Città di Torino*, in "L'Ingegneria civile e le Arti industriali", a. XI, fasc. 10 (ottobre), Torino, pp. 145-149.

ANTONIO RABBINI, *Dell'accertamento catastale. Dell'attuazione e conservazione del catasto. Sunto delle lezioni lette da Antonio Rabbini Direttore Capo dell'Ufficio del Catasto alle Scuole Censuarie istituite a Torino dal Ministro delle Finanze*, Stamperia Reale, Torino.

ANTONIO RABBINI, *Atlante di Tavole Planimetriche relative alle lezioni sull'Accertamento Catastale lette da Antonio Rabbini Direttore Capo dell'Ufficio del Catasto alle Scuole Censuarie istituite in Torino dal Ministero delle Finanze*, Litografato dai F. Doyen, [Torino].

1862

ANTONIO RABBINI, *Elenco delle operazioni occorrenti per l'accertamento catastale, Cenni sulle varie vicende cui andò soggetta l'operazione catastale nelle Antiche Provincie Continentali del Regno e note spiegative intorno al sistema adottato per la medesima*, Stamperia Reale, Torino.

1898

EMILIO BORBONESE, *Guida di Torino*, Tipografia Roux Frassati e Co, Torino.

1909

L'allargamento della cinta e le industrie torinesi, in "La Gazzetta del Popolo", 28 gennaio, Torino, p. 3.

1911

LUIGI GRASSI, *Il nuovo piano regolatore*, in "Torino Nuova", I, n. 12 (settembre), Torino, p.1; n. 13 (ottobre), p. 1.

1912

GIUSEPPE PRATO, *Il problema daziario a Torino*, Società Tipografico-Editrice Nazionale, Torino.

1914

COMUNE DI TORINO, *Relazione circa l'allargamento della Cinta daziaria di Torino*, in *Il Comune di Torino, nel quinquennio 1909-1914*, Tipografia Checchini, Torino.

1926

PIETRO ABATE DAGA, *Alle porte di Torino: studio storico-critico dello sviluppo, della vita e dei bisogni delle regioni periferiche della città*, Italia Industriale Artistica Editrice, Torino.

1927

PIETRO BETTA, ARMANDO MELIS DE VILLA, *Torino qual'è e quale sarà*, Casanova, Torino.

FRANCESCO ANTONIO RÈPACI, *I Dazi di Consumo della Città di Torino nell'ultimo Secolo (1825-1925)*, Fratelli Pozzo, Torino.

1933

PIERO GRIBAUDI, *Lo sviluppo edilizio di Torino dall'epoca romana ai giorni nostri*, in "Torino", a. XIII, n. 8 (agosto), Torino, pp. 5-32.

1949

Guida di Torino, Paravia, Torino.

Per il nuovo Piano regolatore di Torino. La relazione della Commissione giudicatrice del Concorso, in "Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e Architetti in Torino" (ART), n.s., a. III, fasc. n. 1 (gennaio), Torino, pp. 3-16.

1950

Varianti 1950 al Regolamento Edilizio adottate dalla città di Torino, in "ART", n.s., a. IV, fasc. n. 4-5 (aprile-maggio), Torino, pp. 71-75.

1951

HANS BERNOULLI, *La città e il suolo urbano*, a cura di Luigi Dodi, Vallardi, Milano.

1955

GIORGIO RIGOTTI, *Gli orientamenti per il piano regolatore generale di Torino*, in "ART", n.s., a. IX, fasc. n. 4 (aprile), Torino, pp. 138-145.

GIOVANNI ASTENGO, *Antefatti del piano regolatore di Torino*, in "ART", n.s., a. IX, fasc. n. 4 (aprile), Torino, pp. 146-154.

Cronache dei dibattiti pubblici sul piano regolatore di Torino, in "ART", n.s., a. IX, fasc. n. 4 (aprile), Torino, pp. 162-173.

GIORGIO RIGOTTI, *Sulla procedura per lo studio l'approvazione e l'attuazione dei piani regolatori comunali*, in "ART", n.s., a. IX, fasc. n. 12 (dicembre), Torino, pp. 426-431.

1960

PIETRO VIOTTO, *Il Piano Regolatore Generale della Città di Torino. Approvato con il Decreto Presidenziale 6 ottobre 1959 (G.U. 21-12-1959)*, in "ART", n.s., a. XIV, fasc. n. 3 (marzo), Torino, pp. 94-97.

PIETRO VIOTTO, *Relazione informativa sui lineamenti del Piano Regolatore Generale della Città di Torino. Cenni storici sullo sviluppo urbanistico della città*, in "ART", n.s., a. XIV, fasc. n. 3 (marzo), Torino, pp. 107-159.

UFFICIO TECNICO DEI LAVORI PUBBLICI, CITTÀ DI TORINO, *Piano Regolatore Generale della città di Torino approvato con Decreto Presidenziale 6 Ottobre 1959*, in "ART", n.s., a. XIV, fasc. n. 4 (aprile), Torino.

1964

PIERRE GABERT, *Turin ville industrielle*, Presses Universitaires de France, Paris.

1968

AUGUSTO CAVALLARI MURAT (a cura di), *Forma urbana ed architettura nella Torino barocca*, UTET, Torino.

1969

VALERIO CASTRONOVO, *Economia e società in Piemonte dall'unità al 1914*, Banca Commerciale Italiana, Milano.

[1974]

GIORGINA LEVI, *Il Lingotto. Storia di un quartiere operaio (Torino 1922-1973)*, Gruppo editoriale piemontese, Torino.

1975

RAFFAELE RADICIONI, *Obiettivi e criteri della revisione del P.R.G.*, in "ART", n. s., a. XXIX, fasc. n. 9-12 (settembre-dicembre), Torino, pp. 379-389.

1978

GIANNI DOLINO, *Rapporto da via Artom, in Il futuro delle città, le città del futuro*, Convegno dei sindaci delle grandi città del mondo, Torino 14-16 aprile e Milano 17-19 aprile [Archivio personale di Diego Novelli].

Torino 1880, Bottega d'Erasmus, Torino. VITTORIO BERSEZIO, *Torino*, vol. I, pp. 3-24; CARLO ANFOSSO, *Torino industriale*, vol. II, Torino, pp. 791-837.

GIOVANNI MARIA LUPO, LUCIANO RE, *La città come archivio*, in "ART", n. s., a. XXXII, fasc. n. 3-4 (marzo-aprile), Torino, pp. 69-77.

1979

GIOVANNI MARIA LUPO, LUCIANO RE, *Un nucleo di architetture industriali urbane a Torino fra Otto e Novecento: l'approccio storico come premessa al riuso*, in "ART", n. s., a. XXXIII, fasc. n. 7-8 (luglio-agosto), Torino, pp. 324-340.

1980

Torino città viva, da capitale a metropoli, 1880-1980. Cento anni di vita cittadina, in Centro Studi Piemontesi, Torino. GIOVANNI MARIA LUPO, PAOLA PASCHETTO, *La città fra Otto e Novecento: la trasformazione urbana*, pp. 239-269; LUCIANO RE, *Problemi e fatti urbani dal 1920 al 1945*, pp. 271-333.

UFFICIO TECNICO DEI LAVORI PUBBLICI, CITTÀ DI TORINO, *Piano Regolatore generale della Città di Torino Progetto Preliminare*, in "ART", n. s., a. XXXIV (novembre), fasc. n. 11, Torino.

1981

GIOVANNI MARIA LUPO, *I fabbricati ex «Elli, Zerboni & C.» appunti per un riferimento urbano di contesto, e per un intervento edilizio di tutela*, in "ART", n. s., a. XXXV, n. 11-12 (novembre-dicembre), Torino, pp. 387-398.

FRANCO ROSSO, *La catastazione napoleonica nella città di Torino*, in CARLO CAROZZI, LUCIO GAMBI (a cura di), *Città e proprietà immobiliare in Italia negli ultimi due secoli*, Franco Angeli, Milano, pp. 153-185.

1982

AUGUSTO CAVALLARI MURAT, *Come carena viva*, Bottega d'Erasmus, Torino

1983

VERA COMOLI MANDRACCI, *Torino*, Laterza, Roma-Bari.

1984

VERA COMOLI, MICAELA VIGLINO (a cura di), *Beni culturali ambientale nel Comune di Torino*. Catalogo della mostra, Celid, Torino. VERA COMOLI, *L'analisi storica come strumento di continuità critica per il progetto della città*, p. 12 sg.; MICAELA VIGLINO, *Criteri per l'identificazione dei Beni culturali nella realtà torinese*, p. 15 sg.

POLITECNICO DI TORINO, DIPARTIMENTO CASA-CITTÀ, *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, Torino. VERA COMOLI, MICAELA VIGLINO, *Assi rettori della composizione urbanistica e direttrici storiche di sviluppo*, pp. 61-130; MICAELA VIGLINO, *Insempiamenti ed ambiti urbani*, pp. 217-223; VERA COMOLI, *Gli ambiti nella struttura storica della città*, pp. 224-254; MICAELA VIGLINO, *La struttura fisica e organizzativa della città nel processo storico di trasformazione urbanistica pianificata*, pp. 705-725; LAURA PALMUCCI, *Paesaggio rurale, canali e protoindustria*, pp. 726-735; CHIARA RONCHETTA, *Il sistema delle cascine nella storia e nel paesaggio urbano*, pp. 831-836.

1985

GIOVANNI MARIA LUPO, PAOLA PASCHETTO, *La "città per parti" nell'Ottocento: normativa e costruzione di parti della città e concrete implicazioni del regime daziario*, in "Bollettino storico-bibliografico subalpino", a. LXXXIII, fasc. II (luglio-dicembre), Torino, pp. 539-573.

CESARE DE SETA (a cura di), *Le città capitali*, Laterza, Roma-Bari. ALBERTO CARACCILO, *Le tre capitali d'Italia: Torino, Firenze, Roma*, pp. 195-200; CARLO OLMO, *Torino da città capitale a città industriale*, pp. 201-214.

1986

GIOVANNI MARIA LUPO, *La trasformazione per parti della città nella storia*, in "ART", n. s., a. XL, n. 1 (gennaio), pp. 5-28.

MICAELA VIGLINO (a cura di), *Storia e architettura della città*. Atti delle giornate di studio, in "L'ambiente storico", Edizioni dell'Orso, Alessandria. ENRICO GUIDONI, *Storia urbanistica e beni culturali*, pp. 35-37; RAFFAELE RADICIONI, *Beni culturali e pianificazione urbanistica*, pp. 42-45; ROBERTO GAMBINO, *L'uso della storia nel progetto della città contemporanea*, pp. 50-54; VERA COMOLI, *Lineamenti su strumenti e metodi della ricerca*, p. 59 sg.; MICAELA VIGLINO, *Sistema viario storico ed ambienti urbani*, pp. 65-68; LAURA PALMUCCI, *Nuclei minori, singoli edifici e manufatti*, p. 69 sg.

1987

MARCO CARASSI, ISABELLA MASSABÒ RICCI, *I catasti napoleonici in Piemonte, in Ville et territoire pendant la période napoléonienne (France et Italie)*, Actes du colloque (Rome, 3-5 mai 1984), École française de Rome, Rome, pp. 99-118.

VALERIO CASTRONOVO, *Torino*, Laterza, Roma-Bari.

VERA COMOLI (a cura di), *Il "Piano d'Ingrandimento della Capitale" (Torino 1851-1852)*, in "Storia dell'Urbanistica / Piemonte 1", Roma.

GIOVANNI MARIA LUPO, *La tutela di parti della città all'interno della storia*, in GIANFRANCO SPAGNESI (a cura di), *Esperienze di storia dell'architettura e di restauro*, Istituto della Enciclopedia Italiana, Roma, pp. 725-733.

1988

ALFONSO BOGGE, *Antonio Rabbini, il catasto cavouriano del 1855 e l'uso della fotografia per la riduzione delle mappe*, in CENTRO STUDI PIEMONTESE (a cura di), *Piemonte risorgimentale. Studi in onore di Carlo Pischetta nel suo settantesimo compleanno*, Centro Studi Piemontesi, Torino, pp. 147-175.

GIOVANNI MARIA LUPO, *Interpretazione storica della parte. Lettura storica e valori morfologici delle differenze nella periferia urbana attuale. Il caso di una zona periferica, grande e non omogenea, di Torino*, in PIETRO DEROSI (a cura di), *Progettare nella città. A Torino sul fiume Dora dove le fabbriche sono vuote*, Allemandi & C., Torino, pp. 40-54.

1989

VITTORIO DEFABIANI, *Carta topografica della caccia*, in MICHELA DI MACCO, GIOVANNI ROMANO (a cura di), *Diana trionfante. Arte di corte nel Piemonte del Seicento*, Allemandi, Torino, scheda n. 362, p. 343.

GIOVANNI MARIA LUPO (a cura di), *Cartografia di Torino 1572-1954*, Stamperia Artistica Nazionale, Torino.

1990

ENNIO BETTI, *La nuova piazza d'armi a giorno di Torino*, in *Studi storico militari 1989*, Stato Maggiore dell'Esercito, Ufficio Storico, Roma, pp. 189-317.

GIORGINA LEVI, LEONARDO GAMBINO, *Campidoglio a Torino. La Società Operaia di Mutuo Soccorso Campidoglio dalla fondazione ai giorni nostri. Il borgo del Campidoglio e i suoi abitanti tra Otto e Novecento*, Regione Piemonte, Stargrafica, Torino.

1991

MARCO CARASSI, ISABELLA MASSABÒ RICCI, *Appunti e ricerche di Alfonso Bogge sul catasto cavouriano del 1855*, in PAOLA CAROLI, PAOLA CORTI, CARLO PISCHEDDA (a cura di), *L'agricoltura del Piemonte dell'800*, Centro Studi Piemontesi, Torino, pp. 113-135.

1992

VERA COMOLI, MICAELA VIGLINO (a cura di), *Qualità e valori della struttura storica di Torino*, «Quaderno del Piano», Città di Torino, Torino. VERA COMOLI, *Introduzione*, pp. 9-13; VERA COMOLI, MICAELA VIGLINO, *Il sistema viario storico. Gli insediamenti storici*, pp. 21-56; GIOVANNI MARIA LUPO, *Tipologia edilizia e morfologia urbana*, p. 59 sg.; GUIDO MONTANARI, *Tipi edilizi e caratteri urbanistici*, pp. 61-71; LAURA PALMUCCI, *Il territorio produttivo di antico regime*, pp. 125-129.

1993

GIOVANNI MARIA LUPO, PAOLA PASCHETTO, *Architetture e immagini di una città industriale*, in VALERIO CASTRONOVO (a cura di), *Storia illustrata di Torino*, 6/78, Sellino, Milano, pp. 1541-1560.

GIOVANNI MARIA LUPO, LUISA SASSI, *Le «Nuove Officine delle Strade Ferrate» di Torino*, in *Strade ferrate in Piemonte*, Celid, Torino, pp. 73-92.

1994

All'ombra dell'aquila imperiale: trasformazioni e continuità istituzionale nei territori sabaudi in età napoleonica, 1802-1814, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Roma.

Il sogno della città industriale. Torino tra Ottocento e Novecento, Città di Torino, Fabbri, Milano.

GIOVANNI MARIA LUPO, LUISA SASSI, Torino: *l'area destinata a grandi servizi fra Otto e Novecento*, in *I luoghi del sapere scientifico e tecnologico*, Rosenberg & Sellier, Torino, pp. 301-303.

1995

AGOSTINO MAGNAGHI, MARIOLINA MONGE, LUCIANO RE, *Guida all'architettura moderna di Torino*, Lindau, Torino.

1996

G[IOSEPPE] GAZZANIGA, *Il Piano e la cartografia*, in "ART", n.s., a. L, fasc. n. 1 (gennaio).

GIOVANNI MARIA LUPO, *Note per la conoscenza e la tutela di un complesso industriale dei primi decenni del Novecento*, in "I Quaderni", n. 7 (aprile), Torino, p. 10 sg.

COSTANZA ROGGERO BARDELLI, *Fonti catastali sabaude: l'editto di Carlo Emanuele III per la Perequazione Generale de' Tributi del Piemonte (5 maggio 1731)*, in ANGELA MARINO (a cura di), *La figura della città. I catasti storici in Italia*, Gangemi, Roma, pp. 49-59.

1997

ROSANNA ROCCIA, COSTANZA ROGGERO BARDELLI (a cura di), *La città raccontata. Torino e le sue Guide tra Settecento e Novecento*, Archivio Storico della Città, Torino.

1998

LUCE ANGELI, ANGELO CASTROVILLI, CARMELO SEMINARA, *Corso Taranto. Trent'anni di vita speranze progetti*, Associazione Culturale Officina della Memoria (ACOM), A.G.A.T., Torino.

PIA DAVICO, *Forma e colore nella lettura dell'architettura*, in *Rappresentazione dell'architettura e dell'ambiente: principi costruttivi del progetto tra artificio e natura*, MURST, Roma, pp. 269-279.

LEONARDO GAMBINO, *Il Lingotto una volta. Voci e immagini di un sobborgo di Torino nei primi decenni del Novecento*, Circoscrizione 9 (Nizza, Lingotto), Torino.

1999

Borgo Po 1999, un'esperienza di rilievo della trasformazione, Politecnico di Torino, Facoltà di Ingegneria, Quaderno di Dipartimento 18, Torino. DINO COPPO, *Tessuti urbani storici minori: progetto di conoscenza, progetto di tutela*, pp. 1-19; PIA DAVICO, *Rilievo e valutazione dei caratteri storico-ambientali in Borgo Po*, pp. 47-66; LEONARDO BISCEGLIA, PIA DAVICO, *Note sul rapporto tra rilievo urbano e normativa d'intervento: l'esempio di Borgo Po a Torino*, pp. 43-46.

Guida pratica per vivere e conoscere Borgo Campidoglio Torino, Tipografia Bellis, Torino, pp. 5-20.

LUCA ANGELI, ANGELO CASTROVILLI, CARMELO SEMINARA, *La Manifattura Tabacchi e il suo borgo 1860-1945*, ACOM, Tipostampa, Torino.

ENZO DA POZZO (a cura di), *La scuola e l'ex barriera di Casale tra le due guerre (1916-1945)*, Stampa Tre, Torino. MARIO DAPRÀ, *La formazione del "borgo" Madonna del Pilone Barriera di Casale*, pp. 11-20; BIANCA GERA, *Per le vie del borgo*, pp. 21-39.

2000

GIUSEPPE BRACCO (a cura di), *1859-1864. I progetti di una capitale in trasformazione: dalla città dei servizi alla città dell'industria*, Consiglio Comunale di Torino. Atti consiliari, Serie storica, Archivio Storico della Città, Torino.

ANGELO CASTROVILLI, CARMELO SEMINARA, *Mirafiori, la città oltre il Lingotto: storie di via Artom e dintorni*, Mentelocale, Torino.

VERA COMOLI, VILMA FASOLI (a cura di), *1848-1857. La cittadella di Torino*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino.

PIA DAVICO, *Rilievo dei caratteri connotanti un tessuto urbano di valore storico-ambientale*, in CESARE CUNDARI, LAURA CARNEVALI (a cura di), *Il Rilievo dei Beni Architettonici per la Conservazione*, Atti del Convegno, Napoli 1999, Roma.

GIOVANNI ROGGERO, *Borgata Rosa. Frammenti di Storia e Vita vissuta in Borgata*, Tipografia Noire, Torino.

2001

DINO COPPO, PIA DAVICO (a cura di), *Il disegno dei portici a Torino. Architettura e immagine urbana dei percorsi coperti da Vitozzi a Piacentini*, Celid, Torino.

UMBERTO LEVRA (a cura di), *Storia di Torino*, vol. VII, *Da capitale politica a capitale industriale (1864-1915)*, Einaudi, Torino. UMBERTO LEVRA, *Dalla città «de-capitalizzata» alla città del Novecento*, pp. XIX-CLXI; GIOVANNI MARIA LUPO, *Le barriere e la cinta daziaria*, pp. 303-317.

LAURA PALMUCCI QUAGLINO, *"Tanto per servizio del Principe che per l'utile del pubblico". Misuratori, estimatori, cartografi-agrimensori*, in DONATELLA BALANI, DINO CARPANETTO (a cura di), *Professioni non togate nel Piemonte d'Antico Regime*, "Quaderni di Storia dell'Università di Torino", a. VI, n. 5, Torino, pp. 111-141.

2002

MAURO MARRAS, *Monaci mercanti e cow boy; il borgo della Crocetta tra storia e vita quotidiana*, Opera, Torino.

PAOLA SERENO, *«Li ingegneri topografici di Sua Maestà». La formazione del cartografo militare negli stati sabaudi e l'istituzione dell'ufficio di topografia reale*, in RINALDO COMBA, PAOLA SERENO (a cura di), *Rappresentare uno stato: carte e cartografi degli Stati Sabaudi dal XVI al XVIII secolo*, Allemandi, Torino, pp. 61-102.

2003

GIAN ENRICO FERRARIS, *Il Moschino. Origini e leggende di Borgo Vanchiglia*, Quartieri di Torino, Graphot Editrice (QTGE), Torino.

2004

Ricordi quelle sere... in Piazza Sabotino. 1938-1945 San Paolo in guerra. 1949-1960 tra ricostruzione e immigrazione, Lupieri Editore, Torino.

CRISTINA BOIDO, PIA DAVICO, *Il disegno delle piazze porticate in Piemonte. Le nuove "porte" della città ottocentesca*, Celid, Torino.

FRANCO BRUSA, *Pilonetto. Storia di un borgo e della sua gente*, Circoscrizione 8 San Salvario-Cavoretto-Borgo Po, Stargrafica, Torino.

ANGELO CASTROVILLI, CARMELO SEMINARA, *Storia della Barriera di Milano 1852-1945*, ACOM, Torino.

VERA COMOLI MANDRACCI, GIUSEPPE BRACCO (a cura di), *Torino da capitale politica a capitale dell'industria. Il disegno della città (1850-1940)*, Archivio Storico della Città, Torino. VINCENZO BORASI, *La presenza dei militari*, pp. 167-186.

AMILCARE DE LEO, MARIO ALBA, UMBERTO GRASSI, *Falchera 50 anni! Ieri-Oggi-Domani. 1954-2004 Mezzo secolo di storia, cultura e società falcherese*, Industria Grafica ed Editoriale F.III Scaravaglio & C., Torino.

2005

GIOVANNI MARIA LUPO, PAOLA PASCHETTO, *1853-1912, 1912-1930. Le due cinte daziarie di Torino*, Archivio Storico della Città, Torino.

GIOVANNI MARIA LUPO, *Le cinte daziarie a Torino*, in *I Confini perduti. Le cinte murarie cittadine europee tra storia e conservazione*, Fondazione del Monte di Bologna e di Ravenna, Bologna, pp. 329-347.

2006

GIUSEPPE BERAUDO, ANGELO CASTROVILLI, CARMELO SEMINARA, *Storia della Barriera di Milano dal 1946*, ACOM, Torino.

PIA DAVICO, *Relazioni tra i mercati odierni e il territorio urbano*, in DINO COPPO, ANNA OSELLO (a cura di), *Il disegno di luoghi e mercati a Torino*, Celid, Torino, pp. 117-131.

BARBARA FIORAVANTI, TERESA MONTALDO, BATTISTINO PRINA, CARMELO SEMINARA, *Bertolla*, Circoscrizione 6, Città di Torino, Servizi Grafici, Torino.

ISABELLA MASSABÒ RICCI, GIUDO GENTILE, ALICE BLYTHE RAVIOLA (a cura di), *Il teatro delle terre. Cartografia sabauda tra Alpi e pianura*, L'Artistica, Savigliano.

MAURIZIO TERNAVASIO, *Borgo Po e Madonna del Pilone. La Torino al di là del fiume*, QTGE, Torino.

2007

VITO CARDONE, *Gli studi di ingegneria in età contemporanea*, in VITO CARDONE, FRANCESCO PAOLO LA MANTIA (a cura di), *La storia dell'ingegneria e degli studi di ingegneria a Palermo e in Italia*, CUES, Salerno, pp. 9-52.

GIUSEPPE GIORDANO, BRUNO DAL BO, *Il Martinetto e dintorni 1943-1945 oltre la memoria*, Visual Grafika Edizioni, Torino.

FEDERICA PAGLIERI, *Carta topografica della caccia*, in ENRICO CASTELNUOVO [et al.], *La Reggia di Venaria e i Savoia: arte, magnificenza e storia di una corte europea*, Allemandi, Torino, scheda n. 5.25, p. 103.

2008

Torino. *Tredici anni di attuazione del PRG. Turin. Thirteen years of implementation of the MPDP*, in "ART", n.s., a. LXII, fasc. n. 1-2 (marzo-aprile), Torino.

AGENZIA TERRITORIALE PER LA CASA DELLA PROVINCIA DI TORINO - ex IACP, *La casa operaia, l'impresa e la città: cento anni di tentativi*, Quaderno 2, Litografia Cirone, Torino.

MAURO SILVIO AINARDI, ALESSANDRO DEPAOLI (a cura di), *Il territorio storico. San Donato-Campidoglio-Parella un racconto per immagini e testimonianze*, Città di Torino, Torino.

GIUSEPPE BERTA (a cura di), *Torino industria. Persone, lavoro, imprese*, Archivio Storico della città, Torino.

PAOLO CADEDDU, *Le caserme di Piazza d'Armi a Torino*, Daniela Piazza Editore, Torino.

GIAN ENRICO FERRARIS, *Il borgo si racconta. Vanchiglia, Vanchiglietta e borghi del fum tra microstoria e memoria*, QTGE, Torino.

UGO SARTORIO, *Borgo Vecchio e dintorni. San Donato, Campidoglio e Parella*, QTGE, Torino.

MAURIZIO TERNAVASIO, *Crocetta. Storia di un quartiere*, QTGE, Torino.

2009

ANDREA ARCÀ (a cura di), *Cascine in città. I territori rurali di Borgata Parella*, Città di Torino, Torino.

PIERGIORGIO BALOCCO, *Borgo Dora. Balon, Valdocco. Storia, mito e immagini di un operoso quartiere*, QTGE, Torino.

ANDREA BOSIO, FRANCESCA TONINO, *Percorsi ecomuseali nella Circoscrizione VI. Itinerario 1, Barriera di Milano borgata Monte Bianco; Itinerario 2, Borgata Monte Rosa e Maddalene; Itinerario 3, Da Rebaudengo a Regio Parco*, Città di Torino, Torino.

FEDERICA CALOSSO, LUISSELLA ORDAZZO, *Borgo San Paolo. Storie di un quartiere operaio*, QTGE, Torino.

2010

ANDREA ARCÀ (a cura di), *I luoghi della Quattro. Introduzione al territorio di San Donato, Campidoglio e Parella*, Città di Torino, Torino.

DINO COPPO, CRISTINA BOIDO (a cura di), *Rilievo urbano. Conoscenza e rappresentazione della città consolidata*, Alinea, Firenze. DINO COPPO, *Contenuti e finalità del rilievo urbano*, pp. 12-18;

DINO COPPO, *Iconografia e simbologia del linguaggio grafico nella rappresentazione della città*, pp. 30-45; PIA DAVICO, *L'iconografia tradizionale tra schizzi e vedute*, pp. 94-105.

PIA DAVICO, *La rappresentazione per indagare le trasformazioni nel tempo e l'identità odierna dei luoghi*, in CARMINE GAMBARDELLA (a cura di), *Le Vie dei Mercanti. Rappresentare la conoscenza*, La Scuola di Pitagora, Napoli, pp. 549-552.

STEFANO GARZANO, ANGELO NASCIBENE, *Barriera di Nizza Millefonti. Dalle Molinette a Italia '61 e al Lingotto*, QTGE, Torino.

2011

Torino *la città che cambia. Fotografie 1880-1930*, Fondazione Torino Musei, Silvana Editoriale, Torino.

MARIA CARMEN BELLONI (a cura di), *Torino. Luoghi urbani e spazi sociali*, Rubettino, Soneria Mannelli.

EDOARDO BERGAMIN, DANIELA GARAVINI, MARCO MAGNONE, FABRIZIO VESPA, *L'altra Torino. 24 centri fuori dal centro*, Metroguide Espress Edizioni, Torino.

ORLANDINA CACCIATORI, CARMELO SEMINARA, *Barriera di Milano*, QTGE, Torino.

MARIA VITTORIA CATTANEO, *Carta corografica dimostrativa del territorio della città di Torino (Grossi, 1790-1791)*, in Museo Torino, Città di Torino, Settore Musei.

PIA DAVICO, *Il rilievo dell'identità di un quartiere operaio: Borgo San Paolo a Torino*, in CARMINE GAMBARDELLA (a cura di), *Le vie dei Mercanti. S.A.V.E. Heritage. Safeguard of architectural, visual, environmental heritage*, La scuola di Pitagora, Napoli, ID045.

VITTORIO DEFABIANI, CHIARA DEVOTI, *Analisi storico territoriale*, in ATTILIA PEANO (a cura di), *Fare Paesaggio. Dalla pianificazione di area vasta all'operatività locale*, Alinea, Firenze, pp. 215-224.

CHIARA DEVOTI, *I detentori della langue de la terre: misuratori, topografi e cartografi del Regno Sardo (1683-1860)*, in *La Vallée d'Aoste sur la scène. Cartografia e arte del governo, 1680-1860*, 24 ORE Cultura, Milano, pp. 53-59.

ROBERTO GAMBINO, GIOVANNI MARIA LUPO (a cura di), *Borghi e borgate di Torino tra tutela e rilancio civile*, Celid, Torino. CHIARA DEVOTI, *Dalla struttura storica della città alle previsioni del Piano Regolatore vigente: indicazioni di studio e scelte attuative per i borghi e le borgate di Torino*, pp. 13-29; GIOVANNI MARIA LUPO, *Conoscenza e tutela di luoghi urbani non centrali: il caso dei borghi e della borgate*, pp. 31-81; GIUSEPPE DEMATTEIS, *Geografie dello sviluppo metropolitano*, pp. 99-111; ROBERTO GAMBINO, *Articolazione allargata della città storica*, pp. 113-127; RAFFAELE RADICIONI, *Recupero e rilancio di borghi e borgate in prospettiva metropolitana*, pp. 129-144.

ROSSELLA MASPOLI, AGATA SPAZIANTE (a cura di), *Fabbriche, borghi e memorie. Processi di dismissione e riuso post-industriale a Torino Nord*, Alinea, Firenze.

SILVANO MONTALDO, *La città contemporanea. L'Ottocento*; ANTONIO DE ROSSI, *La città contemporanea. Il Novecento*, in "Rivista Museo Torino", Città di Torino, Divisione Cultura, n. 1 (marzo), Torino, pp. 54-61; 64-71.

2012

PIA DAVICO, *Forma architettonica e colore nell'immagine dell'ambiente urbano*, in MAURIZIO ROSSI, ANDREA SINISCALCO (a cura di), *Colore e colorimetria. Contributi multidisciplinari*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna, pp. 277-284.

PIA DAVICO, *Il disegno del portico nel disegno della città*, in PAOLO CORNAGLIA, ELISABETH KIEVEN, COSTANZA ROGGERO (a cura di), *Benedetto Alfieri, 1699-1767, architetto di Carlo Emanuele III*, Campisano Editore, Roma, pp. 397-407.

VITTORIO DEFABIANI, CHIARA DEVOTI, *La macro struttura storica del territorio: invariante e trasformazioni dalla fine dell'Ancien Régime al Secondo Dopoguerra*, in CRISTINA NATOLI (a cura di), *L'identità di un territorio. Interpretare il paesaggio per un progetto di valorizzazione*, L'Artistica, Savigliano, pp. 19-32.

ANDREA MAIA, *Cit Turin. Tra Liberty e Avanguardia*, QTGE, Torino.

GRUPPO MEMORIA BORGO VITTORIA, *Borgo Vittoria*, QTGE, Torino.

2013

PIERGIORGIO BALOCCO, *Aurora, Rossini, Regio Parco. I territori oltre Dora*, QTGE, Torino.

MARCO CADINU (a cura di), *I catasti e la storia dei luoghi*, in "Storia dell'Urbanistica", 4/2012, Kappa, Roma.

VITTORIO DEFABIANI, *Uno strumento nuovo: il Catasto Rabbini (1855-1870) e la sua estensione parziale al Piemonte*, pp. 345-359.

STEFANO GARZANO, *Borgata Lesna. Vita in un paese*, QTGE, Torino.

STEFANO GARZANO, *Pozzo Strada. Dal Parco Ruffini alla Venchi Unica*, QTGE, Torino.

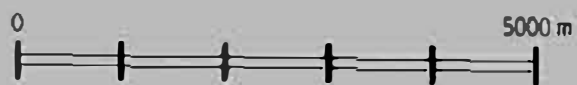
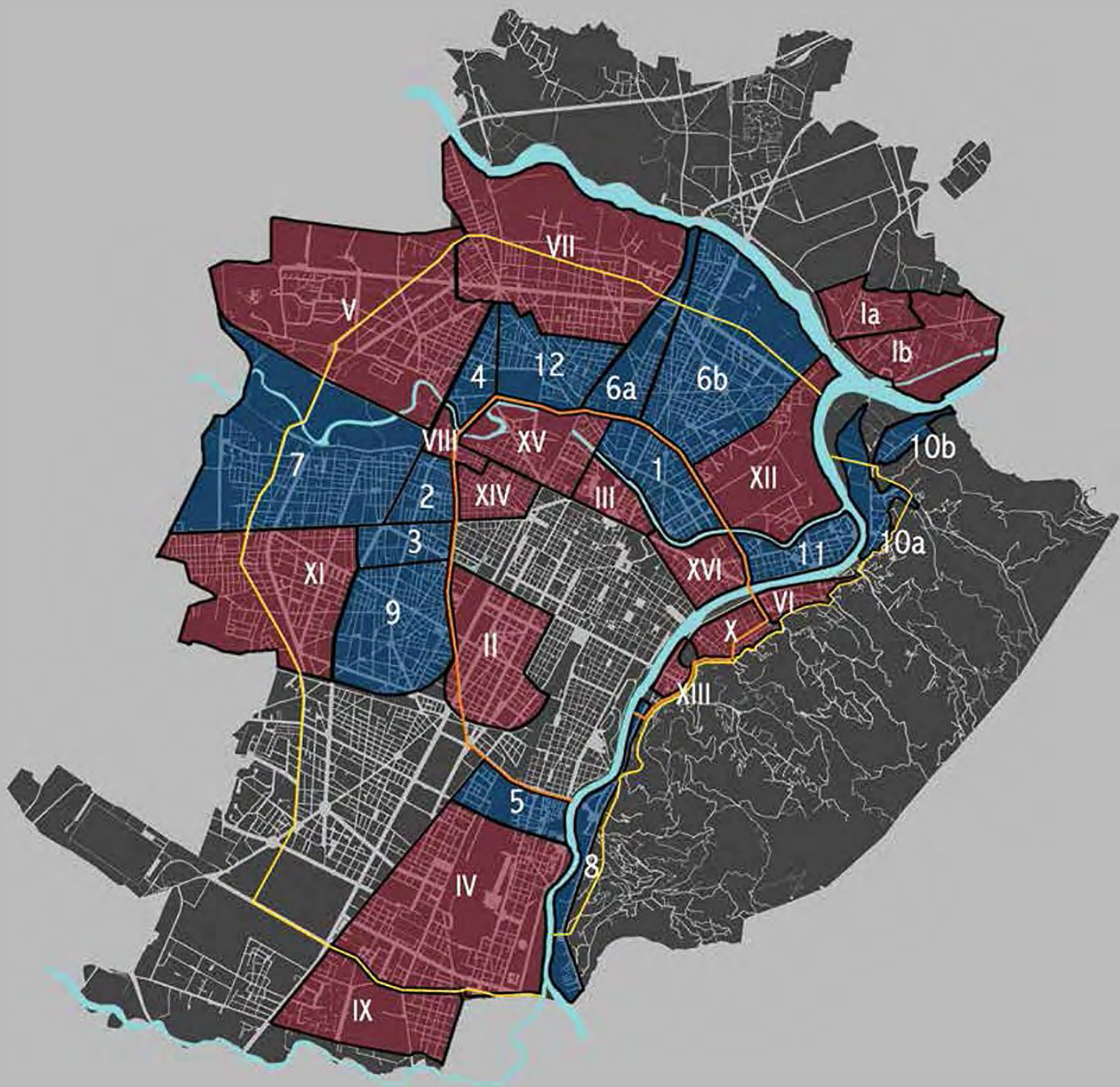
La parrocchia e la comunità. Storia, arte e architettura della Chiesa dei Santi Bernardo e Brigida di Lucento tra medioevo ed età contemporanea, Quaderni del Centro di Documentazione Storica della Circoscrizione 5, nn. 16-19, Anni IX-X (2010-2011), Città di Torino, Torino.

BORGHI

- I a Borgo BARCA
- I b Borgo BERTOLLA
- II Borgo CROCETTA
- III Borgo DORA
- IV Borgo LINGOTTO
- V Borgo LUCENTO
- VI Borgo MADONNA DEL PILONE
- VII Borgo MADONNA DI CAMPAGNA
- VIII Borgo MARTINETTO
- IX Borgo MIRAFIORI
- X Borgo PO
- XI Borgo POZZO STRADA
- XII Borgo REGIO PARCO
- XIII Borgo RUBATTO
- XIV Borgo SAN DONATO
- XV Borgo VALDOCCO
- XVI Borgo VANCHIGLIA

BORGATE

- 1 Borgata AURORA
- 2 Borgata CAMPIDOGLIO
- 3 Borgata CENISIA
- 4 Borgata CERONDA
- 5 Borgata MOLINETTE
- 6a Borgata MONTEBIANCO
- 6b Borgata MONTEROSA
- 7 Borgata PARELLA
- 8 Borgata PILONETTO
- 9 Borgata (detta Borgo) SAN PAOLO
- 10 a Borgata SASSI
- 10 b Borgata ROSA
- 11 Borgata VANCHIGLIETTA
- 12 Borgata VITTORIA



- prima cinta daziaria (1853 - 1912)
- seconda cinta daziaria (1912 - 1930)

BORGHI

Borghi BARCA e BERTOLLA

Borgo CROCETTA

Borgo DORA

Borgo LINGOTTO

Borgo LUCENTO

Borgo MADONNA DEL PILONE

Borgo MADONNA DI CAMPAGNA

Borgo MARTINETTO

Borgo MIRAFIORI

Borgo PO

Borgo POZZO STRADA

Borgo REGIO PARCO

Borgo RUBATTO

Borgo SAN DONATO

Borgo VALDOCCO

Borgo VANCHIGLIA



Va 'n Bertôla! si dice spesso dal volgo torinese con un senso misto di dileggio, di derisione, di compatimento, di tedio, di liberazione [...]. Questa estrema propaggine del territorio di Torino presenta certamente caratteristiche speciali, che la separano, come un profondo abisso, dalla città, che pure le è così vicina.

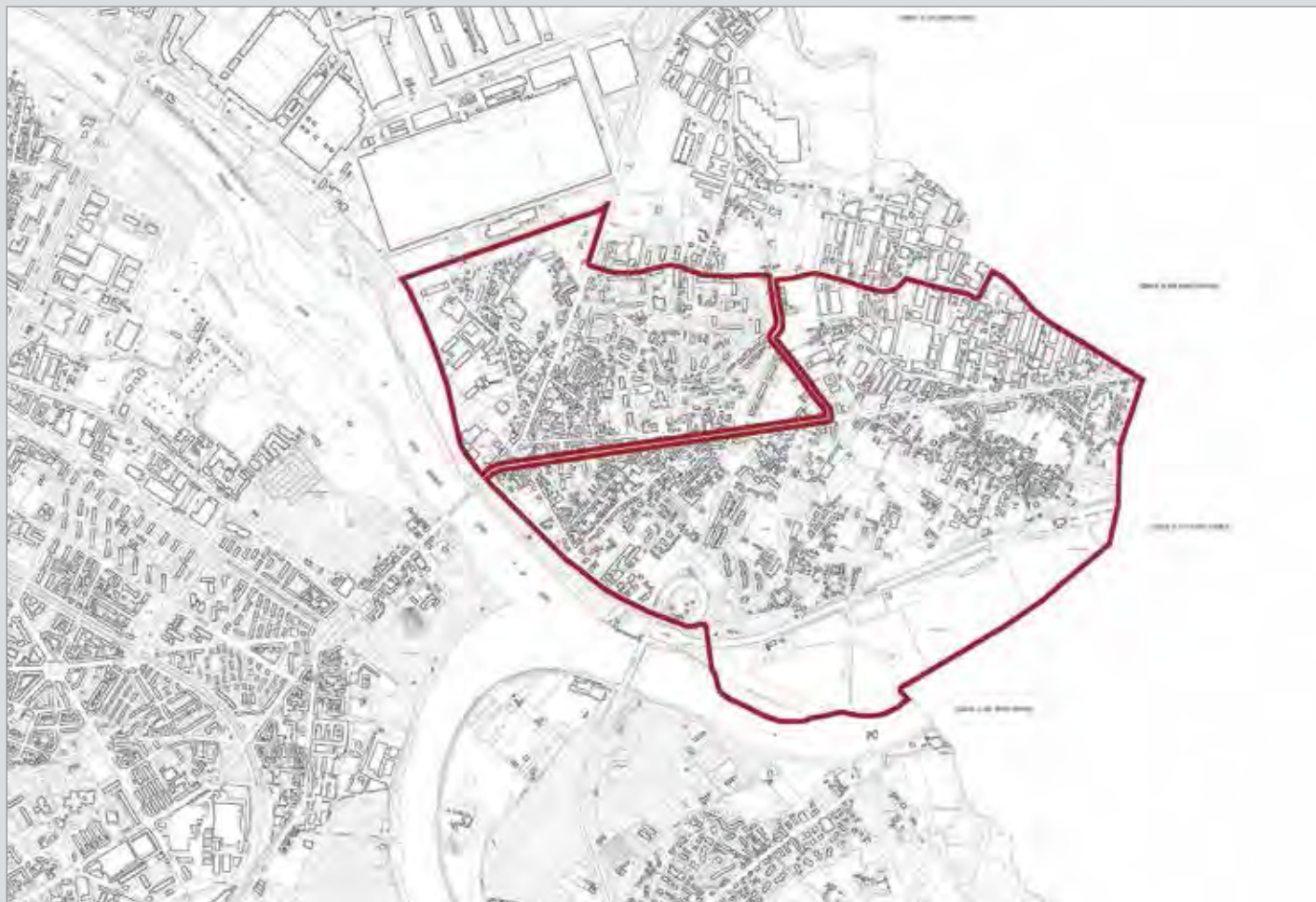
ABATE DAGA, 1926, p. 2



1. Il borgo di Bertolla all'inizio del XX secolo, quando ancora ferveva l'attività dei lavandai, sfruttando il corso della omonima bealera.
2. Il nucleo più compatto del borgo all'inizio degli anni ottanta, ancora ben riconoscibile nella sua connotazione di aggregazione rurale e a servizio della lontana "città".
3. L'imbocco della strada di Settimo, a Barca, con la propria connotazione ben riconoscibile, legata al ruolo di "borgo di strada" e il comparto delle case, omogenee e allineate, lungo l'arteria stradale.
4. Il nucleo compatto di case lungo la strada principale del borgo di Bertolla con, sulla destra, il polo, storicamente determinante, della chiesa parrocchiale, in forme settecentesche.

BORGHI BARCA E BERTOLLA





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 156 05 2 e 156 09 1, tavv. n. 07 e 12 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Per motivi di contiguità e di profonde connessioni funzionali, i nuclei di Barca e Bertolla sono trattati insieme.

BARCA - Lungostura Lazio, via Puglia, strada di Settimo, strada vicinale del Cascinotto, strada comunale da Bertolla all'Abbadia di Stura, strada di San Mauro, largo Damiano Chiesa.

BERTOLLA - Largo Damiano Chiesa, strada di Settimo, strada di San Mauro, strada comunale da Bertolla all'Abbadia di Stura, strada vicinale del Cascinotto, confine comunale di San Mauro Torinese, fiume Po (lungostura Lazio).

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

I nuclei di Barca e Bertolla hanno matrici fondative diverse (anche se elementi di analogia morfogenetica sono dati dalle cascine e dai loro collegamenti stradali) legate alla struttura organizzativa che li caratterizza in merito agli usi del suolo: uso agricolo e impiego della rete idrica al fine del lavoro dei lavandai per Bertolla, uso agricolo e impiego delle infrastrutture di transito e quindi di insediamento ai bordi delle strade per Barca.

I due nuclei di Bertolla e Barca non possono essere analizzati disgiuntamente proprio in ragione della loro stretta reciproca interdipendenza e delle profonde connessioni funzionali.

Bertolla appare il borgo forte, nel quale, senza che si possa riconoscere un nucleo nettamente definito e compatto, i comparti – indicati dal catasto francese come *Hameaux* di Blason e Blasonetto, lungo il corso del Riofreddo, canale derivato dalla Stura, in quest'area caratterizzata da evidenti aree di esondazione e da meandri – si configurano come entità separate, autonome, ma al tempo stesso fondative. Non meno importante il collegamento tra la città e l'imponente Abbadia di Stura (lungo la strada per Milano), viabilità alla base della formazione del sistema insediativo di Barca, nato presso l'attraversamento di due tronchi della Stura, con l'impiego di un traghetto (da cui la denominazione). Il vistoso reticolo idrico derivato dalla Stura e dal Po ha alimentato lungamente il sistema agricolo dei prati, dei radi boschetti e dei gerbidi in corrispondenza delle zone esondabili, facendo dell'organizzazione per cascine, sovente a nucleo compatto attorno a una corte (di cui ancora rimane qualche esempio) l'elemento portante del borgo oltre la Stura, lontano dalla città, denominato nel Settecento, prima della dizione Bertolla, con il toponimo di *Borgostura*. Fortemente separato dalla città, il borgo non pare influenzato dalla realizzazione della seconda cinta daziaria (1912-1930), che si attesta con il proprio casello verso la Stura in corrispondenza dell'attuale piazza Sofia. L'insediamento di Barca trae impulso sia dalla realizzazione del nuovo ponte in calcestruzzo armato sul corso del torrente a monte della confluenza nel Po (ponte Amedeo VIII), sia dal potenziamento della strada di Settimo, già *Strada dell'Abbadia*, da un lato (asse e consolidamento evidente della sua formazione) e da quella di San Mauro dall'altro, nuovo elemento di attestazione del sistema del borgo Bertolla; entrambe strade oggetto di lottizzazione sui loro bordi. Per il borgo di

Bertolla ciò determina un doppio blocco di insediamenti lungo la storica via Chiesa (già *Strada di Bertolla*) e lungo la nuova assialità della strada di San Mauro, mentre il comparto storico del nucleo (attestato attorno alla piazza Monte Tabor) rimane sostanzialmente estraneo al fenomeno. Funge da elemento di connessione tra i due poli di Barca e Bertolla la strada vicinale del Cascinotto, che connette, all'interno di un'area eminentemente agricola e ancora oggi con ampi lacerti di questa originaria strutturazione, le due arterie principali delle strade di Settimo e di San Mauro.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminare allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, l'ambito foraneo di origine rurale di Bertolla, delimitato «dalla linea spezzata corrispondente ai confini delle pertinenze degli elementi edilizi e urbanistici caratterizzanti l'ambito stesso», era classificato «di carattere ambientale con valore di bene». Se ne evidenziavano gli «spazi di relazione altamente unificanti socialmente» e l'immagine corrispondente «come esempio rarissimo, se non unico nel territorio torinese, dovuta alla persistenza di caratteri di nucleo frazionario di "paese", con qualità di autonomia morfologica notevole e con forti valenze per una riqualificazione di vita su matrice culturale non urbana».

Analoga perimetrazione per il settore urbano veniva assunta dallo studio su *Qualità e valori* (1992) che ribadiva i caratteri qualificanti del nucleo, che veniva quindi inserito nel P.R.G. di Torino (1995) tra i «settori urbani di valore storico-ambientale» governati da una specifica normativa di tutela.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

BARCA e BERTOLLA - Lungostura Lazio. Strade: di San Mauro e di Settimo.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

BARCA e BERTOLLA - Strade: vicinale del Cascinotto; comunale tra Bertolla e l'Abbadia di Stura. Vie caratterizzanti: Damiano Chiesa; Monte Tabor; San Bernardo. Strade: dei Biasoni; della Falconera; della Verna.

FIUMI, TORRENTI, RII, CANALI E BEALERE

BARCA e BERTOLLA - Fiumi: Po; Stura di Lanzo.

BERTOLLA - Bealera del Riofreddo (tracce).

PONTI E PASSERELLE

Da *Beni Culturali*, cit., si segnala:

BARCA e BERTOLLA - Ponte sulla Stura di Lanzo Amedeo VIII, in asse a strada di Settimo, del 1933.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

BARCA e BERTOLLA - Largo Chiesa.

BARCA - Slargo in via Anglesio.

BERTOLLA - Piazza Monte Tabor. Slargo davanti alla chiesa della Madonna delle Grazie.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano:

BARCA e BERTOLLA - Sistemi insediativi dei lavandai, formati tra Ottocento e Novecento lungo le bealere: del Riofreddo; della Magna- Cascinotto; della bealera Bertolla.

BARCA - Edifici residenziali: del primo quarto del Novecento in strada di Settimo 45-107; del periodo tra XIX e XX secolo: strada di Settimo 70-94 e via Chiesa 10-14.

BERTOLLA - Edificio di civile abitazione della seconda metà dell'Ottocento, strade di San Mauro angolo Abbadia di Stura.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ AGRICOLA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano:

BARCA - Cascine documentate nel Settecento (ora in parte riplasmate con cambio di funzioni o demolite): "La Magra" tra le strade di Settimo e del Cascinotto, già delle Canonichesse lateranensi; "Il Blasone", via Chiesa 71.

BERTOLLA - Cascine documentate nel Settecento (ora in parte riplasmate con cambio di funzioni o demolite): "La Verna", strada vicinale della Verna; "Il Cascinotto", strada del Cascinotto 139; "La Falconera", strada della Falconera 24-28.

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano:

BARCA - Scuola elementare Abbadia di Stura, strada del Cascinotto 59, costruita dal Comune, progetto ing. Prinetti, 1903.

BERTOLLA - Scuola elementare Cena, strada San Mauro 32, costruita dal Comune, progetto ing. Orlandini, 1930.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnala:

BERTOLLA - Chiesa di San Grato (ora della Madonna delle Grazie), strada Bertolla 113, seconda metà del Settecento.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

Un carattere molto episodico caratterizza la struttura urbana ed edilizia di Barca, connotata da una notevole varietà lungo le stesse arterie di formazione rappresentate dalle strade di Settimo e di San Mauro, dove solo l'imbocco verso il ponte ha una connotazione realmente omogenea e un secondo nucleo si attesta in corrispondenza del complesso moderno della chiesa di San Giacomo apostolo, lungo la via Chiesa. Il borgo di Bertolla appare invece ancora oggi fortemente caratterizzato. Oltre alla storica via dei Lavandai – che trae origine dalla funzione di servizio svolta dal borgo nei confronti della città – con ampia connotazione anche di campagna, il nucleo forte attorno alla piazza Monte Tabor rimane perno della organizzazione borghigiana, a pari livello con il complesso, fondativo, della parrocchiale di San Grato, con il suo sistema di sagrato e casa contigua, nonché come polo di organizzazione di un nucleo ben distinto e riconoscibile.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

GIOVANNI BATTISTA SAPPA, *Ville impériale de Turin*, in *Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII, 1804-05*. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, *Catasto Francese, Torino*, f. 9.

Il territorio di Barca appare come semplice luogo di transito per il raggiungimento del borgo Bertolla, viceversa di evidente maggiore peso (tutto entro la *Section G*) nella cartografia dell'inizio del XIX secolo. Senza che si possa riconoscere un nucleo nettamente definito e compatto, il borgo è formato dagli *Hameaux* di Blasone e Blasonetto, lungo il corso del Riofreddo, canale derivato dalla Stura, in quest'area caratterizzata da evidenti aree di esondazione e da meandri. Il *Vieux Chemin de Turin à Settimo*, di cui la carta lascia intendere un processo di rettificazione, lega la città all'Abbadia di Stura e funge da unico collegamento con Bertolla. La regione della Barca, non indicata dal toponimo nella carta, si attesta in corrispondenza dell'attraversamento di due tronchi della Stura, con l'impiego di un traghetto (da cui la denominazione). L'area è indicata come essenzialmente a prati, radi boschetti e gerbidi in corrispondenza delle zone esondabili del torrente.



ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino*, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, *Catasto Rabbini*, ff. IX, X.

L'area di Barca, oltre la confluenza della Stura nel Po, presenta, al censimento del Catasto Rabbini, una struttura ancora fortemente connotata dal parcellare agrario, perfettamente leggibile anche nelle strisce di terreno accatastate. Nulla si legge a questa data per il settore di Barca, con estesissimi campi e scarsissime case sparse. Da un punto di vista viario, la connessione con la città appare confermata nella strada che dalla Manifattura Tabacchi al Regio Parco attraversa il corso della Stura e passa davanti all'Abbadia di Stura (perfettamente riconoscibile con il suo amplissimo impianto) per poi proseguire verso Novara, arteria da cui si diparte una strada tortuosa (strada vicinale di Bertolla) che collega il nucleo più evidente (indicato sulla mappa con il toponimo *Bertulla*). Nuclei minori (Blasone e Blasonetti o Biasonetti) sono ugualmente riconoscibili all'interno dell'area assieme a un ampio sistema di cascate sparse. Vistoso il reticolo idrico derivato dalla Stura e dal Po.



UFFICIO LAVORI PUBBLICI MUNICIPALE, *Carta Topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli, [1879-98]. ASCT, Tipi e disegni, 64.8.*

Il collegamento con la città rimane quello consueto che passa dal borgo del Regio Parco, supera il corso della Stura, e imbecca la *Strada dell'Abbadia* [di Stura], dal quale poi diverge lungo la *Strada di Bertolla*, ancora oggi riconoscibile in parte nella strada comunale di Bertolla, che raggiunge il borgo *Bertoulla* dopo aver passato le cascine *Biasoni* e *Biasonetti*. Il nucleo si dimostra compatto e ormai ampiamente configurato. A connettere quest'ultimo con il sistema delle cascine che punteggiano il territorio e con il corso del torrente, un ampio sistema di diverticoli dalla viabilità principale, di cui uno, verso la cascina Verna, ancora oggi ben riconoscibile nella *Strada della Verna*. L'acqua, oltre che direttamente dal torrente, è attinta principalmente dal canale del *Riofreddo* (che pesca da sorgive nell'area di esondazione della Stura e poi si getta nel torrente poco oltre il nucleo di Bertolla). Definisce il limite del territorio del borgo la strada comunale da Bertolla all'Abbadia di Stura, ancora oggi riconoscibile come tracciato e come margine. Un insediamento si mostra sin d'ora come sostanzialmente autonomo, quello delle *Cascinette*, lungo la *Strada dell'Abbadia* (oggi strada vicinale delle Cascinette), dalla forte connotazione rurale, fuori dai confini del borgo.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento, 1911. ASCT, Tipi e disegni, 64.8.17.*

La situazione del borgo, in particolare per la componente di Bertolla, così come delineatasi, appare ampiamente riconfermata all'inizio del XX secolo: l'area di censimento *Frazione Q Bertolla* indicata dalla carta riconosce in 1 *Bertolla*, lungo una deviazione della *Strada dell'Abbadia di Stura*, in contrasto con le *case sparse* dell'area superiore a Barca (3) e probabilmente coincidente con l'insediamento rurale de *Le Cascinette* già riconosciuto nella cartografia precedente, e la struttura compatta dell'abbazia. La zona di Barca appare quindi al momento non ancora connotata da effettivi insediamenti compatti. Il collegamento con la città è riconfermato nel sistema di attraversamento del corso della Stura e come prolungamento della via del Regio Parco.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935* (terza variante piano 1908). ASCT, *Tipi e disegni*, 64/7/8/1-8.

Il sistema viario, nella sua strutturazione fondamentale, trova ulteriore conferma innanzitutto nella realizzazione del ponte in calcestruzzo armato di superamento della Stura poco a monte della confluenza nel Po (Ponte Amedeo VIII), indi dal potenziamento della strada di Settimo (già *Strada dell'Abbadia*) da un lato (asse e origine evidente della formazione di Barca) e da quella di San Mauro dall'altra, nuovo elemento di attestazione del sistema del borgo Bertolla, strade entrambe oggetto di lottizzazione sui loro bordi. Per l'area di Bertolla ciò determina un doppio blocco di insediamenti lungo la storica via Damiano Chiesa (già *Strada di Bertolla*) e lungo la nuova assialità della strada San Mauro, mentre il comparto storico del borgo rimane sostanzialmente estraneo al fenomeno, confermandosi nelle zone già (sin dal catasto napoleonico) di effettivo addensamento e ancora oggi riconoscibili. Funge da elemento di connessione tra i due poli di Barca e Bertolla la strada vicinale del Cascinotto, che connette, all'interno di un'area eminentemente agricola e ancora oggi con ampi lacerti di questa originaria strutturazione, le due arterie principali di strada Settimo e strada San Mauro.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



L'edificato dei due borghi, di piccola pezzatura, ha un'architettura molto semplice e solo lungo le principali arterie stradali presenta casi con elementi decorativi che tendono a impreziosirne le forme essenziali. Permangono, in modo diffuso sul territorio, piccole case e resti di antichi fabbricati tipici dell'originario impianto rurale.





Negli ultimi decenni sono andati in gran parte perduti alcuni sistemi di primaria caratterizzazione ambientale: la catena di case dei lavandai lungo le bealere, con i pertinenti lotti a prato, lunghi e stretti, usati come stenditoio, oppure la rete di cascine sei-settecentesche.



Permangono tuttavia stralci di questi sistemi e complessi edilizi di carattere rurale nei quali si sono inseriti in fasi successive palazzine di carattere urbano.



Il nucleo borghigiano di Bertolla mantiene tuttora il proprio più significativo ruolo identitario polarizzato sulla piazza Monte Tabor e sul complesso dell'antica chiesa di San Grato (ora Madonna delle Grazie) della seconda metà del Settecento.

RILIEVO URBANO

Una zona della città che si configura come un esteso paese di campagna circondato da ampi prati, in cui si distinguono alcuni aggregati di case che creano spazi raccolti e dall'atmosfera un po' *rétro*, riportando a immagini del passato: è l'insieme delle aree borghigiane di Bertolla e Barca. Nella realtà odierna è infatti difficile scindere le due entità e considerarle in modo separato – nonostante le loro storie ben diversificate – in quanto si configurano come un unico ampio settore urbano in cui i prevalenti aspetti campestri creano una netta frattura nella caratterizzazione ambientale con l'adiacente tessuto cittadino al di là del corso della Stura, mentre le discrete differenze tra le due entità assumono un ruolo secondario nella percezione spaziale.

I due importanti assi delle strade di Settimo e di San Mauro, storici collegamenti tra il principale nucleo di Torino e i comuni che lo contornano nella zona nord-orientale, costituiscono i segni dominanti della strutturazione urbana tanto primitiva quanto odierna; su di essi si affacciano o si innestano i tracciati irregolari delle preesistenze più antiche, nonché gli inserti del verde, con prati e campi che caratterizzano i due insediamenti borghigiani. Tale situazione genera scorci particolari, ove emerge il contrasto tra i segni della storia che si sono mantenuti tanto da riproporre ancora oggi la dimensione ambientale del borgo, e i caratteri della grande città impostisi nel tempo in affaccio alle due arterie principali. Il fenomeno è percepibile in modo evidente lungo le due strade intercomunali: entrambe presentano infatti un'edilizia minuta e continua lungo i fronti (con caratteri stilistici diversi, ma tipologicamente coerenti), evidente tuttora nella parte iniziale di innesto con il ponte Amedeo VIII; man mano invece che ci si allontana verso i territori extraurbani il costruito di carattere borghigiano si disperde, con un passaggio graduale alla configurazione di un ambiente ove tra gli edifici prevale una casuale discontinuità volumetrica e tipologica, accentuata dalla presenza di alcune costruzioni fuori scala, in cui l'aspetto funzionale ha prevalso del tutto su quello estetico, pervenendo alla totale perdita di una identificabile connotazione ambientale.

La consistenza dei fronti che caratterizza l'innesto della biforcazione a Y di Barca e Bertolla estende al di là della barriera fluviale quella continuità edilizia delle cortine che caratterizza le zone pianificate di antica costituzione di Torino, e dei loro prolungamenti lungo i principali assi stradali. Una continuità che lungo il perimetro di strada Settimo – nel tratto di collegamento a piazza Sofia – non è proposta attraverso fronti compatti, ma mediante l'alternanza ritmica casuale di rade case minute, tipologicamente conformi, circondate da ampi spazi verdi. L'omogeneità dell'immagine percettiva delle cortine edilizie nel primo tratto delle strade Settimo e San Mauro è tale da mettere in secondo piano le molteplici differenze stilistiche tra gli edifici, generalmente di due o tre piani, in parte costruiti all'inizio dello scorso secolo e altri che nei decenni successivi hanno completato i fronti strada, o ne hanno trasformato le fattezze con interventi epidermici (su rivestimenti di facciata, serramenti e loro sistemi di chiusura, o balaustre dei balconi). L'affievolirsi lungo le due arterie di tale situazione si abbina, come già si è accennato, al graduale inserimento – sempre più consistente verso la zona periferica – di edifici recenti, che propongono volumetrie e tipologie architettoniche autonome, prive di ogni continuità con il contesto borghigiano.

L'assetto ambientale che caratterizza i due assi viari, spina dorsale bifida degli insediamenti, è però anomalo rispetto alle zone circostanti. Un sintomo di facile percezione si può cogliere dal contrasto tra l'intenso traffico viario in entrambe le strade di collegamento foraneo, che immerge lo spazio in un caos di movimenti, suoni e inquinamento, mentre, attraverso gli affacci su profonde visuali laterali di prati e alberi – leggibile da alcune spaccature nella continuità dei fronti – si può cogliere un intorno in cui si è mantenuta un'atmosfera tranquilla e silenziosa. Le ampie aree retrostanti gli affacci sulle strade di San Mauro e di Settimo sono infatti caratterizzate da vie di dimensione contenuta, con un'edilizia di piccola pezzatura: a due o tre piani i fabbricati più antichi e piccole palazzine moderne, anche di cinque o sei piani, che svettano, nonostante l'altezza di per sé limitata, sulla volumetria molto contenuta dell'insieme. In molti casi i fronti strada sono movimentati dalla presenza di inserti dei giardini o degli orti pertinenziali. Tale situazione propone un'immagine di paese, con accenni a una dimensione ambientale nettamente rurale in molti scorci, che viene enfatizzata dalla presenza delle molteplici pezzature a prato o a coltivo (di piccola, media, o grande dimensione) che, alternandosi al costruito, creano quella inequivocabile riconoscibilità di Barca e Bertolla.

All'interno di queste caratterizzazioni generali, le due aree borghigiane si differenziano però attraverso alcune connotazioni proprie, influenzate principalmente dalle loro origini.

L'area di borgo Bertolla si articola essenzialmente intorno all'antico nucleo polarizzato su piazza Monte Tabor e sull'omonima strada comunale: un piccolo borgo a tutti gli effetti, con caratteri autonomi, in cui si respira ancora l'aria di un tempo passato. Case minute, dai caratteri tipologici essenziali (volumetrie irregolarmente articolate tra loro, con fronti disegnati solo dal ritmo, non sempre regolare, dei tagli verticali delle aperture generalmente prive di decorazioni), si sviluppano lungo il reticolo di piccole vie che hanno mantenuto l'impostazione irregolare degli antichi tracciati delle strade e dei sentieri dei territori "fuori porta".

La zona di Barca alterna, in un sistema viario anch'esso articolato e di dimensione contenuta, caseggiati residenziali (generalmente a un paio di piani fuori terra), alcuni di antica fattura, altri più recenti, accomunati dalla semplicità tipologica delle architetture e dalla frequente presenza di giardini e cortili pertinenziali. All'interno di questo tessuto risultano inseriti numerosi fabbricati industriali che connotano configurazioni ambientali diametralmente opposte a quelle ancora agresti che si sono conservate in particolare lungo la storica arteria della strada comunale tra Bertolla e l'Abbadia di Stura.

Sul confine tra le due aree borghigiane è interessante il caso di via Damiano Chiesa, che mantiene un considerevole numero di piccoli edifici tra i più antichi, con una connotazione ambientale dalla volumetria contenuta. Se il nucleo con le sue minute case viene visto attraverso i varchi tra alcuni palazzi lungo la strada di San Mauro, per lo più di sei o sette piani fuori terra, il raffronto volumetrico risulta tale da rendere ancora più evidente la dimensione contenuta dell'edificato antico.

Un ampio insieme di borghi, dunque, quello di Barca e Bertolla, nel quale non solo si distinguono ambienti con configurazioni diverse, ma entro cui gli stessi abitanti identificano ancora oggi nuclei, luoghi, strade, con l'antica denominazione radicata nel gergo locale. Tale curiosa realtà manifesta chiaramente il permanere nella zona di abitudini tipiche del modo di vivere delle società paesane. Questo sentirsi una comunità a sé stante è espresso anche nel tuttora comune uso degli abitanti di dire *mi vado 'n sità* (vado in città) quando si apprestano ad andare in un'altra zona di Torino. È altresì ancora sentita anche l'appartenenza a uno dei due nuclei borghigiani: da qui nasce il comune modo di dire *mi son 'd Bertola* o *mi son d'la Barca* (io sono di Bertolla, io sono di Barca), o addirittura *mi son dij Bìason*, cioè dell'antico piccolo nucleo nella zona ovest di Bertolla.



Strada di Settimo, rispettivamente nel tratto tra piazza Sofia e il ponte Amedeo VIII, e all'innesto con strada San Mauro.



Strada di Settimo nel settore in cui presenta una cortina prevalentemente compatta dell'edificato.



Scorci di strada di Settimo in cui convivono gli edifici antichi con connotazione rurale e gli altri di recente edificazione, oppure quelli con gruppi di case immersi in ampi spazi di verde agreste.



Fronte di via Damiano Chiesa connotato da case di carattere borghigiano.



Scorci di via Damiano Chiesa in cui prevalgono le minute case residenziali. In particolare: un corpo di fabbrica dalla connotazione agreste presente in una sua diramazione interna e il nucleo borghigiano visto attraverso i varchi tra le case della strada di San Mauro.

A destra: aggregato di fabbricati antichi circondati dal verde che connota un settore all'imbocco delle strade di San Mauro e di Settimo.

Sotto: scorci delle strade dei Biasoni e della Verna, con evidenti connotazioni ambientali paesane e agresti, nonché di un fabbricato antico che si affaccia tra edifici e manufatti contemporanei.





Strada della Verna.



Viste di alcuni particolari ambienti del nucleo storico polarizzato sull'antica arteria viaria di Bertolla e piazza Monte Tabor, in particolare via Paradiso e strada comunale di Bertolla.





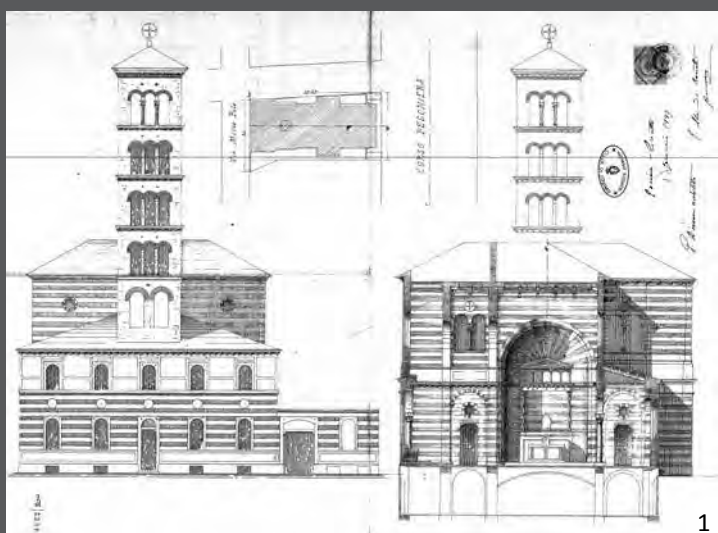
Il nucleo storico di Bertolla: via San Bernardo, via e piazza Monte Tabor, strada comunale di Bertolla.



Strada della Falconera vista dalla strada comunale tra Bertolla e l'Abbadia di Stura.

La barriera di Orbassano [...] ha, per suo centro principale, il borgo della Crocetta [...], non sono molti anni che questo costituiva un piccolo nucleo di ville e di modeste case raccolte attorno alla chiesa parrocchiale: più oltre non erano che grandi cascinali e larghe zone di campi e prati, solcati dalla linea ferroviaria di Modane [...] e da quella di Milano che, oltrepassata la strada di Orbassano, se ne stacca per raggiungere la stazione di Porta Susa, chiudendo in un grande semicerchio i terreni compresi tra il piano del ferro e la città.

ABATE DAGA, 1926, p. 173



1



2



3



4

1. La chiesa "nuova" della Crocetta, costruita su progetto dell'architetto Ferrari d'Orsara e consacrata nel 1887, in affaccio su corso Einaudi, che ridefinisce il polo religioso, molto più antico, del borgo.
2. la primissima lottizzazione dell'area della ex piazza d'armi con villini e piccoli caseggiati immersi nel verde, tra il 1875 e il 1890 e tra il 1890 e il 1900, poi completata sino agli anni quaranta.
3. *Una partita di Foot Ball in Piazza d'Armi* recita la didascalia di questa cartolina. Sullo sfondo le case del borgo della Crocetta.
4. Veduta aerea (ripresa del 1935) del nuovo Stadio Mussolini, oggi stadio olimpico, a un'estremità della piazza d'armi realizzata oltre il margine meridionale del borgo.

BORGO CROCETTA





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 155 12 2 e 156 09 3, tavv. n. 15 e 16 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Corso Vittorio Emanuele II, corso Re Umberto, corso Germano Sommeiller, linea ferroviaria Torino-Modane, largo Filippo Turati, corso Enrico De Nicola, largo Orbassano, corso Mediterraneo, corso Francesco Ferrucci.

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

Il borgo appartiene al tipo dei luoghi borghigiani esterni alla cerchia della fortificazione, e poi interni alla prima cinta daziaria, che in epoca contemporanea sono stati interessati da una sorta di trasformazione strutturale: nel senso che il primitivo nucleo risulta circondato da alcuni ampliamenti, pianificati in periodi diversi, con una destinazione prevalentemente residenziale di alto livello.

In analogia con altri borghi, gli elementi che hanno prodotto il citato primitivo nucleo sono edifici e strade; qui, per esempio, la villa il Verrua (denominata anche villa Rignon), la chiesa (da cui il borgo ha preso il nome) che è prospiciente il largo Cassini e la strada di Orbassano (oggi corso De Gasperi), nel tratto chiamato vicolo Crocetta. Anche questo nucleo borghigiano ha subito qualche riplasma fra Otto e Novecento; si è però salvato da una totale distruzione, perché il proprietario di un immobile sito in vicolo Crocetta si è opposto all'esproprio che il Comune aveva intimato con l'obiettivo di prolungare in asse la strada di Orbassano: così il suo tratto finale è stato deviato.

Attorno al nucleo borghigiano, gli ampliamenti che – come s'è detto sono stati pianificati in periodi diversi – hanno seguito in parte (due soltanto) gli spostamenti della Piazza d'Armi, secondo una scelta di urbanizzazione che produce un'autonomia morfologica, ispirata, per entrambi, ai tipi dell'*hôtel particulier* e del quartiere giardino. Per i restanti ampliamenti, è stata invece assunta la logica di un *mix* di tipi urbani ed edilizi, che può avere qualche attinenza con gli aspetti di ricerca su parti e pezzi alternativi di città che si affrontano nel presente studio; per esempio: due file di case basse, tagliate da una via privata, quasi una sorta di *enclave* urbano; oppure qualche edificio che, al di fuori del nucleo primitivo del borgo, conserva caratteri borghigiani.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminare allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, entro la perimetrazione qui assunta per il borgo venivano individuati due ambiti: *Borgo S. Secondo-Crocetta* e *Crocetta-S. Teresina*. Il primo, delimitato da corso Vittorio, vie Sacchi e Filangieri, giardino Colombo, corsi Re Umberto, Einaudi, Duca degli Abruzzi, Stati Uniti, Castelfidardo (eccetto il settore tra i corsi Vittorio, Re Umberto, Sommeiller e via Sacchi, esterno al perimetro) veniva classificato in parte come «di carattere ambientale con valore di bene» e in parte «di interesse ambientale e documentario». L'ambito *Crocetta-S. Teresina*,

delimitato da via Polo, corso De Gasperi, via Colombo, Cassini, Polo, corso Ferraris, giardino Colombo, via Filangieri, San Secondo, Vespucci, corso Turati, via Magellano, corso Re Umberto, via Vespucci, corso Ferraris, via Caboto, corso Duca degli Abruzzi, via Carle, Verrazzano, Torricelli, Pigafetta, Caboto, corso Mediterraneo, via Vespucci, Verrazzano, veniva classificato «di interesse ambientale e documentario».

Analoghe perimetrazioni per i due ambiti urbani venivano assunte nello studio su *Qualità e valori* (1992) che inseriva il primo, con il nome di *Borgo San Secondo* tra le «Espansioni ottocentesche verso Porta Nuova e l'ex Cittadella» e il secondo, denominato *Crocetta*, tra gli «Insediamenti settoriali del primo periodo postunitario».

Entrambi gli ambiti venivano inseriti nel P.R.G. di Torino (1995) tra i «settori urbani di valore storico-ambientale» governati da una specifica normativa di tutela.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Castelfidardo; De Gasperi; De Nicola; Duca degli Abruzzi; Ferrucci (già tratto del sedime della cinta daziaria 1853); Mediterraneo; Peschiera; Re Umberto; Stati Uniti; Vittorio Emanuele II. Vie: Boggio; Borsellino.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Corsi: Duca d'Aosta; Montevecchio; Rosselli; Sommeiller; Trento-Trieste. Vie: Bixio; Cassini; Montevecchio; Vochieri. Vie caratterizzanti: vicolo Crocetta; Dego; Lamarmora; Montevecchio; Polo.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazza: Dalla Chiesa. Piazzale: Duca d'Aosta. Larghi: Cassini; Orbassano; Re Umberto; Turati. Giardini: Artiglieri di montagna; Caduti di Cefalonia e Corfù; Colombo.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Nucleo di case di origine borghigiana tra via Cassini vicolo Crocetta corsi Einaudi e De Gasperi, formatosi presso la chiesa nella prima metà dell'Ottocento. Complesso residenziale di edifici con giardino tra le vie Lamarmora Montevecchio Legnano, realizzato tra 1884 e 1892. Complessi residenziali pianificati a ville: tra i corsi Vittorio Ferraris Stati Uniti Re Umberto (1875-1900); tra i corsi Vittorio Ferraris Stati Uniti Duca degli Abruzzi (1890-1900); tra i corsi Montevecchio Ferraris Trento Arimondi Duca degli Abruzzi (1920-1930) su progetto Chevalley. Complessi di edilizia popolare: case economiche Martini e Rossi, via Pigafetta 44-48, via Verrazzano 41-43, su progetto Camillo Riccio, 1889; edifici della Soc. torinese per abitazioni popolari, via Polo 35-37, Pigafetta 6-12, Dego Verrazzano, progetto Pietro Fenoglio 1903; edificio della Soc. coop. per abitazioni civili, via Vespucci San Secondo, progetto 1911; Q10, via Arquata 12-23, corso Dante via Solero e Rapallo (di fronte all'arco ferroviario); complesso IACP di 42 edifici, progetto 1920; Q21 e Q22, per i dipendenti delle FF. SS., corso Rosselli 58, via Carle Condove Piazza Cassini e via Piazza Caboto corso De Gasperi, progetto 1921; Q11, corso Turati 55-59 via Arquata 2-4 via Solero

Rapallo, progetto 1926; Q30A, corso Dante 11, progetto 1928. Casa Gamna, corso Ferraris 78 corso Einaudi, progetto di Michele Frapoli, 1905. Villa Rignon, corsi Ferraris Einaudi via Vico, villa con parco, già presente nella seconda metà del Settecento.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Scuola elementare Rignon, isolata tra le vie Massena Gioberti Pastrengo, costruita dal Comune su progetto ing. Pecco dal 1887. Scuola materna Borgo Crocetta, corso Duca degli Abruzzi 50, costruita dalla Federazione degli asili suburbani nel 1892.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Chiesa della Beata Vergine delle Grazie (Crocetta), via Polo 8, eretta in parrocchia dal 1728, di gusto neomedievale, edificata su progetto arch. Ferrari d'Orsara nel 1887.

EDILIZIA PER L'INDUSTRIA

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Complesso industriale (ora in parte dismesso o demolito) Officine Ferroviarie, via Boggio 19-21 (ora via Borsellino), complesso edificato dal 1884.

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Carceri "Le Nuove", corso Vittorio Emanuele II 127, edificate su concorso del 1857 e costruite dal 1862, su progetto dell'arch. Giuseppe Polani. Ex caserma Lamarmora, via Bixio Boggio 16 (ora via Borsellino), edificata su progetto del 1869. Ospedale Mauriziano, largo Turati 62, insieme di padiglioni costruiti a partire dal 1882, su progetto ing. Perincioli. Convalescenziario Crocetta, vicolo Crocetta largo Cassini 7, fondato dal 1880. Palestra Magenta, via Magenta 11, di gusto eclettico, edificata su progetto ing. Regis, 1865. Ex bagni pubblici, via Verrazzano Dego, del primo decennio del Novecento. Galleria civica di arte moderna, via Magenta 31, realizzata per concorso nel 1956, su progetto archh. Bassi e Boschetti. Politecnico, corso Duca degli Abruzzi 24, realizzato tra 1950 e 1959 su progetto originario di Giovanni Muzio.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

Se si osservano alcuni brani del borgo, si può sostenere che la loro differenza, rispetto all'identità omogenea e pervasiva del quartiere per l'alta borghesia e la nobiltà, meriti attenzione, perché pare che tale differenza sia riuscita a opporsi ai dettami di un'omologazione calata dall'alto. Quindi, è interessante osservare alcune parti squisitamente borghigiane, come, per esempio: il vicolo Crocetta e il largo Cassini, con curiose presenze mercatali; oppure un'attrezzatura di servizio in via Dego; o, ancora, un edificio in via Piazza con una facciata inclinata rispetto all'asse viario (non conforme a un *town design* sotteso dal decoro urbano). Ma si può anche cogliere il carattere di differenza, nei confronti del contesto urbano omologato, guardando due file di palazzine del tardo Ottocento, tagliate da una via privata, localizzate in via Lamarmora, fra le vie Legnano e Montevecchio.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

TOPOGRAFO PIEMONTESE, *Carta topografica della Caccia*, 1761-66. ASTO, Corte, *Carte Topografiche Segrete*, Torino, 15.A.VI rosso (il nord è in basso).

Il nucleo principale del borgo della Crocetta è composto, oltre che da una serie di cascine, di cui rimane ancora un lacerto, da un piccolo nucleo di abitazioni disposte lungo la *Strada d'Orbassano*, un lungo viale alberato (in origine dipartentesi dalla fortificazione) di cui rimane traccia dell'andamento originario nel primo tratto di corso De Gasperi e nell'intersezione in questo del vicolo della Crocetta. Il toponimo del borgo è chiaramente indicato nella cartografia e si associa a una precisa indicazione della destinazione produttiva dell'area con campi, prati e alcune cascine dotate di giardini di una certa estensione.



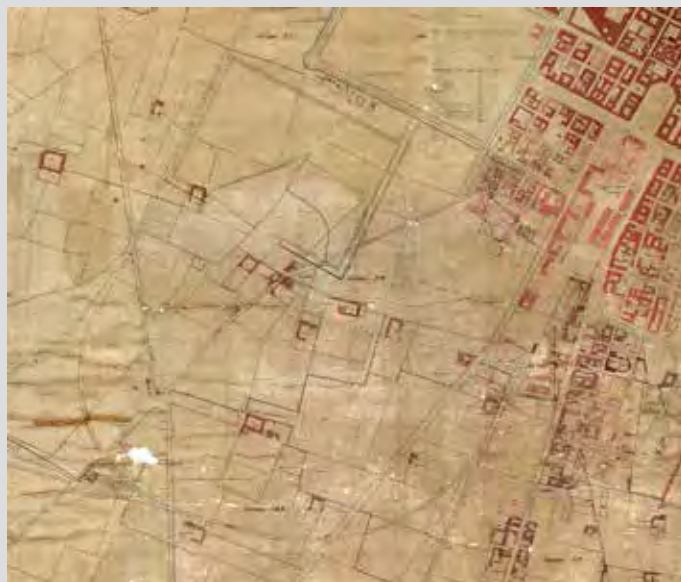
GIOVANNI BATTISTA SAPPA, *Ville impériale de Turin*, in *Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII*, 1804-05. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Francese*, Torino, f. 13.

La *Section F* e parte della contigua *G* sono contraddistinte anche dalla indicazione precisa di *Paroisse de la Crocetta*, con leggera variazione toponomastica rispetto all'indicazione della carta precedente. Appare riconfermato il sistema di connessione alla città, verso sud-ovest, attraverso la direttrice indicata come *Vieux Chemin de Pignerol à Turin*, sulla quale si attesta il nucleo principale del borgo. Il sistema delle cascine, sovente anche di pregio e con giardini di buona estensione, mostra denominazioni in alcuni casi variate; resta costante la cascina Zappata, verso sud, coincidente con l'area del quadrivio Zappata, all'inizio della Piazza d'Armi (terza e ultima localizzazione del campo di Marte).



ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino*, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Rabbini*, f. XXVI.

Il catasto mostra, alla *Sezione 110* la *Crocetta*, come un piccolo nucleo compatto attorno alla chiesa parrocchiale e organizzato lungo la *Strada Consortile di Orbassano* (oggi in parte vicolo della Crocetta e poi corso De Gasperi), in contrasto con un territorio ancora ampiamente agricolo nel quale spiccano alcune grandi cascine (Rignon, conservata, Boggetto e altre). È leggibile il tracciato, curvo, del raccordo tra la ferrovia di Milano e quella di Modane. Oltre il sedime della ferrovia e oltre la cinta si legge l'ampio comparto dell'area a servizi della città, con le carceri e i macelli, proprio al confine con il borgo. Verso sud, invece, è evidente la linea di circonvallazione legata alla cinta daziaria e la corrispondente barriera, presso la quale si aggrega qualche sparuto edificio.



UFFICIO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Carta Topografica del Territorio di Torino con l'Indicazione dei Piani Regolatori e degli Ampliamenti* [...], 1900. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.6.1.

Il borgo Crocetta è compreso nelle sezioni 9 e 10 e appare caratterizzato da un vistoso infittimento del suo tessuto, con noto processo di saldatura tra il vecchio viale del Re (già indicato come corso Vittorio Emanuele II) e l'effettivo nucleo storico del borgo, del quale si riconosce la logica di insediamento dal tracciato, vistosamente in rottura della scacchiera rigidamente ortogonale e pianificata, nel vicolo della Crocetta e nel corso De Gasperi (qui indicato con la dizione di *Strada di Orbassano*). Tutta l'area appare racchiusa entro il cerchio di raccordo delle direttrici ferroviarie (con gli attuali corsi De Nicola e Mediterraneo, indicato integralmente come *corso Castelfidardo*). L'attraversamento della linea ferroviaria di Genova avviene sul corso Peschiera (ora ripartito nei corsi Sommeiller, Einaudi e Peschiera oltre il corso Duca degli Abruzzi, in questa carta indicato come *Prolungamento del corso Peschiera*). Oltre al comparto compatto attorno alla chiesa, primo nucleo del borgo, due elementi appaiono in grande evidenza: la *Piazza d'Armi* (la seconda), compresa tra i corsi *Castelfidardo* (oggi Mediterraneo) e *Siccardi* (oggi Ferraris), *Peschiera* (oggi Einaudi) e ancora tra l'odierno corso Montevecchio e l'Ospedale Mauriziano Umberto I (inaugurato nel 1885), tra i corsi Re Umberto (in parte deviato per non modificarne l'impianto regolare) e di *Stupinigi* (oggi Turati), tuttavia in posizione molto periferica rispetto all'effettivo nucleo del borgo.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.

Il borgo è compreso entro due frazioni di censimento contigue: la massima parte entro la *Frazione A*, corrispondente al nucleo storico della città e la *Frazione C. Barriera Crocetta*, la quale viceversa contiene una piccolissima parte del borgo, indicata come *Centro* (e coincidente con un parte periferica e alta del borgo, tra le barriere di *Orbassano* verso il basso e della *Crocetta* in alto) e un'estesissima area esterna. Tutta la parte edificata compresa entro la *Circonvallazione* indicata in rosso e ricadente nella *Frazione A* non è indicata nel suo sviluppo insediativo, come peraltro avviene anche per il comparto urbano della zona centrale. La direttrice della *Strada di Orbassano* continua a rappresentare l'elemento portante del borgo sia all'interno di questo sia in rapporto con le aree esterne.



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.*

La carta annota una delle trasformazioni più rilevanti per il borgo: lo spostamento della seconda piazza d'armi all'esterno della curva della ferrovia, al di sotto dell'attuale corso Duca degli Abruzzi. L'area lasciata libera è occupata dallo Stadium (oggi sedime del Politecnico) e dal programma di lottizzazione dell'attuale isola pedonale della Crocetta, con edilizia a bassa densità immersa nel verde e palazzi multipiano in affaccio sui corsi. L'isola pedonale è imperniata sulla grande piazza semicircolare frontale allo Stadium (*Piazza d'Italia* e oggi piazzale Duca d'Aosta) e al sistema del tridente di vie (corsi Trento, Trieste e *d'Italia*, oggi Duca d'Aosta). In parallelo si nota l'avanzare dell'edificazione della regolare lottizzazione a scacchiera, che nella sua logica rigorosa cancella la vecchia circonvallazione dal tracciato non ortogonale e avanza con la griglia, prolungata fino all'incontro con l'ansa della ferrovia. In questo contesto di insistita regolarità l'antica direttrice di Orbassano non solo non appare negata, ma si consolida nel suo ruolo di elemento dalla forte identità, rettificato e promosso al rango di *corso Orbassano* (oggi in realtà corso De Gasperi fino al largo Orbassano, antica barriera).



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908). ASCT, Tipi e disegni, 64/7/8/1-8.*

Il processo di densificazione urbana appare in forte crescita, con una saturazione della maglia regolare della lottizzazione, sia laddove è prevista la bassa densità (area pedonale già parte della seconda piazza d'armi), sia laddove invece non sono imposti parametri. L'area dello Stadium appare a sua volta ridisegnata da un sistema a semicerchio, che avrebbe completato la piazza (ora Duca d'Aosta) nella parte superiore al corso Duca degli Abruzzi e con un tridente omologo a quello inferiore (disegno poi non eseguito per l'insediarsi nell'area del Politecnico).

Degno di nota è il sorgere di grandi comparti produttivi oltre i confini del borgo, ma a questi prossimi e nelle aree interstiziali: oltre alle Officine Ferroviarie, al di sopra del corso Castelfidardo, un grande complesso industriale (di imprese diverse) si attesta oltre la curva della ferrovia, tra i tracciati della linea per Modane (detta di frequente nella cartografia *di Susa*) e il raccordo di questa sulla linea di Milano: un'area di recente riconvertita a uso residenziale, ma per lungo tempo di dismissione industriale.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



Il primitivo nucleo del borgo Crocetta è tuttora ben riconoscibile nel complesso che gravita sul largo Cassini retrostante alla chiesa della Beata Vergine delle Grazie edificata nel 1887.

Le successive espansioni dell'insediamento, secondo l'organizzazione pianificata che si sviluppa a cavallo tra XIX e XX secolo, configurano un quartiere nel quale prevalgono edifici destinati alla borghesia, di buon livello architettonico, sia nei palazzi a più piani, sia nelle palazzine.



Tra le numerose tipologie caratterizzanti, oltre a quelle di carattere prettamente urbano, si riconoscono interessanti complessi di palazzine, nei quali il rapporto tra il costruito e il verde gioca un ruolo primario nella connotazione ambientale (anche a p. 110, in alto).



Entro il perimetro individuato per il borgo, accanto alla residenza, assumono un ruolo identitario i complessi edilizi e gli edifici di servizio, di fine secolo XIX e di inizio XX, spesso di notevole qualità architettonica. Tra questi: la scuola materna Borgo Crocetta, edificata dalla Federazione degli Asili Infantili Suburbani nel 1892; il complesso delle ex Officine Ferroviarie e le carceri "Le Nuove", entrambi in posizione periferica rispetto all'area considerata; il quartiere di edilizia popolare, su progetto di Pietro Fenoglio del 1903; gli ex bagni pubblici di via Dego, del primo decennio del Novecento.



RILIEVO URBANO

Nell'area dell'antico borgo prevale oggi una diversa immagine architettonica, dovuta alla strutturazione urbana di inizio Novecento che ha sostanzialmente caratterizzato il quartiere, con palazzi, palazzine e ville di pregio architettonico, disegnati su una maglia urbanistica organizzata a grandi isolati con ampi corsi e viali alberati. All'interno di questa struttura dominante, permane tuttavia un piccolo aggregato borghigiano di case di antica origine sorto a lato della chiesa "della Crocetta" (o, meglio, della Beata Vergine delle Grazie), che si affaccia su corso Einaudi tra le alte quinte della chiesa stessa e delle palazzate che delimitano i lati dell'ampia arteria alberata. Il nucleo crea quasi un effetto a sorpresa, per il netto contrasto dimensionale, e soprattutto tipologico, tra le architetture e gli spazi che esse definiscono. Questo ambito, insieme a quello di eleganti ville al di là del corso (compreso tra i corsi Duca degli Abruzzi e Galileo Ferraris) costituisce il fulcro per la riconoscibilità del borgo, accorpandone i caratteri tipici: raduna spazi e luoghi d'incontro, dall'edificio di culto, allo storico mercato che da più di un secolo occupa tutti i giorni la piazzetta a lato della chiesa (largo Cassini) e alcune strade limitrofe. Questo interessante spazio, perimetrato dagli edifici caratteristici del primo insediamento intorno alla chiesetta, ha mantenuto i caratteri ambientali borghigiani, con case di semplice fattura, da due a quattro piani, irregolari nella loro articolazione planivolumetrica, che definiscono allo stato attuale un tessuto frastagliato e con tagli talvolta obliqui, in contrasto con l'adiacente impianto novecentesco estremamente regolare per la sua ortogonalità progettata.

L'ambiente gravitante sul largo Cassini, pur fornendo un'immagine architettonica disordinata, accentuata da quella ancor più disordinata creata dal mercato, ha conservato il fascino del piccolo borgo "vivo", e per tale motivo è un luogo altamente frequentato dai torinesi, anche perché lì si ricercano occasioni per rapporti umani più diretti rispetto ad altri luoghi del quartiere.

Nella restante area del borgo Crocetta, la caratterizzazione degli isolati e delle strade è fornita da edifici prevalentemente di pregio, alcuni dei quali progettati da importanti nomi dell'architettura torinese, con altezze variabili dai due ai sei piani, in relazione alla tipologia dell'edificio. Ville con giardino o piccole palazzine si alternano a palazzi che fronteggiano spesso intere porzioni dell'isolato, creando un ambiente discontinuo volumetricamente, ma con un'immagine omogenea nella sua concezione, pur mostrando caratteri stilistici diversi.

Il nucleo di largo Cassini, polarizzato sulla chiesa della Crocetta, è caratterizzato dalle minute case del borgo più antico e dalla presenza del mercato che ne occupa gli spazi non solo nelle ore della mattinata, ma anche in quelle successive, con i resti dell'attività commerciale a cielo aperto.





Immagini di largo Cassini.



Scorcio di via Marco Polo, in cui gli eleganti palazzi di inizio Novecento propongono architetture stilisticamente raffinate, in contrasto con quelle "spontanee" di largo Cassini, che compaiono sullo sfondo.



Visuali di alcune vie nel settore a nord di corso Einaudi, compreso tra i corsi Galileo Ferraris e Re Umberto; in particolare le vie Montevecchio e Lamarmora propongono un ambiente con architetture di pregio, intervallate dal verde dei giardini privati. Interessante è il passaggio privato con accesso da via Montevecchio 21 (foto sopra e a sinistra), nel quale le ville e le eleganti palazzine si affacciano su un percorso dominato dal verde, del tutto estraneo a quello delle strade limitrofe in cui si svolge il traffico veicolare.



Edifici del borgo in via Piazzi e in via Deگو, ove si evidenziano il complesso residenziale per una cooperativa di ferrovieri (1903) e l'edificio dei bagni pubblici.

L'aspetto generale del borgo mette in chiara evidenza il suo intimo carattere popolare. Moltissime le case semplici, ad uno, a due piani che costituiscono la parte più antica dell'abitato. Fra esse si sono insinuate, con un'impronta di modernità, le case nuove a quattro, a cinque piani, veri palazzi in confronto alle prime [...]. Prossima alla Dora e all'antica barriera di Milano, quasi tramite tra questa e il centro della città, esiste la grande sede della Piccola Casa delle Divine Provvidenza.

ABATE DAGA, 1926, pp. 276, 278



1 GELATERIA GOBETTI TORINO - CORSO PONTE MOSCA



2 TORINO - Via Borgo Dora



3 TORINO - Piazza Borgo Dora



3 Torino - Piazza Lanino, Mercato dei Rigettieri (Balón)



3 TORINO - PIAZZA DORA

1. L'imbocco del corso Ponte Mosca, ora corso Giulio Cesare, nel punto retrostante alla ferrovia della linea Torino-Cirié-Lanzo, con un chiosco ambulante di gelati della celebre gelateria Gobetti.
2. Un tratto distintivo del borgo, dove la non assialità delle vie riflette il complesso sistema dei canali, poi in gran parte interrati, storicamente a servizio di un'estesa impresa molitoria e manifatturiera.
3. Diverse viste della piazza Borgo Dora, detta anche piazza del "Balón", con la ricca vitalità che le è propria e nella sua connotazione di centro dell'omonimo borgo. Sullo sfondo il complesso, in forme neo-romaniche dell'Arsenale, su progetto di Giovanni Castellazzi, dal 1867.

BORGO DORA





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadrante n. 156 09 4, tav. n. 11 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Via Francesco Cigna, fiume Dora Riparia (lungodora Agrigento, lungodora Savona), corso Regio Parco, rondò Francesco Rivella, corso Regina Margherita.

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

Il borgo appartiene al tipo dei luoghi borghigiani esterni e vicini alla cerchia della fortificazione, e poi interni alla prima cinta daziaria, che in epoca contemporanea sono stati interessati da una sorta di trasformazione strutturale: nel senso che il primitivo nucleo risulta interessato da tre tipi di insediamenti: il complesso edilizio del Cottolengo (una sorta di città nella città, per lungo tempo *in progress*), l'arsenale militare (presenza fisica forte, con potenzialità anche esplosiva) e la stazione della linea ferroviaria Torino-Ciriè (poi prolungata sino a Lanzo e a Ceres). La vicinanza del fiume Dora Riparia ha comportato la localizzazione di attività produttive e di canali per vari usi, agricoli e paleoindustriali; l'andamento curvilineo di alcune strade, che segnano anche il tracciato di qualche canale, può indicare l'appartenenza cronologica del borgo all'epoca medievale, sia pur tarda come appare nell'area torinese. In senso retrospettivo, la cartografia fra Sette e Ottocento rivela tale appartenenza storica all'epoca premoderna.

Nel corso dell'Ottocento, il sottile nucleo ad andamento curvilineo e allungato di matrice medievale entra in conflitto con alcuni insediamenti vari e nuovi che non seguono le regole di piano, perché relativi a gradualmente interventi di beneficenza, alla produzione industriale militare, alle attrezzature di servizio (la citata stazione ferroviaria) e alle infrastrutture (il ponte Mosca). L'Ottocento determina poi una rigida partizione del borgo: un limite di perimetro nell'attuale corso Regina Margherita e un taglio viario nell'attuale corso Giulio Cesare (già via al Ponte Mosca), che divide il borgo in due parti urbane; l'Ottocento, quale secolo che esprime le infrastrutture, lascia un segno forte nel borgo, incrementato dal ponte in pietra sulla Dora, progettato da Carlo Bernardo Mosca.

Nel borgo, i piani regolatori parziali entro la prima cinta, che dopo gli anni cinquanta dell'Ottocento tendono a regolare l'ampliamento urbano sul modello del reticolo viario ortogonale, si trovano in presenza di rigidi assetti urbani ed edilizi, costruiti in precedenza, che neutralizzano quella "cartesiana" scelta di piano; tali aspetti urbani ed edilizi sono: il perimetro poligonale dell'attuale piazza della Repubblica, le presenze (grandi e forti) del Cottolengo e dell'arsenale militare, il tracciato rettilineo del viale collegato al ponte sulla Dora. Una parte urbana che risulta invece pianificata è quella costruita attorno alla chiesa di San Giocchino, parte che si protende verso il corso Regio Parco.

Il Novecento vede sia un'articolata sostituzione edilizia, espressa in forma dialettica con le preesistenze o in forma violenta e intrusiva, sia una volontà viabilistica tesa a coprire i canali per trasformarli in strade.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminare allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, l'ambito *Borgo Dora e Balôn*, delimitato da via Cigna, tratto di via del Fortino, sponda della Dora fino al ponte Bologna, corso XI Febbraio, vie Fiochetto e Genè, corso Regina Margherita, era classificato «di carattere ambientale con valore di bene».

Analoga perimetrazione veniva assunta dallo studio su *Qualità e valori* (1992) che inseriva l'ambito tra i «Borghi extramuranei di antico impianto incorporati nella pianificazione ottocentesca» e ne identificava come elementi qualificanti il rapporto con il sistema microurbano neoclassico di piazza della Repubblica, i tessuti edilizi di antica formazione sviluppati lungo tracciati sinuosi e irregolari (vie e canali) del borgo extramuraneo, la presenza di architetture di alto valore storico e artistico come il cimitero di San Pietro in Vincoli (1777) o l'arsenale (1867), la relazione con il sistema infrastrutturale del ponte Mosca e della fascia fluviale, nonché il tratto del corso Giulio Cesare con la stazione della ferrovia Ciriè-Lanzo (1868) e la chiesa di San Gioacchino (1876).

L'ambito *Borgo Dora e Balôn* veniva quindi inserito nel P.R.G. di Torino (1995) tra i «settori urbani di valore storico-ambientale» governati da una specifica normativa di tutela.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Giulio Cesare; Regina Margherita; Regio Parco; XI Febbraio. Via Cigna. Lungodora: Agrigento; Savona.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Vie: Andreis; Porporati. Vie caratterizzanti: Borgo Dora; Cottolengo; Fiochetto; Genè; Gerdil; Lanino; Mameli; Priocca; S. Pietro in Vincoli. Piazza Albera.

FIUMI, TORRENTI, RII, CANALI E BEALERE

Fiume Dora Riparia. Canale dei Molassi (tracce del percorso nelle vie del Fortino e Borgo Dora, derivato dal canale Pellerina).

PONTI E PASSERELLE

Da *Beni Culturali*, cit., si segnalano: Ponti sulla Dora: Mosca, sull'asse di corso Giulio Cesare, progetto di Carlo Barnardo Mosca, 1823; Clotilde di Savoia e della ferrovia Ciriè-Lanzo, da piazza Borgo Dora, realizzati nel 1880 e nel 1868; Duca degli Abruzzi, sull'asse di via Cigna, progetto Hennebique, 1908.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazze: Albera; Borgo Dora; Repubblica. Rondò Rivella. Giardini Schiaparelli.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni Culturali*, cit., si segnalano: Complesso ottocentesco di Porta Palazzo, piazza della Repubblica 9, 17 e 12, 16, nato sul programma di espansione urbana della prima metà del secolo. Quartieri di edilizia popolare: QM9 e QM10, corso XI Febbraio 10 via Fiochetto 13, eretti su progetto del 1950. "Torri Rivella", corso Regina Margherita 100 corso Regio Parco 2, edifici residenziali di gusto art-déco, progetto Vittorio Ballatore di Rosana, 1929.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni Culturali*, cit., si segnala: Scuola materna Maria Teresa, isolato tra le vie S. Simone Borgo Dora Andreis Mameli, eretta dal Comune su progetto ing. Pecco, 1875.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni Culturali*, cit., si segnalano: Chiesa di S. Gioacchino via Cignaroli 3 corso Giulio Cesare, di gusto eclettico, eretta su progetto di Carlo Ceppi, 1876. Ex cimitero di S. Pietro in Vincoli, via omonima 28, eretto nel 1777 con regia patente, su progetto di Valerio Dellala di Beinasco.

EDILIZIA PER L'INDUSTRIA

Da *Beni Culturali*, cit., si segnalano: Complessi industriali (ora in parte dismessi o demoliti): complesso ferroviario linea Torino-Ciriè-Lanzo, corso Giulio Cesare 15, eretto nel 1868, costituito da deposito locomotive, rimessa-officina e stazione, quest'ultima su progetto arch. Bollati; ex arsenale già regia polveriera con il quartiere di servizio, piazza Borgo Dora 49, 61, edificio riedificato sui resti di quello settecentesco, progetto Giuseppe Castellazzi, 1867; ex mulini della città detti "I Molassi", via Pisano corso XI Febbraio, resti dell'edificio statale eretto a metà Settecento.

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni Culturali*, cit., si segnalano: Complesso del Cottolengo, isolati prospettanti le vie Andreis-Cottolengo e Ariosto-S. Pietro in vincoli, iniziato nel 1832. Mercato di Porta Palazzo, piazza della Repubblica, tettoia in ferro edificata nel 1916. Murazzi di Lungodora Savona, realizzati nel primo trentennio del sec. XX.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

Se da piazza della Repubblica si procede lungo il corso Giulio Cesare verso il ponte Mosca, lo sguardo incontra due diverse parti urbane, solo in apparenza simili.

A sinistra del corso Giulio Cesare, una parte urbana, con un'articolazione anche orografica, contiene l'aspetto primitivo del borgo, con le varianti avvenute in epoca contemporanea; seguendo la via Borgo Dora, s'incontra il vicolo Canale dei Molassi, al cui angolo è localizzata una casa con tipo edilizio a scale esterne; poi, lungo l'andamento curvilineo della via, la piazza Borgo Dora è un luogo di grande interesse, che intreccia politica e forma, in seguito all'intervento del Sermig. Una tutela selettiva e critica si auspica invece per l'ex stazione ferroviaria della linea Torino-Ceres, e per la sua area di pertinenza.

A destra del corso Giulio Cesare, una parte urbana costruita fra Otto e Novecento presenta qualche elemento interessante, come, per esempio: l'edificio degli ex Molini della Città, detti «I Molassi» (corso XI Febbraio angolo via Pisano), e l'edificio già sede della Società Anonima Tranvie di Torino (via Genè, fra corso Regina Margherita e via Fiochetto).

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

TOPOGRAFO PIEMONTESE, *Carta topografica della Caccia*, 1761-66. ASTO, Corte, *Carte Topografiche Segrete*, Torino, 15.A.VI rosso (il nord è in basso).

Il nucleo principale del borgo appare perfettamente riconoscibile e nettamente inserito tra il corso della Dora e il canale derivazione, a formare un'ampia curva. Lo sbocco dalla città forma un ulteriore insediamento minore più prossimo alla cerchia delle fortificazioni, mentre due attraversamenti, di diversa importanza, danno origine alla *Strada del Regio Parco* e a un tridente con le direzioni di Milano, del contado (lungo il tracciato della strada più antica in direzione del Regio Parco) e della *Strada della Veneria*. Riconoscibili una serie di ridotte cascine, oltre il nucleo più denso del borgo, immerse in una fittissima rete di campi e coltivi. La chiesetta di San Pietro (San Pietro in Vincoli) è l'omonima del cimitero cittadino, di lì a poco collocato a seguito dello spostamento delle sepolture all'esterno della cinta della città (editto sovrano del 1772).



GIOVANNI BATTISTA SAPPA, *Ville impériale de Turin*, in *Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII*, 1804-05. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Francese*, Torino, f. 8.

La morfologia del borgo è ampiamente riconfermata dalla mappa francese, nella quale si rileggono anche le ampie aree a orti, il reticolo del canale principale derivato dalla Dora, cui si affiancano anche canalizzazioni minori. Lo sbocco dalla città, all'esterno della porta rappresentata dalla piazza di Porta Palazzo è retto da un viale non assiato che porta all'ampia zona delle *Boulangeries de la Ville*. Riconfermati i due attraversamenti della Dora con il ponte che innesta alla nuova strada verso il Regio Parco e, da parte opposta, il ponte maggiore da cui si dipartono la *Route de la Venerie*, il *Vieux Chemin du Parc* e l'ampia alleanza alberata della *Grande Route d'Italie*. Riconoscibile l'allestimento compiuto dell'area cimiteriale di San Pietro in Vincoli, anche in assenza dello specifico toponimo.



ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino*, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Rabbini*, f. XXXVIII.

Il borgo, fortemente compatto, è evidente nella sua morfologia nel rilevamento Rabbini (integralmente compreso nel foglio XXXVIII), così come appaiono leggibili sia le connessioni profonde con la città sia con settori oltre Dora, collegati dal ponte Mosca e da una vistosa definizione assiatata del prolungamento della via interna alla città (via Milano) oltre la piazza della Repubblica. Il sistema viario storico del borgo spicca, al contrario, per la sua non rettilinearità e per gli scorci che apre anche sul corso della Dora, in testa la piazza Borgo Dora. Il sistema dei canali, già visto nella cartografia precedente, appare qui ancora più marcato, a servire i comparti produttivi da sempre caratterizzanti l'area oltre il corso Regina Margherita, confine meridionale del borgo.



UFFICIO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Carta Topografica del Territorio di Torino con l'Indicazione dei Piani Regolatori e degli Ampliamenti [...]*, 1900. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.6.1.

Il nucleo compatto del borgo è perfettamente leggibile, assieme con un evidente processo di ridefinizione delle assialità portanti determinato da fenomeni di rilevante riordino delle infrastrutture, in particolare la realizzazione del ponte Mosca a scavalco del corso della Dora, con la determinazione di una via di notevole larghezza (*via Ponte Mosca*, oggi primo tratto di corso Giulio Cesare) a collegare la piazza della Repubblica (all'epoca *piazza Emanuele Filiberto*) con il torrente e poi a superarlo. La nuova ferrovia di Lanzo (proposta già nel 1853 e compiuta nel 1868) giunge con la sua stazione di testa in prossimità del ponte stesso, confermando il ruolo di snodo viario di questo borgo. La *piazza Borgo Dora* a sua volta, legata alla costruzione dell'arsenale militare (Castellazzi, 1867), che sostituiva la precedente polveriera (esplosa il 26 aprile 1852), in un comparto attraversato dal corso del *canale dei Molassi*, ridefinisce l'affaccio verso la Dora, mentre la *Piccola Casa della Divina Provvidenza* (Istituto Cottolengo, qui trasferito nel 1831) si inserisce come un comparto di grandissime dimensioni lungo la via San Pietro in Vincoli (di cui segue l'andamento sinuoso) ed entro il profilo definito dal corso (oggi in gran parte coperto) del canale dei Molassi. Il piano del 1868 di Pecco prevede nell'area una razionalizzazione viaria ampia con l'apertura di alcuni tratti di strade (via Mameli, via Cagliari e una mai realizzata obliqua al cimitero, poi le vie La Salle e Priocca). La vocazione produttiva appare conservata solo nel settore più periferico, laddove l'omonimo canale converge verso la Dora.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17.

L'area del borgo, appartenente alla *Frazione A*, ossia quella centrale contenuta entro il perimetro della prima cinta daziaria, è contrassegnata dal corso Regina, trapassante la piazza *Emanuele Filiberto*, dal nuovo *C.so Ponte Mosca* (peraltro indicato solo oltre l'attraversamento del corso d'acqua) e dal tracciato della Dora, contenuta dalle opere di rettifica, a formare *via Lungo Dora* e *corso Savona* (oggi Lungodora Agrigento e Lungodora Savona). Con tratto semplicissimo è indicata la *Ferrovia di Lanzo* che si attesta proprio all'imbocco del ponte Mosca.

Il censimento rileva anche come gli insediamenti produttivi siano ormai localizzati in ampi comparti non solo nel borgo Dora (storicamente loro luogo di insediamento), ma anche in altri settori urbani, a Vanchiglia, e nella nuova borgata (detta borgo) San Paolo, ma senza che la vocazione del borgo Dora sia negata.



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.*

Il quadro definito dalle precedenti mappe appare completamente riconfermato dalla revisione del piano regolatore del 1915 (che annota avvenute rettifiche previste con il precedente piano del 1906-08 con conseguente demolizione di diversi fabbricati sul lato di ponente della via Borgo Dora, dalla piazza omonima fino al canale dei Molassi e piano particolareggiato con espropri per l'area di via Priocca), con l'asse della *via Mosca* (sempre corrispondente al solo primo segmento del corso Giulio Cesare fino alla Dora) quale elemento di ridefinizione urbanistica che, come la già citata piazza di Borgo Dora, al termine della via, dal tracciato curvilineo, rilegge l'affaccio sul torrente. La struttura insediativa compatta è ulteriormente densificata, mentre la massa del Cottolengo si riconferma come elemento di preminenza nel contesto. Alcune, limitate, aree appaiono ancora non completamente saturate.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908). ASCT, Tipi e disegni, 64/7/8/1-8.*

La struttura insediativa, ancora densificatasi, appare contrassegnata da pochi, mirati, interventi di ridefinizione, tra cui in particolare l'apertura del corso XI Febbraio (già previsto nella revisione di piano precedente), di collegamento tra il corso Regina Margherita e il Lungodora Savona e come continuazione della via XX Settembre nel tessuto cittadino più antico, restringendo aree già impiegate da impianti produttivi. Un taglio minore, di prolungamento della via Cagliari, ridefinisce l'area occupata dall'Istituto Cottolengo, ancora in forte espansione, a scavalco della via San Pietro in Vincoli verso via Cigna (margine del borgo) e lungo un considerevole tratto della via Cottolengo. Si definisce, da parte opposta al vecchio corso Ponte Mosca (ridenominato come oggi corso Giulio Cesare), la piazza (o piazzale) don Albera, derivante dalla demolizione del vecchio Filatoio Fodratti (abbattuto nel 1913, ma sulla base di una previsione già del piano del 1906). La concessione di terreni già della Società Italiana per il Gas (che si trasferisce a Vanigliola) permette un allargamento di corso XI Febbraio, contrassegnato da rapida espansione edilizia fino al corso della Dora.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



Tra i luoghi identitari più significativi di borgo Dora, oltre alla pur degradata piazza della Repubblica, assume un peso di polo urbano l'articolato complesso ottocentesco dell'ex Arsenale e dell'ex Regia polveriera.



Edifici di valore storico-ambientale costituiscono i poli caratterizzanti in diversi settori del borgo: la stazione dell'ex linea ferroviaria Ciriè-Lanzo (1868) e la chiesa di San Gioacchino, di Carlo Ceppi (1876), in corso Giulio Cesare; l'ex cimitero di San Pietro in Vincoli, eretto nel 1777 su progetto di Valerio Dellala di Beinasco; gli ex mulini della città detti "I Molassi" di metà Settecento, pur recentemente ristrutturati.



L'edilizia abitativa borghigiana ha espressioni variegata, ma accomunate da estrema semplicità architettonica, ed è diffusa in gran parte dell'area del settore centrale, in cui emerge la presenza dell'ampio complesso del Cottolengo che, sin dal 1832, ne ha occupato gran parte del settore nord-occidentale.



RILIEVO URBANO

Confinante con il nucleo della città barocca e incardinato sul polo di piazza della Repubblica, l'ambito di Borgo Dora si contraddistingue per la sua connotazione ambientale, frutto di una stratificazione dell'edificato con origini remote, ma anche per la presenza del mercato.

Volumetrie e tipologie differenti si articolano e si intersecano, creando spazialità particolari che, nell'insieme, generano un'immagine ambientale caotica, che si pone tuttavia in perfetta sintonia e continuità con il caos determinato dall'attività dell'ampio mercato che da secoli occupa la piazza e gli spazi circostanti: la sua esistenza è documentata già a metà Settecento, come attività mercatale "fuori porta", nella zona esterna all'ingresso in città da nord. Il borgo risulta dunque un ambiente gradevolmente caratteristico e unico

nel suo genere, in cui la vivacità fruitiva e visiva (di movimento, colori, suoni, odori) legata all'attività commerciale risulta un fattore tale da renderne "viva" ogni parte, tanto da far passare in second'ordine il degrado di molti luoghi e costruzioni. Tale condizione di degrado, se osservata analiticamente, risulta dequalificante per buona parte dell'area mentre, al contrario, se osservata nell'insieme ambientale, fa sì che lo stato di fatiscenza di alcuni scorci o edifici si integri con quell'immagine un po' *retro* proposta ancor oggi sia dal mercato del Balon, sia da alcune botteghe di mobili e oggetti del passato.

Il carattere architettonico della zona è segnato dall'accostamento di costruzioni dai caratteri nettamente differenti, che spaziano da quelle più antiche, di minuta dimensione ed essenziali nelle forme, a quelle che nei secoli si sono inserite entro l'originario tessuto; tra queste, si annota la presenza di alcuni imponenti palazzi degli anni cinquanta del Novecento, che hanno stravolto i rapporti dimensionali, volumetrici e tipologici del borgo.

Numerose sono tuttavia le case del borgo antico, a due o tre piani o più, caratterizzate tutte da un'architettura essenziale, disegnata prevalentemente dai fori delle aperture di facciata e dai pochi elementi che ne impreziosiscono l'aspetto, come cornici o abbaini. In molti casi, i fronti sono movimentati dalla presenza di balconi o ballatoi; a volte, questi ultimi appartengono al fronte secondario dell'edificio che, nell'articolazione volumetrica urbana, essendo visibile dalle strade, diviene una delle quinte scenografiche che contornano spazi pubblici con una netta personalità ambientale.

Considerando tutta l'area, entro il perimetro qui adottato, gli edifici dell'antico borgo si trovano a volte isolati in ambiti dalle tipologie miste, a volte però raggruppati con continuità lungo interi tratti stradali, come nei casi di via Borgo Dora e dell'ex canale dei Molassi; in queste due strade, la loro presenza esclusiva, riqualificata da un recente intervento coordinato effettuato dal Comune che ne ha ripristinato l'aspetto borghigiano, dà luogo a un ambiente affascinante che ripropone un brano di storia prettamente torinese.

Tali edifici caratterizzanti si ritrovano anche in altre zone a nord di piazza della Repubblica, come ad esempio in via Mameli, o nel settore compreso tra i corsi Giulio Cesare, Regina Margherita e XI Febbraio, pur dovendo in alcuni casi convivere con incongruenze edilizie (anche datate) o con realtà degradate che ne attutiscono la sobria, ma gradevole, presenza.

Un altro elemento di caratterizzazione del borgo Dora è la presenza di due vasti complessi storicamente importanti: dell'Ospedale Cottolengo e dell'antico arsenale, oggi gestito dal Sermig. Essi costituiscono tuttora un importante punto di riferimento, fisico e funzionale, per la città, nonché poli dell'organizzazione e della connotazione degli ampi spazi con i quali interagiscono. Altrettanto significativa per la memoria storica è la presenza dell'antico cimitero di S. Pietro in Vincoli, che oggi appare però completamente decontestualizzato, collocandosi all'interno di uno spazio urbano anonimo, risultante dalla sommatoria casuale di disomogenei interventi nel costruito.

Nel settore sud-occidentale del borgo (compreso tra via Cigna, corso Regina Margherita e piazza della Repubblica) alcune tracce dell'antica struttura permangono, ma in modo frammentario, riconducibili ad alcune case, e soprattutto alla presenza del tracciato non rettilineo dell'impianto stradale, come nel caso di via Cottolengo, o di un evidente dislivello, come nelle vie Ariosto e Gerdil.



Edifici del borgo antico che ne caratterizzano la zona sud-orientale, in prossimità di piazza della Repubblica: i casi di via Genè, di un cortile in corso Regina Margherita, di via Priocca e piazza Don Albera.





Scorci di via Mameli, caratterizzati dalla presenza di edifici borghigiani e dalla loro articolazione irregolare, nonché dalle volumetrie imponenti e tipologicamente difformi che in alcuni casi ne alterano la percezione dimensionale.





Visuali di alcune strade nel settore a nord-ovest di piazza della Repubblica che hanno conservato i caratteri tipizzanti l'antico borgo: via Lanino e il vicolo Canale dei Molassi, il cui sviluppo curvilineo è testimone della strutturazione originaria.



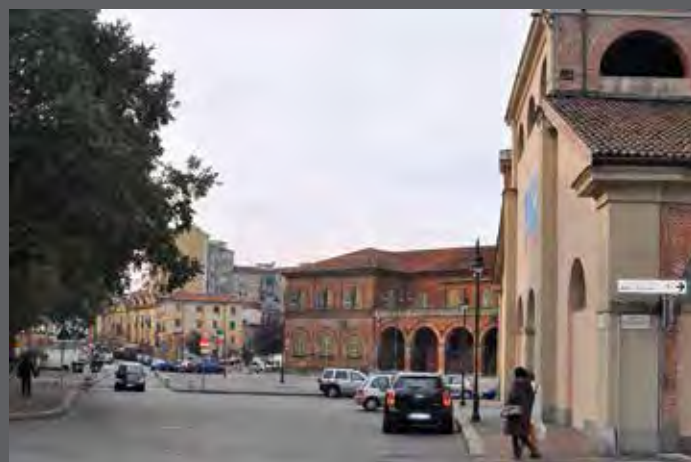


Scorci del vicolo Canale dei Molassi, di via Andreis e di via Borgo Dora.





Via Borgo Dora si propone come un ambito urbano che ha mantenuto inalterato nella sua interezza il carattere borghigiano.



Via Borgo Dora, nel tratto tra l'omonima piazza e via Andreis, si pone in continuità ambientale con i fabbricati dell'antico Arsenale.



L'antico cimitero di S. Pietro in Vinci, ora decontestualizzato, circondato com'è da spazi e fabbricati proposti con casualità.



Le vie Ariosto e Cottolengo, caratterizzate dalla presenza dello storico complesso dell'Ospedale Cottolengo.



Via Gerdil, connotata dal dislivello morfologico tra corso Regina Margherita e via Cottolengo, conserva su entrambi i fronti edifici borghigiani.



L'antica Borgata del Lingotto conserva tuttora il suo carattere di piccolo e tranquillo paese. Case ad uno, a due piani al massimo, semplici, senza alcuna pretesa architettonica, formano un agglomerato che circonda la chiesa parrocchiale.

ABATE DAGA, 1926, p. 110



1. La piazza Balilla, ora Galimberti, con il complesso del mercato ortofrutticolo, su progetto di Umberto Cuzzi, inaugurato nel 1933.
2. Un dettaglio del mercato ortofrutticolo.
3. Una veduta irrisconoscibile dell'area del Lingotto, con la vecchia chiesa parrocchiale, dedicata a San Giuseppe, ricostruita nel 1927 in forme eclettiche di gusto medievista.
4. Il complesso delle officine FIAT al Lingotto, su progetto di Giacomo Matté Trucco, dal 1914 e con esteso ampliamento del 1923 nel contesto ancora fortemente extraurbano e con attestate le prime palazzine di case per dipendenti e operai.
5. Uscita dallo stabilimento del Lingotto su via Nizza con il servizio tranviario nei primissimi anni trenta.

BORGO LINGOTTO





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 155 16 1, 155 16 2, 156 13 3 e 156 13 4, tavv. n. 21, 25, 22 e 26 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Corso Sebastopoli, attraversamento della linea ferroviaria Torino-Genova, corso Spezia, piazza Polonia, viale Paolo Thaon di Revel, piazzale Fratelli Ceirano, fiume Po, torrente Sangone, confine comunale di Moncalieri, piazza Bengasi, via Torrazza Piemonte, via Tommaso Villa, via Onorato Vigliani, piazzale Caio Mario, corso Unione Sovietica.

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

Il borgo appartiene al tipo dei luoghi borghigiani esterni alla cerchia della fortificazione, e poi alla prima cinta daziaria, che in epoca contemporanea sono stati interessati da una sorta di trasformazione strutturale, nel senso che il primitivo nucleo di centralità ha subito uno spostamento ed è stato sostituito da un nuovo complesso insediativo: nel caso specifico, gli estesi fabbricati industriali della Fiat hanno svolto un grande e alternativo ruolo morfogenetico. Dapprima, gli elementi primari relativi al borgo hanno coinciso con le cascine sparse nel territorio: la cascina Lingotto ha dato luogo al nome e all'assetto del nucleo borghigiano, lungo l'attuale via Passo Buole; altre cascine importanti sono state la Ciattigliera, la Generala, il Robilant. Nel corso dell'Ottocento, in ambito territoriale si sono insediate alcune industrie; nel secondo decennio del Novecento, la localizzazione lungo la via Nizza dello stabilimento industriale denominato Fiat Lingotto ha spostato il nucleo di centralità del borgo e ha innescato la lottizzazione della prospiciente area di Millefonti. Nel primo Novecento, la consistenza del borgo risulta ancora relativa, fondamentalmente, all'attuale via Passo Buole, con una distinzione tra *Centro* e *Case sparse*; poi, successivi schemi di pianificazione tracciano un reticolo viario a grandi maglie, all'interno delle quali ulteriori lottizzazioni danno luogo a vie private. L'attuale limite di corso Spezia pare considerarsi come un possibile confine: l'accostamento del borgo Lingotto alla borgata Molinette avviene in modo inestricabile a causa di una rete viaria che è stata prodotta dal piano regolatore del 1908 e dalle sue varianti. In una *Guida di Torino*, edita da Paravia negli anni venti del Novecento, compaiono ancora, tangenti a corso Spezia e al prolungamento di corso Sebastopoli, le piccole borgate Pulcheria e Orti Nuovi, che possono considerarsi alla stregua di propaggini del Lingotto, legate a cascine e a nuclei produttivi agricoli.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminare allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, entro il perimetro del borgo veniva individuato l'ambito Millefonti, delimitato da via Nizza, corso Spezia, via Garessio, Spotorno, Lavagna, segnalato come «di interesse ambientale e documentario».

Nello studio su *Qualità e valori* (1992), pur considerandolo nella categoria dei «Borghi operai tipici della fase di industrializzazione della città», l'ambito non veniva confermato tra gli elementi da salvaguardare, poichè i suoi valori storico-ambientali ne risultavano troppo compromessi.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Giambone, Spezia, Maroncelli, Traiano, Unione Sovietica, Unità d'Italia.
Vie: Nizza, Vigliani (già tratto del sedime della cinta daziaria del 1912).

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Vie: Bruno, Corradino, Corsica, Genova, Tunisi, Ventimiglia. Vie caratterizzanti: Ellero, Passo Buole, Rocca de' Baldi, Sette Comuni, Sommariva.

FIUMI, TORRENTI, RII, CANALI E BEALERE

Fiume Po. Torrente Sangone.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazze: Bozzolo, Ceirano, Confalonieri, Filzi, Galimberti, Giacomini, Guala, Polonia. Piazzale Caio Mario. Largo Unità d'Italia. Giardini: Corpo italiano di Liberazione; Levi. Parco di Vittorio.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Quartieri di edilizia popolare: Q17, via Tunisi 105 via Montevideo 21,23 via Taggia, 1930; "Le bulgare" via Biglieri 14 via Ventimiglia, progetto di Umberto Cuzzi, 1936; case Gescal, via Baiardi 23,25, 1950; QSR1, via Ventimiglia 24,26 via Baiardi 37, 1950; case Gescal, via Genova 43, 47, 1952. Nuclei di villini dei primi decenni del Novecento: tra le vie Pizzi, Oberdan, Dulino, Kerbaker; in via Nizza 349, di gusto neomedievale; in via Felizzano 10, 12, 14.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ AGRICOLA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Cascine documentate nel Settecento (ora in parte riplasmate con cambio di funzioni o demolite): "Il Lingotto" via Passo Buole 50; "Meina" via delle Basse via Duino; "Il Martini" (già di proprietà del Conte Martini di Cigala), via Canelli 79; "Chiabotti", via Torrazza Piemonte 34.

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Scuola materna (ora in disuso), via Passo Buole 47, edificata nel 1883 dalla Federazione per gli asili suburbani. Scuole elementari edificate dal Comune: da Feltre, isolato tra le vie Genova, Spotorno, Finalmarina, progetto ing. Barale, 1916; Umberto I, isolato tra le

vie Vigliani, Nizza e Maroncelli, progetto ing. Scanagatta, 1929; Duca degli Abruzzi, via Montevideo 11, progetto ing. Alby, 1934. Istituto Burgo, via da Brescia 22 via Rosario Santa Fè, di gusto eclettico, costruito a cavallo dei secoli XIX e XX.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Chiesa S. Giuseppe, via Biglieri 5, di gusto neomedievale, edificata nel 1927 sul sito di un edificio preesistente.

EDILIZIA PER L'INDUSTRIA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Complessi industriali (ora in parte dismessi o demoliti): stabilimenti FIAT Lingotto, via Nizza 250 (via Maestri del lavoro 10), progetto di Giacomo Mattè Trucco, 1914, completato e inaugurato nel 1923; complesso di due edifici soc. Carpano: in via Bisalta e in via Nizza 224, il primo di gusto *art nouveau* (1914), dei primi decenni del Novecento, l'altro di gusto eclettico di fine Ottocento, ristrutturato nel 1945 per danni bellici; uffici ex fabbrica chinino, vie Bruno Montevideo 45 Taggia, di gusto eclettico, eretto nel 1922.

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Ospedali: Sant'Anna, via Ventimiglia 1,3 via Baiardi, clinica ostetrico-ginecologica, progetto Giovanni Chevalley; Centro traumatologico, corso Unità d'Italia (via Zuretti 29), eretto nel 1960. Museo dell'automobile, corso Unità d'Italia 40, progetto di Amedeo Albertini, 1960. Complesso di edifici "Italia '61": palazzo del lavoro, corso Unità d'Italia (via Ventimiglia 201), progetto P. e A. Nervi, 1960; palazzo a vela, via Ventimiglia 45, progetto A. e G. Rigotti, 1960; padiglione delle regioni, corso Unità d'Italia, progetto Nello Renacco, 1960. Uffici doganali: dogana, corso Sebastopoli 1, 3, di gusto eclettico, eretta tra XIX e XX secolo; ex quartiere di guardia daziaria, piazza Bengasi, edificato in relazione alla nuova cinta daziaria del 1912. Ex Gruppi rionali fascisti, inaugurati nel 1938, su progetto Mario Passanti e Paolo Perona: "Porcù del Nunzio" corso Unione Sovietica corso Giambone 2; "Filippo Corridoni" via Ventimiglia via Biglieri. Mercati generali, via Bruno 181 piazza Galimberti, inaugurati nel 1933, progetto Umberto Cuzzi. "La Generala" (istituto Ferrante Aporti), corso Unione Sovietica 325, 327, ex villa di metà Seicento, di proprietà dell'ospedale San Giovanni ante 1801, trasformata in servizi ospedalieri dal 1817, poi ricovero per prostitute sino al 1839, dal 1845 divenuta istituto correzionale per giovani, progetto arch. Piolti. Campo sportivo "Torino F.C.", via Filadelfia 36 via Bruno 122, progetto di Vittorio Eugenio Ballatore di Rosana, metà anni venti del Novecento.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

Partendo da qualche situazione stradale, si possono osservare aspetti legati sia all'insediamento primitivo del nucleo, sia al caso delle vie private, sia all'immagine viaria delle zone non centrali (periferiche), prodotte fra le due guerre. L'osservazione di tali aspetti consente di notare: la via Passo Buole, dove esiste ancora qualche traccia del primitivo nucleo, e la via Rocca de' Baldi, che rappresentano il tracciato della strada da Moncalieri a Grugliasco; la via Ellero, già privata, che inizia dall'androne di una casa di corso Spezia, e poi si articola in una serie di notevoli tipi edilizi e di varie sezioni stradali; il corso Spezia e la via Biglieri, con diversi tipi di edilizia intensiva ed estensiva, denotati da alberate, e la via Richelmy, con tracciato diagonale.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

TOPOGRAFO PIEMONTESE, *Carta topografica della Caccia*, 1761-66. ASTO, Corte, *Carte Topografiche Segrete*, Torino, 15.A.VI rosso (il nord è in basso).

Il piccolo nucleo, peraltro perfettamente riconoscibile dal toponimo (*Il Lingotto*), è esterno alla mappa del catasto francese e appare quindi individuabile, per la sezione cronologicamente più alta, solo dalla *Carta topografica della Caccia*, dalla quale si evince sia il sistema delle cascine, anche di ampie dimensioni, come La Generala o La Robilante, con il loro sistema di viali di accesso, giardini e coltivi, sia l'importante direttrice che regge l'insediamento. Si tratta infatti del collegamento, alberato, tra la *Strada da Torino a Pinerolo*, verso levante, laddove si interseca con la *Strada vecchia di Moncalieri*, e il grande stradone di Stupinigi (*Strada da Torino a Stupinigi*).



ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino*, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Rabbini*, ff. XXXI, XXXV.

Il catasto Rabbini raffigura l'evidente esiguità del borgo a questa data, sostanzialmente organizzato in due poli, quello del castello, più a occidente, ormai ampiamente degradato a serie di cascine rurali, connotate dal toponimo *Lingotto* riportato sulla mappa. Questo nucleo appare abbastanza prossimo alla *Ferrovia di Genova*, che lambisce anche il complesso consistente della *C.na Robilant*. Il secondo polo, viceversa, si addensa lungo la *strada nazionale di Nizza* (già strada reale omonima) e costituirà poi il perno del futuro sviluppo del borgo. Qui presso la *c.na dell'Osterietta*, da parte opposta dello stradone, si colloca al n. 131 una *Fabbrica da Colla*, poi destinata, come industria chimica, a un consistente sviluppo. Entrambi i due nuclei sono serviti da un *canale comunale* che appare all'origine del futuro industriale del borgo. Il resto dell'area, a prevalente connotazione agricola, è contrassegnato da rade cascine.



UFFICIO LAVORI PUBBLICI MUNICIPALE, *Carta Topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli, [1879-98]. ASCT, Tipi e disegni, 64.8.*

Il piccolo borgo è compatto attorno alla *Parrocchia*, alle *Scuole*, e al complesso, in gran parte agricolo, che gli dà il nome; un poco oltre la chiesa, lungo la *Gora di Grugliasco*, ossia canale, e la *strada da Grugliasco a Moncalieri* (oggi vie Passo Buole e Rocca de' Baldi), si trova il *Cimitero del Lingotto*. Da parte opposta si attesta il passaggio della *Ferrovìa di Genova*, non lontano dalla cascina Robilant. Il nucleo può essere raggiunto tanto dalla *Strada comunale di Torino* (ossia lo stradone di Stupinigi, oggi corso Unione Sovietica), limite dell'estensione del borgo stesso, quanto dalla *Strada di Nizza* (via Nizza attuale), superato il *Borg. Molinetta* (borgata Molinette). A parte il ridotto nucleo, l'area è a prevalente vocazione agricola, con sistema di cascine sparse, anche di notevoli dimensioni, e non troppo discoste dal corso del Po, confine orientale del comparto. Confermata la presenza dello stabilimento chimico, non lontano dalla cascina dell'Osterietta, indicato come *Fabbrica di Colla* e noto anche come *Industria Fornara*, che dà ampio impulso allo sviluppo del borgo.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento, 1911. ASCT, Tipi e disegni, 64.8.17.*

Il borgo dà origine alla omonima *Frazione H Lingotto*, con il proprio centro corrispondente con la sezione più compatta, ossia quella della parrocchia e dei suoi annessi. Definisce la sezione la linea della *Ferrovìa di Genova*, mentre il borgo attuale giunge, come si è detto, sino al Po, sicché questa ripartizione privilegia la frazione delle Molinette, mentre l'attuale inverte i ruoli, riconoscendo maggiore superficie al Lingotto. Va inoltre considerato come anche la relazione con la contigua area di Mirafiori risulti con proporzioni assai diverse dalla attuale perimetrazione. Questa organizzazione registra anche l'avvenuto programma di prolungamento delle direttrici principali oltre cinta daziaria, in questo caso oltre la barriera di Nizza con le zone delle Molinette e del Lingotto. Oltre all'industria Fornara, nel 1889 si è insediato il saponificio Fratelli Debernardi, seconda fabbrica del borgo che è annoverata nel censimento, posta sul lato destro di via Nizza. A questa data arriva fino all'Osterietta il tram.



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.*

Compresa quasi integralmente nel tracciato della nuova cinta daziaria del 1912, l'area nel contesto di questo piano viene investita da un'importante ridefinizione, che la avvia verso l'assetto attuale: in particolare risulta definita l'amplissima area corrispondente allo scalo ferroviario (alle Basse del Lingotto) anche a servizio dell'imponente comparto industriale che vi si collocherà (la FIAT con variante a questo piano regolatore lungo la ferrovia tra Millefonti e Lingotto). Si segnala la prefigurazione del fondamentale corso Sebastopoli, non solo per la lunghezza dell'asse, ma anche per il ruolo di ripartitore di due specifici ambiti urbani. L'asse di via Nizza diventa quello sul quale si innesta la maggiore densità dell'edificato per questa prima fase, ma appare evidente, in parallelo, una sostanziale perifericità del nucleo originario, eroso dalle nuove logiche, tutto concentrato lungo l'antica direttrice di collegamento tra Mirafiori e Moncalieri, in parte riconoscibile in alcuni segmenti rettificati di via Passo Buole.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908). ASCT, Tipi e disegni, 64/7/8/1-8.*

La mappa registra le profonde trasformazioni avvenute sul territorio del borgo e prevede le ulteriori espansioni, per esempio nei tracciati dei corsi Maroncelli e Traiano (in comune con Mirafiori) e di via Vigliani, nell'organizzazione dello sbocco della città nella piazza Bengasi, nella costruzione della *piazza Balilla* (oggi Galimberti) di fronte al nuovo grande comparto commerciale del Mercato ortofrutticolo. Il nucleo più vecchio del borgo si ritrova in certo qual modo isolato, sul retro dell'asse delle maggiori trasformazioni, quello prospiciente la via Nizza e la parallela via Genova. Si sviluppa infatti lungo la via Monte Corno (ridefinizione di collegamento con il mercato ortofrutticolo) e la *strada delle Basse del Lingotto*, dal lato del vecchio cimitero, lungo una direzione verso corso Unione Sovietica, sulla quale si innestano anche ampie aree a servizio sociale come il *Regio Riformatorio Ferrante Aporti*, nell'area già occupata dalla vasta cascina signorile della *Generala*, evidentissima nella cartografia storica di più alta datazione. Molto ampio, infine, il ridisegno del fronte verso il Po, oggetto di lottizzazione pensata come immersa nel verde, ma a questa data ancora privo di effettivo insediamento.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



In borgo Lingotto l'originario nucleo insediativo ha perduto la propria centralità e i caratteri borghigiani più significativi, mentre ha assunto valore identitario preminente, rispetto a un anonimo edificato residenziale, il costruito per le attività produttive. Carattere emblematico riveste tuttora il complesso della Fiat, progettato nel 1914 e inaugurato nel 1923, ora dismesso e riconvertito a diverse funzioni. Tra gli altri edifici industriali, sono qui illustrati il palazzo ottocentesco dell'ex Società Carpano in via Nizza 224, di gusto eclettico, ristrutturato nel 1945 a causa dei danni bellici, e quello della stessa Società, in via Bisalta, con apprezzabili impianti e decori architettonici di gusto art nouveau (1911).



Chiesa di San Giuseppe in via Biglieri 5, con campanile del 1927.



Il nucleo di villini dei primi decenni del Novecento, in affaccio su via Pizzi, costituisce uno dei pochi insiemi urbani di interesse ambientale.



RILIEVO URBANO

All'interno di un'ampia zona della periferia meridionale torinese si ritrovano i segni dell'antico borgo Lingotto, dispersi entro un tessuto urbano misto, nel quale le piccole case più antiche si confrontano con un edificato posteriore, volumetricamente discontinuo e generalmente di maggiore dimensione. La fisionomia del borgo è tuttavia leggibile in alcuni settori discretamente conservati, o in singoli edifici dislocati in diverse parti dell'area.

Il degrado ambientale è però piuttosto generalizzato in tutta la zona, causato principalmente dalla scarsa manutenzione dell'edificato, nonché dalla consistente presenza del traffico veicolare e delle automobili parcheggiate. In tale contesto, gli edifici originari che hanno strutturato il primo insediamento, da quelli più minuti a quelli dai tre ai cinque piani disposti in particolare lungo le strade principali, sono un importante segno della storia del borgo. Spesso però, soprattutto quando si tratta di singole unità, essi si perdono nell'immagine ambientale complessiva, oggi molto confusa e priva di caratteri tipologici unificanti. Solo laddove persistono alcuni piccoli aggregati compatti dell'edificato antico si riesce infatti a cogliere accenni all'immagine borghigiana, in quanto le fasi di completamento delle lottizzazioni (progettate durante il Novecento ed effettuate in diverse sue fasi) hanno portato a uno stravolgimento della dimensione urbana iniziale. Quella attuale, costituitasi nel tempo, risulta infatti una sommatoria di caratterizzazioni architettoniche differenti, che hanno inframmezzato la realtà borghigiana di piccole case spesso isolate, sorte all'interno di un territorio urbanisticamente ancora non controllato.

Tra le zone che hanno però mantenuto alcuni tratti dell'impostazione architettonica e ambientale originaria sono da segnalare quella di via Passo Buole, appartenente al nucleo più antico e, seppur molto frammentata, quella lungo la via Nizza, uno degli assi storicamente più importanti per il borgo.



L'aggregato di case borghigiane in via Ellero mostra edifici con caratteri architettonici vari, ma in grado di riproporre la dimensione ambientale originaria.





Il curioso imbocco di via Ellero dal corso Spezia (sopra a sinistra), ritagliato all'interno di una delle palazzate che fronteggiano il corso, e edifici borghigiani presenti in modo frammentato lungo i fronti.



Uno dei fabbricati residui del borgo (in via Ellero, visto da via Tenda), circondato da edifici con volumetrie e tipologie disomogenee.



Caseggiati dell'antico borgo lungo via Nizza.





Edifici all'angolo tra via Nizza e corso Spezia.



Antica immagine del borgo in un tratto di via Nizza.



Molti degli edifici originari, legati al consolidamento edilizio dell'area nel Novecento, sono dislocati nei dintorni dell'imponente complesso della Fiat Lingotto.





Nella zona gravitante sulle vie Genova e Nizza si trovano ancora parecchie testimonianze dell'edificato borghigiano, come in questi scorci di via Genova, via Sommariva, via Rocca de' Baldi.



In prossimità dell'odierna via Passo Buole, si ritrovano ancora alcuni segni del nucleo più antico del borgo, con piccoli edifici spesso circondati da alti palazzi, che ne accentuano percettivamente le dimensioni contenute. Esempi significativi si ritrovano: in via Nizza angolo via Passo Buole, nel minuto aggregato lungo via Sette Comuni, in una vicina palazzina circondata dal verde, nonché in altre case ancora in via Passo Buole.

Lucento ha per confini la sponda sinistra della Dora Riparia, il corso Altacomba, la borgata Madonna di Campagna, Comuni di Venaria Reale, Druent, Collegno [...]. Ha posizione bellissima, a circa 30 metri di altezza sul livello di Torino, sottosuolo sano, luce e sole abbondanti, aria pura e salutare.

ABATE DAGA, 1926, p. 245



1. Due immagini del borgo Lucento, identificato principalmente con la direttrice viaria di collegamento con le propaggini nord e nord-ovest della città, come annotato proprio dalla didascalia della seconda immagine, che mette assieme «Lucento – borgo Ceronda – strada Pianezza» e che conia località non attestate dalle fonti, come nella prima cartolina che recita «Lucento – borgata Paradiso» per indicare proprio l’area di cerniera tra la borgata Ceronda e il borgo di Lucento.
2. Uno scorcio della strada di Lucento, vero asse portante dell’organizzazione del borgo.
3. L’avanzare dell’edificazione in quest’area già di aperta campagna, con ampi complessi di «Case Economiche Municipalì», da identificarsi non solo con il primo nucleo di edifici residenziali di impostazione economica, sia per proprietà, sia per affitto, lungo le vie Cafasse e Caselette, ma prevalentemente, anche secondo specifica tipologia, con il Quartiere IACP 19° (Gustavo Doglia), iniziato nel 1925, nell’ampio lotto delle vie Verolengo, Forlì, Borsi, Carutti e Azuni.

BORGO LUCENTO





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 155 08 3, 155 08 2 e 155 12 1, tavv. n. 04, 05 e 10 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Corso Regina Margherita, confine comunale di Collegno, strada di Druento, strada della Venaria, via Andrea Sansovino, via Vittorio Cuniberti, via Terni, strada di Lucento, via Lucento, corso Potenza.

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

Il borgo, riconoscibile per molti versi, nonostante le consistenti trasformazioni introdotte nel corso del XX secolo dalla massiccia trasformazione in area residenziale e produttiva, si è articolato attorno a tre poli distinti: il castello quale perno originario dell'insediamento, di datazione alta, essendo attestato nel XIII secolo come impianto del *Castrum* e poi feudo acquistato nel 1574 da Emanuele Filiberto, che è stato peraltro fortemente compromesso nella sua leggibilità dall'uso per funzioni disparate ed è oggi conservato solo in parte all'interno del perimetro di un esteso complesso industriale (Teksid); la parrocchiale, su progetto attribuito ad Amedeo di Castellamonte, dal 1654, che funge da sistema di addensamento del terzo polo costituito da un piccolo nucleo attestato sulla strada antica di Lucento (oggi via Verolengo), a sua volta diverticolo dalla *Strada Reale di Lanzo*. Quest'ultimo insediamento, nonostante il carattere di borgo, nasce con una vocazione eminentemente rurale che in parte traspare ancora da qualche lacerto di edificio; separato da questo nucleo, che pure funge da fulcro, si riconosceva un tempo un gruppo compatto di cascine, in origine di buona consistenza, delle quali si conservano ancora alcuni muri perimetrali, servite da un ricco reticolo di bealere, parte adibite ad adacquamento agricolo – come la cosiddetta *Gora di Lucento* o il più piccolo *rivo del Marchese*, che scorreva poco al di sopra della parrocchiale, o ancora la *Gora* o canale *Santo Spirito*, o *della Commenda* – altre con specifica vocazione di servizio alla fiorente industria che qui si sarebbe concentrata, come il *canale della Ceronda* (realizzato tra il 1869 e il 1872). Come la vicina borgata Ceronda, Lucento assumerà infatti una connotazione industriale di rilievo, attraverso una serie di piccole manifatture attestate sia lungo la bealera di Lucento sia sul corso del canale della Ceronda.

Il perno viario del borgo è la via Verolengo (già *Strada Vecchia di Lucento*), poi rettificata dal piano regolatore del 1906-1908 soprattutto nel punto di convergenza sulla via Borgaro (già *Strada Comunale di Venaria*), mentre la via Foglizzo si conferma come il collegamento storico tra la chiesa parrocchiale e il castello; tuttavia nel corso del Novecento sull'insediamento originario si attesteranno arterie di grande scorrimento e di rilievo per l'intera città, come i corsi Toscana e Potenza e successivamente (dagli anni Trenta) anche Grosseto e Cincinnato, che di fatto riconnetteranno il borgo, prima ampiamente periferico, alla città, ma che dall'altra parte fungeranno da barriere difficilmente superabili di separazione tra porzioni di tessuto.

In questo contesto di ampio ridisegno del settore urbano di nord-ovest della città, che moltiplica le cubature edilizie, inserendo una fabbricazione massiccia e non sempre controllata, la chiesa parrocchiale si riconferma come effettivo polo del borgo, seppure

sostanzialmente priva di sagrato, ma solo posta all'innesto tra le due vie Pianezza e di Lucento, che a loro volta conservano un tracciato vistosamente curvo rispetto alla rigida geometria della maglia prevista dai piani regolatori e restano a testimonianza della originaria conformazione del borgo.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminarmente allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, entro il perimetro del borgo veniva individuato un ambito denominato *Borgata Lucento*, suddiviso in due parti (*a*, *b*). L'ambito, delimitato da sponda destra della Dora, vie Pianezza, Foligno, Magnano, traccia della bealera "Gora del Marchese", vie Forlì e Givoletto, corso Potenza, era classificato «di carattere ambientale con valore di bene» nel settore *a*, delimitato da corso Potenza, sponda della Dora, vie Pianezza, Borsi, Carutti, Forlì, Givoletto e segnalato come «di interesse ambientale e documentario» nel rimanente settore *b*.

Nello studio su *Qualità e valori* (1992) l'ambito veniva inserito tra i «tessuti minori e lottizzazioni esterni alla cinta daziaria del 1853» per il solo settore *a* (delimitato come sopra) e non per il settore *b*, risultandone troppo compromessi i valori storico-ambientali.

L'ambito, di cui si individuavano come elementi di qualificazione ambientale la struttura lungo gli antichi percorsi sette-ottocenteschi, la chiesa e il castello di Lucento, via Pianezza, antica strada foranea, ambientalmente pregevole nel tratto tra corso Potenza e via Forlì, veniva inserito nel P.R.G. di Torino (1995) tra i «settori urbani di valore storico-ambientale» governati da una specifica normativa di tutela.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Cincinnato; Ferrara; Grosseto; Lombardia; Molise; Potenza; Regina Margherita. Vie: Cossa (già tratto del sedime della cinta daziaria 1912); Pianezza (già strada di Pianezza); Sansovino (tratto della cinta 1912); Verolengo (già strada antica di Lucento). Strada comunale di Druento.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Strada comunale di Altessano; strada vicinale delle Vallette; via Terni. Vie caratterizzanti: Borsi; Cafasse; Foglizzo (già strada antica di Lucento); Forlì; Murazzano; S. Gillio; Valdellatorre; Verolengo.

FIUMI, TORRENTI, RII, CANALI E BEALERE

Fiume Dora Riparia. Bealera "Gora del Marchese", tracce.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazze: Cirene; Manno; Sauro. Slargo tra le vie Foglizzo Pianezza Oglianico Verolengo. Sponde fluviali della Dora.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Quartieri di edilizia popolare: Q19, isolati tra le vie Verolengo Forlì Carutti Borsi, progetto 1925; QSP1, QSB1, Q30, isolati tra corso Toscana vie Sansovino Pirano Parenzo strada com. di Altessano, 1956; "Le Vallette", corsi Toscana Molise Ferrara via delle Primule, progetto 1958. Complessi di villini e casette unifamiliari del primo quarto del Novecento: isolato tra le vie Arnò Venaria Chialamberto e ferrovia Ciriè-Lanzo; in strada Altessano 55; in via Cossa 301.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ AGRICOLA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Cascine documentate nel Settecento (ora in parte riplasmate con cambio di funzioni o demolite): "La Continassa", strada com. di Druento 175; "La Cavallera", strada vicin. delle Vallette 233;

"Chiabotto Quaglia" o "Cascinotto", via Pianezza 234; "Il Pansa", strada del Pansa 195; "La Cravetta", strada di Pianezza 380; "La Maletta", strada vicin. delle Vallette 52; "La Pellerina", via Cossa 263.

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Scuola materna Principessa Isabella, via Verolengo 212 via Foglizzo, costruita nel 1883 dalla Federazione asili infantili suburbani. Scuole elementari: Margherita di Savoia, corso Lombardia 98, edificata nel 1938; Don Orione, viale dei Mughetti (Vallette), progetto Cavallari Murat, Gabetti, Isola, Raineri, di gusto neoliberty 1950. Istituto sperimentale di chimica agraria, strada Altessano 131, di gusto Novecento, anni trenta sec. XX.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Chiesa di Lucento, via Foglizzo via Pianezza, già presente nella seconda metà del Settecento.

EDILIZIA PER L'INDUSTRIA

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Complessi industriali (ora in parte dismessi o demoliti): Restamp, via Pianezza 212, edifici della seconda metà XIX sec.; ex stabilimento FERT per l'industria cinematografica, isolato tra corso Lombardia vie Terni Forlì, progetto ing. Olivetti 1919; Feltrifici riuniti, strada com. di Venaria 135-145 e ex Magic-Chef poi Rimar, corso Potenza via Foligno 88, complessi costruiti entrambi nel primo ventennio del Novecento.

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Villa Cristina, strada vicin. delle Vallette 309, edificio del secondo quarto XVIII sec., legato alle cascine "Cavallera" e "Bergera", nel 1851 trasformato in casa di cura. Castello di Lucento già Istituto Bonafous poi Teksid, via Pianezza 123, di origine medievale, nel XVI sec. divenuta dimora estiva di Emanuele Filiberto, acquistato e trasformato dal Bonafous in scuola professionale, poi venduto alla FIAT. Centro sociale comunale, via Pianezza 132, nell'area dell'ex cimitero di Lucento, esistente dal 1907.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

L'originario tessuto del borgo appare ormai ampiamente compromesso dalla massiccia ridefinizione in chiave di edilizia quantitativa (sovente anche a carattere popolare) imposta dai piani regolatori del Novecento. Si riconoscono tuttavia tracce della originaria conformazione del borgo rurale soprattutto lungo la via Verolengo, con case basse e lacerti delle cortine perimetrali delle cascine; un nucleo di case di barriera si conserva ancora in parte lungo le vie Foglizzo e Cafasse, nonché sporadicamente lungo le vie Valdellatorre e Pianezza (in particolare all'imbocco).

Come emblema della originaria vocazione agricola restano le grandi cascine della Continassa e della Continetta (lungo la strada comunale di Druento) e alcune minori lungo la strada di Pianezza, nonché la bella Villa Cristina, sulla strada vicinale delle Vallette, esempio di villa signorile con annessi rustici, ora in parte trasformata per adattarla a casa di cura.

Il polo dell'insediamento rimane comunque incontestabilmente la chiesa parrocchiale dedicata alla Beata Vergine, nonostante sia ormai per molti versi decontestualizzata; un edificio che con la propria casa parrocchiale definisce la curva a gomito della via Pianezza verso la direzione di Venaria e contribuisce a costituire un breve tratto di cortina ancora in parte riconoscibile come appartenente alla formazione del borgo.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

TOPOGRAFO PIEMONTESE, *Carta topografica della Caccia*, 1761-66. ASTO, Corte, *Carte Topografiche Segrete*, Torino, 15.A.VI rosso (il nord è in basso).

Nella carta del Settecento, il borgo di Lucento è un piccolo nucleo attorno all'omonimo castello (ora all'interno dell'area industriale della Teksid), presso una curva del corso della Dora, con una ben precisa vocazione manifatturiera (*Filatore* recita una indicazione presso lo stesso castello) che si innesta su una connotazione eminentemente agricola formata da cascine di dimensioni medio-piccole e relativi coltivi. La rete viaria non presenta direttrici e assi di rilievo.



GIOVANNI BATTISTA SAPPA, *Ville impériale de Turin*, in *Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII*, 1804-05. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Francese, Torino*, ff. 7-8.

La mappa francese distingue viceversa tra *Hameau de Lucento*, lungo il corso di un canale derivato dalla Dora (indicato genericamente come *Canal*), *Château de Lucento*, come complesso minore con il solo castello, e *Paroisse de Lucento* lungo il *Chemin de Lucento*. Oltre alla parrocchia appare indicata anche una non molto distante *Prévôté de Lucento*. Il collegamento con la città avviene tramite una diramazione (il *Chemin de Lucento*, appunto) dallo stradone dalla capitale alla Venaria, costeggiando un gruppo compatto di cascine di ampie dimensioni (Scaravella e Bianchina), a mezza strada tra il territorio di Lucento e quello della Madonna di Campagna.



ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino*, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Rabbini*, ff. VII, XII.

Il catasto Rabbini ripropone la divisione, abbastanza netta, tra il borgo di Lucento e l'omonimo castello. Il sistema irriguo molto ricco che contraddistingueva quest'area già nella cartografia precedente appare riconfermato, mentre il reticolo viario, relativamente scarso e concentrato sulla direttrice di collegamento con la Venaria, in gran parte elemento generatore anche del vicino borgo della Madonna di Campagna, risulta ancora riconfermato. Prevale, similmente, come nelle carte precedenti, la decisa vocazione agricola dell'area, anche con ampie cascine a corte.



UFFICIO LAVORI PUBBLICI MUNICIPALE, *Carta Topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli*, [1879-98]. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.

La carta mette efficacemente in mostra la presenza di tre poli distinti per il borgo di Lucento: il castello che rappresenta il luogo primigenio di insediamento, di antica data (XIII secolo come impianto del *Castrum* e poi feudo acquistato nel 1574 da Emanuele Filiberto), peraltro oggetto di notevoli trasformazioni e oggi all'interno di un ampio comparto industriale; la parrocchiale (indicata come *Parr. di Lucento*, con progetto di Amedeo di Castelmonte dal 1654), attorno alla quale si addensa un piccolo nucleo attestato sulla strada antica di Lucento (oggi via Verolengo), diverticolo dalla *Strada Reale di Lanzo*, insediamento a carattere di borgo, ma con vocazione eminentemente rurale; infine in corrispondenza della scritta *Lucento* un gruppo di casine di buona consistenza. Contribuisce alla vocazione rurale dell'area il sistema ben organizzato di bealere, dalla *Gora di Lucento* (della quale si distinguono il vecchio e il nuovo tracciato, prossimo alla via di collegamento al borgo), al *rivo del Marchese*, poco al di sopra della parrocchiale, all'importante *canale della Ceronda* (realizzato tra il 1869 e il 1872), con vocazione tuttavia prevalentemente industriale, che funge da ossatura per l'insediamento delle prime manifatture e che appare nettamente leggibile come nuovo taglio, simile alla *Gora o canale Santo Spirito*, o della *Commenda* a scopo più irriguo. La carta registra anche una revisione della viabilità, che associa alla strada vecchia di Lucento già descritta anche il tracciato della *Strada Nuova di Lucento* che parte dalla parrocchiale e fa da contraltare alla *Strada vecchia della Veneria*.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17.

L'operazione di censimento accorpa nella *Frazione N Lucento* sia il borgo omonimo vero e proprio (indicato tuttavia come borgata), sia la vicina borgata Ceronda, identificando tuttavia i due nuclei come distinti e con una netta preminenza, in termini di densità d'insediamento, per il borgo rispetto alla borgata. Questa preminenza registra anche il ruolo trainante di Lucento da un punto di vista industriale: se le prime filature di seta sono attestate sin dal XVIII secolo, nel 1871 nell'area già del castello trova collocazione la colonia agricola Bonafous, direttamente promossa dal Comune di Torino, mentre piccole manifatture si insediano lungo la bealera di Lucento e soprattutto presso il canale Ceronda. Appare interessante l'indicazione sulla carta stessa della *via Verolengo*, già con il suo nome attuale, che è stata indicata come direttrice di attestamento del borgo.



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.*

Il piano prende in considerazione potentemente la borgata Ceronda, di più recente formazione, ma non trascurava neppure il borgo Lucento, interessato prevalentemente dal potente ridisegno dell'alveo della Dora e poi dal proseguimento, oltre questa, della maglia regolare già prevista per le zone più vicine al centro cittadino. La via Verolengo, che nella sua natura di tracciato antico aveva un andamento più sinuoso, appare rettificata soprattutto nel tratto terminale, verso la via Borgaro (indicata come *Strada Comunale di Venaria*). Evidentissimo il taglio di corso Potenza con l'attraversamento del corso della Dora, quello di corso Toscana, per il collegamento con la via Borgaro, mentre la via Pianezza ridefinisce il rapporto con le sponde fluviali. Il castello di Lucento, ancora indicato come tale, appare ormai area di sacrificio, mentre si registra anche la progressiva ridefinizione dell'invaso del cimitero di Lucento, evidentissimo soprattutto nella cartografia di fine Settecento, che sfugge alla regolare scacchiera prevista dal piano.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908). ASCT, Tipi e disegni, 64/7/8/1-8.*

Nonostante la profonda ridefinizione dell'area, la struttura delle bealere e del connesso sistema agricolo appare ancora leggibile e conservata, mentre avanza l'insediamento industriale.

La chiesa parrocchiale, riconfermata come effettivo polo del borgo, rimane sostanzialmente priva di sagrato, posta all'innesto tra le due vie Pianezza e di Lucento, a loro volta con un tracciato curvo rispetto alla rigida geometria della maglia prevista.

Il margine dell'area più insediata è rappresentato dal sistema di snodo tra la via Pietro Cossa e la via Sansovino (aste della seconda cinta daziaria), con il loro snodo nella piazza Cirene, perfettamente leggibile nel suo assetto definitivo, così come la piazza Manno definisce lo snodo tra i nuovi corsi Grosseto e Cincinnato (lungo i quali si insediano grandi comparti di edilizia economica municipale (quartiere IACP 19, 1925), area a cerniera con la borgata Ceronda.

Oltre il filo della via Sansovino si legge la prima lottizzazione di strade per l'impianto del futuro quartiere della Vallette.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



Un altro polo formativo del borgo è stato il castello duecentesco, acquisito dai Savoia nel 1574 come presidio di controllo verso Pianezza, Collegno e Venaria. I molteplici passaggi di proprietà e le conseguenti successive trasformazioni ne hanno obnubilato lo storico carattere identitario, che si auspica possa essere, almeno in parte, recuperato. Nell'immagine tracce della loggia sul fronte est.

La chiesa parrocchiale, su progetto attribuito ad Amedeo di Castellamonte (1654), ha costituito l'elemento polare per la formazione del piccolo borgo lungo l'antica *strada vecchia di Lucento* (ora via Verolengo), in un territorio a vocazione agricola, mantenuta sino alle profonde trasformazioni nel Novecento. Costituisce tuttora un elemento identitario, anche di carattere ambientale.

RILIEVO URBANO

All'interno di un'ampia zona della periferia nord-occidentale torinese, caratterizzata prevalentemente da edilizia moderna non pianificata, permangono significativi segni materiali dell'antico borgo. Tali segni si ritrovano all'interno di un settore dimensionalmente contenuto, incardinato sui due storici assi delle odierne vie Pianezza e Verolengo, che propone ancor oggi un edificato minuto (dai due ai quattro piani d'altezza), di modesta fattura, impreziosito in alcuni casi da decorazioni semplici ma raffinate, talvolta di gusto Liberty. Questi edifici caratterizzano la zona d'imbocco di via Pianezza (in prossimità di corso Potenza) e alcune vie trasversali, ma si disperdono in particolare a ovest, dopo pochi isolati, lasciando tuttavia segni forti della storia del borgo: la chiesa di Lucento, i resti del castello, e alcune palazzine di primo Novecento. Tali documenti materiali risultano circondati tutti da un ambiente urbano estraneo (di fabbriche e alti palazzi), tipico di una zona periferica, progettata come impianto urbanistico, ma non definita nella completezza dell'immagine architettonica, che risulta infatti del tutto casuale.

Il nucleo di piccole case che caratterizza il primo tratto di via Pianezza trova continuità nell'area a nord della via, verso via Verolengo, tuttavia con una dinamica differente, in quanto vi si dirada la dimensione ambientale di nucleo compatto dell'edificato antico, e se ne propongono solo più singole tracce, per lo più isolate all'interno di un tessuto urbano tipologicamente misto, risultante dall'edificazione graduale avvenuta nel corso del Novecento, consolidata nella grande espansione della zona negli ultimi decenni.

L'area entro cui si ritrovano numerosi edifici borghigiani è comunque riconoscibile all'interno del perimetro definito dalle vie Caselette e Foglizzo (rispettivamente a sud e a ovest) e dai corsi Toscana e Potenza, con una dispersione più netta a ponente e più graduale nel settore a nord, con segni che permangono sino a corso Toscana, oltre il quale scompare completamente ogni traccia dell'edificato antico. Viceversa, la caratterizzazione ambientale del borgo si ritrova in modo dichiarato nell'ambito in affaccio su corso Potenza, a cavallo di via Pianezza, in cui permane il rapporto tra alcune case antiche che ne hanno conservato intatti i caratteri tipologici o comunque le volumetrie, e scorci con prati e alberi, nonché di un tratto della Dora con una ricca vegetazione spontanea. Tale ambiente, che ha mantenuto non solo l'aspetto del suo passato, ma anche un carattere ambientale bucolico, si pone però in contrasto con l'intenso traffico veicolare e l'ampia sezione dell'adiacente corso Potenza. Per quanto questo importante asse stradale si configuri come un taglio netto all'interno del tessuto urbano, con una cesura visivamente forte e difficoltosa dal punto di vista funzionale (costituisce un attraversamento complesso per i pedoni e le auto), è pur vero che tale cesura non è sufficiente ad annullare i segni della storia in quella parte di città. Le tracce del tessuto edilizio primigenio della borgata Ceronda, al di là del corso, si pongono infatti in continuità con quelle di Lucento, configurando – anche se solo parzialmente – la consistenza edilizia primigenia sorta lungo gli assi di due delle antiche strade foranee (oggi vie Pianezza e Verolengo), testimoniandone i primi insediamenti, abitativi e poi industriali.



Il settore incernierato su via Pianezza, all'imbocco da corso Potenza, è quello che meglio conserva i caratteri borghigiani di Lucento, pur proponendo architetture differenti sia in altezza, sia nello stile.





I due fronti del tratto orientale di via Pianezza, entro la perimetrazione qui individuata per il borgo Lucento, in continuità spaziale con il tratto di via che prosegue nella borgata Ceronda.



Via Cafasse e via San Gillio, trasversali a via Pianezza, hanno conservato i caratteri ambientali e tipologici originari del primo insediamento borghigiano.



Lo spazio retrostante le vie Pianezza e San Gillio, nell'affaccio su corso Potenza, propone ancor oggi un edificato minuto e volumetricamente spontaneo, in stretto rapporto con un'ampia area verde, che riportano a una dimensione ambientale bucolica del passato.



Via Cafasse è caratterizzata dalle minute case del borgo poste in linea continua lungo i fronti che, in alcune visuali, impattano in modo contrastante con l'edificato moderno e dimensionalmente maggiore che oggi prevale in Lucento.



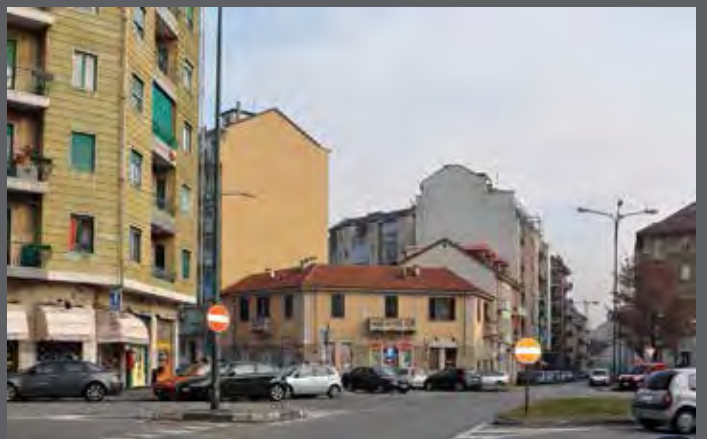
Lo snodo incernierato sulla chiesa di Lucento si configura sia in spazi ove prevale la dimensione ambientale periferica, caratterizzata da industrie e da alti palazzi, sia in altri che hanno conservato le tracce dell'antico insediamento, come l'imbocco di via Foglizzo, con visuali accomunate dalla presenza svettante della chiesa, polo identificante della storia del borgo.





A sinistra: scorcio con caratteri borghigiani di via Muzzano e, in via Foglizzo, un curioso contrasto tra l'alto edificio recente e una piccola casa antica, la cui minuta dimensione viene esasperata dal confronto con l'intorno.

Sotto: visuali di alcune vie del settore urbano incardinato sulla strada antica di Lucento, oggi via Verolengo, in particolare le vie Borsi (su cui si affaccia l'ampio complesso di case popolari di inizio Novecento), Verolengo, Forlì, Valdellatorre, ove compaiono anche palazzine di un ricercato decoro architettonico.





L'ambito a nord di via Pianezza, attraversato dall'importante arteria storica di via Verolengo, propone un edificato misto, nel quale permangono alcuni edifici minuti del tessuto originario che, anche se trasformati da interventi di riplasmazione, conservano i caratteri volumetrici e tipologici essenziali.



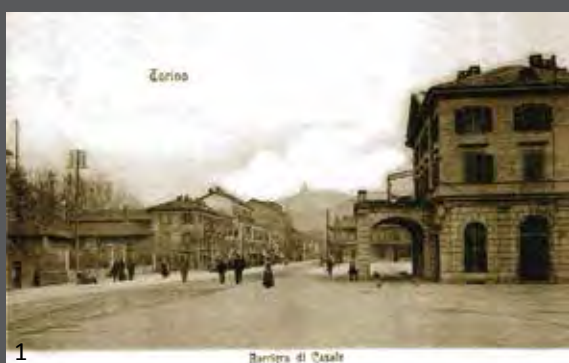
In particolare nel tratto in prossimità di corso Toscana si riscontrano piccole case borghigiane isolate all'interno di un contesto con i caratteri urbani di una anonima periferia.



Lungo strada Pianezza, nel tratto tra via Sansovino e corso Cincinnato, in una zona dominata dai volumi imponenti di alti condomini moderni, si è conservato questo piccolo settore del borgo.

La Madonna del Pilone ha conservato il suo carattere, ed è anche oggi mèta di comitive, che vi cercano una distrazione ai fastidi della vita. Alberghi e trattorie di ogni grado coi relativi negozi di esercenti costituiscono la parte principale del borgo.

ABATE DAGA, 1926, p. 57



1. La barriera di Casale della cinta daziaria presso l'attuale piazza Borromini e la serie di edifici omogenei lungo lo stradale di Casale, oggi omonimo corso.
2. Altra veduta di corso Casale con il vecchio casello daziario presso la piazza Borromini.
3. La nuova piazza Borromini realizzata laddove si ergeva il casello della cinta daziaria corrispondente alla barriera di Casale. L'innesto del corso Casale presso la piazza rimane sostanzialmente invariato rispetto all'immagine più antica. Sullo sfondo, ovunque, come sottolineato dalla stessa didascalia di una foto, la basilica di Superga.
4. Un'immagine insolita di un allagamento della regione della Madonna del Pilone, con l'acqua del vicino fiume Po riversatasi sin sul sagrato della chiesa omonima e della vicina strada di Casale o di San Mauro, con improvvisati barcaioi.
5. L'incrocio tra i corsi Sella e Gabetti (già primo tratto della strada comunale di Val San Martino), rettificato in ottemperanza alle prescrizioni urbanistiche del PRG del 1906-1908.

BORGO MADONNA DEL PILONE





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 156 09 1 e 156 09 2, tav. n. 17 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Piazza Francesco Borromini, fiume Po (viale Suor Giovanna Francesca Michelotti), piazza Alberto Pasini, corso Casale, piazza Marco Aurelio, via Giovanni Boccaccio, largo Giovanni Boccaccio, via Lomellina, strada comunale Valpiana, corso Luigi Kossuth, largo Odoardo Tabacchi, corso Quintino Sella, piazza Giovanni Toselli, via Don Giovanni Cocchi, strada comunale Val San Martino, piazza Hermada, corso Giuseppe Gabetti.

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

Per la zona pedecollinare, il riferimento ai borghi deve, in prima istanza, tener conto di alcuni elementi di aggregazione (normalmente, cascine o vigne, e, a volte, anche chiese), in vicinanza di una strada che porta al contado, e, poi, considerare gradualmente i processi di trasformazione legati al ruolo morfogenetico svolto dalla chiesa della Madonna del Pilone (da cui deriva il nome del borgo): ciò dà luogo a insediamenti lungo la strada – qui corso Casale – che collega la città con il territorio. Nel senso che, da un insieme meramente agricolo, di cascine ed edifici annessi, con la presenza di un centro di attrazione, quale è una chiesa extraurbana, si passa a un sistema urbano residenziale e produttivo, che è legato anche a tipi di controllo, mediante norme per i dazi e per i piani regolatori parziali. Durante l'Ottocento, il borgo che è esterno alla prima cinta daziaria tende a saldare il nucleo costruito vicino alla chiesa con la Barriera di Casale (oggi piazza Borromini), secondo un disposto di piano (1887) che estende il controllo normativo oltre cinta, per i principali assi viari di accesso alla città.

La prima metà del Novecento vede l'ampliamento del borgo disporsi lungo il tracciato di corso Casale, con alcune vie trasversali d'importanza diversa, in direzione del fiume e della collina. In un primo arco di tempo, l'area di ampliamento del borgo risulta costruita in carenza di riferimenti normativi (poiché la presenza di norme è solo assiale rispetto alla strada verso Casale); con il tracciato della seconda cinta daziaria, l'ampliamento del borgo è pianificato fino a corso Sella, con un reticolo viario che esprime qualche andamento regolare, ma deve anche tener conto del declivio della zona pedecollinare; soppressa la cinta (1930), le successive indicazioni di piano – ormai libere dal vincolo daziario – precisano l'assetto viario precedente.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminarmente allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, l'ambito *Madonna del Pilone-Barriera di Casale* (entro l'odierna perimetrazione del Borgo Madonna del Pilone), è classificato «di carattere ambientale con valore di bene» nel settore delimitato da corso Casale, piazza Marco Aurelio, via Boccaccio, via Lomellina, via Tonello, mentre il vicino settore a sud tra strada del Lauro, via Lomellina, via Castiglione, corso Sella, corso Gabetti, piazza Borromini, corso Casale, era segnalato come «di interesse ambientale». Per entrambi si identificavano come connotazione qualificante la «relazione con la fascia fluviale del Po» e i «legami con l'ecosistema collinare».

Analoga perimetrazione per il settore urbano veniva assunta dallo studio su *Qualità e valori* (1992) che ne inseriva il settore di maggior pregio tra i «borghi extramuranei di antico impianto incorporati nella pianificazione ottocentesca» e l'altro settore tra gli «insediamenti settoriali del primo periodo postunitario». L'ambito *Madonna del Pilone-Barriera di Casale* veniva quindi inserito nel P.R.G. di Torino (1995) tra i «settori urbani di valore storico-ambientale» governati da una specifica normativa di tutela.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Casale, Gabetti (già tratto del sedime della cinta daziaria del 1853), Kossuth e Sella (sedime della cinta del 1912). Via Lomellina.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Vie caratterizzanti: Albugnano, Casalborgone, Cocconato; viale Michelotti.

FIUMI, TORRENTI, RII, CANALI E BEALERE

Fiume Po.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazze: Borromini, Carrara, Cavalcanti, Gozzano, Hermada, Scipione l'Africano, Toselli. Piazzale Marco Aurelio. Larghi Boccaccio, Tabacchi. Aree verdi: fascia lungo il Po; aree alle pendici collinari.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Case di civile abitazione: in via Gassino 10-12, già edificio industriale, di gusto tardo Liberty; in via Castelnuovo 22, piazza Gozzano 12 di gusto art nouveau; in via Bardassano 12, piazza Gozzano (ex manifattura Ghidini).

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Asilo infantile regina Margherita, corso Casale 212, costruito nel 1884 dalla Federazione asili infantili suburbani. Scuola materna Savoia Aosta, via Montemagno 59, costruita nel 1904 dalla Federazione asili infantili suburbani. Scuola elementare Gozzi, isolato tra le vie Gassino, Castiglione, Montemagno 13, costruita dal 1914 su progetto ing. Postale, ampliata nel 1925.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Chiese: Madonna del Pilone, corso Casale, sorta nel 1645 nel luogo di un pilone del 1587, ingrandita nel 1779 e riplasmata nel 1817; Redentore, via Cocchi strada Val S. Martino 7, di gusto tardo eclettico dei primi anni del Novecento. Istituto del Buon consiglio, già vigna D'Anzena, piazza Toselli 4, preesistente al 1750, riplasmata in stile neoclassico nel 1832, sede di congregazione religiosa dal 1876.

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Cinema Eridano, corso Casale 106, di gusto eclettico, progetto di Carlo A. Ceresa, 1920. Motovelodromo, corso Casale 144, progetto di Vittorio E. Ballatore di Rosana, 1925.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

Il borgo manifesta un carattere fondamentalmente omogeneo, che pare potersi ascrivere alla presenza della Barriera di Casale (barriera di primo ordine, quindi importante): tale barriera, fra Otto e Novecento, innesca un tipo di sviluppo urbano lineare lungo il corso Casale che coinvolge e contamina il preesistente nucleo borghigiano e che porta alcuni elementi di decoro "civile" sulle facciate degli edifici del borgo, per conferire un aspetto unitario alle varie parti della città.

Se partendo da piazza Borromini – che conserva una sua omogeneità, in parte relativa a un'edilizia di barriera e a un'edilizia residenziale ai piedi della collina – si percorre corso Casale per andare verso la chiesa che dà il nome al borgo, si coglie un aspetto di notevole omogeneità – che può diventare una sorta di cifra per la denotazione del borgo – pur nelle diverse opzioni stilistiche: tale aspetto che riflette un'articolata dialettica di sobrio ornato – tipico dei luoghi urbani non centrali –, è inframmezzato da intrusioni edilizie del secondo dopoguerra, che risultano più offensive che altrove, perché emergono in un contesto urbano di omogeneità edilizia: dunque, la sobrietà dell'ornato uniforme qui l'immagine edilizia degli edifici di barriera e dei preesistenti edifici del borgo.

La parte verso il fiume, il viale Michelotti, è un percorso nel verde che appare di grande interesse, anche per il dialogo che instaura con i retri di alcuni edifici. Interessanti differenze sono quelle che emergono da singoli fabbricati (per esempio, il Motovelodromo) o da parti urbane con spiccato carattere di borgo (per esempio, qualche edificio di tipo bracciantile in via Cocconato, e il carattere di via Albugnano, che è interrotta da una scala, e ha contrafforti di sostegno per il giardino di una casa) o, ancora, dalla scalea terminale di via Casalborgone.

Fuori dal borgo, carattere specialissimo di nucleo omogeneo hanno le sedici piccole case, già denominate «Case Gilardi», costruite nel primo Novecento, lungo il rivo Reagle, vicino a corso Chieri.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

GIOVANNI BATTISTA SAPPA, *Ville impériale de Turin, in Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII, 1804-05*. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, *Catasto Francese, Torino*, ff. 9-14.

L'*Hameau N. D. du Pilon* appare, nella mappa francese, come attestato sul corso della strada per San Mauro, delimitato dal lato del Po da un canale derivato dallo stesso fiume e tagliato in due dalla canalizzazione, nel suo tratto terminale, da uno dei numerosi corsi d'acqua minori che scendono dalla collina e si gettano nel fiume. La chiesa, chiaramente riconoscibile, resta più rivolta verso la città, con alcune case lungo la strada, mentre il borgo si forma tutto nella direzione di San Mauro e alle primissime pendici della collina, fittamente segnata dalla coltivazione delle viti, che scendono in alcuni tratti fino a lambire la direttrice viaria extraurbana. La connessione con la città avviene tutta in sponda destra del Po, passando per il *Faubourg du Po*.



ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino, detta "Catasto Rabbini", 1866*. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, *Catasto Rabbini*, f. XIX.

Il borgo è chiaramente identificabile dall'indicazione *Madonna del Pilon* sulla mappa, confermato come nucleo compatto a questa data sia sul fianco sia oltre la chiesa, lungo il corso della *Strada Provinciale di Casale* (già strada per San Mauro e oggi corso Casale) e parallelo al flusso del *canale Michelotti* derivato dal Po. Il ricco sistema di canali e rii che scendono dalla collina e si gettano nel fiume è riconfermato dal rilevamento catastale, mentre, a parte il nucleo più compatto del borgo, il resto del territorio conserva la sua vocazione agricola e appare punteggiato da numerose cascine e vigne, sempre di dimensioni abbastanza ridotte.



UFFICIO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Carta Topografica del Territorio di Torino con l'Indicazione dei Piani Regolatori e degli Ampliamenti [...]*, 1900. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.6.1.

Il borgo, già ampiamente consolidato, non è completamente raffigurato nella mappa, che ne esclude una buona parte. Appare comunque chiaramente definito lungo la direttrice importante del corso Casale (indicato come *Strada Cantonale di Casale*), oltre la *Barriera di Casale* (poi piazza Borromini) e il ponte Regina Margherita che lo collega all'altra sponda del Po, e caratterizzato sia da edilizia entro isolati non particolarmente regolari, sia da manifatture (*Manifattura Ghidini*) anche di ampie dimensioni, sia ancora da edifici di servizio. Parallelo al corso del fiume è annotato il *Canale Michelotti*, già presente nel catasto Rabbini, così come sul fianco meridionale della futura piazza Borromini è indicato il corso del *Rivo di Val S. Martino*, mentre la chiesa parrocchiale e il comparto residenziale dell'area "Lomellina" non sono compresi nella mappa. Sul corso Casale è interessante notare l'indicazione della presenza della linea del *Tramway Torino-Gassino*.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17.

L'ampia *Frazione V - Madonna del Pilone* confina con la *Frazione Reaglie* e con la *Frazione Sassi*. Il corso del fiume Po la definisce verso ponente, mentre l'attraversamento con il ponte Regina Margherita è il confine meridionale. L'addensamento corrispondente al n. 1 - *Madonna del Pilone* coincide con l'area attorno alla chiesa parrocchiale e poco oltre, laddove, sulla viabilità di collegamento con Casale (omonimo corso) si innesta la *Strada di Chieri* (oggi corso Chieri) e dove si trova anche la scuola elementare da parte opposta a una ben leggibile cortina abbastanza omogenea di edifici fronteggianti da un lato il corso Casale, dall'altra il fiume e il parallelo canale Michelotti. Il resto del borgo è caratterizzato da *case sparse* e da una consistente rimanenza della vecchia organizzazione per vigne e ville pedecollinari, attestate dalla cartografia più antica.



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.

La mappa mostra l'estesa riplasmaazione dell'area, con l'apertura di un preciso reticolo di strade a servizio dell'area residenziale "Lomellina", con ordinati isolati e alcuni rondò (come la piazza Cavalcanti), nonché la ridefinizione legata al tracciamento della seconda cinta daziaria. L'asse del ponte sul Po appare rafforzato dalla realizzazione nel vasto corso Gabetti, terminante nell'ampio vaso della piazza Hermada (confini del borgo). Anche la piazza Borromini (qui indicata come *Piazza Giulia Beccaria*), già sede del casello daziario, appare ormai ampiamente definita. Analoga riplasmaazione si legge anche sulle strade della collina, raccordate ora alle barriere daziarie del 1912 e riconnesse con la viabilità maggiore. Pur esterna al perimetro attribuito al borgo, gravita su di questo l'*enclave* delle cosiddette "Case Gilardi".



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908)*. ASCT, *Tipi e disegni*, 64/7/8/1-8.

La mappa mostra il completamento degli isolati definiti dalla variante del 1915 e l'assetto definitivo della viabilità, anche in seguito alle indicazioni puntuali per le vie della collina e i relativi scorci panoramici (cosiddetto *Piano Quaglia-Marescotti*, 1913). I tracciati sinuosi con slarghi e piazze di raccordo appaiono perfettamente individuabili insieme alla loro denominazione ormai "moderna", a cominciare dalla piazza Borromini. Si nota la massa del Motovelodromo e poco oltre la piazza Carrara, pensata come punto di approdo di un altro ponte sul Po, poi realizzato solo come pedonale. La chiesa parrocchiale rimane sempre priva di una piazza frontale, solo risolta come slargo del corso Casale, mentre l'imbocco della strada verso Chieri è organizzato nel piazzale Marco Aurelio, e la strada comunale Valpiana appare ormai raccordata alla via Lomellina.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



Emblematico edificio identitario, nella storia e nella realtà odierna, è la chiesa della Madonna del Pilone, edificata nel 1645, intorno alla quale si è formato il borgo, sviluppatosi lungo l'odierno corso Casale in direzione verso San Mauro.



L'ampliamento del nucleo, sino alla barriera di Casale della cinta daziaria del 1853, ha formato un quartiere residenziale dal consistente sviluppo nel XX secolo, in cui spiccano architetture di forte caratterizzazione, come il Motovelodromo su progetto di Vittorio Eugenio Ballatore di Rosana (1925).



Il notevole dislivello che caratterizza il borgo è stato risolto in modi diversi, da quello funzionale di una complessa scalinata al termine di via Casalborgone a quello delle numerose scale in pietra.

In un tessuto urbano misto che conserva elementi di carattere rurale spiccano edifici formalmente ricercati dei primi decenni del Novecento.



RILIEVO URBANO

L'antico borgo, sorto attorno alla chiesa di *Nôtre Dame du Pilon* da cui prende il nome, propone oggi pochi frammenti della configurazione ambientale e architettonica originaria. Permane l'importante rapporto con il territorio circostante, costituito dalla sponda fluviale e dalle propaggini della zona pedecollinare, in cui il verde costituisce uno degli elementi di maggiore caratterizzazione. Gli edifici di connotazione borghigiana si trovano inframmezzati a quelli delle fasi di completamento del tessuto urbano, avvenute prevalentemente nel corso del Novecento, e solo in rari casi permangono ambienti che hanno conservato una loro specifica caratterizzazione.

Tra questi ultimi, si evidenzia l'interessante settore compreso tra il Po, piazza Borromini e corso Casale, in cui i caseggiati hanno mantenuto l'antica concezione di prediligere l'affaccio fluviale, con una corte interna aperta verso la sponda. Gli edifici, con distribuzione a ballatoio, hanno una architettura dai caratteri formali e compositivi essenziali, privi di decori.

Dislocati all'interno di un tessuto urbano misto, nella zona al di là del corso Casale e sino al corso Quintino Sella, si ritrovano caseggiati analoghi ai precedenti come concezione tipologica (a ballatoio), che ancor oggi mantengono pezzature coltivate ad orto, inserite all'interno del fitto tessuto edilizio, oppure case dai caratteri borghigiani, completamente decontestualizzate però a livello ambientale, che vengono percepite come elementi isolati.

A poca distanza dalla perimetrazione sud-orientale qui assunta per il borgo si incontra il complesso delle cosiddette "Case Gilardi", una realtà autonoma, costituita da un nucleo di casette completamente immerse nel verde della collina, di semplice fattura, alcune delle quali impreziosite da essenziali ma raffinate decorazioni di gusto Liberty.



Corso Casale ha mantenuto pochi edifici dell'antico borgo, disseminati lungo i suoi fronti; un'unica eccezione si riscontra in corrispondenza di piazza Borromini, in cui permane un nucleo abbastanza compatto di piccole case, nel tratto compreso con il Po.





Il settore di case compreso tra piazza Borromini e il fiume Po evidenzia lo stretto rapporto tra il costruito e il verde dell'area fluviale. Gli edifici propongono un'architettura dalle forme essenziali, che ha mantenuto l'impostazione tipologica con distribuzione a ballatoio.





Nell'area compresa tra i corsi Casale e Quintino Sella, e in particolare tra la via Casalborgone e piazza Cavalcanti, si riconoscono realtà borghigiane all'interno di un tessuto edilizio misto; in particolare, sono interessanti i casi che comprendono entro il proprio lotto pezzature coltivate a orto, oppure alcune eleganti palazzine Liberty o altre più modeste di gusto Secessione, che s'inseriscono tuttavia in un ambiente privo ormai dei caratteri originari.



Il piccolo nucleo delle cosiddette "Case Gilardi", completamente immerso nel verde collinare, risulta essere una realtà a sè stante, con una propria spiccata identità ambientale, del tutto autonoma, nonostante la sua poca distanza dal fitto tessuto urbano.



Come Lucento ha per avanguardia la modesta, ma laboriosa Borgata Ceronda, la Madonna di Campagna, che comprende le barriere di Lanzo e di Venaria Reale, è unita al centro della città per mezzo della Borgata della Vittoria, la quale ha con essa intima comunione di vita e di interessi.

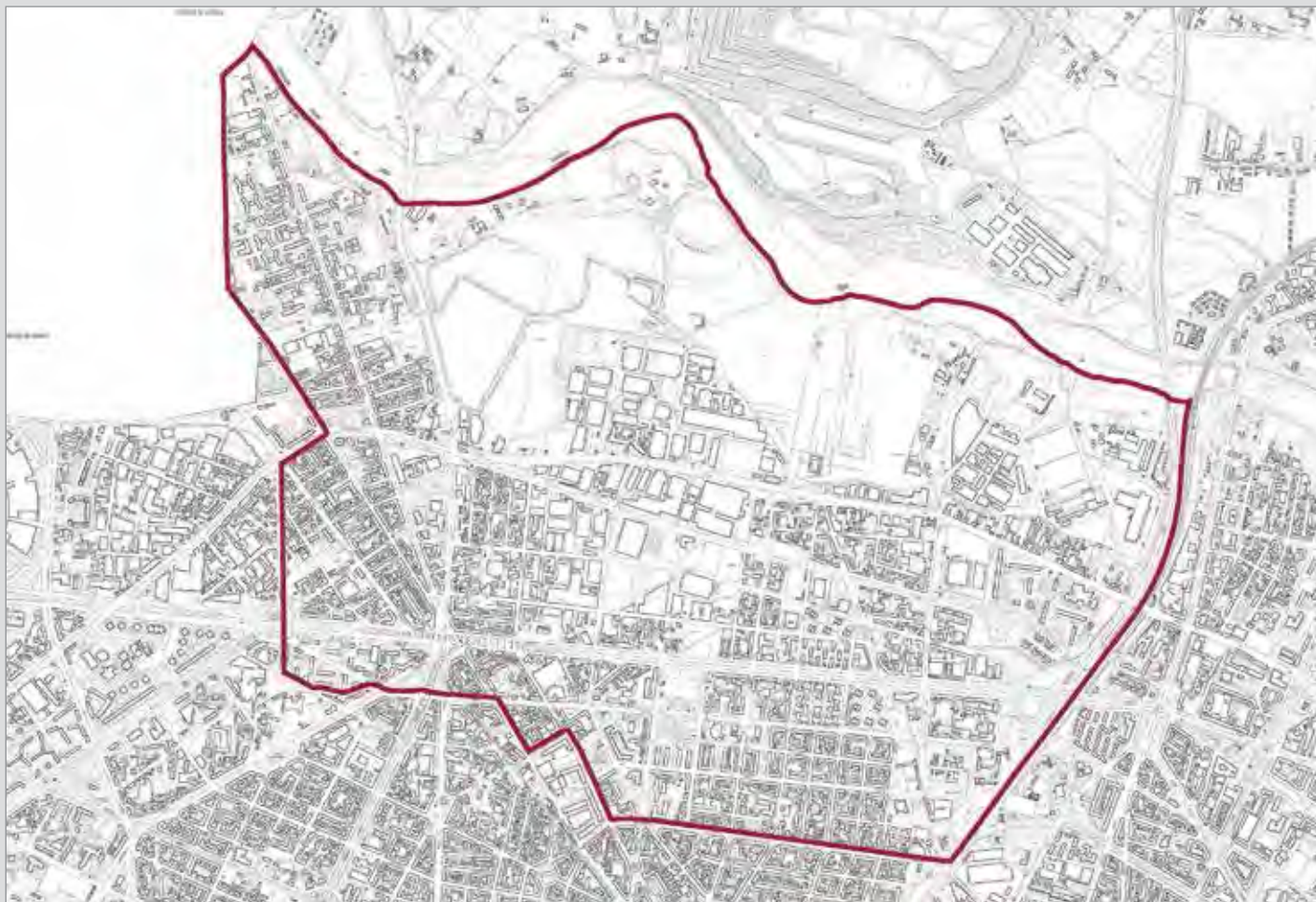
ABATE DAGA, 1926, p. 257



1. Due immagini significative del nucleo compatto e riconoscibile del borgo Madonna di Campagna, in particolare a sinistra con il riconoscibile impianto di edifici a un paio di piani fuori terra allineati lungo l'asse di collegamento tra la città, Venaria e le valli di Lanzo, dall'altra una fotografia che sottolinea il carattere ancora fortemente extraurbano del borgo, che appare qui assimilato alla contigua borgata Vittoria, proprio attraverso l'asse storico della via di Lanzo.
2. Il punto di innesto con la città rappresentato dalla barriera di Lanzo e dalla stazione (Dora) della ferrovia di Milano.
3. Le Concerie Italiane Riunite viste dal retro e non, come di consueto, dal fronte sulla attuale Spina Reale, e una via interna del borgo.

BORGO MADONNA DI CAMPAGNA





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 155 08 2 e 156 05 3, tavv. n. 5 e 6 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Viale della Madonna di Campagna, via Stradella, via Lucento, strada di Lucento, via Terni, via Vittorio Cuniberti, via Andrea Sansovino, strada della Venaria, confine comunale di Venaria, fiume Stura di Lanzo, linea ferroviaria Torino-Milano, via della Fossata, via Ala di Stura, corso Grosseto, via Conte di Roccavione, via Breglio, via Cardinal Guglielmo Massaia.

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

Il borgo appartiene al tipo dei luoghi borghigiani esterni alla cerchia della fortificazione, e poi alla prima cinta daziaria. Dapprima, gli elementi primari relativi alla zona del borgo hanno coinciso con alcune cascine, sparse nel territorio (la Brusà, il Carrossio, il Palasotto o Palazzotto).

Ancora fra Otto e Novecento, la maglia viaria è stata influenzata dalla situazione agricola (con le strade del Carrossio e comunale di Lucento) e dalle presenze, sia della chiesa – che ha dato il nome al borgo – con la strada d'accesso, sia del cimitero della Madonna di Campagna, con la strada comunale omonima.

La contiguità con la borgata Vittoria – borgata che si lega alla Barriera di Lanzo ed è influenzata dalla graduale crescita dell'industria e della residenza – ha comportato una sorta di condizionamento nei confronti del borgo, che ha avuto uno sviluppo modesto, attorno alla chiesa e a qualche cascina.

I limiti perimetrali del borgo, rispetto alla borgata Vittoria, hanno risentito della spinta propulsiva della borgata e si sono resi inestricabili a causa di una rete viaria che è stata prodotta dal piano regolatore del 1908 e dalle sue varianti.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminare allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, entro il perimetro del borgo veniva individuato un ambito suddiviso in due settori: *Borgata Madonna di Campagna parte a*, delimitato da: vie Sospello e Cardinal Massaia, viale Madonna di Campagna, via Cisalpino, classificato «di carattere ambientale con valore di bene», e *Borgata Madonna di Campagna parte b*, delimitato da: via Cisalpino, corsi Potenza e Grosseto, vie Cardinal Massaia e Sospello, segnalato «di interesse ambientale e documentario».

Nello studio su *Qualità e valori* (1992) l'ambito veniva inserito tra i «Borghi operai tipici della fase di industrializzazione della città» escludendone però la *parte b* i cui valori storico-ambientali risultavano troppo compromessi.

L'ambito, qualificato dalla permanenza di edifici a corte legati all'impianto rurale del territorio e di vie con sezione minuta risalenti all'insediamento più antico, veniva inserito nel P.R.G. di Torino (1995) tra i «settori urbani di valore storico-ambientale» governati da una specifica normativa di tutela.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corso Grosseto. Vie: Ala di Stura; Reiss Romoli; Sospello; Veronese (già tratto del sedime della cinta daziaria 1912).

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Strade: della Venaria; di Lanzo. Vie: Breglio; Fossata. Vie caratterizzanti: Chialamberto; Venaria.

FIUMI, TORRENTI, RII, CANALI E BEALERE

Fiume Stura di Lanzo. Rivi: La Marmora; Faletti in zona est strada vicinale di Bellacomba. Bealere: Barolo presso strada vicinale di Campagna; di Lucento o Naviglio, tracce in via Cardinal Massaia; Molino di Villaretto in strada Bellacomba; Putea in strada della Perussia.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazze: Bonghi; Stampalia. Largo Casteldelfino. Giardino don Gnocchi.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Quartiere di edilizia popolare: Q16, corso Grosseto 115-119, via Sospello Bibiana Chiesa della Salute, progetto di Umberto Cuzzi, 1927.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ AGRICOLA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Cascine documentate nel Settecento (ora in parte riplasmate con cambio di funzioni o demolite): "La Fossata", via Fossata 123 Randaccio Ala di Stura; "La Ranotta", via Ala di Stura Sospello corso Grosseto; "Basse di Stura", via Scaloia Reiss Romoli; "La Ressia", via Reiss Romoli 225; "Il Canonico" o "Boscaglia", strada di Campagna 164.

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Scuole materne: Venaria, via Venaria 100, edificata come casello daziario nel 1912, scuola dal 1930; Durio, viale Madonna di Campagna via Zubiena, edificata nel 1887, della Federazione asili suburbani dal 1891. Scuola elementare Beata Vergine di Campagna, viale Madonna di Campagna 11 via Massaia Barberis, costruita nel 1880.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Chiesa Madonna di Campagna, via Massaia 98 Saorgio Sospello, eretta nel Seicento, distrutta nella seconda guerra mondiale (rimane il campanile), ricostruita da Giuseppe Cento, 1949.

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Ufficio daziario di I categoria, piazza Stampalia, edificato nel 1912 in relazione alla coeva cinta daziaria, in sistema con gli scomparsi "corpi di guardia".

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

Se si percorre la via Stradella nel tratto pertinente al borgo, non è agevole individuare i caratteri borghigiani residui, perché i fenomeni di sostituzione edilizia filtrano la loro individuazione. Situato in un territorio urbano non centrale, questo borgo ha assunto negli ultimi decenni gli aspetti disgregativi della periferia: un luogo dove l'omologazione ha cancellato o assorbito i caratteri di appartenenza e specificità. Tale estraniamento si può anche cogliere lungo i tracciati stradali che rivelano collegamenti foranei relativi sia a luoghi vicini alla città, sia a qualche elemento primario o attrezzatura non più esistenti in zona (cascine, cimiteri suburbani, ecc.).

Alcuni spezzoni di tipo borghigiano si possono ancora vedere, per esempio, in via Barberis e nei passaggi interni della via Stradella. Nella rete viaria che porta a Venaria esistono ancora alcune parti degne di nota: una serie di case basse nelle vie Venaria e Refrancore (tratto urbano della strada antica di Druento) e alcune piccole case in via Chialamberto.

Nelle vie Ala di Stura e Fossata, le recenti intrusioni edilizie hanno lasciato poche tracce delle preesistenti case.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

GIOVANNI BATTISTA SAPPA, *Ville impériale de Turin*, in *Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII, 1804-05*. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Francese, Torino*, f. 8.

La situazione già raffigurata nella Carta della Caccia (1761-66) appare sostanzialmente riconfermata dalla mappa napoleonica, che riconosce il *Convent des Capucins de N.D. de Campagne*, nello stesso rapporto con la strada della Venaria. Il complesso appare collocato tra due canali (uno coincidente con quello del borgo di Lucento e definito *Vieux Canal*) e un secondo, derivante dal primo, che alimenta un *moulin à soje*. Il sistema delle cascine sparse è assolutamente omologo a quanto riconosciuto nella cartografia più antica.



ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Rabbini, f. VII.*

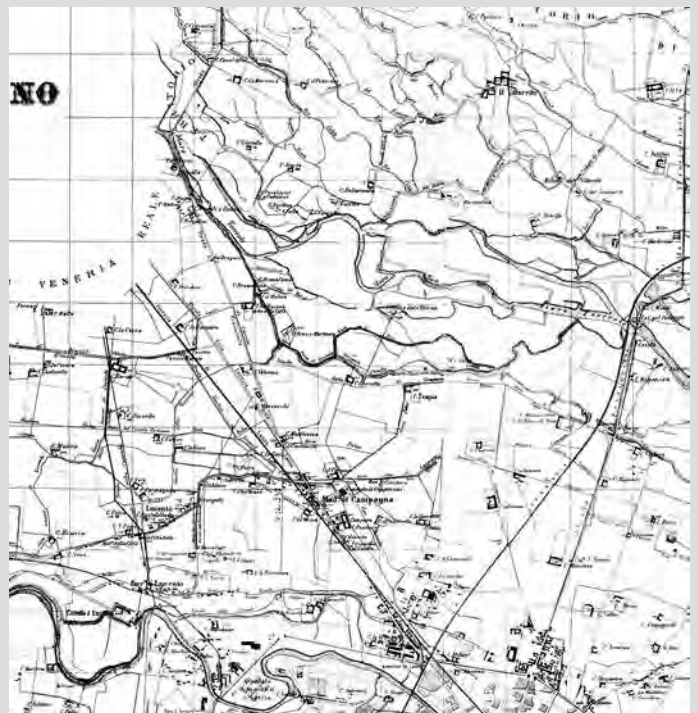
Il borgo, individuato dal toponimo *Madonna di Campagna*, e posto lungo la *Strada Provinciale di Venaria*, appare ancora assai poco compatto: si distingue chiaramente la massa imponente del *Convento dei Cappuccini*, mentre il resto del territorio, anche limitrofo al monastero, è occupato essenzialmente da cascine, confermate nelle loro ampie dimensioni già evidenti nella cartografia precedente. Si segnalano in particolare le cascine *La Brusà*, *Il Palazzotto*, verso la città, e *Il Carossio* verso Venaria. Lungo l'asse viario foraneo della strada per Venaria sorge anche l'ampio complesso del *Filatojo Campana*, tra i primi opifici impiantati nel borgo, che sfrutta uno dei molti corsi d'acqua (qui indicato come *Gora*) che solcano il territorio.



UFFICIO LAVORI PUBBLICI MUNICIPALE, *Carta Topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli, [1879-98]. ASCT, Tipi e disegni, 64.8.*

Il borgo Madonna di Campagna, indicato sulla carta come *Mad. di Campagna* è compattamente attestato lungo la direttrice della *Strada della Venaria Reale* (oggi in parte via Stradella e in parte via Venaria oltre il corso Grosseto), mentre, più discosto, si colloca il *Monastero dei Cappuccini* con la chiesa che dà il nome alla sezione. Caratterizza il comparto la linea, parallela alla strada verso la Venaria, ma più discosta verso sud, della ferrovia Torino-Cirié-Lanzo (qui indicata come *Ferrovia di Lanzo*).

La *strada vecchia di Druent* è il sedime della via Giachino, a questa data ancora essenzialmente strada extraforanea senza comparti edilizi. Infatti, tolta una ridotta sezione, compatta, tra la ferrovia e la strada per la Venaria, l'intero territorio è caratterizzato da un'estesa vocazione agricola, con ampie cascine, anche di notevoli dimensioni (come le cascine Balbiano e Brusa, servite dalla *gora di S. Spirito*, Campana e il Carossio lungo il corso della *gora detta di Campagna*, poi proseguente nella *Bealera di Campagna*).



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento, 1911. ASCT, Tipi e disegni, 64.8.17.*

Le sezioni di censimento riconoscono alla *Frazione O – Madon. di Campagna* l'effettiva estensione della borgata, definita a ovest dal corso della Stura, a est dal corso Mortara, a nord dalla *ferrovia di Milano* e a sud da una linea più frastagliata di divisione dal contiguo borgo Lucento e dalla più piccola borgata Ceronda. Individuata parimenti, come inserto, in questa ampia sezione, la borgata Vittoria (qui indicata come *Bar. Lanzo*). All'interno della sezione il *centro* coincide con il settore oltre la ferrovia Torino-Cirié-Lanzo rappresentato dalla attuale via Stradella e da parte della via Venaria. Tutto il resto del territorio compreso entro il limite della frazione è occupato solo da case sparse. Vistoso il tracciato della attuale via Borgaro (che in parte divide questo borgo dalla borgata Ceronda contigua), già sedime di un canale di servizio alle manifatture.



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.*

Il borgo, ancora non intensamente edificato, appare contrassegnato dalla definizione di due arterie di notevole rilevanza: il corso Grosseto e la via lungo il corso della seconda cinta daziaria (oggi via Paolo Veronese) e fino alla barriera di Lanzo (oggi piazza Stampalia). La variante al piano regolatore del 1915 disegna un reticolo regolare di vie, parallele al corso Grosseto (vie Sospello, Coppino e Breglio) e alla via Borgaro, che rappresenta il margine rispetto al contiguo borgo Lucento, ma in un contesto ancora scarsamente edificato. Si rileva anche, nel segmento più consolidato, l'apertura del *viale Madonna di Campagna* per conferire maggiore visibilità al complesso religioso, poi oggetto di completa riplasmazione dopo la distruzione della Seconda Guerra Mondiale.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908). ASCT, Tipi e disegni, 64/7/8/1-8.*

La cartografia mostra il processo di densificazione dell'abitato e di effettiva saldatura con la contigua borgata Vittoria; l'affermarsi di alcuni comparti industriali di notevoli dimensioni lungo via Stradella comporta ampi nuovi settori di edilizia popolare gravitanti su tali industrie (case IACP Q16). Consolidato il viale della Madonna di Campagna, che doveva porre in collegamento la via Stradella con la via Cesalpino e con la piazza Vetta d'Italia (poi di fatto interrotto), mentre la via Viterbo collega la medesima piazza con la piazza Villari (a cavallo delle borgate Vittoria e Ceronda).



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



In un territorio rurale, rimasto tale sino alle soglie del Novecento, si è poi sviluppato un tessuto edilizio molto variegato, per lo più di carattere essenziale, tranne per rari episodi di una certa ricercatezza architettonica.

La chiesa seicentesca con l'annesso cimitero ha costituito il polo aggregativo del borgo, cui ha dato il nome; qui l'edificio ricostruito dopo il drammatico bombardamento dell'8 dicembre 1942.



Il nucleo di scuole, materna ed elementare, degli anni ottanta del XIX secolo, prospiciente la chiesa della Madonna di Campagna: un nucleo di carattere identitario per il borgo, nella storia e ancora oggi.



RILIEVO URBANO

L'ampia area attribuibile al borgo risulta costituita da un tessuto urbano misto, in cui edifici di diversa fattura tipologica e architettonica si alternano nel costituire un ambiente privo di una precisa connotazione, che risulta essere la sommatoria di singoli interventi non coordinati. Si coglie, nel complesso, la difficile convivenza tra edifici di svariate dimensioni e forme, da quelli a uno o due piani fuori terra, alle alte palazzate, ai bassi fabbricati per la produzione o la vendita, edifici tutti che si configurano come realtà a sé stanti.

Il tessuto urbano è disegnato da arterie stradali di varia dimensione, molte delle quali ad alta percorrenza, tra cui si distinguono i segni forti di corso Grosseto e di via Veronese (già tratto della seconda cinta daziaria del 1912), che costituiscono un taglio netto del territorio, a livello funzionale e visivo.

Le tracce dell'antico borgo si individuano entro tale configurazione come elementi puntuali, dislocati in modo frammentato, tanto da non essere in grado di riproporre la dimensione borghigiana, se non in rari casi. I luoghi in cui sono riconoscibili alcune tracce dell'insediamento antico sono dislocati in particolare lungo i tracciati di due delle arterie storiche di collegamento tra Torino e i territori extraurbani: in affaccio alla via Stradella, nel tratto prossimo a corso Grosseto, e nel piccolo settore gravitante su via Venaria.

Lungo la via Stradella si rileva la presenza di alcune case con caratteri borghigiani che, essendo molto inframmezzate da altre tipologie architettoniche, non hanno la forza visiva capace di far percepire il carattere ambientale del passato. Tuttavia, nel tratto prossimo alla borgata Vittoria, si riesce a coglierne l'appartenenza a un sistema insediativo più ampio, sviluppato lungo la strada di collegamento tra la zona centrale di Torino e Venaria Reale, oggi ancora ben leggibile grazie ad alcuni tratti significativi che si sono conservati.

Questa realtà viene spezzata nel suo prolungamento al di là di corso Grosseto, per la presenza dell'importante snodo viario in cui convergono diverse arterie molto trafficate (tra cui i corsi Potenza, Lombardia, e le vie Borgaro, Stampini, Venaria, Stradella), e ancor più per la strada sopraelevata di stravolgente impatto ambientale. Tuttavia, nel piccolo settore compreso tra le vie Venaria e Refrancore (in prossimità del corso Grosseto) si ritrova un nucleo in cui la volumetria delle minute case di origine borghigiana risulta prevalente, creando un ambiente riconoscibile anche laddove interventi sulle superfici esterne hanno modificato l'aspetto di alcuni fronti strada.

A pochi isolati di distanza, in un disordinato contesto ambientale strutturato in grandi isolati, nel quale il corso Grosseto costituisce ancora la presenza cardine del tessuto urbano di vario genere che lo circonda, si ritrovano alcuni piccoli edifici che hanno una connotazione rurale, risultando circondati dal verde di giardini e orti pertinenziali. La loro immagine si pone innegabilmente in netto contrasto con il contesto odierno, pur conservando il fascino di un'immagine borghigiana, qui ridotta solo più a un accenno sopraffatto dal disordine ambientale più recente.

Tracce ancora più labili dell'antico borgo si ritrovano lungo via Ala di Stura: rari edifici di dimensione minuta, in alcuni casi circondati dalla presenza di aree verdi, si individuano in maniera sporadica all'interno di un ambiente in cui consistenti e scoordinati interventi edilizi di epoche recenti hanno imposto una nuova connotazione dello spazio urbano, del tutto immemore della sua storia.



Via Stradella e scorci di alcune sue strade trasversali, nel tratto tra corso Grosseto e l'innesto con via Cesalpino, in cui i segni dell'edificato borghigiano risultano molto frammentati.





Via Venaria, storico asse di collegamento tra il nucleo antico della città e Venaria Reale, conserva alcuni edifici del borgo, inframmezzati da altre tipologie edilizie, o modificati con interventi corticali. L'infilata prospettica verso meridione registra la presenza impattante della sopraelevata di collegamento tra i corsi Grosseto e Potenza.



Scorci del settore gravitante su via Venaria, in cui si è conservata la prevalente volumetria minuta dell'edificato, con la presenza di diversi edifici borghigiani. In particolare: le vie Chialamberto, Banchette e Confalonieri.





Via Refrancore con edifici di origine borghigiana.



Scorci di via Orbetello.





Via Orbetello, ove si conservano piccole costruzioni, spesso connotate da una fisionomia che propone i caratteri tipici delle cascine, tuttora circondate dal verde e dagli orti, in netto contrasto con le alte palazzate circostanti che fronteggiano corso Grosseto.



Il settore incardinato su via Ala di Stura, che conserva sporadici segni dell'antico borgo.

Fra il canale della Pellerina e la Dora Riparia si svolge la zona del Martinetto. Scarso è il suo sviluppo edilizio, ostacolato dalla presenza del poligono del Tiro a segno [...]. Quando se ne fece l'impianto, quella località era quasi deserta, le condizioni del luogo però col tempo sono mutate [...]

ABATE DAGA, 1926, pp. 216, 220



1



2

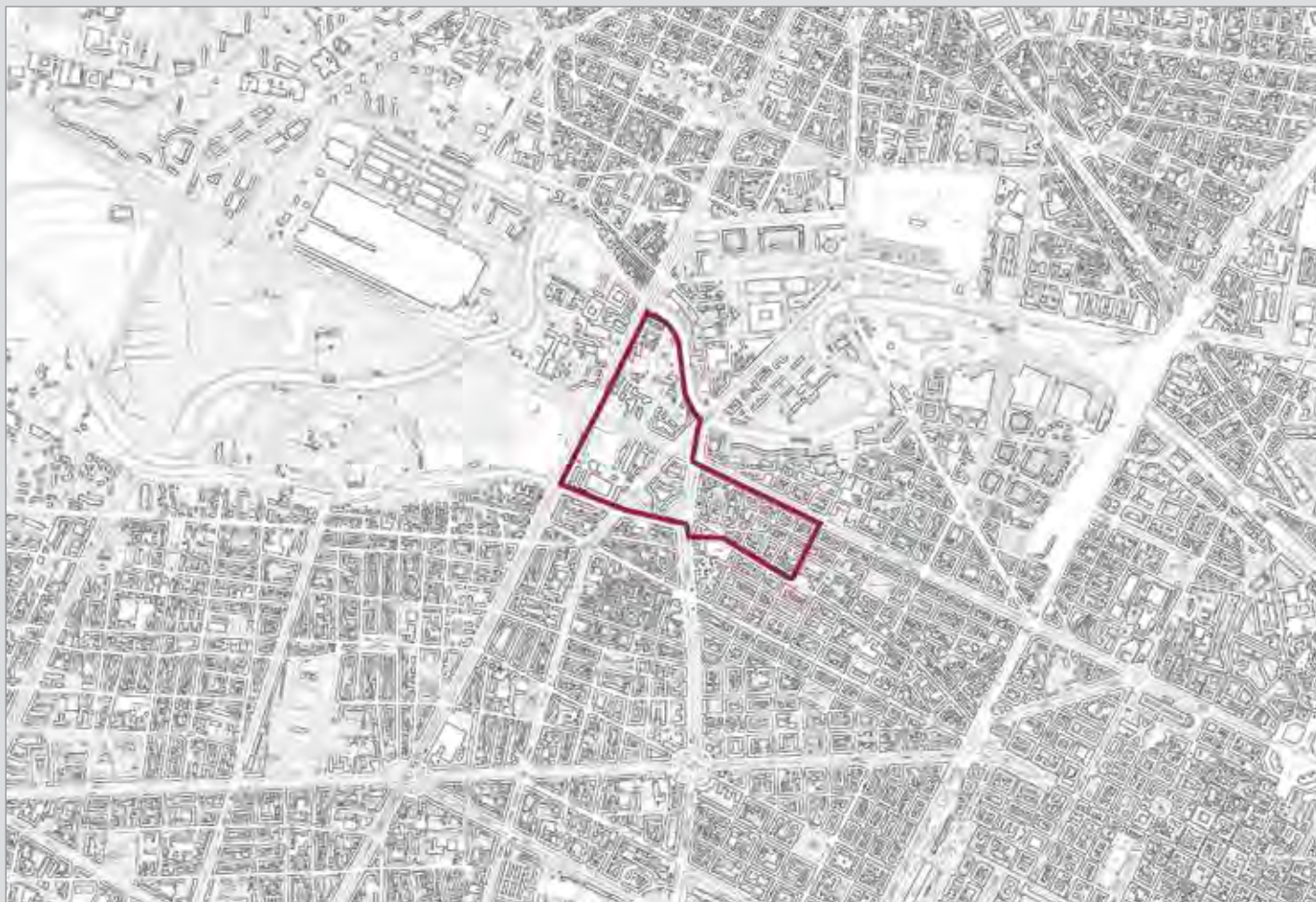


3

1. Una inconsueta immagine che rende ragione della vocazione eminentemente produttiva, legata alla presenza di ricchi canali, che caratterizza l'area del borgo Martinetto, non solo attraverso il canale omonimo, ma anche grazie a una fitta rete minore, tra cui il canale dei Molassi rappresentato.
2. Una inconsueta immagine del vecchio Tiro a Segno comunale, poi nazionale, del Martinetto, oggi trasformato in sacrario, con lo sfondo delle montagne innevate.
3. La barriera, di seconda categoria, del Martinetto, lungo la prima cinta daziaria e il ruolo, evidentemente di passaggio, dal contado alla città, svolto dalla regione.

BORGO MARTINETTO





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadrante n. 155 12 1, tav. n. 10 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Corso Regina Margherita, via Gabriele Bogetto, via San Donato, via Andrea Del Sarto, corso Alessandro Tassoni, corso Appio Claudio, corso Lecce, corso Potenza, fiume Dora Riparia, corso Alessandro Tassoni.

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

Annotato precocemente dalla cartografia con il suo toponimo di Martinetto (ossia maglio per battere il ferro), derivante dalla presenza di importanti opifici, il borgo appare strettamente legato alla presenza del canale del Martinetto, derivato dalla Dora poco lontana. Su questo canale sono indicati già nella seconda metà del XVIII secolo il follone della Città, il follone Vantecri e il follone Sappa, a dimostrazione della vocazione produttiva della regione, riconfermata costantemente nel secolo successivo e di fatto entrata in crisi solo nel XX secolo.

Il borgo ha un carattere abbastanza particolare, per una certa discontinuità delle parti che lo compongono: tale carattere può legarsi alla varietà dei confini naturali e artificiali. In senso critico, pare quindi utile elencare alcuni elementi di confine che determinano il suo sito: è esterno alla cerchia della fortificazione; è tagliato dalla prima cinta daziaria; il limite con il contiguo borgo San Donato può essere individuato dalle vie Bogetto e Durandi, dove termina l'inclinato terreno erboso che copre il canale della Pellerina; la diagonale via Del Sarto si collega con il corso Tassoni; il canale della Pellerina, poi coperto dal sedime del corso Appio Claudio, taglia il corso Lecce e, dentro quell'angolo, include il demolito Tiro a Segno nazionale; il fiume Dora Riparia delimita il borgo fino a corso Tassoni, in un significativo luogo che unisce aspetti naturali e artificiali borghigiani.

Nel corso del Novecento, l'espansione urbana ha cancellato buona parte del fragile e discontinuo borgo primitivo, edificando in forma quantitativa gli spazi prima occupati dalle cascine e dagli opifici.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Non si sono individuati ambiti di valore o interesse storico-ambientale.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Appio Claudio; Lecce; Potenza; Regina Margherita; Svizzera (già tratto del sedime della cinta daziaria 1853); Tassoni (tratto della cinta 1853). Via S. Donato.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Strada vicinale delle ghiacciaie. Via Bogetto. Vie caratterizzanti: Angiolino; Calabria; Martinetto.

FIUMI, TORRENTI, RII, CANALI E BEALERE

Fiume Dora Riparia.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Giardino del poligono del Martinetto.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Poligono del Martinetto, corsi Svizzera Appio Claudio via Gardoncini, monumento e giardino pubblico in memoria dei Martiri, seconda metà del Novecento. Ex mulini della città poi Feyles, via S. Donato corso Tassoni 56, edificio già esistente nel sec. XVII, trasformato tra 1909 e 1912. Centrale del Martinetto dell'AEM, corsi Appio Claudio e Potenza, progetto ing. Clemente Bornati, 1929.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

In questo borgo, bisogna attivare lo sguardo per poter vedere gli elementi degni di nota che ancora rimangono, al fine di avviare una tutela selettiva e critica. Se si parte dal confine con il borgo San Donato, il terreno erboso inclinato che copre il canale della Pellerina e termina all'incrocio delle vie Bogetto e Durandi dà luogo a due livelli stradali di via San Donato, che portano al corso Tassoni: la parte più alta di tale via è parallela a un viale alberato e si collega con la diagonale via Del Sarto.

La strada delle Ghiacciaie presenta una fila di case basse di tipo borghigiano; le vie Angiolino e Calabria sono inserite in un contesto urbano nel quale gli elementi naturali (il verde e l'acqua) e artificiali (l'edilizia del borgo) esprimono un senso del sito, in forma *borderline*.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

TOPOGRAFO PIEMONTESE, *Carta topografica della Caccia*, 1761-66. ASTO, Corte, *Carte Topografiche Segrete*, Torino, 15.A.VI rosso (il nord è in basso).

Il borgo appare identificato dal toponimo: *Martinetto*, posto a indicare sia la cascina omonima, sia l'insediato attorno a questa, che appare legato alla presenza del canale del Martinetto, derivato dalla Dora poco lontana. Su questo canale sono indicati il follone della Città, il follone Vantecri e il follone Sappa, a dimostrazione della vocazione produttiva della regione. Diverse cascine, di dimensioni ridotte, caratterizzano il territorio.



GIOVANNI BATTISTA SAPPA, *Ville impériale de Turin*, in *Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII*, 1804-05. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Francese*, Torino, f. 8.

L'identificazione del borgo è permessa dall'indicazione della *Ferme Martinet*, più che dell'insediamento che vi si attesta e che pure sembra riconoscibile nonché abbastanza esteso. La vocazione produttiva appare ribadita, sia dalla presenza del follone (*fabrique de draps*) sempre presso il corso del canale, sia dalla presenza di una manifattura di ceramiche (*fabrique de Fayence*) e sia di un mulino da cereali (*moulin à blé*). Appare riconfermata la presenza di cascine, anche ampliate in termini architettonici, e di terreni di pertinenza (come nel caso della cascina Brusacoeur), mentre assume grande rilievo l'indicazione di un luogo di assistenza sanitaria, o meglio di segregazione, presso l'ansa della Dora: *l'Hôpital Celtique*. Il collegamento con la città avviene attraverso il *Chemin des Moulins* che si dirama dall'uscita occidentale. È opportuno segnalare che, tra quelle citate, le strutture più prossime alla Dora, nella perimetrazione qui assunta, rientrano nel borgo Valdocco.



ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Rabbini, f. XVII.*

Entro la cinta daziaria del 1853 il *Borgo del Martinetto* ha già raggiunto una certa consistenza, soprattutto nei pressi della barriera. Lungo la via San Donato e la sua perpendicolare (oggi via del Martinetto) affiancata dal canale, accanto alle strutture produttive (martinetto, filatoio, conceria, mulini), si identificano parecchi edifici costruiti su lotti minuti. La restante parte del territorio è ancora agricola, con rare cascine.



UFFICIO LAVORI PUBBLICI MUNICIPALE, *Carta Topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli, [1879-98]. ASCT, Tipi e disegni, 64.8.*

Il settore entro cinta è lottizzato regolarmente, secondo l'impostazione del piano di espansione approvato con R.D. del 27.12.1868 assiato sulla via Cibrario. Nel settore esterno alla cinta daziaria domina per la sua vastità il *Tiro a segno comunale* costruito nel 1885. Nell'area prossima all'ansa della Dora intorno alla cascina Sargiotto risulta un edificato minuto.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento, 1911. ASCT, Tipi e disegni, 64.8.17.*

Il borgo risulta in parte entro la *Frazione A*, sezione 17 e in parte nella *Frazione D Martinetto*, sezione 3 (erroneamente indicata con il toponimo *Tesoriera*) in cui emergono il poligono di tiro e case sparse a nord della *Strada della Pellerina*.



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.*

A seguito del piano regolatore del 1908, tutto il settore entro la ex cinta daziaria risulta scandito in lotti regolari, in gran parte non ancora edificati. Nel settore a ponente dominano le grandi arterie di recente progettazione: il prolungamento di corso Regina Margherita, i nuovi corsi Lecce e Altacomba (oggi Svizzera) e le vie Spoleto e, oltre la Dora, Viterbo. Il nuovo assetto viario, conflittuale rispetto al poligono di tiro, scandisce grandi isolati privi di costruzioni.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908). ASCT, Tipi e disegni, 64/7/8/1-8.*

Nel settore a levante dell'antica cinta, qui indicata come *Corso Tassoni*, il costruito ha pressoché saturato i vari isolati su via Cibrario e corso Regina Margherita. Nell'altro settore i corsi Lecce, Altacomba e Regina trovano ostacolo nel *Tiro a segno nazionale* presso il quale risulta edificata solo la *Centrale elettrica municipale*. Nell'ansa della Dora, su entrambi i fronti di *Strada delle ghiacciaie* si è accresciuto il costruito, regolato da un accenno di lottizzazione intorno alla *Via Spoleto*. Una parte dei canali è in fase di interrimento.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



Il borgo, come è attestato dal suo toponimo, nasce in funzione di importanti opifici, legati al canale del Martinetto, scomparsi nel tempo. Il tessuto edilizio, man mano adattato a funzione residenziale, anche a seguito della pianificazione a cavallo tra Otto e Novecento, conserva labili tracce dell'assetto borghigiano. Nell'immagine si evidenzia il tipico dislivello che caratterizza il tratto finale di via San Donato, separando il borgo omonimo (a sinistra) da quello del Martinetto (a destra).



L'ex poligono di tiro del Martinetto, ora sacrario ai martiri del Comitato di Liberazione Nazionale.



Il complesso degli ex Mulini della Città, già esistenti nel Seicento, poi Mulini Feyles, all'incrocio tra corso Tassoni e via San Donato, caratterizzato dal notevole dislivello tra le due strade.



La centrale dell'Azienda Elettrica Municipale tra i corsi Appio Claudio e Svizzera, su progetto dell'ing. Clemente Bornati (1929).

RILIEVO URBANO

L'area del borgo è contornata nonché attraversata da numerose arterie a intenso scorrimento veicolare, molte delle quali di grande sezione: tale situazione determina una frammentazione della zona in parti che propongono sembianze differenti, assunte in seguito alle fasi di trasformazione della città, rintracciabili in un legame strutturante l'ambiente e l'edificato con zone appartenenti ai borghi o alle borgate limitrofi.

La parte orientale dell'area, delimitata a nord da corso Regina Margherita e a sud da via San Donato, si pone in continuità con il tessuto urbano adiacente, rispettivamente con quello del borgo Valdocco (a mezzanotte) e quello di San Donato (a meridione). In questo settore si ritrovano molteplici scorci in cui edifici di semplice fattura appartenenti ai diversi momenti di costituzione del nucleo antico si inseriscono in un tessuto edilizio misto, caratterizzato principalmente dagli edifici che, a partire dagli anni cinquanta del Novecento, ne hanno completato la strutturazione, con un rapporto volumetrico, e soprattutto stilistico, del tutto contrastante.

Nella zona a ovest di corso Tassoni permangono alcuni segni dell'antico borgo nel settore compreso tra corso Potenza (a ovest), il fiume Dora e i corsi Svizzera e Regina Margherita. Piccoli aggregati di case che hanno conservato una tipologia rurale si inseriscono oggi all'interno di un'area caratterizzata da una spazialità urbana casuale e talvolta caotica, in cui ampie aree tuttora verdi (spesso non curate) si alternano a palazzoni moderni e a bassi fabbricati produttivi, nonché a parecchi ruderi. In tale situazione, i piccoli edifici del borgo trovano una loro identità solo laddove sono tutti ben conservati e mantengono complessivamente l'immagine di aggregato (come nel caso del nucleo che si sviluppa da corso Potenza lungo le vie Calabria e Angiolino, in parte inserito all'interno di un'area verde); diversamente, come nel caso di strada delle Ghiacciaie, in cui permane un nucleo con i caratteri rurali originari, lo stato di degrado e di semiabbandono cui è sottoposto lo isolano entro un'immagine propria, completamente inadeguata a rendere l'ambito riconoscibile come parte della città odierna. È interessante da segnalare, per la sua eccezionalità, il caso di una palazzina che si insinua tra le case rurali delle vie Angiolino e delle Ghiacciaie, completamente isolata nel verde degli alberi e dei prati, e che propone una immagine bucolica, anomala in un tessuto di semiperiferia circondato da grandi corsi.



Edifici dell'antico borgo in strada delle Ghiacciaie.





Scorci delle vie Calabria e Angiolino, in cui si sono conservati i caratteri ambientali originari del borgo Martinetto.





Palazzina dei primi anni del Novecento, immersa nel verde, confinante con il nucleo sviluppato lungo le vie Calabria e Angiolino.



Visuali della zona terminale del borgo, a occidente di via San Donato e delle vie Martinetto e Alasonatti, in cui l'edificato antico convive con quello più recente a diversa scala.



Via San Donato nel tratto tra via Bogetto e corso Tassoni, appartenente nel lato nord al perimetro del borgo Martinetto, ma inscindibile dall'immagine complessiva della strada, cardine del borgo San Donato.

La borgata Mirafiori, ultima propagine del comune di Torino verso Stupinigi, dista forse un paio di chilometri dalla cinta daziaria e qualche centinaio di metri dal ponte sul Sangone, che segna il confine del territorio torinese. La borgata ha mantenuto il suo carattere prettamente rurale, essendo gran parte della regione tuttora popolata di cascine, presso le quali trova occupazione la maggioranza degli abitanti.

ABATE DAGA, 1926, p. 150



Due immagini del viale di Stupinigi, oggi corso Unione Sovietica, quale elemento principe del borgo di Mirafiori, per la presenza delle scuole elementari e della fermata del tram. In realtà, il nucleo principale del borgo si trova più discosto, presso la parrocchiale e un complesso, solo in parte riconoscibile, di cascine e basse abitazioni.

BORGO MIRAFIORI





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 155 16 1 e 155 16 2, tavv. n. 21 e 25 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Via Onorato Vigliani, attraversamento della linea ferroviaria Torino-Genova, via Somalia, strada vicinale del Castello di Mirafiori, corso Unione Sovietica, piazzale Caio Mario.

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

In epoca moderna, a partire dalla seconda metà del Cinquecento, nei dintorni del poi distrutto castello di Mirafiori si è localizzato l'omonimo borgo che, ancora nel primo Novecento, ha costituito un'ulteriore diramazione, esterna alla seconda cinta daziaria, del comune di Torino verso Stupinigi.

Tale borgo denota i caratteri seguenti: è tagliato dalla strada comunale di Mirafiori, ed è in parte delimitato dalle strade vicinali del Castello di Mirafiori e delle Cacce; la maglia viaria è legata al territorio agricolo, con una fitta rete di strade, da cui si può evincere il rapporto tra morfologia urbana e tipologia edilizia: lungo i percorsi viari (già strade foranee) si localizza un insieme di edifici bassi con aspetti che risultano legati alla residenza urbana e ai lavori agricoli.

La fragilità del borgo storico pare esser determinata dal tipo d'insediamento che, nel tempo, si manifesta sia in un nucleo centrale costruito ai lati di strade spezzate, sia anche in qualche sporadico aggregato edilizio formato da case sparse. Il carattere periferico del sito borghigiano e la contestuale vicinanza di un grande complesso industriale e di estese aree verdi hanno indotto, nel secondo dopoguerra, fenomeni di disgregazione urbana e di accerchiamento edilizio: il borgo e la zona agricola a esso circostante appaiono trovarsi in una situazione di rendita d'attesa, che la normativa urbanistica sfrutterà per un intensivo uso edilizio residenziale, accerchiando il nucleo del borgo.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminare allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, nel borgo Mirafiori veniva segnalato come «di valore ambientale e documentario» il piccolo nucleo in strada comunale di Mirafiori, connotato dalla «struttura sei-settecentesca connessa al castello e alla chiesa».

Tale nucleo veniva assunto come «nucleo storico» tra gli elementi di valore storico-ambientale sia nello studio preliminare *Qualità e valori* (1992) sia nel P.R.G. di Torino (1995), governato da una specifica normativa di tutela.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corso Unione Sovietica. Vie: Artom, Somalia, Vigliani (già tratto del sedime della cinta daziaria 1912). Strade: comunale di Mirafiori, vicinale delle Cacce, vicinale del Castello di Mirafiori.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Per il nucleo storico e il suo ampliamento adiacente, le vie: Barbera (già privata), Bordighera, Bovetti, Capuana, Coggiola, Farinelli, Fleming, Imperia (già privata), Isler, Loano, Morandi, Pavese, Portofino, Riboli, Rigola, Togliatti, Ugolini, Verga, Vivanti. Per un altro ampliamento oltre il parco Colonnetti, le vie: Candiolo (già privata), Carnia, Chiala (già privata), Cormons, Fratelli De Maistre (già privata), Fratelli Garrone (già privata), Guidi, Millelire (già privata), Monastir (già privata), Pisacane, Rismondo (già privata), Sapri (già privata), Torrazza Piemonte.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazzale Coriolano. Giardino e parco Colonnetti; giardino Farina.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Nuclei a palazzine: due in strada vicinale del Castello di Mirafiori 8, 10 costruite fra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento; in corso Unione Sovietica 566 (già presente in una fotografia del 1906); villa Scintilla, strada comunale di Mirafiori 78 via Morandi (già presente in una fotografia d'inizio Novecento). Quartiere di edilizia popolare, isolati nelle vie Candiolo e Millelire, anni cinquanta del Novecento.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ AGRICOLA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Cascine documentate nel Settecento (ora in parte riplasmate con cambio di funzioni o demolite): "La Grangia", corso Unione Sovietica 560; "Mirafiori", strada vicinale del Castello di Mirafiori; "La Balbo", strada vicinale del Castello di Mirafiori; "La Nuova", corso Unione Sovietica 502.

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Asilo infantile Margherita di Mirafiori, strada vicinale del Castello di Mirafiori 140, 1901.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Chiese: Visitazione di Maria Vergine, strada vicinale del Castello di Mirafiori 44, costruita nel 1617; San Remigio, via Chiala 14.

EDILIZIA PER L'INDUSTRIA

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Complesso industriale Fiat Mirafiori, corso Agnelli 200, costruito dal 1935, progetto ing. Vittorio Bonadé Bottino.

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Sepolcreto Pantheon di Mirafiori, strada vicinale del Castello di Mirafiori 140, 142, 1896, progetto arch. Angelo Demezzi.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

In una zona periferica, la cui positura foranea e lontana dalla città ha radici storiche, gli elementi oggi caratterizzanti possono essere individuati da uno sguardo attento: sia sulla consistenza del nucleo borghigiano (con tipiche articolazioni rurali alle scale degli edifici e della città), sia sulla presenza di residuali parti edilizie e/o urbane di tipo storico, pur se spesso inglobate in un contesto di edilizia intensiva (per esempio, le case nei cortili o nei reliquati d'area o le case basse fra le case alte). Qui l'interesse deve perciò essere relativo non solo al valore tettonico del nucleo (i tipi edilizi in rapporto alla fragile e articolata forma urbana), ma anche mirato a enucleare i vari brani e parti, definiti residuali, sui quali pende la "spada di Damocle" di un'acritica razionalizzazione, sottesa dalla rendita fondiaria, con scopi contabili o contingenti.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

TOPOGRAFO PIEMONTESE, *Carta topografica della Caccia*, 1761-66. ASTO, Corte, *Carte Topografiche Segrete*, Torino, 15.A.VI rosso (il nord è in basso).

Il borgo è chiaramente riconoscibile, e indicato con il proprio toponimo. Si attesta sia su un diverticolo della *Strada da Moncalieri a Beinasco*, la stessa che passava frontalmente al recinto del castello di Mirafiori (oggi completamente perduto), sia presso il corso della grande *Strada di Stupiniggi*, ora in quel tratto corso Unione Sovietica. In contrasto con l'area fortemente boscata presso l'ansa del Sangone, che contraddistingue il settore riservato in origine alla caccia ducale e poi regia, il territorio intorno all'insediamento appare ampiamente sfruttato a livello agricolo e caratterizzato da campi e coltivi, attorno al nucleo compatto del borgo.



GIOVANNI BATTISTA SAPPA, *Ville impériale de Turin, in Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII, 1804-05. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Francese, Torino, f. 17.*

La grande ansa del Sangone, già luogo dei giardini e boschi del castello di Mirafiori (qui indicato come *Chateau de Mirafiori*) definisce il confine della municipalità, che comprende quindi anche l'*Hameau* (letteralmente villaggio e non borgo) *de Mirafiori*, tangente alla *Grande Route du Palais Impérial de Stupinis* (ossia il corso Unione Sovietica, o *Strada di Stupinigi* come compariva nella cartografia di XVIII secolo) e collegato, con un stretta via, alla più antica *Route de Beinasco à Moncalier* (ossia la strada da Moncalieri a Beinasco e oggi in parte strada del castello di Mirafiori). Quest'ultima arteria divide anche il nucleo più compatto dell'*hameau* dal sistema delle ville e del castello stesso, posti più verso il corso del Sangone, e collegati alla città dal vecchio *Chemin de Grugliasco à Moncalier*, oggi in parte, per il settore frontale alla posizione storica del castello di Mirafiori, noto come strada delle Cacce. Il territorio attorno al borgo appare ancora sostanzialmente caratterizzato da una evidente vocazione agricola, con alcune cascate di notevoli dimensioni, come la *Ferme dite des Religieuses*, rispetto a piccoli "tetti" come l'evidente, dal toponimo, *Ciabot* presso il borgo, lungo lo stradone di Stupinigi, di cui ancora si leggono alcuni lacerti nei cortili dei grandissimi complessi residenziali posti lungo la via.



ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Rabbini, f. XXXVII.*

Il corso del torrente Sangone, come margine meridionale e confine comunale, solca il comparto e su questo si attestano i pochi lacerti del più ampio complesso del *Castello di Mirafiori*, di cui tuttavia ancora si riconoscono il rondò d'arrivo (perduto) e l'allea frontale (oggi strada delle Cacce), mentre il tracciato della strada antica di collegamento con Stupinigi (oggi strada vicinale del Castello di Mirafiori) appare perfettamente riconoscibile sino all'asse dello stradone di Stupinigi, oggi corso Unione Sovietica e qui *Strada Demaniale di Stupinigi*. Il nucleo del borgo appare riconfermato come fortemente spostato verso quest'ultima e indicato sulla sezione di catasto con il preciso toponimo di *Stupinigi*. Il tessuto è fortemente compatto, servito da un diverticolo della strada di Stupinigi, mentre dalle due parti della stessa via si riconoscono alcune cascate e, dallo stesso lato del borgo, una struttura agricola a filo della strada, della quale appaiono oggi leggibili alcuni sparuti lacerti (tettoie e basse strutture), inglobati nella cortina di alte palazzate.



UFFICIO LAVORI PUBBLICI MUNICIPALE, *Carta Topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli, [1879-98]. ASCT, Tipi e disegni, 64.8.*

Il nucleo compatto, seppure di ridotte dimensioni, del borgo di Mirafiori (indicato direttamente con il toponimo *Mirafiori*) appare ampiamente confermato, con un progressivo avvicinamento all'asse della strada da Torino a Stupinigi, oggi corso Unione Sovietica, mentre sempre più isolato appare il sedime della vecchia residenza del *Castello di Mirafiori*. Netamente distinguibile, più verso il corso del Sangone e oltre la strada storica di collegamento con Moncalieri, il *Cimitero di Mirafiori*, presso l'odierno cimitero sud.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento, 1911*. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17.

Sostanzialmente immutato, seppure indicato come reticolo compatto e senza il dettaglio della cartografia precedente, il borgo di Mirafiori, riconosciuto anche come *Frazione I Mirafiori*, non ha sull'edificato indicazione specifica, ma solo 1. *Centro*, in contrapposizione a 2. *Case sparse*. Il nucleo appare tuttavia pienamente riconfermato, in particolare nella sua tendenza all'avvicinamento alla dorsale di corso Unione Sovietica. La *strada delle Caccie* ne rappresenta di fatto il limite orientale, ormai netta divisione rispetto al territorio dell'antica tenuta venatoria, mentre il Sangone con la sua ansa funge da limite meridionale e la *Bealera del Re* da confine settentrionale.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona Piana [...] e della Zona Collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate sino a Gennaio 1945*. ASCT, *Tipi e Disegni*, 64.8/31.

Il nucleo, ancora nel 1945 risulta compatto e non particolarmente ingrandito; la saldatura con l'asse verso Stupinigi è ormai compiuta, mentre verso la città si attesta il grande impianto produttivo della FIAT Mirafiori, con il collegato processo di densificazione insediativa. La ormai compiuta cancellazione del castello di Mirafiori corrisponde anche al potenziamento della vecchia dorsale di collegamento con Mirafiori da un versante e il Drosso dall'altra, con il definirsi delle strade del Drosso e vicinale del Castello di Mirafiori, quale margine anche fisico della città prima del corso del Sangone. La strada delle Cacce diventa ora sistema di connessione rapido con la via Vigliani, prosecuzione del corso Settembrini a fianco dello stabilimento FIAT. In posizione antipolare rispetto al borgo storico il piano mostra la progettazione regolare del nuovo insediamento attorno a piazzale Pola, quale sorta di nuovo "borgo" in questo caso operaio.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



Gli elementi identitari del borgo risiedono in un tessuto minuto che conserva ampie tracce della originaria connotazione soprattutto lungo la Strada Vicinale del Castello di Mirafiori, dove alcuni muri ancora delimitano l'area di ricche cascine signorili; sulle vie secondarie prevale un'edilizia minuta, ormai alternata e compressa da incombenti caseggiati residenziali. Edifici identitari all'interno dell'area considerata risultano il complesso industriale FIAT Mirafiori, su progetto a firma dell'ing. Vittorio Bonadé Bottino (1935), e il Pantheon di Mirafiori detto "d' la Bela Rosin", su progetto dell'arch. Angelo Demezzi (1896).



RILIEVO URBANO

Nel borgo all'estremo sud di Torino, le tracce residue della sua antica origine sono scarse e localizzate in prevalenza in un settore di pochi isolati, tra strada Castello di Mirafiori e corso Unione Sovietica, in una delle aree di maggiore espansione della Torino industriale. Vi si riscontrano un nucleo ancora ben conservato nella sua integrità ambientale e alcune realtà edilizie isolate.

Lungo il lato meridionale di strada Castello di Mirafiori si trovano, in punti diversi, alcuni edifici tipologicamente differenti, ma che, circondati da prati e alberi, riporterebbero l'osservatore a un tempo passato, se non fosse per la presenza invadente del traffico veicolare veloce e intenso, che ne depotenzia l'immagine bucolica. In alcune strade trasversali si trovano edifici dell'antico borgo, entro una realtà ambientale a loro estranea, di alte palazzate moderne che ne stravolgono l'equilibrio dimensionale percepito. All'interno di una delle vie trasversali (la strada Comunale di Mirafiori) ci si ritrova invece improvvisamente calati in un ambiente di vecchio paese, ove sull'articolarsi di vie strette si affacciano case antiche di piccola pezzatura (a uno o due piani) che non hanno mutato l'aspetto primitivo. I fronti, compositivamente essenziali ma curati, si riscontrano non solo sul lato strada, ma anche negli affacci sui piccoli cortili aperti lungo le vie, luoghi di riposo e di ritrovo vicinale per gli abitanti.

A poca distanza, il fronte continuo di alti palazzi tipico di corso Unione Sovietica, nel primo tratto a sud è sporadicamente interrotto dalla inaspettata presenza di singoli edifici dell'antico borgo, completamente isolati nella propria identità in un contesto ambientale del tutto estraneo. I segni borghigiani si disperdono poi completamente, lasciando solo alcune tracce in via Barbera, dove all'interno di un tessuto urbano misto si ritrovano alcuni edifici di piccola dimensione che, pur trasformati, ne documentano le antiche origini.



Entro l'articolarsi di via Morandi alcuni edifici di piccola dimensione, per quanto trasformati, sono la testimonianza edilizia dell'antico borgo, pur frammentata in un contesto urbano di proporzioni ben maggiori.



L'edificio antico dai netti caratteri rurali, in strada Castello di Mirafiori, contornato dai prati ma aggredito dall'intenso traffico veicolare è l'esempio di uno dei contrasti evidenti in questa zona.

Un particolare scorcio di via Morandi, in cui la realtà pare spezzata in due parti: caratteri ambientali e architettonici opposti, riportano gli uni al passato rurale, gli altri ad un'immagine di periferia urbana.





Il nucleo di strada Comunale di Mirafiori ben conservato nella sua identità ambientale borghigiana. I vecchi edifici, di dimensione contenuta e essenziali nella forma, la presenza del verde e di aree di sosta e di aggregazione per gli abitanti, forniscono una serena immagine di vita estranea alla convulsione urbana.





Scorcio, in una vecchia cartolina, della *Via Principale*, oggi interno della strada Comunale di Mirafiori. Il confronto denuncia come si sia conservata nel tempo l'identità ambientale con i caratteri di un piccolo paese, completamente estranea a quella costituita dagli alti palazzi che circondano il piccolo nucleo, sorti negli ultimi decenni del Novecento.





Alcuni edifici dell'antico borgo su strada Castello di Mirafiori, in prossimità di corso Unione Sovietica: la loro immagine legata al passato convive con la presenza impattante dell'intenso e veloce traffico veicolare, nonché delle alte palazzate moderne.



Zone interne al settore urbano tra strada Castello di Mirafiori e corso Unione Sovietica, in cui le case di piccola dimensione, tracce del borgo Mirafiori, appaiono isolate e sovrastate dalle volumetrie degli edifici di stampo moderno che le circondano.



Scorcio di via Barbera, ove si ritrovano alcuni edifici di piccola dimensione dell'antico borgo, entro un tessuto urbano misto, nel quale non è più riconoscibile l'originaria dimensione ambientale.

Non è questo un borgo molto antico, almeno per la parte più elevata verso la collina [...]. Non poche case del Borgo risentono delle vicende del tempo. Per talune di esse sarebbero necessari l'abbattimento e la ricostruzione. Il Borgo Po assumerebbe allora nella sua pienezza quell'aspetto signorile e delizioso che gli conferisce la mirabile natura del luogo che lo circonda.

ABATE DAGA, 1926, pp. 73, 74



1. La regione del "Ponte Trombetta", all'imbocco della val San Martino, notevole enclave all'interno del borgo, con caratteristiche sue proprie, evidenti nell'immagine d'epoca, e ancora oggi nettamente riconoscibili.
2. La barriera della cinta daziaria della Villa della Regina, oggi corrisponde all'innesto tra i corsi Lanza, Picco e via Villa della Regina, al termine di questo importante asse, segno evidentissimo del borgo, lungo il quale si attesta un'edilizia compatta, soprattutto nel tratto più vicino alla chiesa della Gran Madre di Dio, realmente a connotazione borghigiana.
3. Il borgo Po, attestato attorno alla chiesa della Gran Madre di Dio, dalla parte opposta del corso del Po rispetto alla città, visto dalla piazza Cavalieri di Vittorio Veneto. In particolare, sulla sinistra, si apprezza la cortina uniforme di edifici lungo il primo tratto del corso Casale.

BORGO PO





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 156 09 2 e 156 09 3, tav. n. 16 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Fiume Po (corso Casale), corso Giuseppe Gabetti, piazza Hermada, strada comunale Val San Martino, corso Alberto Picco, piazzale Villa della Regina, corso Giovanni Lanza, via Vittorio Amedeo Gioanetti, fiume Po (corso Moncalieri).

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

Nel tempo, il borgo presenta un duplice tipo d'insediamento lungo le rive destra e sinistra del Po. Per la zona pedecollinare – in destra di Po –, il riferimento ai borghi deve, in prima istanza, tener conto di alcuni elementi di aggregazione (cascine o vigne), in vicinanza di una strada che porta al contado. Per la zona pianeggiante – in sinistra di Po –, il riferimento ai borghi deve, inizialmente, tener conto di un'edilizia costiera che dà luogo a fragili parti urbane extramurali. Tutto ciò nel senso che, in destra di Po, da un insieme agricolo, di cascine ed edifici annessi, e manifatturiero o signorile, di vigne (la Vigna della Regina è legata alla corte sabauda), si passa a un sistema urbano complesso; dapprima, tale sistema urbano è organizzato lungo un itinerario, con aspetti residenziali e produttivi, che parte da un tratto di corso Moncalieri (già strada di Piacenza), passa per via Monferrato (già via Casale) e continua in corso Casale (percorso già relativo alla strada Reale di Casale), fino a via Ornato (tratto urbano di strada della Valle di San Martino); poi, nel corso dell'Ottocento, tale sistema urbano denota anche la presenza di aspetti monumentali e di elementi primari per attrezzature di servizio, che risultano legate: sia alla costruzione del ponte in pietra, voluto da Napoleone (poi, denominato ponte Vittorio Emanuele I), quale efficiente infrastruttura di collegamento non solo locale, ma – nella visione europea napoleonica – per dare continuità alla strada che da Parigi porta a Napoli; sia a tipi di controllo normativo, per il filtro daziario e per i piani regolatori parziali che sono interni alla cinta. In sinistra di Po, gli elementi di modernizzazione e controllo delle sponde fluviali – quali sono, per esempio, i murazzi – tendono a ridurre le fragili presenze borghigiane costiere alla stregua di qualche *enclave*, poi demolita (nota come borgo del Moschino).

La normativa daziaria, che sottende le norme urbane di piano ed edilizie di progetto, con l'ausilio della prima cinta nel secondo Ottocento e della seconda cinta nel primo Novecento individua i limiti di confine del borgo e produce un significativo "effetto città", che – entro cinta – si accosta alle parti del citato preesistente nucleo borghigiano: la normativa daziaria ingloba il perimetro del nucleo borghigiano, riplasmandone le facciate degli edifici e, a volte, anche gli spazi interni.

Soppressa la cinta (1930), le successive indicazioni di piano – ormai libere dal vincolo daziario – precisano l'assetto viario precedente.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminare allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, l'ambito *Borgo Po* (accomunato a *Borgo Crimea*), delimitato da corso Moncalieri, via Gioanetti, corso Lanza, piazzale Villa della Regina, corso Sella, piazza Hermada, corso Gabetti, corso Casale, era classificato come «di carattere ambientale con valore di bene», esaltandone «il rapporto con la fascia del Lungopo e la sua architettura fluviale; i legami con l'ecosistema collinare e con l'emergenza architettonica e paesaggistica del Monte dei Cappuccini».

Analoga perimetrazione per il settore urbano veniva assunta dallo studio su *Qualità e valori* (1992) che ne inseriva il settore più antico, perimetrato da corso Casale, via Segurana, via Asti, via Cardinal Maurizio, corso Sella, corso Lanza, via Gioannetti tra i «primi ampliamenti neoclassici ottocenteschi», mentre il settore rimanente figurava tra gli «insediamenti settoriali del primo periodo unitario». Entrambi i settori risultavano comunque di alto valore ambientale. L'ambito *Borgo Po* veniva quindi inserito nel P.R.G. di Torino (1995) tra i «settori urbani di valore storico-ambientale» governati da una specifica normativa di tutela.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Casale, Gabetti (già tratto del sedime della cinta daziaria del 1853), Lanza (cinte 1853 e 1912), Moncalieri, Picco (già tratto del sedime della cinta daziaria del 1912), Sella (cinte 1853 e 1912). Via Villa della Regina.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Vie: Castagneto, del Carretto, Santa Rosa. Vie caratterizzanti: Bonsignore, Cosmo, Monferrato, Ornato; innesto strada Val S. Martino.

FIUMI, TORRENTI, RII, CANALI E BEALERE

Fiume Po.

PONTI E PASSERELLE

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Ponte Vittorio Emanuele I, in asse a piazza Gran Madre di Dio, progetto ing. La Ramée Pertinchamp, 1809-1814.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazze: Gran Madre di Dio, Hermada. Piazzale Villa della Regina. Largo Moncalvo. Area verde di parco Michelotti.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Nucleo di palazzi da reddito sui fronti della piazza Gran Madre di Dio di qualificata architettura neoclassica nati sul supporto del piano del 1823. Complesso urbano di "ponte Trombetta", piazza Hermada, all'innesto di strada val S. Martino, della seconda metà dell'Ottocento. Nuclei di ville e villini: in via Moncalvo 19-23; via Cardinal Maurizio 22 (1909); via del Carretto 16-45 (anni '20 del Novecento). Villini in via Mancini 15 (1915, di Romeo Burzio); in via Villa della Regina 3, via Moncalvo 2 (1903, di Ernesto Spurgazzi); in corso Picco 13 (tardi anni '30).

Villa ex clinica Salus, via Villa della regina 14, di gusto neorococò della seconda metà dell'Ottocento. Casa di civile abitazione, corso Gabetti 24, di gusto eclettico (G. Battista Ferrante 1872). Villa della Regina, già vigna del cardinal Maurizio, esempio emblematico di residenza ducale.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Scuola elementare D'Azeglio, isolato tra le vie Cosmo, Santa Rosa, Martiri della Libertà, edificata dal 1880 dal Comune di Torino, progetto ing. Velasco. Scuola materna D'Azeglio, via Lodovica 4, costruita nel 1846 dalla Federazione asili infantili suburbani.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Chiese: Gran Madre di Dio, piazza omonima, edificata dal 1818 per celebrare il ritorno del re, con architettura neoclassica, progetto di Ferdinando Bonsignore; Nostra Signora del Suffragio, via cardinal Maurizio 5, di gusto eclettico, progetto di G. Battista Ferrante 1872.

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Ricovero di Mendicità, corso Casale 56-58, istituito nel 1837, edificato dal 1840 su progetto ing. Borrella e per la chiesa, arch. Blanchier. Istituto Figlie dei Militari ora sede scolastica, via omonima 25, costruito su progetto Angelo Reycond, 1884. Caserma Dogali, via Asti 22, di gusto eclettico, costruita su progetto del Genio militare, 1888. Acquario-rettilario in parco Michelotti, progetto di Ezio Venturelli, 1959. Società Canottieri Esperia, corso Moncalieri 2, progetto di Contardo Bonicelli, 1932. Diga Michelotti, sul Po a valle del ponte Vittorio Emanuele I, realizzata dal 1816 da Ignazio Michelotti.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

Il carattere del borgo – anche se, fra Otto e Novecento, sono avvenute riplasmazioni di decoro nelle facciate e riorganizzazioni funzionali negli spazi interni – si può valutare osservando il rapporto tra morfologia urbana e tipologia edilizia, che è visibile: nel tratto di corso Moncalieri, fra via Gioanetti e piazza Gran Madre di Dio; nel tratto, in tale piazza, fra le vie Monferrato e Cosmo; nell'insieme dell'asse di via Monferrato; nel tratto di corso Casale, fra le vie Romani e Ornato; nell'insieme dell'asse di via Ornato. L'Ottocento e il primo Novecento pare possano rappresentare dei filtri per la seguente valutazione comparata: le ricordate parti borghigiane esprimono strutture formali che sono legate a edifici bassi, con ballatoi verso cortile e qualche manica semplice (i citati tratti relativi ai corsi Moncalieri e Casale, e all'asse di via Ornato); oppure, gli edifici bassi si confrontano con il tipo edilizio della casa multipiano che ha facciate improntate al tipo architettonico (il citato tratto di piazza Gran Madre di Dio); o, ancora, l'assetto viario che risulta concatenare case basse e case alte (la citata via Monferrato). Infine, un'*enclave* compresa nel perimetro del borgo: l'interessante nucleo di Ponte Trombetta.

Qui, come in altri borghi, gli schemi di pianificazione dell'Ottocento e del primo Novecento hanno prodotto un reticolo urbano tendenzialmente ortogonale, che si accosta in modo dialettico all'insieme viario precedente: con significative attrezzature di servizio (per esempio, il Ricovero di Mendicità, l'Istituto delle Figlie dei Militari, la caserma Lamarmora) e con un importante fatto urbano (il largo Moncalvo: tale largo pare possa considerarsi in forma di snodo urbano, per accostare – lungo la via Cardinal Maurizio che lo attraversa – due settori urbani con reticoli viari che tendono al modello ortogonale).

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

TOPOGRAFO PIEMONTESE, *Carta topografica della Caccia*, 1761-66. ASTO, Corte, *Carte Topografiche Segrete*, Torino, 15.A.VI rosso (il nord è in basso).

Il borgo è perfettamente indicato dal toponimo *Borgo di Po* e appare attraversato dalla direttrice che origina dal ponte sul fiume e prosegue alla *Villa di S.M. la Regina* (qui come asse ad *allea*). Al borgo pedecollinare fa da contraltare il denso insediamento fuori cinta da parte opposta del corso del Po (poi denominato *borgo del Moschino*, cfr. la scheda di borgo Vanchiglia). All'esterno dell'insediamento del borgo si collocano manifatture e depositi diversi, dal *magazzino dell'Artiglieria* verso il Monte (ossia il Monte dei Cappuccini), di fatto a spartiacque col borgo del Rubatto, alla *fabbrica della Majolica* lungo l'allea alberata che conduce alla villa della Regina, al *magazzino a polvere* lungo la strada che conduce alla Madonna del Pilone. Sempre sulla stessa direttrice verso San Mauro si incontra anche il *Cimitero dell'Ospedale*, attestato dalle fonti come luogo di sepoltura dei defunti dell'ospedale maggiore della città.



GIOVANNI BATTISTA SAPPA, *Ville impériale de Turin*, in *Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII*, 1804-05. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Francese*, Torino, f. 14.

Il borgo, sempre compatto, appare riconfermato dall'indicazione precisa *Faubourg du Pô*, con caratteristiche sostanzialmente omologhe a quelle presenti nella Carta topografica del XVIII secolo. La direttrice che lo attraversa rimane costante, ma ormai tutta come asse prefigurato e collegamento monumentale con la *Maison de Plaisance Impériale* (sempre la Villa della Regina). Il secondo sistema viario appare ancora la direttrice di collegamento con San Mauro (*Chemin de Turin*), sulla quale si riconferma la presenza del cimitero (*Le Cimetière*). Anche le manifatture, seppure ridotte, appaiono confermate, in particolare la *Manufacture de Fayences* lungo l'asse principale.



ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino*, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Rabbini*, f. XXIII.

Il catasto rileva ancora una volta la compattezza dell'insediamento, indicato come *Borgo di Po* dalla denominazione inserita nel mezzo della piazza frontale alla monumentale chiesa della Gran Madre di Dio (eretta dopo il rientro dei Savoia con la Restaurazione) e ora fulcro visivo in collegamento assiato con il complesso della *Villa della Regina*, sempre connessa col ponte sul Po (ora ponte di pietra napoleonico) dall'asse portante del borgo (via Villa della Regina). Il corso Casale (già via di San Mauro) rappresenta il secondo perno viario lungo il quale si organizza il borgo. Il catasto rileva la presenza di edifici produttivi (lungo il viale alla Villa della Regina una *Fabbrica di Stoviglie*, omologa della *manufacture de fayences* presente nella cartografia napoleonica) e la proliferazione di diversi complessi assistenziali e formativi (*Istituto Batiquet*, *I.º Fracchia*, *I.º Cottiano*). Lungo la strada verso San Mauro (oggi corso Casale), e in parallelo al corso del *canale Michelotti* derivato dal Po, si trova anche il nuovo e amplissimo *R.º Ricovero di Mendicità* in parte già edificato e in parte, come attestato dall'impiego del colore rosa anziché rosso, in fase di espansione. Verso le pendici collinari non mancano ancora tracce della precedente organizzazione con vigne e ville, puntualmente registrate (Vigne Montabone, Degubernatis, Trombetta, Martin, solo per citare quelle più prossime alla città).

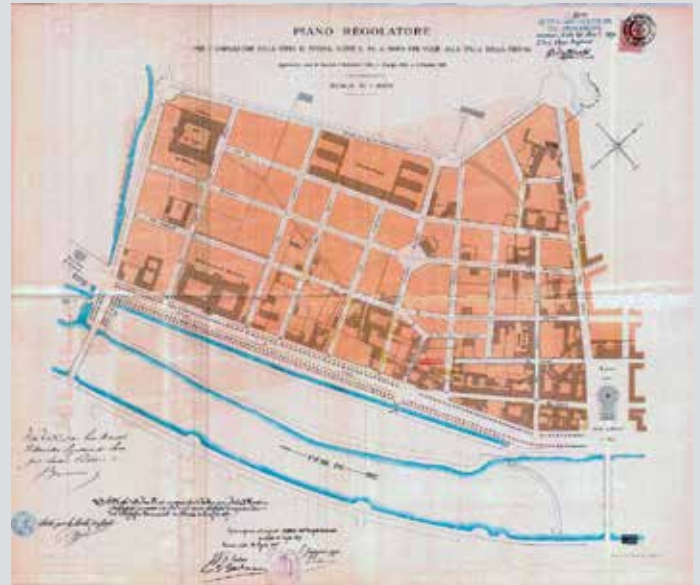


Progetto di variante al piano regolatore per l'ampliamento della Città oltre il Po a nord della strada della Villa della Regina [...], per Regio Decreto 3 novembre 1882. ASCT, *Decreti Reali*, Serie 1 K n. 13, t. 337 (il nord è a sinistra).

Progetto di variante al piano regolatore per l'ampliamento della Città oltre il Po a sud della strada della Villa della Regina [...], per Regio Decreto 3 novembre 1886. ASCT, *Decreti Reali*, Serie 1 K n. 13, t. 261 (il nord è a sinistra).

La pianificazione puntuale sui due fronti dell'arteria del borgo, rappresentata dalla *Via della Villa della Regina* provvede, sul lato meridionale (1886), confinante con il borgo del Rubatto, sostanzialmente a un ridisegno delle vie, già progettate insieme con la piazza Gran Madre in fase di definizione dell'invaso monumentale fino alla *via al Monte*. Vie viceversa completate prima come parallele, poi come radiali e a salire fino al rondò (barriera di Villa della Regina) che fronteggia l'imbocco dell'ultimo tratto viario verso l'antica vigna collinare. In questo punto la *strada di Pecetto* (oggi strada Santa Margherita) è raccordata alla viabilità pedecollinare e sempre dallo stesso rondò parte anche il tratto della *via di circoscrizione oltre Po* (qui priva di indicazione toponomastica), dalla quale si snoda a sua volta la strada di collegamento al vasto complesso del *Ritiro delle Vedove e Nubili*.

Sul lato verso settentrione la pianificazione (1882) provvede, oltre le prime vie parallele al corso Casale, anch'esse definite nell'invaso monumentale della piazza della Gran Madre, al tracciamento della vie superiori alla *via Chieri* (oggi via Cosmo), con le vie *Superga* (oggi Martiri della Libertà), Moncalvo e Asti, tutte tra loro quasi parallele sino alla via Cardinal Maurizio, con il relativo slargo romboidale, oltre la quale proseguono fino all'imbocco del corso Gabetti (*barriera di Casale*) con tracciato leggermente sghembo, a seguire lungo la fascia pedecollinare l'andamento in basso del corso del fiume.



UFFICIO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Carta Topografica del Territorio di Torino con l'Indicazione dei Piani Regolatori e degli Ampliamenti* [...], 1900. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.6.1 (il nord in alto a destra).

Il borgo è sempre leggibile come insieme perfettamente compatto e attestato sulle due assialità portanti del *corso Casale* e della *via Villa della Regina*, quasi in asse al ponte (*Vittorio Emanuele I*), con inizio sul fianco nord della *piazza Gran Madre di Dio*, terminante nella *Barriera Villa della Regina*, dalla quale si dipartono le due sezioni della *via di circoscrizione oltre Po* (in gran parte sedime dei corsi Lanza e Sella). Su questa stessa circoscrizione si attesta il retro del grandissimo comparto della *Caserma Dogali* (con accesso dalla *via Asti*, parallela al corso della cinta). Poco oltre, verso il corso Gabetti e la piazza Hermada (confine con il borgo della *Madonna del Pilone*), qui non ancora indicati e rappresentati dalla circoscrizione che costeggia il corso del *Rivo di Val San Martino* e dalla barriera *San Martino*, si trova anche il grande complesso dell'*Istituto delle Figlie dei Militari*, cui si accede dall'omonima via, correttamente rappresentata. La medesima via fa anche da margine meridionale al R.° Ricovero di Mendicità, prospiciente corso Casale, peraltro privo di denominazione. Il reticolo regolare di espansione del borgo verso la direzione di San Mauro appare perfettamente leggibile e si contrappone in parte al minor rigore delle tracce più antiche di viabilità extraurbana e pedecollinare.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17.

Il borgo, di fatto non riconosciuto come autonomo, è compreso entro la sezione di censimento della parte di più antica acculturazione della città, ossia la *Frazione A*, della quale occupa le zone oltre Po, corrispondenti alle sezioni 14 e 15, ripartite tra loro dalla *V. Villa Regina*. Il perimetro delle due sezioni è definito da nord attraverso la *V. Circonvallazione* (corso Gabetti), i corsi *Quint. Sella* e *Giovanni Lanza* (dizione ancora attuale) e poi la mezzeria del corso del Po.



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.

L'organizzazione del borgo, ormai con ampi settori definiti da un regolare reticolo viario cui corrisponde una lottizzazione a fabbricati residenziali di buon livello, appare riconfermato dalla variante al piano regolatore del 1915. I grandi complessi della caserma e degli istituti appaiono similmente riconfermati e la linea della nuova cinta daziaria del 1912 ricalca nell'andamento la precedente, arretrando sul corso Picco. Si segnala inoltre che il nucleo di Ponte Trombetta, come *enclave* dalla buona riconoscibilità identitaria, trovandosi all'interno della barriera di Val San Martino della cinta del 1912, ricade a tutti gli effetti entro la perimetrazione del Borgo Po. Si tratta del comparto, appena oltre l'attuale piazza Hermada e prima della piazza Asmara, rappresentato dalle vie Montiglio, Castagneto, Baldissero e Lauriano.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908)*. ASCT, *Tipi e disegni*, 64/7/8/1-8.

La mappa riconferma ancora una volta il tracciato viario e attesta l'avvenuta completa saturazione residenziale del borgo. Oltre il vecchio sedime della cinta daziaria, ormai abolita, quindi oltre i corsi Lanza e Sella, si definiscono, a partire dalla via Villa della Regina e verso il corso Gabetti, una serie di nuove vie, in particolare la via del Carretto (che collega il piazzale Villa della Regina, attraverso un cortissimo raccordo con corso Sella, alla piazza Hermada, antica barriera di Val San Martino) e dalla quale si dipartono la strada vicinale alle Sei ville e la strada comunale del Cantello. Sempre dal piazzale Villa della Regina si diparte ora il corso Picco, di collegamento con la nuova piazza Asmara, formata oltre la piazza Hermada, lungo la strada comunale Val San Martino. Il corso di fatto innerva un settore a mezza costa della collina dove precedentemente si trovavano diverse ville e vigne, riplasmate in forma di residenze di prestigio o di piccoli condomini immersi nel verde.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



La strutturazione del borgo Po, per articolate fasi successive, ha costituito un tessuto edilizio quanto mai variegato, nel quale si identificano tuttora i segni borghigiani del più antico nucleo extraurbano, i complessi organizzati nelle prime fasi di pianificazione e tutti i successivi insediamenti, entro e fuori i perimetri delle cinte daziarie del 1853 e del 1912: si è così consolidato nei secoli un insieme residenziale di alto livello. Integrata nel tessuto abitativo, una presenza di forte caratterizzazione è costituita dai numerosi edifici per servizi, come (fascia in alto) il Ricovero di Mendicità di corso Casale, istituito nel 1837 ed edificato dal 1840; l'Istituto Figlie dei Militari, su progetto di Angelo Reycond (1884); la caserma in via Asti, dalla elaborata architettura di gusto neomedievale del 1888 (livello mediano).



Le più significative tipologie residenziali che riportano alle fasi borghigiane sono essenzialmente quelle di fattura essenziale, spesso a ballatoio, così come le case, ville e palazzine di pregio architettonico di inizio Novecento.



RILIEVO URBANO

Borgo Po è riconosciuto dai torinesi come uno dei luoghi che ancor oggi propongono il fascino di atmosfere del passato, avendo mantenuto la dimensione ambientale di borgo, di nucleo racchiuso entro la propria autonomia identitaria, in cui si percepisce la presenza di rapporti umani diretti, estranei alla vita movimentata della città al di là del Po; una dimensione nella quale le piccole botteghe dei commercianti e degli artigiani costituiscono un fattore di riconoscibilità per le persone e per i luoghi. Tale atmosfera si trova all'interno di un ambiente costituito da un tessuto edilizio misto – risultato delle diverse fasi di strutturazione e trasformazione dell'area avvenute nei secoli – in cui i diversi caratteri tipologici delle architetture sono però accomunati dalla presenza del verde, che si affaccia all'interno degli scorci delle strade a inframmezzare l'edificato. Il verde della collina o della sponda fluviale, nonché dei piccoli giardini di pertinenza di alcuni fabbricati, caratterizzano infatti le visuali prospettiche di molte strade del borgo, aumentando man mano che ci si inerpica per le pendici collinari, accrescendosi fino a diventare dominante.

Il fulcro di maggiore riconoscibilità del borgo odierno è costituito dalla piazza dominata dalla chiesa della Gran Madre di Dio, da cui si dipartono strade con caratteri molto diversi: vie strette e inclinate rispetto alle principali arterie del nucleo, entro cui permangono i segni irregolari di tracciati appartenenti alle preesistenze più remote; assi storicamente fondamentali nell'organizzazione strutturale dell'impianto urbanistico del borgo, di sezione maggiore, come via Villa della Regina e i corsi Moncalieri e Casale, sui quali si affacciano molteplici edifici di pregio; strade che si articolano lungo i pendii della prima fascia collinare, in cui si perde per lo più la fisionomia storica dell'edificato, conservata solo in alcuni settori o in singole case, che hanno mantenuto i caratteri tipici degli edifici

“fuori porta” e uno stretto rapporto con il verde dei giardini e della collina. Un interessante connubio tra realtà diverse, dunque, in cui l’atmosfera materiale e immateriale caratteristica del borgo unisce in un’unica immagine ambientale gli edifici più antichi, di semplice fattura architettonica, con le elaborate palazzate ottocentesche (quali quelle di piazza Gran Madre), o ancora con le palazzine e ville di gusto Liberty o eclettico che caratterizzano in particolare le strade della zona pedecollinare, mentre gli edifici sorti dagli anni cinquanta del Novecento sino a oggi, pur proponendo soluzioni volumetriche nettamente differenti rispetto a quelle dell’edificato antecedente, attenuano il contrasto con la mediazione del verde.

La disomogeneità edilizia che caratterizza le strade e gli spazi del borgo testimonia la storia della sua formazione, mantenendo i segni sia dei fabbricati più antichi appartenenti al nucleo attestato sul ponte di collegamento con la sua appendice in sinistra Po (poi “borgo del Moschino”) e con la città aulica, sia di quelli delle successive fasi di formazione e completamento del tessuto urbano. Tali fasi, concretatesi tra Otto e Novecento con tempistiche meno veloci rispetto a quelle di altri borghi, hanno lasciato spazio a quella musicalità corale di stili diversi che è propria di Borgo Po.

La stessa piazza Gran Madre di Dio, fulcro principale dell’insediamento, propone la convivenza contrastante tra il raffinato rigore compositivo dell’imponente chiesa e degli edifici che la circondano in parte, progettati da Ferdinando Bonsignore (1823), e alcune irregolari e minute case tra le più antiche che, sul fronte nord, spezzano l’impostazione aulica ambita dal noto architetto per l’invaso. Anche in altre parti la piazza è completata da fabbricati con caratteri diversi dal composto neoclassicismo centrale, come ad esempio il complesso anticamente della fabbrica sul lato meridionale, nonché i blocchi edilizi novecenteschi dell’isolato in affaccio su corso Casale, posti in pseudosimmetria con quelli del Bonsignore, dall’architettura formalmente semplice, ma con una propria identità forte, creata principalmente dal ritmo cadenzato e regolare dei fronti strada.

Nel settore che dalla piazza si sviluppa da entrambi i lati sui corsi lungo il fiume Po si riscontrano fronti strada continui, in cui edifici con caratteri stilistici non sempre omogenei si susseguono con una certa uniformità grazie al ritmo serrato delle aperture di facciata e degli abbaini, in grado di compattare in un’immagine unitaria costruzioni con altezze disuniformi. Particolarmente caratteristica è la zona intorno a via Monferrato (antico tratto stradale verso Casale), costituita da edifici per lo più ottocenteschi, all’interno dei quali si inseriscono singoli interventi di periodi successivi, e si scoprono i resti dei più antichi fabbricati sei-settecenteschi del piccolo borgo di pescatori e lavandai, individuabili entro il tessuto o nei cortili, o ancora altri settori particolari, come quello intorno a via Ornato, che hanno conservato integri i caratteri borghigiani. Man mano che ci si allontana dal nucleo centrale, diviene sempre meno significativa la continuità dei fronti, spezzata dall’alternanza di volumetrie disomogenee e da spaccature con inserti verdi all’interno degli isolati, che accentuano ancor più le differenze stilistiche dei fabbricati.

Borgo Po è comunque ancora oggi un ambiente affascinante e ricco di storia, che ha mantenuto i segni di quel piccolo borgo che a partire dall’Ottocento si è ampliato diventando una parte integrante della città: un borgo che ha accolto dapprima i luoghi e le persone coinvolte nelle lavorazioni artigianali e industriali tipiche di un’area “fuori porta”, e in seguito si è convertito gradualmente in una delle zone residenziali più prestigiose e ricercate di Torino, dando una risposta formale alle esigenze di trasformazione sociale pretese a partire dal XIX secolo nella capitale subalpina.

L’isolato lungo corso Moncalieri, a sud della chiesa della Gran Madre di Dio, è costituito da architetture personalizzate dal ritmo delle aperture di facciata e degli abbaini, mentre sul retro, in via Bonsignore, permangono i tagli irregolari delle antichi lotti, in contrasto con la compostezza architettonica dell’edificio aulico.





Edifici caratteristici di via Lanfranchi, alcuni con caratteri architettonici semplici, altri di gusto Liberty, circondati da un ambiente in cui domina il verde delle alberature.



Il settore nord di piazza Gran Madre di Dio, tra le vie Cosmo e Monferrato, propone uno skyline irregolare, definito dalle minute architetture tipiche del nucleo più antico del borgo, caratterizzate dai tagli stretti delle aperture di facciata, prive di decorazioni.



Scorcio che evidenzia il contrasto tra gli edifici di semplice fattura all'imbocco di via Monferrato da piazza Gran Madre di Dio e la forza compositiva della chiesa e della palazzata ottocentesca posta a sfondo all'invaso.



Via Monferrato, caratterizzata dal ritmo serrato dei tagli verticali delle aperture, uniforma le differenze stilistiche dei singoli edifici in un'immagine ambientale unitaria. All'imbocco con la piazza ottocentesca sono tuttora presenti alcuni edifici tra i più antichi del borgo.

Via Ornato è uno dei settori che ha conservato l'immagine borghigiana, con architetture adagiate sui declivi della zona pedecollinare, nelle quali il verde della natura è un elemento imprescindibile nell'immagine ambientale.





La zona gravitante su piazza Hermada propone un ambiente dai caratteri autonomi. In essa si ritrovano scorci con edifici e caratteri ambientali tipici del borgo, come le strade in pendenza e gli inserti di verde che si insinuano tra il costruito.



Era considerato come un lontanissimo borgo vivente di vita propria, ormai è stato assorbito ed incorporato al centro cittadino. E sono scomparsi ancora tutti i fondi rustici che si estendevano ai lati dello stradale di Francia ed attorno all'antica strada di Rivoli che ora ha preso il nome di via Bardonecchia [...] si è andato formando un nuovo borgo, quello della Cenisia.

ABATE DAGA, 1926, pp. 187-188



1. La chiesa parrocchiale della Natività di Maria Vergine a Pozzo Strada, già complesso monastico, ripasmata rispetto alla struttura originaria, antica, distrutta più volte e riedificata all'inizio del secondo decennio del XVIII secolo, nelle forme attuali nel 1915. La facciata si colloca in asse alla via Bardonecchia, importantissima arteria di collegamento tra la città e Rivoli (già strada antica di Rivoli).
2. Il vecchio cimitero di Pozzo Strada, in origine collocato presso la stessa parrocchiale, poi dagli anni quaranta del XIX secolo spostato poco più a ovest, ampliato e bombardato nel 1943 in una rovinosa incursione aerea della RAF. Oggi al posto sorge il complesso sportivo "Trecate".

BORGO POZZO STRADA





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 155 12 3 e 156 12 2, tavv. n. 14 e 15 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Via Rubiana, corso Trapani, linea ferroviaria Torino-Modane, confine comunale di Grugliasco (parte di strada della Pronda), corso Francia.

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

A mezzogiorno dello stradone rettilineo da Torino a Rivoli (corso Francia), il piccolo borgo si sviluppa intorno alla chiesa parrocchiale, eretta nel 1712 sul sito di un precedente edificio del XII secolo, in un territorio prettamente agricolo, ricco di acque e di cascine. Sul finire dell'Ottocento la creazione della ferrovia per Rivoli lungo l'asse viario principale incentiva l'insediamento, residenziale e di attività legate alla *Polveriera della Tesoriera*, di fronte alla omonima villa al di là del corso.

Lo sviluppo definitivo del borgo avviene poi a seguito della pianificazione esterna alla prima cinta daziaria (1853): dapprima con quella per "la regione di San Paolo" e poi con il piano regolatore generale (1906-1908) e successive varianti. Il vasto territorio interessato, compreso fra le borgate Ceronda e San Paolo a levante, la ferrovia Torino-Modane a sud e la nuova cinta daziaria a ponente, viene suddiviso da grandi arterie che presiedono alla lottizzazione, per la residenza e per le attività produttive.

Nei primi tre decenni del XX secolo, mentre si diffonde l'insediamento misto tra abitazioni, laboratori artigianali e piccole fabbriche, il sorgere di grandi complessi industriali (basti citare i complessi delle officine Viberti, della Capamianto) e la grande rimessa delle Tranvie municipali divengono l'elemento polarizzante dello sviluppo in tutta l'area borghigiana.

Anche il settore esterno alla cinta daziaria del 1912 è però interessato dall'insediamento di attività industriali (come la Venchi Unica), il che provoca una spinta dell'urbanizzazione sino ai confini comunali, più decisa di quella interna alla linea daziaria.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminare allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, rientrava nella perimetrazione attuale del borgo (tranne per il piccolo settore a est, oltre via Rubiana, in borgata Cenisia) l'ambito *Via Bardonecchia*, delimitato da corso Francia, via Cristalliera, via Bardonecchia, via Rubiana, via Frejus, via Borgone, via Bardonecchia, corso Montecucco (con esclusione di un'area interna), era segnalato come «di interesse ambientale e documentario».

L'ambito, caratterizzato da tessuti aggregativi residenziali dei primi decenni del Novecento e dalla presenza di aree industriali, non è stato assunto tra gli elementi di valore storico ambientale, sia nello studio preliminare *Qualità e valori* (1992) sia nel P.R.G. di Torino (1995), perchè i suoi valori storico-ambientali ne risultavano troppo compromessi.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Brunelleschi, Francia, Montecucco, Peschiera, Trapani. Vie: De Sanctis (già tratto del sedime della cinta daziaria 1912), Lancia, Mazzarello (tratto della cinta 1912), Monginevro.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Strada com. della Pronda. Vie caratterizzanti: Bardonecchia, Beaulard, Borgone, Claviere, Pozzo Strada, Rubiana, Sant'Antonino.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazza Massaua. Larghi: Bardonecchia, Della Robbia. Parco Ruffini.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Quartieri di edilizia popolare: Q15, via Lancia 92-102 corso Trapani, edificato su progetto del 1927; Q27, via Lancia 116, progetto del 1942; case INCIS, corso Peschiera 296-298, progetto del 1953. Complessi di villini e palazzine del primo quarto del Novecento: in corso Brunelleschi int. 3; in corso Francia 293-295, progetto del 1927; in via Pozzo Strada 11-13 e 18-22; nelle vie Quart 7, Sacra S. Michele 8, S. Ambrogio 8; in via Beaulard 20-22, di gusto Liberty; in via Bardonecchia 73, post 1911; in via La Thuile 4-6-12, villette di gusto tardo Liberty realizzate dal 1924. Nuclei di case di abitazione del sec. XX: isolato tra corso Francia 393-397 vie S. Giorgio C.se e Quarto dei Mille, di gusto Liberty e neogotico, dei primi decenni; in via Claviere 15-25, di gusto tardo Liberty degli anni trenta.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ AGRICOLA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Cascine documentate nel Settecento (ora in parte riplasmate con cambio di funzioni o demolite): "Il Bussone", strada della Pronda 19; "Il Teghillo", strada della Pronda; "Il Lesna", via Monginevro 259; "Il Moroazzo", strada antica di Grugliasco.

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Scuola elementare Baricco, corso Peschiera 370, costruita dal Comune dal 1925, progetto ing. Orlandini. Palazzina per servizi pubblici, corso Francia 285, ex sede ONMI, eretta nel 1936.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Chiesa della Natività di Maria Vergine a Pozzo Strada, via Bardonecchia 159, edificata dal 1712 sul sito di una chiesa documentata dal sec. XII, distrutta durante l'assedio del 1706. Pilone votivo, via Bardonecchia via Marsigli, eretto nel 1817 con un'effigie della Madonna già esposta al culto in una cappella privata dal 1716.

EDILIZIA PER L'INDUSTRIA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Complessi industriali (ora in parte dismessi o demoliti): Venchi Unica, isolato tra corso Francia e vie De Sanctis e Vandalino, complesso iniziato nel 1920, progetto ing. Corrado Gay; SAXA, parte di isolato tra le vie Fidia e Mollieres, edificata tra 1920 e 1935; INFIN, via Sant'Ambrogio via Sant'Antonino, costruito dal 1931, progetto ing. Venanzio Guerra; Orbis Florio, via Beaulard 9, edificato dal 1930; SOLEX, già ZENIT, corso Trapani 8 via Freydour via Lera, costruito dal 1917; SILEA, ex Bayer, largo Bardonecchia via Treccate, realizzato negli anni trenta del Novecento; Capamianto, isolato tra corso Peschiera e vie Sacra di S. Michele e S. Antonino, edificato dal 1911; FOD ceramica ligure, via S. Antonino 51-55 e soc. IMP via S. Antonino 43 via S. Ambrogio 21, entrambi realizzati nel secondo ventennio del Novecento.

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Rimessa ATM, corso Trapani 154 via Monginevro, realizzata nel 1928. Caserma Cavour, isolato a cavallo di via Monginevro tra corso Brunelleschi e vie Mazzarello e Fornaca, edificata negli anni trenta del Novecento. Palazzetto dello sport, parco Ruffini, progetto di Annibale Vitellozzi, 1961.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

La pressoché generalizzata dismissione dell'attività industriale negli ultimi decenni ha provocato profonde trasformazioni del territorio di Pozzo Strada: interi settori, prima sede della grande o della piccola industria, sono ora occupati da complessi residenziali con palazzi a più piani, distruggendo quasi ovunque il tessuto edilizio borghigiano.

Significativi esempi di case dalla pezzatura ridotta tipica dei borghi si ritrovano tuttavia sia sull'asse storico della via Bardonecchia, nei pressi dell'antica parrocchia e verso il corso Brunelleschi, nonché in alcune vie loro trasversali, così come nelle vie Rubiana, Beaulard, Borgone, Sant'Antonino.

Nuclei di villette e palazzine, tipici della fase di consolidamento all'inizio del XX secolo, si conservano invece sia in corso Francia nei pressi della confluenza con il corso Peschiera, sia in via Pozzo Strada.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

TOPOGRAFO PIEMONTESE, *Carta topografica della Caccia*, 1761-66. ASTO, Corte, *Carte Topografiche Segrete*, Torino, 15.A.VI rosso (il nord è in basso).

Il borgo, estremamente compatto, è indicato con il toponimo *Pozzo di Strada* e si raggiunge attraverso un breve tracciato che si diparte dall'asse alberato della *Strada da Torino a Rivoli* (oggi corso Francia). Rispetto ad altri borghi, appare di dimensioni molto ridotte e con una connotazione prevalentemente agricola, nonostante la presenza, lungo il grande asse stradale, di ville di pregio, quali la Tesoriera, alla cui logica appare estraneo. Diverse le cascine minori nei pressi dell'insediamento, tra cui, vicinissima, la cascina *Il palazzo*.



GIOVANNI BATTISTA SAPPA, *Ville impériale de Turin, in Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII, 1804-05. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Francese, Torino, f. 12 (il nord è in alto).*

A sud della *Route du Moncenis* (corso Francia) è individuato un piccolo nucleo come *Parroisse de Pozzo di Strada*. Il territorio, disseminato di cascine, è ancora assolutamente agricolo, fatta eccezione per la villa *Tresoriere* al di là del corso Francia.



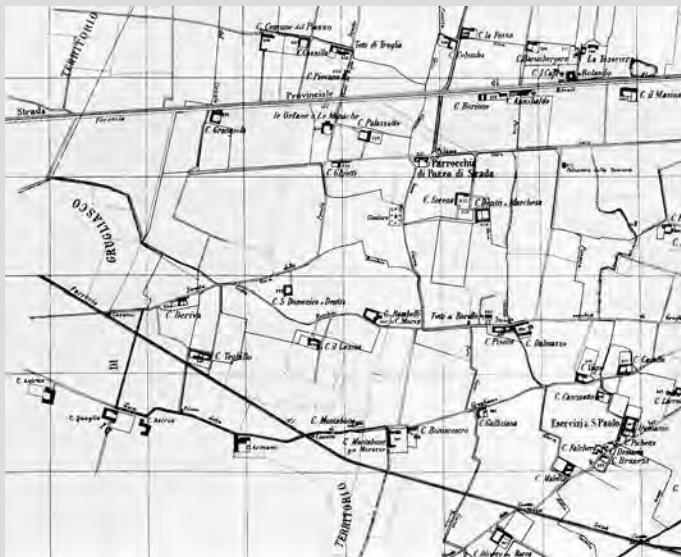
ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Rabbini, f. XXI.*

Il territorio agricolo, delimitato a nord dal corso Francia e a sud dalla linea ferroviaria di Susa, è ricco di acque e presenta numerose cascine, molte a corte chiusa o con pianta a U. Il piccolo nucleo di Pozzo Strada si riconosce, lungo la gora parallela al corso Francia (in alto), presso la curva della strada a Z che dalla chiesa conduce a due cascine.



UFFICIO LAVORI PUBBLICI MUNICIPALE, *Carta Topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli, [1879-98]. ASCT, Tipi e disegni, 64.8.*

Nella sostanza la carta ripropone la situazione del catasto Rabbini. A sud della *Parrocchia di Pozzo Strada* è indicato il *Cimitero*, mentre a meridione della *Gora Porta* si individua la *Polveriera della Tesoriera*, in corrispondenza della via omonima, al di là della *Strada Provinciale di Susa*, cui corre in parallelo la *Ferrovia di Rivoli*.



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.*

La pianificazione di inizio Novecento definisce un nuovo perimetro al borgo. Fermi restando i limiti a nord e sud (corso Francia e la ferrovia Torino-Susa), si è fissato il confine con le borgate San Paolo e Ceronda (corso Trapani e via Rubiana), mentre a ponente la nuova cinta daziaria del 1912 si attesta sulla barriera di Francia (oggi piazza Massaua). Le uniche aree parzialmente edificate risultano nel triangolo tra i corsi Francia, Peschiera e via Rubiana, settore del più antico insediamento.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908). ASCT, Tipi e disegni, 64.7.8/6.*

L'incremento edilizio risulta veramente notevole, anche in relazione all'insediamento di grandi complessi industriali: negli isolati a sud di corso Peschiera tra i corsi Trapani e Montecucco (come le officine Viberti) e, a nord, tra via Borgone e corso Montecucco e, oltre, su via Sacra di S. Michele (Capamianto); su corso Trapani angolo via Monginevro la *Rimessa Tramvie Municipali*. Anche il settore più periferico, adiacente alla cinta daziaria del 1912, che gravita sul *Poligono del Genio ferrovieri* e sulla caserma nel settore tra la cinta e la ferrovia e sullo stabilimento della Venchi Unica (piazza Massaua) subisce una notevole spinta all'urbanizzazione. Si evidenzia pertanto il fenomeno di una edificazione piuttosto consistente sui piccoli lotti extracinta, mentre all'interno gran parte del territorio è ancora privo di costruzioni.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



La chiesa della Natività di Maria Vergine, edificata nel 1712 nel sito di una precedente distrutta durante l'assedio del 1706, ha costituito il polo aggregativo del borgo, che ha avuto un rapidissimo sviluppo nel Novecento per l'insediamento di molteplici attività produttive, per lo più oggi scomparse.



L'ex complesso industriale della Venchi Unica, ora ristrutturato, aveva incentivato l'insediamento sin oltre la cinta del 1912, mentre nel tessuto misto residenza-industria si inserivano settori di ville e villini.



RILIEVO URBANO

Sul territorio riconducibile all'antico borgo Pozzo Strada si ritrovano tracce puntuali, spesso isolate nella propria fisionomia, di quei fabbricati che ne definivano l'immagine in tempi passati. Si tratta di un edificato minuto, inizialmente con fattezze architettoniche essenziali, legate ai caratteri edilizi rurali; un edificato che, da fine Ottocento e nei primi decenni del secolo successivo, ha mantenuto la sua dimensione contenuta (generalmente di due piani d'altezza) ma ha arricchito gli aspetti compositivi e decorativi del costruito, adottando i caratteri stilistici in voga in quel periodo. Piccole case, villette o palazzine, nonché edifici di servizio, sono oggi dislocati all'interno di una struttura urbana mista di una zona semiperiferica, la cui immagine complessiva risulta essere la sommatoria di interventi edilizi che, nel corso del Novecento, hanno strutturato una nuova zona della città, inglobando l'edificato più remoto, tipico dei territori rurali della prima fascia extraurbana.

Gli edifici più interessanti, in quanto hanno mantenuto i caratteri tipologici più significativi, si trovano anzitutto nell'area gravitante sullo storico asse dell'odierna via Bardonecchia, asse attorno al quale si era costituito a inizio Novecento un consistente aggregato edilizio. Un'altra zona in cui si ritrovano tracce dell'origine borghigiana è quella incentrata su via Rubiana, nel settore nord-orientale entro la perimetrazione di borgo Pozzo Strada, in stretta connessione con altri nuclei circostanti, come quello di via Cristalliera, o quelli al di là di corso Trapani, inseriti rispettivamente entro i perimetri di borgata Cenisia e di borgata San Paolo, accomunati dalla stessa concezione urbanistica e architettonica.

Al di là del settore compreso tra corso Francia a nord, via Bardonecchia e corso Peschiera a sud, e corso Trapani a est, si rileva che gran parte dell'area compresa entro la perimetrazione di Pozzo Strada è ormai costituita da un tessuto urbano in cui prevalgono palazzi con caratteri volumetrici e stilistici moderni, costruiti soprattutto negli anni sessanta e settanta del Novecento. Tali edifici occupano spesso un intero isolato con un'impostazione planimetrica libera da schemi precostituiti che non sempre predilige l'affaccio su strada, secondo una concezione dell'impianto urbano in aperto contrasto con quella tradizionale dei periodi antecedenti.

Una diversa immagine ambientale è fornita invece dal settore compreso tra il confine comunale e il corso Brunelleschi, sviluppato lungo l'antico tracciato della cinta daziaria del 1912, oggi via De Sanctis: un'area di periferia del tutto anonima per la casualità con cui si accostano costruzioni più recenti ai rari edifici di inizio Novecento, molti dei quali trasformati, conservandone talvolta solo l'impostazione volumetrica primitiva.



Via Pozzo Strada, nel tratto compreso tra i corsi Francia e Peschiera, è caratterizzata dalla presenza di palazzine di inizio Novecento, la cui minuta dimensione viene percettivamente enfatizzata dal confronto con il contorno urbano, connotato da alte palazzate. La strada ha conservato una dimensione ambientale che riporta a tempi passati anche grazie alla presenza delle alberature e degli affacci su strada dei giardini pertinenziali.



Palazzina di inizio Novecento su corso Francia, nel tratto prossimo alla confluenza del corso Peschiera.

Testimonianze dell'edificato antico sul corso Brunelleschi e in alcune vie trasversali. In particolare, la foto in basso (via Claviere) denuncia la presenza di un edificato borghigiano che, al di là della via De Sanctis (sul fondo), si disperde, conservandone traccia solo attraverso la piccola volumetria di cassette totalmente trasformate da interventi di disinvolta riplasmazione.





Edifici borghigiani in via Trecate, nella zona di Pozzo Strada incernierata sull'asse storico di via Bardonecchia, zona che ha conservato molteplici testimonianze del costruito antico.



Settore di via Bardonecchia che ha mantenuto i caratteri tipologici essenziali degli edifici borghigiani, nonchè gli affacci su corti interne.



L'antica chiesa di Pozzo Strada in via Bardonecchia, attorno alla quale si era strutturato il nucleo primitivo del borgo, oggi risulta circondata nell'immediato intorno da edifici moderni che ne contrastano l'immagine.



Palazzina su corso Trapani dei primi decenni del Novecento.



Case dell'antico borgo in via Rubiana.



Edifici borghigiani nella zona incernierata su via Bardonecchia, compresa tra i corsi Francia e Trapani, in particolare nelle vie Beaulard, Borgone e Sant'Antonino.



Del Regio Parco la regione conserva solo più il nome [...]. Anche qui la vita civile e lo sviluppo delle industrie hanno portato una radicale rivoluzione, assegnando all'attività umana quasi tutta la zona che non aveva molti altri ospiti all'infuori di qualche contadino e di molta selvaggina. Il Regio Parco è ora un vero borgo della periferia torinese. Fra esso ed il centro cittadino non vi è più soluzione di continuità [...].

ABATE DAGA, 1926, p. 313



1. La chiesa di San Gaetano da Thiene e il borgo del Regio Parco visti dall'asse di via Bologna. Svetta sullo sfondo, contro allo skyline della collina, la slanciata ciminiera nuova (inizi anni sessanta del XX secolo della Manifattura Tabacchi). Al centro la chiesa, con il complesso parrocchiale, in forme neomedievali, che costituirà polo di centralità alternativo alla manifattura.
2. L'asilo infantile Umberto I, edificato nel 1880 e rimodernato nel 1912, tra le più moderne strutture per l'infanzia dell'epoca, realizzato a servizio dei figli delle tabacchine impiegate alla vicina Manifattura Tabacchi, con il fronte su piazza Abba.
3. La facciata principale della Manifattura e lo slargo della piazza Abba, quasi all'imbocco dell'importante – e storica – via Maddalene, vero perno del borgo.

BORGO REGIO PARCO





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 156 09 4 e 156 09 1, tavv. n. 11 e 12 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Corso Novara, via Bologna, piazza Sofia, strada di Settimo, fiume Stura di Lanzo, fiume Po, fiume Dora Riparia (lungodora Pietro Colletta).

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

Il borgo appartiene al tipo dei luoghi borghigiani esterni alla cerchia della fortificazione, e poi alla prima cinta daziaria. Dapprima, gli elementi primari relativi alla zona in cui sarà localizzato il borgo hanno coinciso sia con una residenza estiva dei Savoia, sia con alcune cascine sparse nel territorio (l'Airale, Crotasse, Nigra, la Verdina). Per la residenza estiva dei Savoia, Pietro Abate-Daga nel 1926 scrive che il borgo conserva solo il nome di Regio Parco, perché non esiste più traccia di quella residenza, attorno alla quale l'attività venatoria si svolgeva in un'ampia tenuta e in folti boschi adiacenti alla Stura. Per il settore manifatturiero, la Manifattura dei Tabacchi (fino a qualche decennio fa, quando è avvenuta la sua chiusura) rappresentava un importante complesso produttivo – nel quale lavoravano, ancora fra Otto e Novecento, oltre un migliaio di operai –; a tale opificio è legata la localizzazione del primitivo nucleo del borgo. Poi, nel corso dell'Ottocento e del primo Novecento, in quella zona si sono anche localizzate altre industrie.

Il primitivo nucleo del borgo, denso e con strade strette, è dunque connesso con il grande complesso produttivo della Manifattura dei Tabacchi, e la storica via delle Maddalene è sull'asse dell'ingresso principale di quell'opificio. Il perimetro del nucleo borghigiano è costituito dal corso Regio Parco che separa tale nucleo dalla Manifattura, da una grande area verde – dove una strada è in asse con la chiesa di San Gaetano da Thiene –, e dalle vie Gottardo, Bologna e Paretto.

Fra Otto e Novecento, qualche schema di pianificazione interessa la zona territoriale del borgo, con indicazioni normative legate alle infrastrutture stradali. Il piano (approvato con Regio Decreto del 4 settembre 1887), che sancisce il prolungamento fuori cinta daziaria dei principali corsi e vie, prevede, nel caso specifico, i prolungamenti della via Bologna e della strada del Regio Parco sino al Parco. Poi, la scelta di ampliamento urbano, che è tipica degli schemi di pianificazione dei primi quattro decenni del Novecento, è attuata secondo grandi maglie viarie, connesse con le varianti del piano regolatore progettato nel 1906 e approvato nel 1908: le varianti più significative sono quelle del 1915, del 1926 e del 1935. Tale scelta conferisce al reticolo stradale del borgo ampliato un andamento che non è di tipo ortogonale, perché basato su collegamenti stradali diversi. Nella zona, la presenza del Cimitero monumentale e di estese aree litoranee, relative ai fiumi Dora, Po e Stura, contribuiscono a definire un assetto stradale con planimetria irregolare.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminare allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, l'ambito *Borgata Regio Parco*, delimitato dalle vie Pergolesi, Signorini, Salgari, Rossetti, corso Regio Parco, via Rosa, Gottardo, Bologna, veniva classificato «di carattere ambientale con valore di bene».

Analoga perimetrazione veniva assunta per l'ambito nello studio su *Qualità e valori* (1992), che lo inseriva tra i «Tessuti minori e lottizzazioni esterni alla cinta daziaria del 1853», identificandone come elementi di qualificazione la Manifattura Tabacchi (1758) sul sito della villa cinque-seicentesca del Regio parco, le tracce dell'organizzazione rurale del territorio, la presenza di parecchi servizi decentrati e di quartieri di case popolari risalenti ai decenni a cavallo tra Otto e Novecento.

L'ambito considerato veniva quindi inserito nel P.R.G. di Torino (1995) tra i «settori urbani di valore storico-ambientale» governati da una specifica normativa di tutela.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Botticelli (già tratto del sedime della cinta daziaria 1912); Novara; Regio Parco. Vie: Bologna. Strada Settimo. Lungodora Firenze.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Corso Mamiani. Vie: Gottardo; Mottalciata; Sordevolo. Vie caratterizzanti: corso Regio Parco; alla Chiesa; Candelo; delle Maddalene; Pollone; Quittengo; S. Benigno; S. Gaetano da Thiene.

FIUMI, TORRENTI, RII, CANALI E BEALERE

Fiumi: Dora Riparia; Po; Stura. Canale Regio Parco, lungo il corso omonimo tra corso Novara e la Manifattura Tabacchi, iniziato nel 1758 a servizio dello stesso opificio. Bealera dell'Airale nel parco Colletta.

PONTI E PASSERELLE

Da *Beni Culturali*, cit., si segnalano: Ponti sulla Dora: Bologna, in asse alla via omonima, 1911 (impresa Porcheddu); Rossini, tra le vie Reggio e Rossini, 1927; Carlo Emanuele I o "del Colombaro", tra i corsi Novara e Tortona, 1902 (progetto Hennebique, impresa Porcheddu); Emanuele Filiberto, tra lungodora Colletta e piazza Fontanesi, progetto 1915-19 (impresa Porcheddu); Washington, tra via Carcano e corso Brianza, realizzato nel 1932, progetto ing. Peretti. Ponte sulla Stura Amedeo VIII, in asse a strada di Settimo, realizzato nel 1933.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazze: Abba; Sofia. Piazzale Croce rossa italiana. Larghi: Bologna; Brescia; Regio Parco. Slargo al ponte Rossini. Parchi: Colletta; Crescenzio.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Case borghigiane, corso Regio Parco 112-122, dell'ultimo quarto dell'Ottocento.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ AGRICOLA

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Cascina "L'Airale", via Zanella 17, già di proprietà reale, esistente nell'ultimo quarto del Settecento.

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Asilo Umberto I, piazza Abba, edificato a fine Ottocento. Scuole elementari: Abba, piazza Abba, vie delle Maddalene e Paroletti, costruita dal Comune dal 1880, progetto ing. Filippi; Alma Mater, via della Chiesa 5, edificata da privati nel 1932.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Chiesa di S. Gaetano da Thiene, via omonima 2, di gusto eclettico, costruita a fine Ottocento, progetto arch. Lorenzo Rivetti. Cimitero monumentale, corso Novara 137, corso Regio Parco, progetto di Gaetano Lombardi 1808 e realizzazione dal 1826.

EDILIZIA PER L'INDUSTRIA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Complessi industriali (ora in parte dismessi o demoliti): Manifattura Tabacchi, corso Regio Parco 142, edificio costruito dal 1758 sul sito dell'ex villa reale del Viboccone, progetto G. B. Ferroggio e F. A. Devinenti; Lanificio Maggia, già manifattura Bona, piazzale Croce Rossa, realizzato nel secondo decennio del Novecento; FIMIT, già filatura Vanzina, via Rossetti, edificato nel 1833.

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Istituto Zooprofilattico, via Bologna 148, di gusto eclettico, progetto Pietro Baral, 1913.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

Significativi fatti urbani ed edilizi sono localizzati in diverse parti del borgo.

Oltrepassato il corso Novara, se – costeggiando il Cimitero monumentale – si procede lungo il corso Regio Parco, lo sguardo può attivarsi su vari e interessanti aspetti: a sinistra, un filare di grandi alberi, intervallati da varie strutture di servizio per il cimitero (dietro a ciò, una striscia residuale di verde, confinante con il dismesso scalo merci di Vanchiglia); poi, proseguendo lungo il corso, s'incontrano alcuni elementi degni d'interesse: una casa all'angolo con la via Zanella; dietro tale via, si vede la cascina l'Airale; ancora lungo il corso, una fila di case borghigiane, fino all'angolo con la strada consortile alla Manifattura Tabacchi; a sinistra, il corso Mamiani, con sullo sfondo la chiesa di San Gaetano da Thiene, prospiciente una bella e libera area verde; infine, lo stratificato e articolato complesso edilizio dell'ex Manifattura Tabacchi.

Di fronte a questa, il primitivo nucleo del borgo, denso e con strade strette, rivela un aspetto unitario e coeso, nel quale emergono, per interesse primario, la via delle Maddalene e la piazza Abba.

Sul retro dell'ex Manifattura, appare un luogo marginale che contiene un intreccio di case e strade, dove si articolano aspetti naturali e artificiali di fragile bellezza: l'insieme risulta degno di una tutela selettiva e critica.

All'angolo del corso Novara con la via Bologna, un'area – delimitata anche dalle vie Pacini e Regaldi – contiene un fatto urbano degno d'interesse: un pezzo di città con reticolo viario ortogonale, forse una lottizzazione, verosimilmente determinato dai limiti poderali che erano pertinenti alla cascina Nigra.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

GIOVANNI BATTISTA SAPPA, *Ville impériale de Turin*, in *Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII, 1804-05*. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Francese, Torino*, f. 9.

Esterno alla cartografia di fine Settecento, che raggiunge solo in parte il settore a nord-est della capitale, il luogo del Regio Parco è indicato come *Le Parc*, con immediata sotto indicazione *Papeterie*, annotazione solo parziale dell'effettiva vocazione dell'ampissima manifattura, fabbrica di tabacchi principalmente e poi anche con una sezione più ridotta (quasi un'appendice) cartiera. Se dell'antica delizia del Regio Parco non rimane traccia, ormai trasformata in manifattura di enormi dimensioni, nemmeno il borgo è leggibile, non appearing a questa data ancora formato, a fronte di una connotazione eminentemente agricola dell'intorno territoriale della manifattura (salvo alcuni lacerti di giardini). Ricche le tracce di canalizzazioni, derivate dal Po, ma anche riconnesse al sistema di quelle derivate dalla Dora (*Canal du Parc*) e a servizio degli impianti produttivi, attestati lungo la strada di collegamento con la città (*Chemin du Parc*, oggi in parte corso Regio Parco).



ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino*, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Rabbini*, ff. XIV, XVIII.

Il borgo appare chiaramente definito e compatto attorno all'ampio complesso della Manifattura Tabacchi, riconoscibile inoltre dall'indicazione *R.º Parco*. Nel complesso produttivo sono anche riconosciuti la *Cartiera* (la medesima della mappa precedente) e un *Brillatoio da riso* verso il corso del fiume Po; da parte opposta al sistema (di cui si riconosce ancora la cappella), si trova l'ampia *C.ª Crotasse*. L'intero impianto produttivo è alimentato dal *canale del Parco*, mentre in un contesto ancora fortemente agricolo, con cascate anche di ampie dimensioni, si riconosce il percorso tortuoso della *Strada Comunale delle Maddalene*, una delle direttrici portanti del futuro sviluppo del borgo, con connotazioni diverse dall'asse rappresentato dal corso Regio Parco, qui nel tratto verso la manifattura non raffigurato specificamente né riconosciuto con alcuna denominazione. Il complesso del Cimitero monumentale, più verso la città, appena fuori dalla cinta daziaria del 1853 (oggi corso Novara), è riconoscibile non solo per l'impianto, ma anche per la scritta *Cimitero*; appare lambito dal canale del Parco sul fianco di ponente e da un tratto di quello del *Regio Parco* a meridione (due derivazioni che si intersecano in corrispondenza dello spigolo della cinta del camposanto) e da una delle anse della Dora (non ancora rettificata) sul lato di levante. In corrispondenza di questa sezione più bassa, verso la città, compare la denominazione dell'arteria extraforanea, indicata come *corso del Parco* (ancora oggi corso Regio Parco sin dall'attraversamento della Dora).



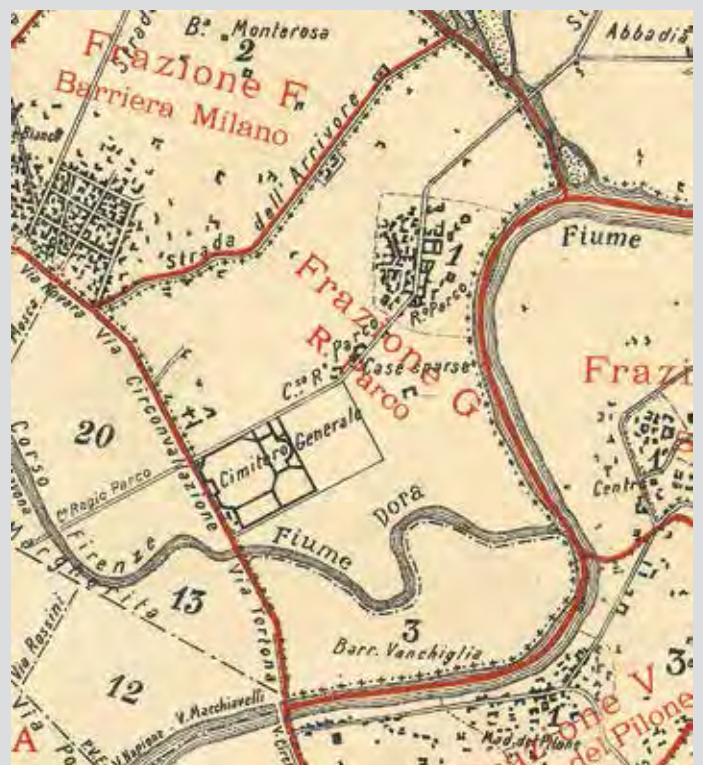
UFFICIO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Carta Topografica del Territorio di Torino coll'Indicazione dei Piani Regolatori e degli Ampliamenti* [...], 1900. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.6.1.

Il borgo è facilmente individuabile dalla scritta *Borgata del R.º Parco*, a cui corrisponde il complesso della *Manifattura Tabacchi*, la cascina Crotasse già incontrata; ma da parte opposta rispetto al corso Regio Parco, parallelo al corso del *canale del Parco* (indicato come *Strada del R.º Parco*, sul quale scorre il *Tramway Torino-Settimo*) si attesta ora anche l'ampio fabbricato della *Parrocchiale del Parco* (parrocchia di San Gaetano da Thiene), servita dalla piccola *via alla Chiesa*, dal percorso di collegamento tra il corso principale e una perpendicolare alla *via Maddalene*, altro asse di sviluppo per il borgo, da parte opposta alla manifattura. Il corso Regio Parco e il parallelo canale iniziano, con questa indicazione, dalla *Barriera del Camposanto*, della prima cinta daziaria, posta presso lo spigolo del cimitero monumentale (*Cimitero Generale*), ancora lambito sul fianco di levante dalla non rettificata ansa della Dora. Importante anche rilevare l'indicazione riguardo a una delle future assialità di sviluppo del borgo, ossia il *prolungamento della via Bologna*, portata oltre la cinta daziaria. Sempre verso la città, ma extraforanea, si nota la *via Aosta* (appartenente alla borgata contigua Monterosa), lungo la quale si addensano alcune case, che si biforca quindi nelle *strada dell'Arrivore* (coincidente oggi con le vie Cruto e Corelli, sempre della borgata vicina e ancora con il medesimo nome di strada Arrivore solo nell'ultimo tratto verso la Stura) e *strada delle Maddalene* (di antico impianto e appartenente al borgo Regio Parco).



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17.

Il borgo è riconoscibile nella *Frazione G - R. Parco*, delimitato dalla *via Circonvallazione* antistante il cimitero (poi denominata corso Novara come il tratto più alto), dalla *via Tortona*, oggi fuori dalla perimetrazione, dal corso del fiume Po (sempre fuori perimetrazione), da un breve tratto della Stura di Lanzo e dalla *Strada dell'Arrivore* (qui comprendente anche il tratto di via Aosta) già identificata nella precedente cartografia e oggi esterna alla perimetrazione, che segue l'andamento di via Bologna nel suo prolungamento oltre cinta. All'interno del perimetro della sezione, oltre alla massa evidente del *Cimitero Generale*, già ampliato rispetto al suo impianto originario, si trova la sezione 1 corrispondente al *R.º Parco*, tutta sviluppata sui due lati del *C.º R.º Parco* e di fatto coincidente con il nucleo più compatto del borgo; il resto è a case sparse e ancora con ampia connotazione agraria. L'estensione della sezione è superiore alla superficie del borgo e ingloba nella sezione 3 anche la *Barr. di Vanchiglia*, ossia una cospicua parte della borgata di Vanchiglietta.



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.

La prima variante al PRG del 1906-08 prevede una abbondante ridefinizione del margine dell'area, soprattutto presso il fianco di levante del cimitero monumentale, dove il corso della Dora è regimentato, contribuendo anche alla perimetrazione attuale del borgo. Sul retro del camposanto (di cui si indicano le varie fasi di espansione) è previsto un grandissimo porto fluviale (poi non realizzato), mentre poco oltre il canale del Parco, che fiancheggia l'importante arteria del corso Regio Parco, si colloca il sistema ferroviario relativo alla *stazione merci* (ossia lo scalo di Vanchiglia), prospiciente il corso Novara. L'ansa della ferrovia, fino al confine con la contigua borgata (via Bologna), definisce una stretta striscia ancora relativa al borgo Regio Parco, oggetto di pianificazione. Il nucleo più compatto del borgo, lungo la via Maddalene e presso la *Manifattura Tabacchi*, è tuttavia ancora (erroneamente) denominato *Borgata del Regio Parco*. Si definisce anche il corso della seconda cinta daziaria, con la nuova barriera daziaria (*barriera di Stura* e oggi piazza Sofia), termine della parte più compatta della sezione, che prosegue fino al corso della Stura con un abitato addensato solamente sui due lati, a stretto nastro, della strada di Settimo, fino al futuro ponte Amedeo VIII. Si segnala ancora come appartenente a questo borgo una piccola *enclave*, al di sotto del corso della via Bologna, formata dalle vie a reticolo diagonale rispetto a corso Novara, denominate Montalciata, Candelo, Pollone, Quittengo, Parini e Regaldo, esterna alla barriera Maddalene della cinta del 1853, oggetto di parziale rettificazione, ma con ampia persistenza dell'impianto originario.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908).* ASCT, *Tipi e disegni*, 64.7.8/6.

Il borgo ha ormai raggiunto la sua conformazione definitiva, con il nucleo compatto di fronte alla Manifattura Tabacchi e lungo l'asse di via Maddalene, che si apre ora, in faccia all'opificio, con la piazza Abba, mentre permane l'errata dizione *borgata Regio Parco*, peraltro ancora attribuita al solo nucleo più compatto. Il tratto di via Bologna poco prima della curva della ferrovia è ora compiuto nella piazza Croce Rossa Italiana, presso cui, dal lato del borgo, si forma un amplissimo comparto industriale, con relativo contraltare verso la borgata Monterosa. Oltre la ferrovia la via prosegue sino ad innestarsi nel corso Regio Parco e poi da qui nella larghissima piazza Sofia (già barriera della seconda cinta daziaria). Si osserva una progressiva densificazione dell'abitato, frammisto a fabbriche, lungo la dorsale di via Bologna, da corso Novara fino a piazza Sofia, in aperto contrasto viceversa con la conservazione delle caratteristiche proprie del più antico nucleo corrispondente al borgo ruotante attorno alla manifattura del Regio Parco.

L'*enclave* già segnalata appare come nucleo fortemente connotato e non segnato da ulteriori interventi di ridefinizione.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



Nel nucleo borghigiano di più antica origine alcuni edifici costituiscono tuttora una presenza identitaria di forte impatto ambientale, sia minuti come l'asilo infantile Umberto I di piazza Abba, sia di imponente presenza come il complesso dell'ex Manifattura Tabacchi, mentre la chiesa di San Gaetano da Thiene domina l'ampio spazio a verde tangente al principale aggregato.



All'interno del perimetro individuato per il borgo, pur defilato rispetto al nucleo principale, costituisce un elemento di primaria identità ambientale il complesso del Cimitero monumentale, su progetto di Gaetano Lombardi (1808) e realizzato a partire dal 1926.

RILIEVO URBANO

L'ampia area del borgo è caratterizzata dalla presenza di edifici e luoghi che ne connotano l'organizzazione funzionale e l'immagine, e si configurano altresì come punti di riferimento della storia torinese, passata e presente. Tra questi, forniscono una particolare impronta al settore urbano il Cimitero monumentale, l'antica Manifattura Tabacchi e lo scalo merci di Vanchiglia, complessi tutti che, per il loro aspetto architettonico dai caratteri formali fortemente caratterizzanti e per la loro importante dimensione, costituiscono i fulcri visivi e distributivi per la riconoscibilità di quell'area mentre, più in generale, si configurano come poli nodali anche della strutturazione dell'intera città.

Considerando un caso a parte il cimitero, che per la sua particolare connotazione mantiene tuttora le prerogative funzionali di un complesso emergente dal resto del costruito, anche gli altri due complessi – le cui funzioni specifiche sono invece mutate – mantengono tuttavia un ruolo polare come memoria di un passato in cui sono stati rilevanti fulcri di attività lavorative e organizzative della società torinese, per un lungo periodo della sua storia.

Oltre a questi punti di riferimento, l'area del borgo è caratterizzata dalla presenza di numerosi fabbricati per l'attività industriale che nel corso del Novecento ne hanno determinato un disegno urbanistico organizzato in ampi isolati, entro cui si è adattato il costruito destinato alla residenza. Tale disegno è scandito o contornato da una maglia viaria strutturata da numerose ampie arterie, come i corsi Regio Parco e Novara, la via Bologna e il lungodora Colletta.

All'interno di tale struttura, si rileva la presenza di due nuclei caratterizzati entrambi da un edificato minuto, con peculiarità che ne definiscono la connotazione ambientale tipicamente borghigiana, tanto che in molti loro spazi si ritrova l'atmosfera tradizionale di un paese di antica formazione.

È anzitutto il caso del nucleo polarizzato sull'ampio complesso dell'antica Manifattura Tabacchi in affaccio su corso Regio Parco. Il settore si distingue per la presenza del settecentesco complesso manifatturiero che, per la sua dimensione e soprattutto nel richiamare l'attenzione sulla raffinatezza della sua austera architettura, si configura indiscutibilmente come il polo percettivo dominante di tutto l'ambito. Un ambito piuttosto ampio, costituito da piccole strade e case che si articolano principalmente nell'area antistante il fronte dello storico edificio produttivo, e che a volte sboccano su spiazzi di varia dimensione su cui si affacciano edifici di servizio come scuole e chiese, oppure spazi di aggregazione, spesso alberati, con attrezzature per il gioco dei bimbi o delle bocce. L'edificato è generalmente a due o tre piani fuori terra (con pochi casi in cui si raggiungono anche i cinque) e architettonicamente varia dalla semplicità estrema – con case disegnate solo dal ritmo delle aperture verticali di facciata – ad assetti più ricercati, in cui i decori (di cornici, lesene, rigature dell'intonaco atte a simulare un bugnato, oppure di balaustre e mensole dei balconi) contribuiscono a impreziosire la fattura stilistica dei fronti strada, con risultati anche pregevoli. Lungo corso Regio Parco, nel settore adiacente al lato meridionale della manifattura, l'edificato mostra caratteri più affini all'edilizia rurale, soprattutto per quanto concerne gli affacci sui piccoli cortili interni. Tale connotazione è in linea con l'immagine complessiva di questo settore, in cui ampi spazi sono ancora tenuti a prato e mostrano le tracce degli antichi canali che un tempo connotavano la morfologia del borgo. Attraverso le alberature che a tratti delimitano la zona, si affacciano alcuni dei molti fabbricati industriali che caratterizzavano gran parte della restante area di Regio Parco, generando scorci tipici della sua connotazione borghigiana.

Il secondo nucleo interessante per il suo proporre tipologie edilizie minute, che riportano a un'immagine ambientale del passato, è invece quello che si cela entro la struttura secondaria di piccole strade in affaccio su via Bologna, in corrispondenza con corso Novara. Si tratta di un aggregato di piccole case (a due o tre piani fuori terra), di semplice fattura, che si sviluppa in particolare lungo le vie Candelo, Pollone e privata Quittengo, configurando un ambiente del tutto distaccato da quello caotico e disordinato dei tratti prossimi delle due importanti arterie stradali su cui gravita. Il piccolo settore è circondato dai fabbricati – in parte dismessi – dei grandi complessi industriali e di altri per piccole attività produttive, appartenenti tanto all'area entro il perimetro qui individuato per il borgo, quanto a quella dell'adiacente borgata Monterosa. Questo nucleo, sia per la sua posizione, sia per la scarsa estensione e per la mancanza di un polo identitario, si configura come un agglomerato autonomo.

Un'ulteriore presenza interessante di piccole case dalle caratteristiche borghigiane si trova nella propaggine della zona a nord, verso il ponte Amedeo VIII. Qui le case costeggiano strada Settimo come singole presenze senza continuità, in un tessuto urbano che ha mantenuto ancora vive molte aree con prati e alberi, presentando ancora oggi quei caratteri tipici delle aree più estreme della città, caratteri che si ritrovano al di là della Stura di Lanzo, nei borghi di Barca e Bertolla.



Il fabbricato dell'ex Manifattura Tabacchi e l'antistante piazza Abba, caratterizzata dalla pregevole presenza dell'asilo Umberto I. L'ampio invasivo conserva il fascino del tempo passato attraverso la permanenza di alcuni vecchi edifici ben conservati e delle alberature, ai quali creano una notevole dissonanza sia l'ampio parcheggio centrale, sia alcune volumetrie disordinate in affaccio o edifici incoerenti con i caratteri storici del luogo.



Piazza Abba, vista da via Maddalene, mostra l'area dedicata all'incontro in cui si ritrova un ambiente tranquillo, che si protrae nella via e nel nucleo adiacente dell'antico borgo.



Via Maddalene, una delle vie caratteristiche del borgo, in un confronto tra l'aspetto odierno e quello di inizio Novecento, che evidenzia la conservazione della sua storica immagine ambientale.





Scorci di alcune strade del nucleo antico del borgo, compreso tra corso Regio Parco e le vie Bologna e Gottadro; in particolare le vie San Benigno, alla Chiesa e San Gaetano da Thiene.





Via San Gaetano da Thiene e, sullo sfondo, l'antica Manifattura Tabacchi.



Corso Regio Parco, nel tratto a meridione dell'importante complesso industriale che ancor oggi connota l'area, e in alcuni affacci interni.





L'ampia area verde compresa tra i corsi Mamiani e Sempione, sulla quale si affacciano alcuni dei fabbricati industriali che caratterizzano il vasto settore a ovest di corso Sempione e, sullo sfondo, la chiesa di San Gaetano da Thiene.



Viste della strada consortile alla Manifattura Tabacchi, in prossimità di corso Regio Parco.



Il fabbricato dell'ex scalo merci di Vanchiglia.



Via Candelo vista da via Bologna e nell'infila opposta, in cui si aggrega con via Pollone nel configurare un ambiente dai caratteri borghigiani.



Visuali del nucleo caratteristico che si sviluppa lungo le vie Pollone, privata Quittengo e Candelo.



Il borgo che si è formato allo sbocco della Valsalice aveva una volta il solo nome di borgo Rubatto, derivatogli dalla famiglia dello stesso nome, che era un tempo proprietaria di questo luogo [...]. Il borgo Rubatto fu un tempo una delle residenze dei lavandai di Torino [...]. Nel suo rapido sviluppo il borgo Rubatto ha finito per scindersi in due parti: la seconda, la più alta, verso la collina, dopo l'erezione del monumento agli eroi della Crimea, ha assunto il nome di borgo Crimea.

ABATE DAGA, 1926, p. 89



1. Il ponte di ferro, o ponte Maria Teresa, poi sostituito dal ponte in pietra al fondo di corso Vittorio Emanuele II, di collegamento tra le due sponde del Po, in corrispondenza del borgo del Rubatto, addossato alle pendici del Monte dei Cappuccini.
2. Il casello della barriera di Piacenza della cinta daziaria (ancora oggi conservato) lungo corso Moncalieri, quasi all'imbocco della prima parte in salita di corso Lanza, e il sistema tranviario di collegamento della aree periferiche della città (l'insegna recita il nome del capolinea: «Martinetto»).

BORGO RUBATTO





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadrante n. 156 09 3, tav. n. 16 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Slargo lungo corso Moncalieri, fra le vie Marsala e Milazzo, via Milazzo, corso Giovanni Lanza, via Maresciallo Gaetano Ettore Giardino, fiume Po (dal lungopo Piemonte al parco Caduti dei Lager Nazisti).

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

Per la zona pedecollinare, il riferimento ai borghi deve, in prima istanza, tener conto di alcuni elementi di aggregazione (cascine o vigne), in vicinanza di una strada che porta al contado, e, poi, considerare gradualmente i processi di trasformazione delle attività produttive che danno luogo a insediamenti lungo la strada – qui il corso Moncalieri – che collega la città con il territorio. Nel senso che, da un insieme meramente agricolo o signorile di cascine o vigne, e edifici annessi, si passa a un sistema urbano per la produzione industriale che è legato anche a tipi di controllo normativo, per i dazi e per i piani regolatori parziali. Durante l'Ottocento, attorno a complessi industriali si localizzano edifici per la residenza delle classi meno abbienti (operai e lavandai) e qualche caserma per le forze militari. Fra Otto e Novecento, il borgo che è interno alla prima cinta daziaria presenta lungo l'asse viario che diverrà poi corso Moncalieri una certa consistenza, sia pur frammentata da destinazioni d'uso diverse, ma la sua fragile forma urbana non regge all'impatto prodotto da trasformazioni insediative legate al nuovo assetto della zona: il borgo Crimea, creato per fini residenziali di alto livello, secondo un'edilizia di tipo estensivo (palazzine e ville) e intensivo (case multipiano da reddito).

Il perimetro di borgo Rubatto è riferito a oggi – secondo una scelta d'individuazione per analogia con altri luoghi borghigiani –, ma deve intendersi come confine teorico, perché Rubatto è stato fagocitato da borgo Crimea.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminare allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, l'ambito del borgo, là denominato *Borgo Crimea* (accomunato a *Borgo Po*), delimitato da corso Lanza, via Giardino, corso Moncalieri, lungopo Sardegna, era classificato come «di carattere ambientale con valore di bene».

Analoga perimetrazione per il settore urbano veniva assunta dallo studio su *Qualità e valori* (1992) che lo inseriva tra gli «insediamenti settoriali del primo periodo unitario», indicandone l'alta qualità ambientale per «il rapporto con la fascia del lungopo e la sua architettura fluviale; i legami con l'ecosistema collinare e con l'emergenza architettonica e paesaggistica del Monte dei Cappuccini». Il settore, insieme a quello del borgo Po veniva inserito nel P.R.G. di Torino (1995) tra i «settori urbani di valore storico-ambientale» governati da una specifica normativa di tutela.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Fiume, Lanza (già tratto del sedime delle cinte daziaria del 1853 e del 1912), Moncalieri.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Vie: Gaeta, Manara, Mentana, strade di servizio agli edifici sulle dorsali collinari. Vie caratterizzanti: antica via della Brocca, alla Villa Quiete, Bicocca, Cosseria.

FIUMI, TORRENTI, RII, CANALI E BEALERE

Fiume Po.

PONTI E PASSERELLE

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Ponte Umberto I, in asse a corso Fiume, progetto ingg. Micheli e Ristori (con proposte arch. D'Arco), realizzato nel 1907.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazza Crimea. Largo Mentana. Fascia verde lungo il Po.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Case di civile abitazione: corso Fiume 2, progetto di Crescentino Caselli, 1889; via Casteggio 2, progetto di Crescentino Caselli, 1899.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Scuola materna M. L. Rubatto, corso Moncalieri 48, costruita dalla Federazione asili infantili suburbani nel 1891. Scuola elementare don Bosco, via Manara ang. largo Mentana 10, costruita dal 1903 dall'ing. G. Destefanis, acquistata dal Comune nel 1929.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Chiesa e convento della Madonna del buon consiglio, via Curtatone 17, dei primi anni del Novecento. Chiesa di S. Agnese, corso Moncalieri 39, progetto Giuseppe Cento, 1929.

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Ex dopolavoro FIAT, poi centro civico, corso Moncalieri 18, costruito negli anni trenta del Novecento dagli uffici FIAT, a firma di Vittorio Bonadè Bottino. Palazzina per uffici, ex Polla, poi istituto di assistenza, corso Moncalieri 17, costruita nel 1875 dal geom. Angelo Marchella. Ex edificio di servizio della caserma Montenero, via della Brocca 7, già del complesso militare costruito tra 1860 e 1867. Ex edificio daziario della barriera di Piacenza (cinta daziaria del 1853), corso Moncalieri 80, uno degli edifici progettati dal Comune tra 1860 e 1885.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

Il carattere del luogo si può valutare oggi in modo sporadico, individuando qualche parte rimasta. La via della Brocca, che prende il nome da un fabbricato appartenuto alla demolita caserma Montenero e chiamato «scuderie della Brocca», presenta gli edifici già destinati a scuderie che risultano interessanti per la loro struttura formale, legata a tipi ripetuti. La via alla Villa Quiete, che al suo inizio ha un ponte sul rivo Paese, da cui si vede un significativo pezzo borghigiano che, nonostante le trasformazioni avvenute, si presenta ancora come sito morfologico e tipologico di un certo fascino extraurbano, già esterno alla cinta daziaria.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

TOPOGrafo PIEMONTESE, *Carta topografica della Caccia*, 1761-66. ASTO, Corte, *Carte Topografiche Segrete*, Torino, 15.A.VI rosso (il nord è in basso).

Il borgo, seppure di piccole dimensioni, appare indicato con il suo toponimo *Il Rubatto*, quasi in faccia al *Regio Valentino*, dalla parte opposta del corso del Po. Al nucleo compatto si accede dalla strada che va verso Moncalieri, da un versante, e dall'altro verso San Mauro e che si ricollega alla città attraverso l'unico ponte presso lo sbocco di levante dalla fortificazione. Il tessuto agricolo attorno al borgo appare a campi per la parte piana verso il fiume e ad alteni per quella pedecollinare.



GIOVANNI BATTISTA SAPPA, *Ville impériale de Turin, in Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII, 1804-05. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Francese, Torino, ff. 13-14.*

Più che come borgo, il toponimo ricompare legato a una fattoria (*Ferme Rubat*), ma in posizione corretta e lungo la medesima arteria viaria, ora indicata come *Route de Gênes à Turin*. La vocazione agricola dei dintorni, con le differenziazioni già evidenziate, appare confermata.



ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Rabbini, ff. XXIII, XXVII.*

Il borgo ha raggiunto una certa consistenza nel settore tra il fiume e corso Moncalieri, con piccoli edifici residenziali in linea verso quest'ultimo. Un ampio settore a est del corso è stato occupato dalle due caserme, Monte Nero e Brocca erette nel 1850, mentre è in fase di dismissione il poligono di tiro spostato a Venaria. Di fronte al castello del Valentino è visibile il casello daziario, in affaccio su corso Moncalieri.



Piano Regolatore per l'ampliamento della Città oltre il Po, a sud della Strada della Villa della Regina in aggiunta e modificazione a quelli approvati con R° Biglietto 1° Aprile 1823 e con R° Decreto 10 Agosto 1865 approvato dal Consiglio Comunale nelle sedute 8 Giugno e 25 Novembre 1885, 1866. ASCT, Serie 1k 13, tav. 261 (il nord è a sinistra).

Il borgo del Rubatto aveva frattanto assunto una profonda trasformazione con l'insediamento di importanti complessi industriali come l'*Opificio Fratelli Diatto* sulla sponda del Po e la fronteggiante *Fonderia Polla*. L'area del Rubatto, ormai interna alla cinta daziaria del 1853, viene pertanto pianificata secondo un reticolo viario che definisce piccoli lotti, in parte previsti a palazzine immerse nel verde.



UFFICIO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Carta Topografica del Territorio di Torino con l'Indicazione dei Piani Regolatori e degli Ampliamenti* [...], 1900. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.6.1.

Il settore pedecollinare è ormai assunto a quartiere residenziale di pregio; il minuto tessuto abitativo precedente a cavallo del *Ponte Maria Teresa* e i complessi industriali sono stati eliminati, mentre solo più tratti della *Strada della Brocca* e del *Rivo Paese* ricordano l'antica struttura borghigiana.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17.

Il borgo fa parte della Frazione A, alla sezione 15, delimitata dal Po e dalla linea della cinta daziaria del 1853, qui indicata come *Corso Giovanni Lanza* e *C.º Q. Sella*.



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.

L'impianto stradale si è consolidato, suddividendo la zona in due settori. A nord del *Corso Vittorio Emanuele II oltre Po* (oggi corso Fiume), nei piccoli isolati di forma curvilinea si è iniziato a costruire palazzine e ville con giardini. Nell'altro settore il tentativo di razionalizzare la viabilità si scontra con le numerose preesistenze; l'edificazione è ancora piuttosto scarsa.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908). ASCT, Tipi e disegni, 64.7.8/6.*

Si è costruito un po' ovunque: a più bassa intensità nelle zone tra il Monte dei Cappuccini e il corso Fiume e al di là di piazza Crimea, a isolati prevalentemente chiusi nel settore meridionale. In quest'ultimo si consolidano questioni irrisolte (che tali rimarranno sino ad oggi) come la prevista *Via Gaeta* oltre il *Largo Mentana*, impedita dal permanere di *Via della Brocca*, traccia residua dell'antico borgo.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



Nel settore comunemente indicato come "Crimea", che ha inglobato il più antico nucleo del Rubatto, il corso Fiume con le vie adiacenti costituisce un luogo di forte connotazione identitaria.

Il pregio architettonico delle palazzate, l'eccezionale qualità scenografica dei rapporti visuali con la zona del Valentino di là del Po e con le pendici collinari dominate dal Monte dei Cappuccini, conferiscono alla zona un alto valore ambientale.



Il monumentale complesso edilizio, in corso Fiume angolo via Cosseria, di Vittorio Eugenio Ballatore di Rosana (1909-1912).



Del più antico borgo del Rubatto, fagocitato dalle successive trasformazioni, permangono pochi documenti materiali: la scuola materna del 1875 edificata nel 1891 dalla Federazione degli Asili Infantili Suburbani in corso Moncalieri 48; le ex scuderie della caserma Montenero in via della Brocca; la palazzina uffici delle ex officine Polla in corso Moncalieri 17, ora in condizioni di avanzato degrado; il basso fabbricato all'ingresso del nucleo di palazzine in via alla Villa Quiete.



RILIEVO URBANO

All'interno dell'area riconducibile storicamente all'antico borgo, oggi sono scarsamente rintracciabili i segni della configurazione originaria, in quanto annullati dalla pianificazione dell'area realizzata a partire dagli ultimi decenni dell'Ottocento, che ne ha riprogettato la struttura urbana e l'immagine architettonico-ambientale.

Gli edifici industriali e residenziali, di minuta e semplice fattura, che originariamente caratterizzavano il borgo e si articolavano in particolare lungo la sponda del fiume Po, sono stati infatti eliminati e non ne rimane più traccia, se non attraverso alcune fotografie e documenti dell'epoca che testimoniano la configurazione e l'assetto di un borgo autonomo, in cui gli edifici abitativi erano preposti ad accogliere gli operai delle molteplici fabbriche "fuori porta".

L'area, connotata da un disegno urbanistico impostato su una geometria pseudosimmetrica incardinata su corso Fiume, propone oggi un edificato caratterizzato prevalentemente da palazzine ed edifici residenziali di pregio, costruiti a cavallo tra Otto e Novecento. All'interno di essa, si ritrova però ancora, in via della Brocca, uno dei complessi delle scuderie delle caserme che, insieme a quelli industriali che caratterizzavano il borgo all'origine, ha conservato pressoché inalterata la propria fattura tipologica, risultando tuttora una forte presenza architettonica, pur se completamente decontestualizzata.

La trasformazione del borgo più antico in lottizzazione residenziale di pregio, è testimoniata oggi da un tessuto urbano compatto nella sua ricercata immagine ambientale (nel settore tra corso Moncalieri e la collina), in cui lungo le arterie principali si articolano prevalentemente palazzine di pregevole ricchezza e fattura stilistico-architettonica, mentre in quelle secondarie assumono un tono decorativo lievemente minore, inframmezzate da rari interventi più recenti. Man mano che ci si allontana dal denso nucleo edificato, verso la zona pedecollinare il costruito storico si dirada, in un rapporto sempre più stretto con il verde della natura che lo circonda, come nel caso dell'imbocco di via alla Villa Quiete da viale Thovez. Lungo la sponda fluviale, viceversa, il verde dominante delle alberature prevale accogliendo al suo interno i radi edifici, tra i quali alcuni appartenenti al periodo di trasformazione del borgo in una delle zone architettonicamente e socialmente più prestigiose della città.



L'antica veduta testimonia la consistenza e i caratteri tipologici del costruito nell'area ai piedi del Monte dei Cappuccini, in particolare del borgo Rubatto e, a sinistra, del borgo Po. In primo piano sono evidenti i fabbricati industriali lungo la sponda fluviale, nucleo originario dell'insediamento fuori porta.



Il nucleo di palazzine residenziali in via alla Villa Quiete (all'imbocco da viale Thovez) conserva l'immagine architettonica antica in stretto rapporto con il verde pedecollinare, definendo un ambiente che riporterebbe a tempi passati, non fosse per l'affaccio sul viale, un'ampia strada a scorrimento veloce.



Il fabbricato industriale in via della Brocca, rara testimonianza del borgo.





Scorci dell'ambiente urbano gravitante su corso Fiume, caratterizzati principalmente dai tipi edilizi dell'insediamento urbano che, dagli ultimi decenni dell'Ottocento, ha sostituito quello originario del borgo antico. Nello specifico, sono rappresentate via Cosseria e via Bicocca.



L'area compresa tra il Po e corso Moncalieri è caratterizzata dalla massa verde delle alberature della sponda fluviale, entro la quale si ritrovano alcuni degli edifici costruiti a cavallo tra Otto e Novecento.



L'area originaria del borgo propone oggi visuali in cui dominano i caratteri tipologici delle architetture sorte in seguito alla ristrutturazione urbanistica iniziata negli ultimi decenni dell'Ottocento, con palazzine e palazzi stilisticamente prestigiosi: il verde costituisce comunque il tema ricorrente dell'immagine ambientale, di completamento all'edificato. In particolare, diverse strade della zona propongono scorci in cui emerge l'eccezionale volume del Monte dei Cappuccini.

Il Borgo San Donato da un lato è divenuto parte integrante del centro cittadino, pur non potendo cancellare il suo confine segnato dal solco della linea ferroviaria di Milano; dall'altro si è esteso gradatamente verso la campagna ed ha superato anche l'antica cinta daziaria occidentale, invadendo ed unendosi in un'intima fusione di vita e di interessi alle zone superiori.

ABATE DAGA, 1926, p. 209



1. La vecchia fabbrica di cioccolato Talmone all'incrocio tra corso Principe Oddone e via Balbis, lacerto della vocazione soprattutto manifatturiera del borgo San Donato.
2. La via San Donato, perno del borgo, con la sua precisa connotazione commerciale e residenziale, trasformazione urbana delle storica direttrice di collegamento tra la città, il borgo San Donato e l'attiguo borgo Martinetto fino a Collegno.
3. La chiesa dell'Immacolata Concezione e San Donato, sulla omonima via, su progetto dell'ing. Serena, aperta al culto nel 1869, la cui facciata, di vistoso stile eclettico, è completata nel 1906.

BORGO SAN DONATO





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 155 12 1 e 156 09 4, tavv. n. 10 e 11 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Piazza Statuto, corso Francia, corso Alessandro Tassoni, via Andrea Del Sarto, via San Donato, via Gabriele Bogetto, corso Regina Margherita, corso Principe Oddone.

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

Il borgo appartiene al tipo dei luoghi esterni alla cerchia della fortificazione, e poi interni alla prima cinta daziaria, che in epoca contemporanea sono stati interessati da una sorta di trasformazione strutturale, nel senso che il primitivo nucleo risulta affiancato da alcuni ampliamenti, pianificati in periodi diversi con destinazioni di tipo manifatturiero e residenziale: quest'ultimo tipo anche di alto livello.

In analogia con altri borghi, gli elementi che hanno prodotto il citato primitivo nucleo sono strade, canali, cascate e aggregati edilizi; qui, per esempio: la via San Donato (da cui il borgo ha preso il nome e che in origine era indicata più semplicemente come *contrada del Martinetto* quale connessione con il contiguo borgo del Martinetto, poi ridenominata nell'Ottocento con il nome della preesistente chiesa, distrutta nel Cinquecento, all'avvento dei Francesi); la via Balbis (già *strada tendente alla Fucina delle Canne*); la via dell'Industria (così denominata per ricordare, dopo la scelta di Torino quale capitale dello Stato, la volontà del Municipio di far sì che questa diventasse una città industriale); il *canale di Torino* (poi coperto dall'andamento spezzato delle vie Carena e Pacinotti); l'aggregato edilizio del Bruciacore (poi demolito, e riferibile circa all'area della piazza Barcellona), interno alla linea poligonale che conteneva le indicazioni normative del Regolamento per l'Ornato del 1862. Il borgo è anche stato luogo di insediamento di importanti fabbriche, dalla Caffarel, di cui si conserva ancora l'antica sede, alle Concerie Fiorio (su progetto di Pietro Fenoglio), al Birrifico Metzger, ai mulini della città, poi Feyles, all'angolo con corso Tassoni, tutte a sfruttare la ricchezza d'acque fornite dai numerosi canali, in particolare quello cosiddetto di Torino. Seppure ormai modificati da trasformazioni funzionali, questi ampi complessi produttivi connotano profondamente la via San Donato e si mescolano alla vocazione residenziale evidente sin dal secondo Ottocento, sicché il carattere del borgo si è abbastanza conservato ed è ancor oggi definito dal peculiare rapporto tra una morfologia urbana, con maglia viaria fitta e irregolare, e alcune tipologie edilizie borghigiane, con case basse e alte.

Accanto al nucleo primitivo del borgo, gli ampliamenti urbani pianificati fra Otto e Novecento hanno avuto come limiti i corsi Francia e Regina Margherita. La via Cibrario (già *Chemin de Colegno à Turin*, e prolungamento della via Dora Grossa, antico Decumano, poi via Garibaldi) si configura quale asse retto di un ampliamento del primo Novecento, con caratteri residenziali di alto livello, costituiti da tipi edilizi intensivi ed estensivi.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminarmente allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, veniva individuato l'ambito *Borgo S. Donato* delimitato da: corso Francia, via Bagetti, Talucchi, Collegno, San Clemente, corso Tassoni, via Peyron, Morghen, Bossi, Le Chiuse, Durandi, San Donato, Bogetto, Principessa Clotilde, Bossi, corsi Regina Margherita e Principe Oddone, piazza Statuto, via e largo Cibrario, via Matteucci. L'ambito era classificato «di carattere ambientale con valore di bene» nella zona più antica, delimitata da via Principessa Clotilde, corso Principe Oddone, via Cibrario, Le Chiuse, Vagnone, San Donato, Galvani e segnalato «di interesse ambientale» nel restante settore.

L'intero ambito veniva preso in considerazione nello studio su *Qualità e valori* (1992), inserendo l'insediamento primitivo, denominato *San Donato*, tra i «Borghi extramuranei di antico impianto incorporati nella pianificazione ottocentesca» e l'altro, denominato *Via Cibrario*, tra gli «Insediamenti settoriali del primo periodo postunitario».

Entrambi gli ambiti sono stati inseriti nel P.R.G. di Torino (1995) tra i «settori urbani di valore storico-ambientale» governati da una specifica normativa di tutela.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Francia; Principe Oddone; Regina Margherita; Tassoni (già tratto del sedime della cinta daziaria 1853). Vie: Cibrario; San Donato.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Vie: Peyron; Piffetti; Pinelli; Talucchi. Vie caratterizzanti: Balbis; Bonzanigo; Carena; Durandi; Le Chiuse; Pacinotti; Saccarelli; San Donato; Sobrero.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazze: Barcellona; Bernini; Paravia; Peyron; Statuto. Larghi: Cibrario; Migliara.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Palazzine, ville e villini con giardino: tre palazzine in via Piffetti 3, 5, 7 di gusto Liberty, progetto Giovanni Gribodo, 1908; palazzina in via Piffetti 5 bis, progetto Gribodo, 1911; ex villino Raby, corso Francia 8 bis, progetto P. Fenoglio e G. Gussoni, 1901; casa Fenoglio La Fleur, via Principi d'Acaia 11, tipico esempio di Liberty torinese, progetto Pietro Fenoglio 1902; nucleo di palazzine, via Cibrario 56, 58, del primo decennio del Novecento, progetto ing. Sgarbi. Case di civile abitazione di stile Liberty: casa Tasca, via Beaumont 3, progetto Gian Battista Benazzo, 1902; via Cibrario 15, progetto Giuseppe Velati Bellini, 1902; casa Macciotta, corso Francia 32 via Bagetti, progetto Pietro Fenoglio 1904. Altre case di gusto Liberty: via Piffetti 10, 12, di Giovanni Gribodo, 1908; via Cibrario 65, di Pietro Fenoglio, 1909; via Cibrario 61, ing. Giulietti, 1912; via Cibrario 62, Giovanni Bertola, 1914; via Bossi 1 via Cibrario, ing. Italo Bertoglio, 1915; case Casasopra e Marchisio, via Piffetti 40, 42, progetto Tioli, 1914. Case del primo quarto del Novecento che attestano la diffusione del gusto Liberty: in corso Umbria 2, 4, 6; in corso Principe Oddone 29; in via Piffetti 39. Case di

gusto eclettico: casa Actis Beltramo, corso Regina 202, 204, progetto Sgarbi, 1912; casa Casasopra, via Casalis 25, 27 via Talucchi, di C. A. Ceresa, 1914. Casa razionalista, via Palmieri 4 via Talucchi, di Antonio Pogatching, 1933.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Scuola elementare Boncompagni, isolato tra le vie Galvani Vidua Le Chiuse, eretta dal Comune, progetto ing. Pecco 1880. Istituto Faa di Bruno, via Le Chiuse 40, eretta nel 1890, progetto Pietro Fenoglio.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Chiesa: S. Zita, via S. Donato 35, eretta nel 1866, progetto Faà di Bruno; Immacolata Concezione, via S. Donato 21, di gusto eclettico, progetto ing. Serena, 1867.

EDILIZIA PER L'INDUSTRIA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Complessi industriali (ora in parte dismessi o demoliti): Ex concerie Fiorio, via Durandi 10 via Vidua, costruite nel 1837, progetto ing. Bria; concerie Fiorio, via Durandi 11 via Vidua 12, progetto Pietro Fenoglio, 1900; birreria Dreher ex Metzger, isolato tra le vie Bogetto Pinelli S. Donato Galvani, costruita nella seconda metà dell'Ottocento e ampliata nel 1903 da Pietro Fenoglio.

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Ospedale Maria Vittoria, corso Tassoni 44 vie Medail e Cibrario, il primo nucleo eretto nel 1883, progetto Oreste Bollati. Ex lavatoio pubblico, via Miglietti 24 via Saccarelli, costruito dal Comune nel 1904 e trasformato in bagni pubblici nel 1928. Sottopasso della ferrovia per Milano, corso Regina, realizzato nel 1927. Cinema Statuto, via Cibrario 16, 18, eretto nei primi anni trenta del Novecento, progetto Contardo Bonicelli, distrutto da un incendio nel 1983.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

Se da piazza Statuto si procede in via San Donato, appare chiara la visione del borgo: quello storico asse viario principale, non rettilineo e spezzato in due tratti, ha sotteso relazioni con l'andamento dei canali che hanno interessato la zona, fino a quando sono stati coperti; la via San Donato presenta una serie di tipi edilizi borghigiani, cui si accostano edifici che manifestano fenomeni di modernizzazione con aspetti positivi e negativi.

A ridosso del corso Principe Oddone, fra la via San Donato e il corso Regina Margherita, esiste un pezzo di città con reticolo viario non ortogonale, denotato sia da storici tracciati stradali – la via Balbis, selciata con ciottoli, da tutelare –, sia da tipi edilizi con varie e articolate strutture formali.

Una tutela è anche auspicabile per quei pochi edifici bassi (che non sono palazzine), prospicienti la via Cibrario.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

GIOVANNI BATTISTA SAPPA, *Ville impériale de Turin, in Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII, 1804-05*. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Francese, Torino, ff. 8, 13.

Il toponimo non risulta identificabile e l'area occupata dal borgo va individuata sostanzialmente tra il tracciato della grande via di Rivoli (oggi corso Francia), sulla mappa definita *Chemin de Montcenis à Turin* e il tracciato in due segmenti del *Chemin de Colegno à Turin*. In corrispondenza del segmento più vicino alla vecchia cinta della città, in fase di smantellamento, si riconoscono le aree più produttive, connotate da un blocco di *Moulins* e da una *Manufacture de Fayences* presso lo sbocco occidentale. L'area appare sostanzialmente a vocazione agricola, con ampi campi e prati.



ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino, detta "Catasto Rabbini", 1866*. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Rabbini, f. XVII.

Il borgo, al di là della ferrovia di Novara, è strutturato su di un impianto viario che ha come asse principale la via San Donato, alla quale si affianca verso nord la pressoché parallela via Carena, entrambe solcate dalla via Balbis che poi si biforca in via Bonzanigo. In questo settore risulta già abbastanza consistente l'edificato e altrettanto quello (segnato più in chiaro) che si presume in progetto. Particolarmente compatto appare il costruito in linea lungo via San Donato sino all'odierna via Vagnone sul fronte nord-orientale, mentre sul fronte opposto termina presso la chiesa parrocchiale in costruzione (1867); nell'isolato successivo oltre l'odierna via Saccarelli, è già in parte edificato il complesso del futuro istituto Faà di Bruno con la chiesa di Santa Zita (1866).



Pianta Geometrica della Città di Torino alla scala di 1:10.000 con tutti gli ingrandimenti eseguiti ed approvati ed in corso d'approvazione (1868). ASCT, Tipi e disegni, 64.5.11/B.

Uno dei piani di ingrandimento della città, approvati con un unico R.D. del 27.12.1868, interessa pesantemente il borgo nel settore tra corso Principe Oddone, corso Francia, via Vagnone e via Pinelli, con piccole appendici sul fronte dei due corsi. Il nuovo reticolo viario annulla di fatto il precedente come l'antica strada di San Rocchetto, già bisettrice tra via San Donato e corso Francia. Il nuovo sistema viario si imposta infatti sull'asse stradale in prolungamento di via Garibaldi (oggi via Cibrario) che media l'organizzazione a scacchiera tra i preesistenti assi stradali di corso Francia e via San Donato.



UFFICIO LAVORI PUBBLICI MUNICIPALE, *Carta topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli*, [1879-98]. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.

La pianificazione risulta estesa sino alla cinta daziaria del 1853. Oltre agli edifici già presenti nel catasto Rabbini, sul fronte di via San Donato risultano edificate le concerie Fiorio (all'angolo con via Durandi) e la birreria Metzger (tra le vie Bogetto e Galvani), mentre all'angolo tra via Cibrario e la cinta daziaria (oggi corso Tassoni) si identifica il primo nucleo dell'ospedale Maria Vittoria (1883-87).



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17.

Il borgo San Donato è compreso nella *Frazione A* alla sezione 17, tra *Corso Regina*, *Corso Pr.º Oddone*, *Corso Francia*, *Via Tassoni* (già tratto della cinta daziaria del 1853).



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.

L'assetto stradale si è consolidato, arricchendosi di due piazze: Barcellona tra corso Regina e via San Donato e Rayneri (oggi Peyron) tra corso Francia e via Cibrario, entrambe orientate secondo quest'ultima via. L'edificazione, che ha pressoché saturato gli isolati del nucleo più antico, è in stadio avanzato lungo corso Francia, via Cibrario e corso Regina, con ville, palazzine e palazzi che costituiscono uno dei più pregevoli insiemi di architetture Liberty di tutta Torino.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908)*. ASCT, *Tipi e disegni*, 64/7/8/1-8.

Tranne per poche eccezioni, tutta l'area interessata è ormai intensamente costruita, prevalentemente a isolato chiuso.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



L'identità ambientale del borgo San Donato presenta tuttora un alto livello di percezione del settore più antico, nel primo tratto della via omonima sino a corso Regina. Nel tessuto residenziale, dai caratteri edilizi elementari, si inseriscono come elementi caratterizzanti le costruzioni già sedi delle attività produttive. Qui sono illustrate: le ex concerie Fiorio in via Durandi, su progetto di Pietro Fenoglio (1900); la ex birreria Metzger nell'isolato prospiciente su via San Donato, ottocentesca e ripasmata dallo stesso autore nel 1903.



Elementi di tipo primario risultano anche gli edifici religiosi come la chiesa dell'Immacolata Concezione in via San Donato 21 (del 1867) e il vicino complesso progettato dal Faà di Bruno, con la chiesa di Santa Zita, dallo svettante campanile (1866), oppure quelli di servizio, come gli ex lavatoi e poi bagni pubblici di via Saccarelli (1904).





Il settore del borgo San Donato tra via Cibrario e corso Francia, nonché nella fascia prospettante corso Regina, presenta un'identità piuttosto compatta, attribuibile alla rapida edificazione dai primi anni del XX secolo. Palazzi, palazzine e ville di pregevole architettura, spesso di gusto Liberty, configurano uno tra i più eleganti settori urbani di Torino.



Alcuni noti esempi di edifici segnano il momento magico dell'art-nouveau torinese: il palazzo Tasca, in via Beaumont 3, di Gianbattista Benazzo (1902); la palazzina Fenoglio La Fleur, in corso Francia angolo via Principi d'Acaja, di Pietro Fenoglio (1902), e la villa di via Beaumont 7, di gusto Secessione viennese.



RILIEVO URBANO

Adiacente al centro della città, in un settore scandito da ampi isolati regolari, l'area del borgo San Donato si caratterizza per la presenza di un reticolo stradale che propone evidenti anomalie rispetto al disegno regolare dovuto alla pianificazione ottocentesca, nonché, soprattutto, per il costruito minuto che ne caratterizza la dimensione ambientale. Sono segni della sua storia, tutt'oggi ben leggibili, sia la struttura del tessuto urbanistico, sia l'edificato che varia da quello borghigiano dimensionalmente contenuto e modesto nelle forme, a quello dei primi decenni del Novecento, elegante e raffinato, con affacci su strada di maggiore dimensione. Si creano così situazioni ambigue, in cui il costruito mostra il connubio – non sempre riuscito – tra i fabbricati del nucleo più antico e quelli dei settori pianificati: realtà differenti, che convivono in ogni parte dell'area, configurando ambienti dai caratteri variabili.

Il nucleo più antico, individuabile in particolare nella zona a nord e lungo l'asse di via San Donato, all'imbocco da corso Principe Oddone e protratto a ovest sino a via Saccarelli, mostra un edificato minuto, generalmente dai due ai quattro piani, di fattura semplice, i cui fronti sono disegnati solamente dalle aperture di facciata e dai rari e modesti decori che talvolta li contornano o che sottolineano il cornicione o le fasce marcapiano. Su via San Donato tali fabbricati si affacciano in modo ordinato, allineati lungo il perimetro stradale, definendo un'immagine ambientale che, per quanto trasformata nel tempo (soprattutto dalle vetrine e dalle insegne dei negozi, nonché dalla presenza delle auto parcheggiate e dall'intenso traffico), riporta a tempi passati. Nelle vie retrostanti del settore a nord si ritrovano ancora molti edifici di tipo borghigiano, alcuni ben conservati, mentre altri mostrano i tagli subiti dal coinvolgimento nel nuovo impianto, pianificato sin dal 1868 sovrapponendosi al vecchio. Ne deriva un'immagine di disordine ambientale protrattasi sino ad oggi, causata sia dalle cesure, non progettate e ben evidenti, alle singole architetture, sia dallo stravolgimento degli spazi di loro pertinenza, come i cortili interni.

Man mano che ci si allontana dal nucleo più antico verso ovest, nell'area lungo l'asse di via San Donato, si riscontrano lievi e graduali trasformazioni dei caratteri architettonici dominanti. Vi si alternano edifici appartenenti ai diversi momenti di strutturazione e completamento del tessuto urbano che, pur se consolidatisi nel corso di oltre un secolo, hanno mantenuto con una discreta coerenza gli aspetti dimensionali del borgo, alzando a volte il costruito di un paio di piani, ma non stravolgendo gli aspetti volumetrici e la regolarità distributiva degli affacci su strada. Procedendo ulteriormente verso corso Tassoni, le case più antiche si diradano sempre più, inserendosi in un edificato misto, configurandosi come la testimonianza della fisionomia remota, in cui questi edifici "fuori porta" erano circondati dai campi, prima di essere gradualmente coinvolti dagli interventi di pianificazione e saturazione dell'area, ovvero di venir inglobati nell'ampliamento della città verso i territori di campagna, quando il borgo è divenuto una cerniera tra il centro cittadino e la periferia occidentale.

Totalmente diversa dal settore assiato su via San Donato risulta la situazione nell'ambito compreso tra via Cibrario e i corsi Francia e Tassoni, su di un impianto a scacchiera, in cui l'edificato è costituito prevalentemente da quell'edilizia qualificata che, a partire dai primi decenni del Novecento, ne ha definito la veloce strutturazione, caratterizzando quella parte di città con un'architettura pregevole (di palazzi e palazzine) in cui spiccano quei preziosi edifici Liberty che ne caratterizzano molti scorci.



Via San Donato nel tratto tra corso Principe Oddone e via Saccarelli.



Isolati di via San Donato tra le vie Saccarelli e Vagnone, nei quali agli edifici del borgo si accostano l'imponente complesso del Faà di Bruno con la chiesa di Santa Zita.



Scorcio di via Le chiuse all'incontro con via Cibrario.



Le vie Pacinotti e Sobrero mostrano la convivenza tra gli edifici più minuti del borgo e quelli successivi, con l'emergente presenza della chiesa di Santa Zita.



Il settore orientale del borgo, a nord di via San Donato, conserva molteplici edifici del nucleo antico, alcuni ben conservati e altri in situazioni di promiscuità, che mostrano l'articolazione disordinata dei volumi risultanti dalle trasformazioni subite dal nucleo originario. Le vie Pacinotti, Bonzanigo, Carena e Balbis, nel tratto in prossimità di corso Principe Oddone, conservano invece i caratteri architettonici e ambientali borghigiani.





Il settore centrale di via san Donato.



Il tratto terminale di via San Donato, in cui nella continuità lineare dell'edificato residenziale si inseriscono, sul lato meridionale (in corrispondenza di via Durandi), il dislivello caratterizzato da un filare alberato con i fabbricati delle antiche Concerie Fiorio, fronteggiate, sul lato opposto, da quello dell'ex Birreria Metzger. In questo settore permangono alcune palazzine o ville dei primi anni del Novecento, oggi del tutto decontestualizzate, inserite come sono in un tessuto edilizio misto. Per quanto l'ultimo tratto nord-occidentale della via appartenga alla perimetrazione qui assunta per il borgo Martinetto (sopra a destra) è impossibile scinderlo dall'immagine complessiva dell'intera via, frutto delle diverse fasi di formazione e trasformazione, che hanno concepito la strada come un unico asse retto per borgo San Donato.



[...] mentre oltrepassiamo la Dora, riconosciamo intanto che il suo corso tortuoso è stato utilizzato come opera di difesa e di isolamento di un Istituto che rappresenta un doppio beneficio per l'umanità inferma e per la sana. Dallo stesso corso Altacomba si scorgono, a destra, i padiglioni dell'Ospedale Amedeo di Savoia per le malattie infettive [...].

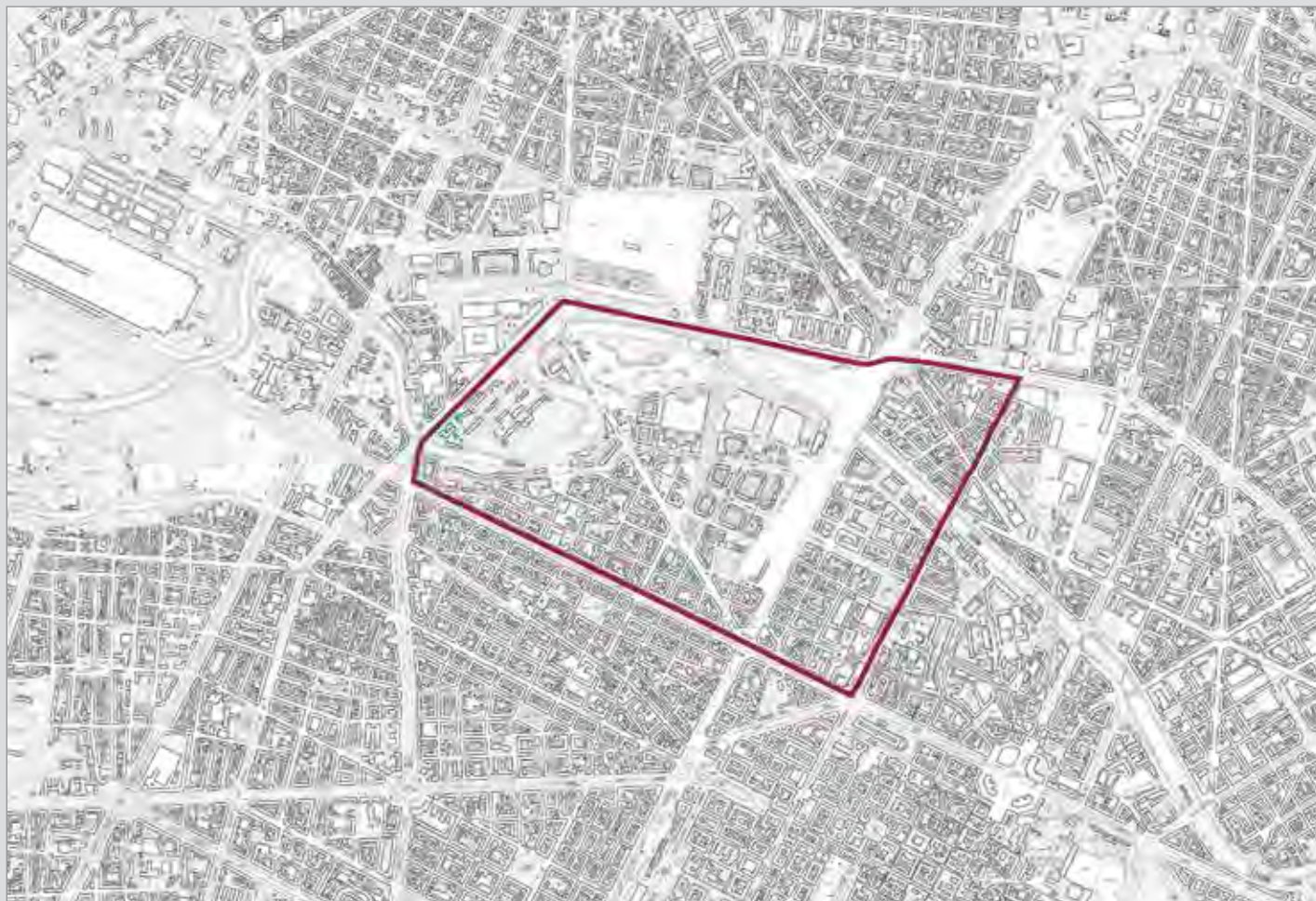
ABATE DAGA, 1926, p. 242



1. L'edificio del Kursaal Durio, birreria-birrificcio Durio, ma anche salone per feste e bocciodromo, posto lungo l'asse di via Cigna.
2. Il medesimo edificio si scorge perfettamente sulla sinistra dell'immagine che rappresenta il nuovo ponte di attraversamento della Dora, sempre lungo la via Cigna.
3. Il padiglione centrale dell'ospedale per malattie infettive Amedeo di Savoia, la cui progettazione inizia dopo l'epidemia di colera degli anni ottanta del XIX secolo, per essere inaugurato il 1° gennaio 1900 e ancora ampliato negli anni trenta.
4. La parrocchia-santuario di Maria Ausiliatrice, centro del complesso salesiano di Valdocco, inaugurata nel 1868 su progetto dell'ing. Spezia. La vasta mole domina l'intero borgo e lo rende immediatamente riconoscibile.

BORGIO VALDOCCO





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 155 12 1 e 156 09 4, tavv. n. 10 e 11 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Via Francesco Cigna, corso Regina Margherita, corso Alessandro Tassoni, corso Svizzera, corso Mortara, piazza Generale Antonio Baldissera, corso Vigevano.

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

La zona è stata gradualmente trasformata, con diversi livelli di coesione, in un luogo borghigiano, esterno e vicino alla cerchia della fortificazione, e poi interno alla prima cinta daziaria: tale trasformazione è avvenuta in epoca contemporanea, secondo una prevalente destinazione industriale. La zona, di cui sopravvive la denominazione, ha un nome che pare esser relativo: o a un sito in cui si uccidevano i condannati a morte (*vallis occidiorum*: con la diffusa denominazione di “rondò della forca”, data allo slargo formato poi dall’incrocio dei corsi Regina Margherita e Valdocco) o a un’origine tedesca (*Wald*: bosco, selva).

Le parti del luogo borghigiano entro cinta si sovrappongono a una zona che consta di alcune cascine, e poi di qualche canale cui si collegano opifici (per esempio, la Fabbrica d’armi, poi demolita); quel luogo accoglie inoltre il complesso edilizio dei Salesiani, ed è organizzato secondo uno schema di pianificazione di tipo urbano, al quale si accosta infine un esteso insieme di fabbriche (oggi dismesse o distrutte), quasi una sorta di città industriale. Tale aspetto eterogeneo sembra conferire quel carattere di luogo borghigiano, che per le zone non centrali entro cinta è dato dai piani regolatori parziali: piani nei quali la maglia viaria non è omogenea, e risulta condizionata da forti elementi primari, da infrastrutture, da grandi attrezzature industriali.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell’individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminare allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, entro il perimetro del borgo veniva individuato l’ambito *Corso Principe Oddone*, delimitato da corso Principe Oddone, vie Sassari e Salerno, corso Regina Margherita, classificato «di carattere ambientale con valore di bene».

Analoga perimetrazione veniva assunta nello studio su *Qualità e valori* (1992) che inseriva l’ambito tra le «Parti dell’impianto urbano preunitario pianificato secondo assi storici», rilevandone come elementi qualificanti, oltre ai tessuti edilizi tipici dell’impianto ottocentesco, il rapporto con il complesso della piazza e della chiesa di Maria Ausiliatrice (1864).

L’ambito è stato inserito nel P.R.G. di Torino (1995) tra i «settori urbani di valore storico-ambientale» governati da una specifica normativa di tutela.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Mortara (già tratto del sedime della cinta daziaria 1853); Principe Oddone; Regina Margherita; Svizzera (tratto della cinta 1853); Tassoni; Umbria; Vigevano (tratto della cinta 1853). Vie: Cigna; Livorno.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Lungodora Napoli. Strada del Fortino. Corso Ciriè. Via Ciriè. Vie caratterizzanti: Bari; Cecchi; Ceva; Don Bosco; Dronero; Fossano; Giaveno; Macerata; Pinerolo; Piossasco; Savigliano. Vicolo Grosso.

FIUMI, TORRENTI, RII, CANALI E BEALERE

Fiume Dora Riparia.

PONTI E PASSERELLE

Da *Beni Culturali*, cit., si segnala: Ponte Duca degli Abruzzi, sull'asse di via Cigna, realizzato nel 1909 su progetto Hennebique (impresa Porcheddu).

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazza Maria Ausiliatrice. Piazzale Umbria. Largo Cigna. Giardini Sassari.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Quartieri di edilizia popolare: Case operaie Michelin, via Treviso 55 corso Umbria 42 via Aquila 35, progetto arch. Passanti Perona, 1939; QM3, via Cena 33, 35 via Aquila 28, 30 via Pianfei 6, 8, eretto dal Comune su progetto 1923. Casa di civile abitazione, via Ciriè 12, 14, di gusto tardo Liberty, dei primi decenni del Novecento.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Scuola elementare De Amicis, isolato tra via Maria Ausiliatrice 47 vicolo Grosso vie Masserano e Biella, costruita dal Comune dal 1903, progetto ing. Prinetti. Scuola materna Aporti, via Livorno 14, edificata nel 1912 dalla Società degli Asili.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Complesso della chiesa di Maria Ausiliatrice, eretto dal 1864, progetto ing. Spezia.

EDILIZIA PER L'INDUSTRIA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Complessi industriali (ora in parte dismessi o demoliti): ex conceria Durio, via del Fortino 34, 38, edificata dai primi anni e a metà Ottocento, ingrandita nel 1882; ex Conceria di S. M. poi fabbrica Challier, via Sondrio 13, di origine settecentesca, completato nel 1767 (da G. B. Ferroggio), ristrutturata nel 1953; stabilimento Paracchi, via Fossano 20, edificato tra 1889 e 1894, progetto geom. Bovine e ing. Tonso; ex Cartiera S. Cesario, via Fossano 4, 6, edificata da inizio Ottocento, ampliata negli anni ottanta, nel 1896 inglobata nella fabbrica Paracchi; edificio industriale con uffici, via San Giovanni Bosco 94, 96, realizzato a cavallo tra Ottocento e Novecento. Dopolavoro Michelin, corso Umbria 59, realizzato nel secondo ventennio del Novecento.

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Ospedali: Amedeo di Savoia, corso Svizzera 164, 166, costruito dal 1892, progetto ing. Prinetti e Dongiovanni; Birago di Vische, corso Svizzera 178, eretto nel tardo Ottocento. Sottopasso della ferrovia per Milano, corso Regina Margherita, realizzato nel 1927.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

Percorrendo le vie Maria Ausiliatrice e Don Bosco – tale lungo asse viario, con tracciato rettilineo, assume un carattere importante nel frazionato reticolo stradale del borgo – si notano alcuni significativi elementi edilizi e fatti urbani: sia prospicienti il citato asse viario, sia come visioni prospettiche, o come fondali, delle strade che tagliano quelle due vie consecutive.

Se da piazza Maria Ausiliatrice, lungo il predetto asse viario, si procede verso corso Tassoni, è possibile osservare alcuni pezzi di città che paiono degni di nota: in via Salerno, fra le vie Maria Ausiliatrice e Brindisi, una casa ha i ballatoi del cortile visibili dalla strada, e una positura inclinata che potrebbe attribuirsi a particelle catastali che hanno fatto aggio sugli schemi di pianificazione; il vicolo Grosso, ad andamento obliquo, è interrotto da una scala; a destra del tracciato diagonale del corso Umbria (tale tracciato era relativo al collegamento con la barriera di Valdocco della prima cinta daziaria), è ancora visibile una parte urbana con impianto viario ed elementi edilizi di tipo borghigiano, che si estende fino alla via Ceva, da cui parte la radicale trasformazione urbana, legata alla Spina 3, che ha cancellato la morfologia della precedente zona industriale di Valdocco; in corso Umbria, all'angolo con la via Aquila, una piccola casa è interessante per aspetti tipologici e decorativi; in via Don Bosco, fra le vie Avellino e Arezzo, un gruppo di edifici bassi manifesta un significativo rapporto tra tipologia edilizia e morfologia urbana; infine, in via Fossano, alcuni edifici già industriali esprimono il carattere edilizio e la forma urbana della città industriale ottocentesca: qui la ricerca di bellezza, relativa ai luoghi di lavoro, è stata colta in una notevole operazione di riuso.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

TOPOGRAFO PIEMONTESE, *Carta topografica della Caccia*, 1761-66. ASTO, Corte, *Carte Topografiche Segrete*, Torino, 15.A.VI rosso (il nord è in basso).

Seppure il toponimo non compaia, la localizzazione del futuro borgo è resa possibile dalla presenza della *Fucina delle Canne*, alimentata da una derivazione del canale del Martinetto che, al termine del suo corso, si ricollega al diramato sistema delle canalizzazioni del Borgo Dora. Oltre alla fucina, a conferma della vocazione produttiva dell'area, prossima alla cinta bastionata, compare anche l'indicazione di una *Fornace*, la nota "fornace di Valdocco" impiegata per costruzioni di pregio in città.



GIOVANNI BATTISTA SAPPA, *Ville impériale de Turin*, in *Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII, 1804-05*. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Francese, Torino, f. 8 (il nord è in alto).

Le indicazioni rintracciabili dalla cartografia di fine XVIII secolo sono riconfermate dal catasto francese: in assenza di qualunque indicazione specifica per il borgo, è la fucina delle canne (qui indicata come *Forge à fusils*) che fornisce la necessaria collocazione. Conferma la vocazione produttiva anche l'indicazione di una *fabrique de Fayence* alimentata dallo stesso canale e collocata in un'ansa della Dora. Il collegamento alla città, non agevolissimo, è fornito da una serie di diverticoli che si diramano dal *Chemin des Moulins*; in alternativa un sentiero fiancheggia il canale e raggiunge il *Faubourg de la Doire*.



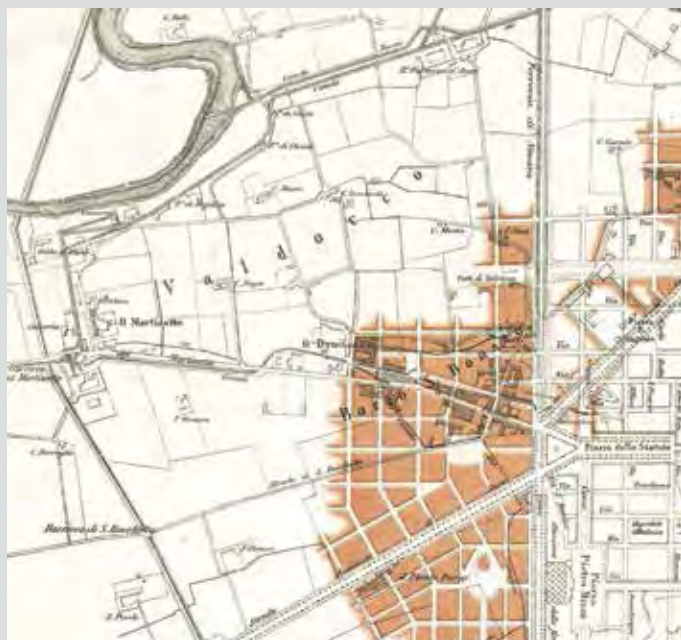
ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino*, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Rabbini, f. XVII.

Il catasto registra il processo di progressiva espansione della città fuori dalla sua originaria dimensione chiusa e in particolare la progressiva lottizzazione in concomitanza con il *Piano di Ingrandimento della Capitale* (Promis, 1851). L'area è compresa in effetti nel *Piano per l'Ingrandimento parziale fuori di Porta Susa e sulla Regione Valdocco* (sempre 1851). Dopo il 1852, con il decadere delle diverse servitù militari cominciano anche nuove proposte per le espansioni urbane a nord di corso Regina Margherita. Il catasto annota solo parzialmente il corso con l'indicazione del proseguo in direzione ovest dell'imponente arteria e la prima lottizzazione (ancora in gran parte a colore rosa chiaro, per cui in corso di costruzione) lungo il prolungamento di corso Valdocco e nella fascia sottostante al tracciato della ferrovia e altre piccoli nuclei in un contesto ancora caratterizzato da ampie aree di coltivi.



Pianta Geometrica della Città di Torino alla scala di 1:10.000 con tutti gli ingrandimenti eseguiti od approvati ed in corso d'approvazione (1868). ASCT, Tipi e disegni, 64.5.11/b.

La mappa riporta la precisa indicazione della vasta area, in gran parte non ancora edificata, corrispondente alla regione *Valdocco*, connotata da ampie zone a coltivo e dalla presenza delle cascate, in aperto contrasto con la struttura compatta che caratterizza i borghi limitrofi di *San Donato* e *Il Martinetto*. Il corso Regina, asse portante, si arresta ancora in corrispondenza della *Ferrovia di Novara*, dove sono annotati i *Tetti di Valdocco*, ma la pianificazione regolare prevista dal piano Promis appare in ampia espansione. Procedo a una rettifica viaria sul tessuto del borgo San Donato, spinta nella regione contigua di Valdocco, per indirizzarsi poi alla prosecuzione extraforanea delle vie che connotavano la città più antica, con una saldatura oltre il tracciato della strada ferrata. Presso il *canale nuovo del Martinetto* è ancora annotata la *R.ª Fabbrica d'Armi*.



UFFICIO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Carta Topografica del Territorio di Torino con l'Indicazione dei Piani Regolatori e degli Ampliamenti* [...], 1900. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.6.1.

La mappa registra l'avvenuto processo di ampia saldatura con il tessuto più antico della città e l'organizzazione per lotti regolari a nord del corso Regina Margherita, ormai prolungato fino a incontrare la cinta daziaria del 1853, in modo omologo con quanto fatto per il corso Valdocco, prolungato fino a incontrare a nord la stessa cinta attraverso la via Cigna (qui già con l'indicazione toponomastica odierna). Divide sostanzialmente il borgo in due sezioni il tracciato della strada ferrata per Milano. Al di sotto di questa si insediano alcuni grandi istituti assistenziali (*Salesiani* corrispondente al grande complesso di Maria Ausiliatrice e, sul margine opposto della via Cigna, quindi di fatto in borgo Dora, ma con connessioni importanti, *l'Opera Pia Barolo*). Al di sopra permane ancora l'indicazione della *Fabbrica d'Armi* (la vecchia fucina delle canne), alimentata dal *Canale del Martinetto*. Tra l'ansa superiore della Dora e il corso della cinta daziaria (poi corso Svizzera) si colloca anche il grandissimo complesso a padiglioni dell'*Ospedale per malattie infettive* (poi Amedeo di Savoia) indicato come in costruzione, con il suo campo di epurazione affacciato sul torrente.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17.

Il borgo è contenuto entro la sezione di censimento A, corrispondente al nucleo della città più antica, entro i segmenti 18 e 16 e in piccola parte 19 e con il perimetro esterno correttamente definito dal tracciato della cinta daziaria del 1853. Anche l'ansa della Dora rispetto alla via *Circonvallazione* (poi corso Altacomba e oggi corso Svizzera) è correttamente collocata come perimetro occidentale. All'interno non vi sono indicazioni di numeri o di nuclei, a riprova dell'appartenenza del borgo al nucleo più compatto, entro cinta, della città.



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.

La mappa annota il progressivo addensarsi dell'edificato lungo la maglia definita e leggibile già nella carta del 1900, ma segnala anche l'apertura di una importante arteria diagonale, a collegare corso Regina, corso Principe Oddone, lungo il tracciato ferroviario della linea per Milano, corso Regina Margherita e il sedime della vecchia cinta daziaria, oggi corso Mortara, rappresentato dal nuovo *corso Regina Elena* (oggi corso Umbria) con una piazza omonima (oggi piazzale Umbria), definita dalle vie Bari, Livorno, Capua e Ceva (già così denominate). La vecchia *fabbrica d'armi*, che ancora compare indicata, appare ormai in avanzato smantellamento, mentre *l'Ospedale per malattie infettive* ha raggiunto il suo assetto definitivo, poi in parte ancora sviluppato.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908). ASCT, Tipi e disegni, 64/7/8/1-8.*

La planimetria della terza variante al PRG del 1906-1908 mostra una situazione ormai stabilizzata, con un fitto insediamento residenziale lungo l'asta di corso Regina e fino alla diagonale del corso Umbria, che di fatto si configura come una sorta di spartiacque rispetto, viceversa, a un omologo insediamento lungo corso Principe Oddone; altrettanto con il grande complesso salesiano di Maria Ausiliatrice, rispetto viceversa al tratto superiore che si contraddistingue come grandissimo comparto industriale, anche pesante, entro il margine definito dal corso della Dora e oltre il tracciato della via Treviso e del corso Rosai, già previsti nella variante del 1915 e portati in esecuzione con questa pianificazione. Al di sotto, verso la città, si colloca un denso tessuto residenziale, al di sopra, più fuori dal comparto cittadino, la componente industriale, in parte spartita con le contigue borgate Vittoria e Ceronda, prevale.



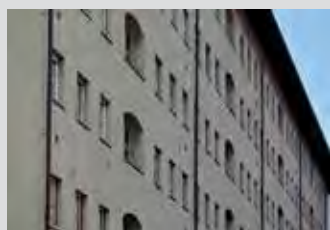
EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



Il borgo, nato con vocazione produttiva già nel XVIII secolo intorno alla fabbrica statale delle armi, sviluppa e mantiene una ricca attività industriale fino a tempi recenti. Il suo tradizionale tessuto edilizio misto, venutane a mancare la componente della produzione, risulta oggi quanto mai frantumato, con scarsi e isolati elementi identitari. Nel settore isolato dall'ansa della Dora, dominano i complessi ospedalieri Amedeo di Savoia (1892) e Birago di Vische, mentre un intero settore prospiciente corso Regina Margherita è caratterizzato dal complesso salesiano con la chiesa di Maria Ausiliatrice.



Il quartiere di case operaie per dipendenti Michelin (1939).



Memorie di edifici industriali: la ex fabbrica di ceramiche in via Aquila-corso Umbria e l'ex cartiera San Cesario in via Fossano 4-6.



RILIEVO URBANO

L'ampia area entro il perimetro dell'antico borgo è da alcuni anni oggetto di consistenti e sostanziali trasformazioni urbane, in quanto è interessata dall'intervento per la formazione della Spina 3, uno dei tratti del lungo asse di attraversamento da nord a sud di Torino, creato dal piano regolatore del 1995, che definisce la struttura e una nuova immagine della città. Tale intervento risulta incardinato sul *boulevard* progettato sull'antico tracciato del passante ferroviario e connotato da un edificato molto consistente (sorto dagli ultimi anni del Novecento), di alti palazzi che raggiungono i quindici piani di altezza, ove troneggiano moderni e ampi centri commerciali. Il nuovo settore urbano, circondato da ampie arterie di scorrimento veicolare che disegnano un nuovo assetto distributivo, ha fagocitato l'antico tessuto, creandone una inedita e disordinata immagine.

Una zona della città che fino a pochi anni fa mostrava un tessuto urbano misto, costituito dalla sommatoria degli interventi di formazione e completamento avvenuti durante il secolo scorso (in parte degradato soprattutto per la graduale dismissione degli edifici industriali che ne caratterizzavano le prospettive ambientali di ampie zone) ha assunto dunque oggi un nuovo aspetto attraverso la convivenza, forzata, tra la vecchia immagine e quella nuova, ancora in fase di completamento.

Gli edifici più antichi del borgo, nonché quelli nati durante la sua fase di più consistente consolidamento, si ritrovano ora isolati entro un tessuto urbano nel quale è difficile ritrovare connotazioni ambientali borghigiane, se non in rari casi. Tale situazione è ascrivibile non solo al recente radicale intervento di trasformazione, che ne ha disperso in un'ampia zona i caratteri urbani più remoti, bensì anche a quelli praticati nel tempo (pur di dimensione nettamente più contenuta, consistenti in interventi puntuali di riplasmazione o sostituzione nell'edificato) che hanno comunque contribuito a modificarne l'immagine ambientale, indirizzandola a configurarsi come la sommatoria di tipologie edilizie tipiche di diversi periodi del Novecento.

Il settore nel quale si sono conservati al meglio i caratteri ambientali del borgo è quello gravitante sul piazzale Umbria. Per quanto alterato nell'immagine complessiva dai nuovi fondali degli alti palazzi recenti - che, dal confronto obbligato, ne modificano la percezione dimensionale del costruito e degli spazi aperti - il nucleo conserva molteplici edifici del borgo: alcuni di dimensione minuta (un paio di piani), altri mediamente di quattro o cinque piani. Essi, generalmente, mostrano architetture modeste, talvolta arricchite da cornici poste alle aperture di facciata oppure a sottolineare le fasce marcapiano o il cornicione, nonché da finti bugnati (ottenuti da una rigatura regolare dell'intonaco di facciata), o ancora da balaustre e mensole dei balconi impreziositi da decorazioni, in alcuni casi di gusto Liberty. In questa zona (sino al limite di via Ceva), la consistente presenza di tali edifici si abbina con continuità e coerenza all'immagine ambientale degli spazi vuoti, utilizzati tuttora come luoghi tradizionali di aggregazione, quali gli spazi di accoglienza per la seduta e il gioco dei bimbi, nonché una bocciofila.

Nelle restanti parti dell'area del borgo, gli edifici di carattere borghigiano risultano perlopiù soltanto come presenze puntuali, spesso decontestualizzate. Qui, l'edilizia residenziale si integra con la presenza dei fabbricati industriali che hanno caratterizzato storicamente il borgo Valdocco, da quelli per la piccola produzione ad altri di grande dimensione, molti dei quali hanno mantenuto caratteri architettonici spesso pregevoli, pur avendo dismesso la loro funzione originaria, convertita a nuovi usi. Alcuni di questi, come quelli in affaccio sul lungodora (nel tratto tra corso Principe Oddone e via Cigna), sono stati trasformati con personalizzazioni progettuali tese a legare l'edificato antico a nuove costruzioni, in un tentativo di riqualificazione complessiva, coerente con l'obiettivo (ampiamente discusso e discutibile) dell'amministrazione comunale, di fornire una nuova immagine a quel settore di Torino.



L'ambito all'incrocio tra le vie Dronero e Macerata, caratterizzato da un ampio spazio aperto sul quale si affacciano diverse case dell'antico borgo, a confronto con gli alti edifici di metà Novecento (su corso Umbria) e con quelli di nuova edificazione (nell'area a sud di corso Mortara).



I fronti degli edifici dell'antico borgo nelle vie Dronero, Macerata e Bari (nel settore polarizzato su piazzale Umbria).





Gli edifici borghigiani nelle vie Bari e Ceva, a confronto con alcuni caseggiati di recente costruzione.



Esempi di alcuni fabbricati del borgo Valdocco, nelle vie Don Bosco (sopra e in basso a sinistra), Ascoli (sotto a sinistra) e Fossano (sotto a destra e in basso a destra), in un ambiente che ha perso la sua connotazione ambientale originaria.



Scorci in cui l'edificato antico compare in modo frammentario, fagocitato da costruzioni recenti; le vie Ascoli, Fossano e Don Bosco.





Scorci con edifici borghigiani nel settore compreso tra corso Vigevano e, a est, via Cigna, settore caratterizzato anche dal taglio ancora leggibile della ferrovia, oggi interrata (in alto a destra). Si evidenzia la presenza di pregevoli edifici produttivi, o residenziali (alcuni in via Cecchi), inseriti in un contesto disordinato e architettonicamente anonimo.





Un particolare assetto ambientale si riscontra nel vicolo Grosso per l'accentuato dislivello con il corso Regina Margherita.



Il fronte secondario di alcuni edifici borghigiani in corso Principe Oddone, visibili da via Beinasco.



Il lungodora, nel tratto tra corso Principe Oddone e via Cigna.



Quello che era una volta il Borgo Vanchiglia, è divenuto in gran parte zona centrale per l'espandersi della città. Se dalla piazza Vittorio Veneto non partisse ancora la via Vanchiglia, certamente nel concetto della cittadinanza i confini sarebbero molto più lontani, cioè oltre il corso Regina Margherita, o almeno il corso San Maurizio.

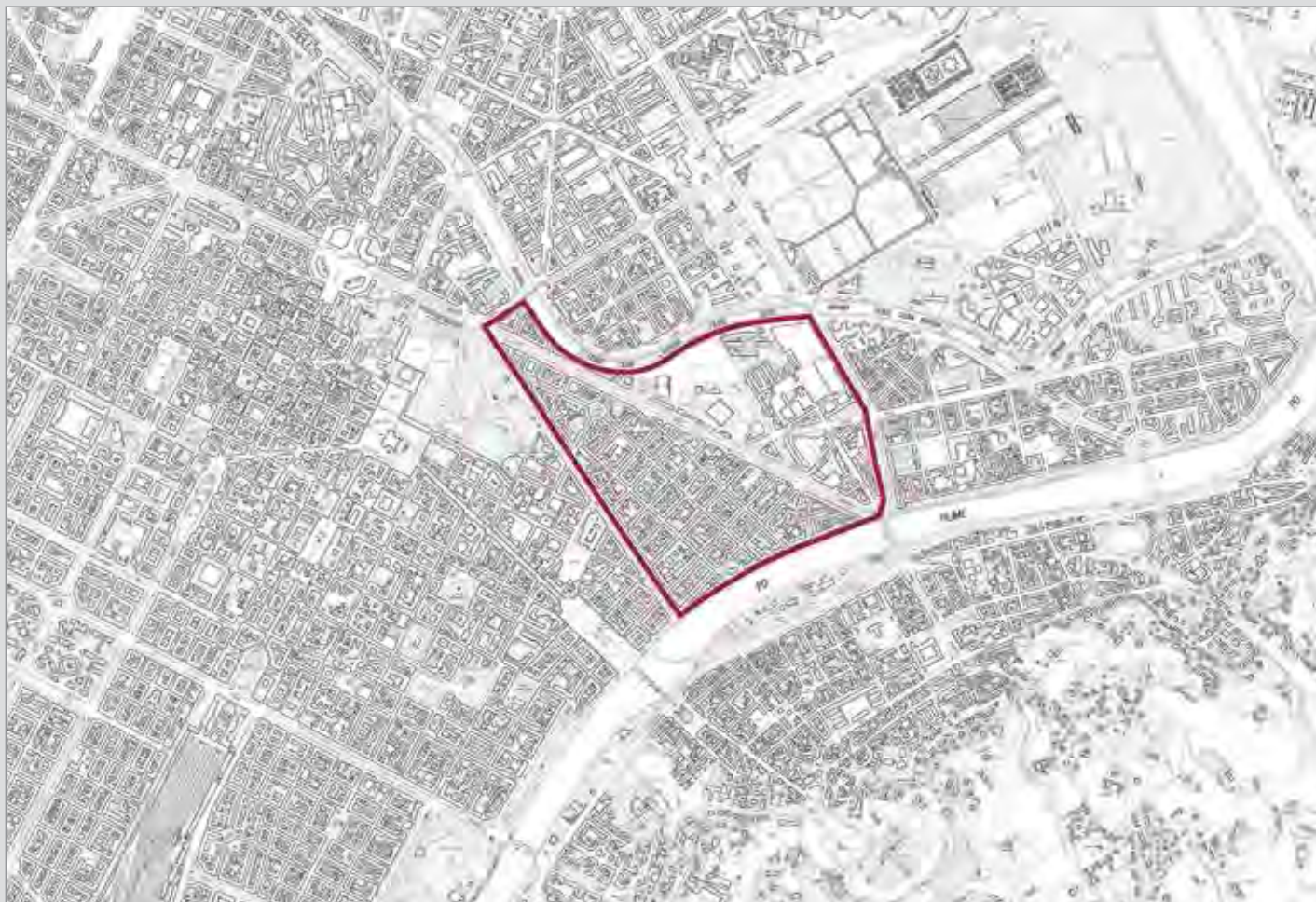
ABATE DAGA, 1926, p. 33



1. Le sponde del Po, impiegate per la lavatura e asciugatura delle lenzuola in corrispondenza del borgo Vanchiglia; sullo sfondo il ponte Regina Margherita, ancora nella sua conformazione ottocentesca a più arcate, poi sostituito da un nuovo ponte a campata unica nel 1972.
2. La medesima area dopo la costruzione di argini fluviali e la realizzazione di una passeggiata, ancora oggi in uso.
3. Il cosiddetto "borgo Rossini", in realtà propaggine del borgo Vanchiglia.
4. L'imponente massa delle Mole Antonelliana e la direttrice di via Montebello, che sbuca nel largo omonimo, di cui risulta realizzato solo l'emiciclo sinistro, uno spazio di disegno eccezionale nell'urbanistica torinese (circular e rondò).

BORGO VANCHIGLIA





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 156 09 4 e 156 09 3, tavv. n. 11 e 16 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Corso San Maurizio, rondò Francesco Rivella, corso Regio Parco, fiume Dora Riparia (lungodora Siena), corso Tortona, piazzale Regina Margherita, fiume Po (lungopo Machiavelli e via Murazzi del Po).

FORMAZIONE

Il borgo appartiene al tipo del luogo borghigiano esterno e vicino al sedime della cerchia fortificata (cerchia spianata e successivamente demolita prima dell'insediamento del borgo), e poi interno alla prima cinta daziaria.

Il nome, secondo quanto riprende da altri studi il giornalista Pietro Abate-Daga nel 1926, deriva: o dalla corruzione del vocabolo "fanghiglia", in ricordo dello stato paludoso del terreno; o dalla successiva trasformazione di "Gunchilla", in "Vuinchilla", "Vinchilia" o "Vincaja", luogo pieno di giunchi (in piemontese, *vench*), come dovevano essere tali paraggi acquitrinosi.

Alla fine dell'Ottocento, in Consiglio comunale era stata più volte sollevata la questione della convenienza o meno di sopprimere la denominazione di borghi per gli ampliamenti della città entro cinta; il Consiglio aveva già discusso il ricorso degli abitanti e dei proprietari di immobili in Vanchiglia, i quali chiedevano che a quel borgo si desse il nome di regione Regina Margherita; ancora in Consiglio, si segnalava che per alcune parti della città era conservata la «brutta» denominazione di borgo, e si proponeva di dividere la città in quartieri; la denominazione di borgo è tuttora in uso comune, anche se soppressa nella cartografia per le parti urbane che erano interne alla prima cinta daziaria.

La pianificazione di questo luogo è dovuta a Carlo Promis (*Piano per la Regione Vanchiglia*, nell'ambito del *Piano di Ingrandimento della Capitale*, 1852), ed è attuata secondo una maglia viaria regolare, racchiusa in un triangolo, oggi compreso fra i corsi Regina Margherita e San Maurizio e il lungopo Machiavelli; l'ortogonalità del reticolo viario si appoggia sia alla preesistente piazza poi denominata Vittorio Veneto, sia a preesistenti vie, poi denominate Montebello e Rossini: queste due parti urbane si accostano in largo Montebello, che risulta uno snodo viario in forma di rondò. Il piano di Promis per Vanchiglia – quale parte di un piano più vasto – conferisce una sorta di *town design*, fondato sul principio dell'addizione integrata, al citato triangolo del borgo: tale piano, che delinea per quella parte di città una forma definita e chiusa, precede la localizzazione della prima cinta daziaria (1853).

Dopo il progetto e la realizzazione della cinta e l'adozione del *Regolamento per l'Ornato* (1862-1912), alla zona triangolare pianificata si accosta una zona con qualche attrezzatura, che conferisce all'insieme delle due zone urbane un carattere di connessione borghigiana, a causa di un *mix* di tipi edilizi con diverse destinazioni d'uso: per la residenza, la produzione e i servizi.

La prima cinta daziaria e le norme a essa connesse definiscono le modalità di costruzione della città entro cinta, attraverso il filtro dei livelli di controllo normativo e del dazio fiscale: quindi – dal punto di vista della storia urbana –, per la zona destinata alla produzione e ai servizi – che si accosta a quella pianificata da Promis –, pare plausibile un accorpamento al borgo Vanchiglia, e non alla borgata

Vanchiglietta. Quest'ultima opzione (cioè, l'ipotesi che Vanchiglietta comprenda anche la zona, entro cinta, destinata alla produzione e ai servizi) è avanzata da Pietro Abate-Daga, che sostiene essergli stata riferita dall'ingegner Scanagatta (capo dell'ufficio dei lavori pubblici): tale scelta pare discutibile se vista alla luce delle precedenti considerazioni qui esposte; infatti, fra Otto e Novecento, l'indagine storica relativa ai fenomeni urbani induce a capire la priorità delle cinte daziarie sui piani regolatori, che risultano connessi alla localizzazione delle cinte, intese non solo come elementi fisici del dazio, ma anche capaci, quali infrastrutture, di dislocare la prassi delle norme urbane e fiscali: la cinta è un insieme di impianti che dirime la costruzione della città e dei criteri di localizzazione delle fonti produttive e dei servizi, e, fondamentalmente, non taglia i territori delle borgate.

Nella seconda metà dell'Ottocento, infatti, l'insieme di criteri di regolarità per l'assetto viario, esigenze di rendita fondiaria e d'igiene portano all'abbattimento del Moschino, piccolo borgo rivierasco, già appartenente alla sinistra idrografica del borgo Po; dopo la localizzazione della parte urbana che diverrà borgo Vanchiglia, la fragile entità borghigiana del Moschino era entrata in conflitto con gli schemi di pianificazione del nuovo borgo in sinistra di Po.

Nel primo Novecento, la regolarizzazione dell'alveo della Dora definisce il nuovo limite perimetrale dell'area già occupata *in toto* dalla Società Italiana per il Gas.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminare allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, veniva individuato l'ambito *Borgo Vanchiglia*, delimitato dai corsi San Maurizio e Regio Parco, lungodora Siena, via Vegezzi, corso Regina Margherita, lungopo Machiavelli, qualificato «di carattere ambientale con valore di bene».

Analoga perimetrazione veniva assunta nello studio su *Qualità e valori* (1992) che inseriva l'ambito tra i «Borghi extramuranei di antico impianto incorporati nella pianificazione ottocentesca» evidenziandone come elementi «di alta qualificazione ambientale» «il polo della Mole Antonelliana, la relazione diretta con il sistema viario della città barocca [...] e la relazione con la fascia fluviale del Po».

L'ambito è stato inserito nel P.R.G. di Torino (1995) tra i «settori urbani di valore storico-ambientale» governati da una specifica normativa di tutela.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Regina Margherita; Regio Parco; San Maurizio; Tortona (già tratto del sedime della cinta daziaria 1853).

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Lungodora Siena; Lungopo Machiavelli. Corso Belgio. Vie: Artisti; Giulia di Barolo; Montebello. Vie caratterizzanti: Buniva; Martini; Santa Giulia; Sant'Ottavio; Tarino.

FIUMI, TORRENTI, RII, CANALI E BEALERE

Fiumi: Po; Dora Riparia.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazza Santa Giulia. Piazzale Regina Margherita. Larghi: Belgio; Montebello (caratterizzante). Rondò Rivella.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Quartieri di edilizia popolare: Q7, isolato tra le vie Tommaseo Faà di Bruno corso Farini via Pallavicino, per dipendenti Italgas 1910; Q20, isolato tra corso Belgio e vie Ricasoli Manin, 1922; edifici della Soc. An. Coop. Torinese, corso Regina Margherita 98 via Denina 4, del 1911 e corso Regina Margherita 79-81 via Rossini 28-32 via Santa Giulia 13-15 del 1910. Casa di civile abitazione: "Torri Rivella", corso Regio Parco e via Fiochetto, di gusto art-déco, di V. E. Ballatore di Rosana, 1929; case di gusto Liberty, corso Regina Margherita 86-88 via Ricotti 1, primo quarto del Novecento; casa Lombard, corsi Regina Margherita Belgio Farini di A. Vandone di Cortemiglia, 1907; casa in via Santa Giulia 52, seconda metà Ottocento; casa in via Buniva 4 via Artisti, di gusto Liberty, primo quarto del Novecento; "la fetta di polenta", corso San Maurizio via Giulia di Barolo, di Alessandro Antonelli, 1840; casa Antonelli, corso San Maurizio via Vanchiglia 9, 1846.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Scuole elementari realizzate dal Comune: Fontana, isolato tra le vie Buniva Balbo Guastalla, dal 1890, progetto ing. Velasco; Muratori, isolato tra corso Belgio vie Ricasoli Manin corso Tortona, 1911 progetto ing. Ghiotti. Scuola Materna via Balbo 1 corso Regina Margherita già casa Stratta, realizzata nel 1897.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Chiese: S.S. Nome di Gesù, corso Regina Margherita 70, di gusto eclettico, progetto ing. Maurizio Vigna, 1895; Santa Giulia, piazza Santa Giulia 7 bis, di gusto neogotico, progetto Giovanni Battista Ferrante, 1862.

EDILIZIA PER L'INDUSTRIA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Complessi industriali (ora in parte dismessi o demoliti): ditta Martina & C., via Balbo 9, dal 1880, ing. Oreste Bollati; ex fonderia Martina, poi Safov, via Buniva 28 corso Regina Margherita, dal 1897, di Giovanni Thermignon; opificio militare ex stabilimento Venchi, corsi Regina Margherita 16 e Farini via Fontanesi, di gusto Liberty, 1907 di Pietro Fenoglio; rimesse e uffici Tranvie urbane, corso Regina Margherita 14, dal 1897 (per la Soc. An. Eletticità Alta Italia); gasometri e strutture Soc. Italgas, corso Regina Margherita 30-36 lungodora Siena 1891, ing. Antonio Debernardi (per la Soc. An. Consumatori gas luce di Torino).

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Bagni di Vanchiglia, corso Regina Margherita 33 via Vanchiglia, realizzati dal Comune nel 1901, progetto Camillo Dolza. Ex Casa rionale del Balilla, via Guastalla 16 via Balbo, del 1934, arch. Costantini. Murazzi del lungodora Siena, primi decenni del Novecento.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

Organizzato nella seconda metà dell'Ottocento, il borgo presenta un duplice carattere: quello – rigoroso – di una parte urbana pianificata con reticolo viario ortogonale, sotteso dal principio dell'addizione integrata; e quello – dissimile e giustapposto – di una parte urbana pensata al fine di localizzarvi fabbricati per l'industria e per i servizi, in grandi isolati con volumi edilizi diversi.

Il regolare assetto viario pianificato da Promis contiene qualche diverso tracciato stradale, che si segnala: via Martini (già privata); una strada interna all'isolato compreso fra le vie Sant'Ottavio, Artisti, Guastalla e il corso San Maurizio; un edificio che non è a filo con la via Buniva, vicino al corso San Maurizio.

Al fine di un'azione di tutela, si segnalano ancora: in corso San Maurizio, qualche edificio basso; in corso Regina Margherita, qualche palazzina e un'attrezzatura di servizio (bagni pubblici), all'angolo con la via Vanchiglia.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

GIOVANNI BATTISTA SAPPA, *Ville impériale de Turin, in Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII, 1804-05*. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Francese, Torino, f. 14 (il nord è in alto).

Non si ritrovano indicazioni di alcun genere per quest'area, totalmente caratterizzata da prati e da campi e che risulta ancora abbondantemente contrassegnata dalla presenza della cinta bastionata e dall'area di rispetto militare. Compare viceversa una *Ferme Vanchia Grossa*, sulla Carta topografica della Caccia (1760-66) riconoscibile come *Vanchiglietta*, che darà origine alla denominazione della omonima borgata.



CARLO PROMIS, *Pianta del progetto d'ingrandimento parziale della Regione Vanchiglia, 1852*. ASCT, Serie 1K11, tav. 95 (il fiume Po è sulla sinistra).

Il *Piano per la Regione Vanchiglia*, entro il *Piano di Ingrandimento della Capitale* definisce compiutamente l'idea dell'espansione della città per parti, rigorosamente pianificate. La progettazione parte dal "prolungamento" delle vie della città più antica, oltre il corso San Maurizio, prefigurato già in fase napoleonica, e poi compiutamente eseguito con la Restaurazione, come viale di circoscrizione. La nuova espansione assume viceversa come nuovo limite esterno corso Regina Margherita (*strada di Circonvallazione*). La pianificazione è compatta e comincia proprio dal corso San Maurizio per proseguire lungo le vie Vanchiglia e *dei Macelli* (ora via Giulia di Barolo) al termine della quale è prevista la chiesa omonima (edificata nel 1862) con spazio antistante svolgente anche le funzioni di mercato. Movimenta l'impianto urbanistico la presenza di una piazza dalla forma circolare e dalla cortina uniforme, con ampio spazio verde al centro (*circus e rondò*), ossia il largo Montebello.



ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino, detta "Catasto Rabbini", 1866*. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Rabbini, ff. XL, XLII.

La mappa Rabbini mostra il processo di crescita del borgo secondo le prefigurazioni del piano Promis. La parte già edificata alla data del catasto, in rosso più scuro, è riconfermata come quella più prossima al corso del fiume Po, lungo l'asse di corso San Maurizio, in contiguità con l'addensato e privo di ordine "borgo del Moschino", poi demolito.

La parte superiore del medesimo corso e le propaggini verso la nuova circoscrizione rappresentata dal corso Regina sono indicate con un rosa più pallido, frammisto a pochi isolati rossi, a riprova della progressiva edificazione del comparto, caratterizzato da isolati molto regolari, di ampie dimensioni e con cortili interni chiusi.



Piano generale dei caseggiati esistenti fra la sponda sinistra del Po e la via Bava nella località detta del Moschino colle progettate demolizioni, allegato alla delibera 18 maggio 1872. ASCT, Miscellanea Lavori Pubblici, Poste, Telegrafi-Telefoni, n. 129°.

Il borgo del Moschino, di fatto una sorta di appendice del borgo Po sull'altra sponda del fiume, bloccava lo sbocco del corso San Maurizio e non permetteva al contempo una adeguata circolazione sul lungofiume. In particolare, la via Napione, che appariva come un'arteria rilevante dal lato della città, necessitava di essere prolungata attraverso il vecchio comparto del Moschino sino al raggiungimento della cinta daziaria definita nel 1853. Il piano mostra la risoluzione finale che comporta la demolizione totale del malsano agglomerato di case, la prosecuzione del corso San Maurizio, il prolungamento della via Napione e la riplasmazione dei vecchi fabbricati in corrispondenza dell'affaccio sul Po.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17.

Il borgo resta completamente incluso nella *Sezione A*, coincidente con il nucleo più compatto e storico della città, entro la ripartizione 12 (limitata dalle arterie della via Po e del corso Regina Margherita) e la ripartizione 13. Il margine della sezione coincide di fatto con la prima cinta daziaria, di cui è indicata la funzione di circonvallazione con la *via* (oggi corso) *Tortona*. Oltre la cinta, nel comparto 3, che di fatto coincide con la contigua borgata Vanchiglietta, è annotata la *Barr. Vanchiglia*.



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.

La prima variante al grande Piano Regolatore di inizio secolo registra il processo di graduale saturazione degli isolati del borgo, ora in posizione molto prossima alla città storica. La mappa testimonia l'avvenuta lottizzazione della zona tra via Napione e la sponda del Po lungo gli allineamenti viari preesistenti, e la progressiva lottizzazione della regione tra corso Regina Margherita e la sponda della Dora, proseguendo alcune delle vie portanti del borgo stesso. Si rileva ancora come in tutta l'area tra il corso Regina e il corso Tortona siano sorte strutture come i gasometri (1891) e vari opifici. Lungo il muro di levante della cinta del cimitero monumentale è segnata una *Piazza d'Armi di Vanchiglia* e similmente lo *Scalo Merci di Vanchiglia* si trova di fatto sul margine tra il borgo Regio Parco e la contigua borgata Monterosa.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908). ASCT, Tipi e disegni, 64/7/8/1-8.*

La mappa registra la completa saturazione degli isolati del borgo, ormai quasi indistinguibile dalla città più antica, mentre il corso Regina Margherita continua a rappresentare uno spartiacque tra la vocazione più residenziale del borgo e quella viceversa produttiva del contiguo settore. Appartengono a questa fase e a quella appena precedente una serie di insediamenti di pregio, sia di servizio (come i bagni pubblici in stile *Liberty* allo sbocco della via Vanchiglia sul corso Regina) sia residenziali (come le "Torri Rivella", 1929, in affaccio nel punto di intersezione tra i corsi San Maurizio e Regina).



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



Il "borgo", che conserva tale nome pur essendo in realtà un ampliamento urbano pianificato sin dal 1852, ha come polo identitario la piazza Santa Giulia, con l'omonima chiesa, progettata da Giovanni Battista Ferrante (1862).



La "fetta di polenta" di Alessandro Antonelli (1840) in via Giulia di Barolo, è certamente l'edificio più noto del borgo per la sua anomala profondità di manica, mentre il tessuto edilizio è per lo più costituito da palazzate di notevole mole, dall'architettura molto curata.



I gasometri del complesso della ex Società Italgas in corso Regina Margherita e, al numero civico 16 del medesimo corso, l'edificio della ex Società Venchi Unica, di gusto Liberty, progetto di Pietro Fenoglio (1907).



RILIEVO URBANO

In adiacenza al vecchio tracciato settentrionale delle fortificazioni della città, l'ambito di borgo Vanchiglia si pone in continuità con il tessuto urbano del nucleo di più remoto insediamento. È costituito da una maglia urbana regolare, caratterizzata dai due tagli obliqui dei corsi San Maurizio e Regina Margherita, due importanti assi rettori nell'organizzazione strutturale della zona e fondamentali nella configurazione di quella parte di Torino. Il primo funge da cerniera sul confine tra l'insediamento più antico e il borgo e, per quanto proponga oggi edifici con caratteri stilistici differenti, si configura attraverso un'immagine dominata da caratteri aulici, guidata dalla considerevole presenza di alti palazzi di pregio architettonico che ne disegnano i due affacci. Tale configurazione influisce sensibilmente nella percezione complessiva dell'area, in quanto i ricercati caratteri tipologici e stilistici nell'edificato del lato a nord del corso (quello del borgo) rispecchiano con continuità quelli di più antica data del fronte opposto, creando un legame tra "il vecchio e il nuovo": un legame enfattizzato dalla continuità fisica e visiva fornita dal prolungamento oltre il corso di quasi tutte le strade trasversali.

La presenza di edifici stilisticamente di pregio, appartenenti prevalentemente alla fase di strutturazione del borgo, si ritrova però anche nel tessuto compreso tra i corsi San Maurizio e Regina Margherita, pur alternandosi a realtà edilizie differenti che, in molti casi, alterano l'immagine complessiva, riportando a un presente configurato dal connubio tra caratteri tipologici del tutto disomogenei. Parallelamente ai caseggiati aulici, che si differenziano tra loro per le dimensioni variabili, lo stile compositivo, e l'apparato decorativo che ne impreziosisce l'architettura, permangono infatti ancora nell'area alcuni piccoli edifici con caratteri architettonici essenziali, tipici dei borghi esterni, localizzati senza continuità, rimanendo pertanto isolati in una propria immagine. A differenza infatti di molte altre realtà borghigiane analizzate in questo volume, l'ambito di Vanchiglia si distingue per aver assunto già dalla fase di formazione una caratterizzazione ambientale (e dimensionale) in sintonia e continuità con quella della "città aulica", invece di quella più minuta tipica dei nuclei esterni alla città, i cui caratteri architettonici evidenziavano piuttosto il legame con la cultura del territorio rurale. La maggior parte di queste piccole case (generalmente a due piani e dalla semplice fattura architettonica) si ritrova nel settore a nord di corso San Maurizio.

L'alternanza dimensionale tra gli edifici alti ed eleganti e quelli più minuti, che nell'insieme fornisce il carattere preminente del borgo, si abbina a un ulteriore elemento di discontinuità delle cortine edilizie, determinato dalla presenza di tagli obliqui all'interno dell'edificato, denunciata anche sui fronti strada. Tale situazione non risulta contraddittoria per l'omogeneità ambientale (tranne quando la sproporzione è molto netta e l'edificato minuto viene fagocitato dimensionalmente da alti palazzi), bensì risulta un ulteriore elemento connotante il borgo.

Detta caratterizzazione ambientale, ben leggibile nel settore meridionale, si disperde invece in quello a nord di corso Regina Margherita, lasciando poche tracce, isolate entro una configurazione mista e anonima, in cui molti edifici di nuova generazione, abbinati all'intenso traffico veicolare, distolgono da qualsiasi ricordo dell'ambiente borghigiano. In questo ambito, tra gli edifici che meglio ne testimoniano la struttura primitiva, si riconoscono invece quelli di servizio o per la produzione, i cui caratteri formali e tipologici costituiscono il vero elemento connotante di questo settore del tessuto urbano.

Di particolare interesse ambientale risulta l'affaccio del borgo sul lungodora, in prossimità del ponte Rossini. Qui i fronti secondari dei caseggiati di corso Regina Margherita dialogano con quelli lungo l'altra sponda fluviale (appartenenti alla borgata Aurora), costituendo un complesso ambientale di indubbio valore paesaggistico, caratterizzato dal verde delle alberature e dallo scorrere del corso d'acqua.



Corso San Maurizio.



Il settore compreso tra i corsi San Maurizio e Regina Margherita (a ponente di piazza Santa Giulia) propone scorci con edifici borghigiani, spesso in posizione obliqua rispetto al fronte stradale. In particolare in corso San Maurizio e via Buniva, e nelle vie S. Ottavio, S. Giulia, Martini, Torino.





Visuali di via Tarino e di largo Montebello, con la particolare articolazione avvolgente del costruito; in basso un tratto di lungodora Firenze.





I fronti degli affacci sul lungodora, in corrispondenza del ponte Rossini, ritrovano uno stretto rapporto nel costruito e nelle visuali con il centro città, e caratterizzano il confine nord-ovest del borgo, in adiacenza alla borgata Aurora.





La zona a nord di corso Regina Margherita. Scorci di via Pallavicino, corso Belgio (nel tratto tra i corsi Tortona e Farini), dell'imbocco di via Ricasoli, e di quello di corso Regina Margherita con via Fontanesi.



BORGATE

Borgata AURORA

Borgata CAMPIDOGLIO

Borgata CENISIA

Borgata CERONDA

Borgata MOLINETTE

Borgate MONTEBIANCO e MONTEROSA

Borgata PARELLA

Borgata PILONETTO

Borgata SAN PAOLO

Borgate SASSI e ROSA

Borgata VANCHIGLIETTA

Borgata VITTORIA



Per penetrarne il cuore conviene attraversare il grande e movimentato mercato di Porta Palazzo, sfilare tra la caratteristica chiesa di San Giocchino e stazione della ferrovia Torino-Cirié-Lanzo, ed oltrepassare il noto ponte Mosca, onore dell'architettura e della tecnica piemontese, oltre il quale si apre l'ampia arteria del corso Ponte Mosca, proseguimento della via Milano. Già allo sguardo dell'osservatore si prospettano il grande edificio della Manifattura Gilardini e le alte ciminiere degli stabilimenti industriali, ergentesi nere e fumanti come altrettante barriere del lavoro.

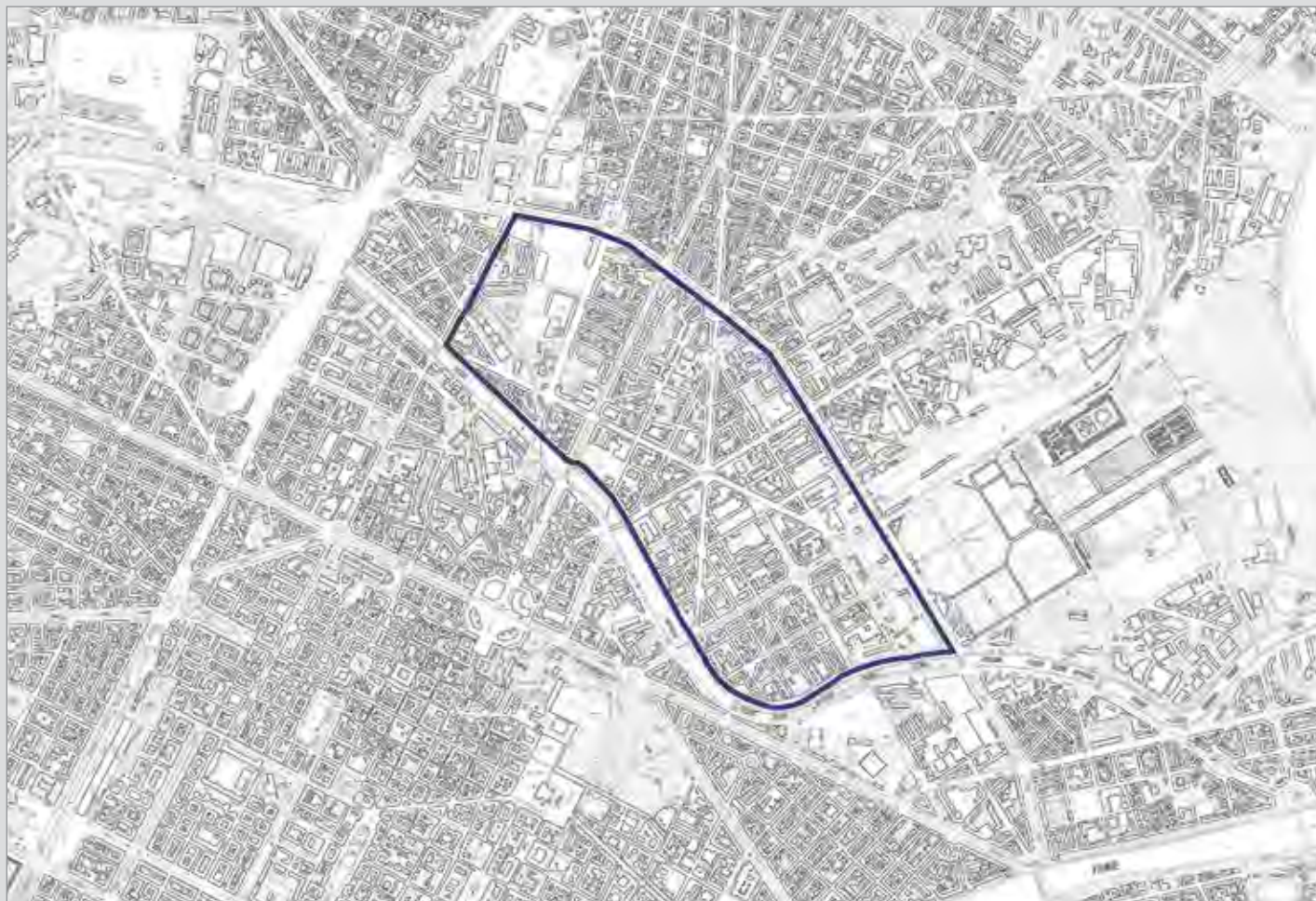
ABATE DAGA, 1926, p. 273



1. Due immagini di edifici identitari della borgata Aurora all'inizio degli anni Ottanta del Novecento, ancora ampiamente riconoscibili nella loro connotazione e in gran parte ancora nella medesima conformazione oggi.
2. Il ponte Mosca (progetto del 1823) e la via omonima (oggi corso Giulio Cesare) con la cortina edilizia prospiciente il corso, ancora oggi perfettamente riconoscibile e, sul lato destro, il fianco della stazione ferroviaria della linea Torino-Cirié-Lanzo (inaugurata nel 1868) e il basso fabbricato della relativa rimessa-officina.

BORGATA AURORA





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 156 09 4 e 156 09 3, tavv. n. 11 e 16 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Fiume Dora Riparia (lungodora Napoli), corso Principe Oddone, piazza Generale Antonio Baldissera, corso Vigevano, corso Novara, fiume Dora Riparia (lungodora Firenze).

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

Interna alla prima cinta daziaria (e, rispetto alla città centrale, situata oltre Dora: corso d'acqua inteso ancora nell'Ottocento come limite naturale), la borgata è parte di un esteso territorio, chiamato Barriera di Milano, che, in una locuzione corrente, comprende anche le borgate Montebianco e Monterosa. In questo contesto, è chiamata "barriera" un'unità di borgate, laddove barriera e borgata risultano assimilate in un concetto metonimico: la barriera intesa quale passaggio aperto nella cinta daziaria, e la borgata intesa quale aggregato edilizio localizzato attorno al passaggio della barriera.

Nel corso dell'Ottocento, la zona di graduale insediamento della borgata è costituita da diversi pezzi e parti, quali cascine (per esempio, L'Aurora, che ha dato il nome alla borgata), terreni agricoli, opifici, strade e linee ferrotranviarie: lungo tali infrastrutture, sono aggregati brani di un'edilizia che innesca le fasi di costruzione della borgata, che – seppure sia localizzata entro cinta – assume un reticolo viario alternativo rispetto a quello della città centrale; l'andamento geometrico con deflessioni di quel reticolo viario pare simile alle reti stradali delle zone urbane fuori cinta.

I piani del Novecento decretano quel reticolo viario che contiene fabbricati industriali e parti residenziali; tale reticolo si appoggia a due assi stradali – il corso Ponte Mosca (poi Giulio Cesare) e la strada del Regio Parco (poi corso omonimo) –, che determinano due assetti viari ortogonali, il cui accostamento avviene lungo una strada progettata, diagonale e rettilinea, che parte dalla Barriera dell'Abbadia: strada (denominata corso Palermo) che – visto il reticolo viario di tipo geometrico con deflessioni – incrocia la via Bologna e il corso Brescia, e produce altri crocevia, ridotti al rango di nodi di traffico.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminare allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, nel perimetro della *Borgata Aurora* venivano individuati tre ambiti classificati come «di carattere ambientale con valore di bene», tutti identificati tra le borgate operaie tipiche della fase di industrializzazione della città: *Via Cuneo*, delimitato dai corsi Novara e Giulio Cesare, via Carmagnola e corso Giulio Cesare; *Corso Regio Parco*, delimitato dai corsi Regio Parco e Verona, lungodora Firenze; *Borgata Aurora* delimitato da via Mondovì, corsi Emilia e Brescia, via Bologna, lungodora Napoli.

Analoga perimetrazione per i tre settori urbani veniva assunta dallo studio su *Qualità e valori* (1992) che li inseriva tra i «Borghi operai tipici della fase di industrializzazione della città», con l'unica variante di denominazione per cui *Corso Regio Parco* diveniva *Via Reggio*.

I tre ambiti venivano inseriti nel P.R.G. di Torino (1995) tra i «settori urbani di valore storico-ambientale» governati da una specifica normativa di tutela.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Brescia; Emilia; Giulio Cesare; Novara (già tratto del sedime della cinta daziaria 1853); Palermo; Principe Oddone; Regio Parco; Vercelli; Verona; Vigevano (tratto della cinta daziaria 1853). Vie: Bologna; Cigna

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Lungodora Napoli-Firenze. Via Catania. Vie e spazi caratterizzanti: vie Saint Bon, Aosta; largo Regio Parco; slargo di via Reggio.

FIUMI, TORRENTI, RII, CANALI E BEALERE

Fiume Dora Riparia.

PONTI E PASSERELLE

Da *Beni Culturali*, cit., si segnalano: Ponti sulla Dora: Duca degli Abruzzi, sull'asse di via Cigna, progetto Hennebique, 1908 (impresa Porcheddu); Clotilde di Savoia, sull'asse di corso Vercelli, realizzato nel 1880; ferroviario sull'asse di via Saint Bon, costruito nel 1868, poi sostituito nel 1982; Mosca, sull'asse di corso Giulio Cesare, progetto Carlo Bernardo Mosca, 1823; Bologna, in asse alla via omonima, 1911 (impresa Porcheddu); Rossini, in asse a via Reggio, 1927; Carlo Emanuele I o "del Colombaro", in asse a corso Novara, progetto 1915-19.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazza Baldissera. Larghi: Brescia; Cigna; Palermo; Regio Parco. Giardino Alimonda.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni Culturali*, cit., si segnalano: Quartieri di edilizia popolare: Q1 già "Chiabotto delle merle", via Cuneo 30 via Mondovì (ora via Damiano) 33, eretto dal 1908; QM11, M12, via Aosta 31, 37 via Denza 12, 18, complesso eretto dal Comune, progetto 1949-50. Edifici di civile abitazione: in via Cecchi 63 (int. 11, 13) di metà Ottocento; Casa Muller, via Reggio 4 via Pisa, progetto Pietro Carrara, 1883; in via Cigna 83, 85, dei primi anni del XX sec.; Casa Colongo, via Catania 35, progetto ing. A. Vandone di Cortemiglia, 1904; case Comp. Anon. Assicurazioni, corso Giulio Cesare 42, 54, progetto Emilio Decker, anni trenta del Novecento; complesso di case in via Buscalioni via Messina, degli anni tra 1920 e 1940.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Scuola elementare Parini, corsi Brescia Giulio Cesare via Chivasso, eretta dal Comune, progetto ing. Pecco, 1881. Scuola materna, già asilo Principe di Napoli, via Alessandria 2 via Parma corso Brescia, costruita nel 1880, arch. G. B. Ferrante; scuola materna lungodora Firenze 51, in un edificio residenziale del 1890, progetto ing. Cigolini.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Istituto Povere Figlie di S. Gaetano, lungodora Napoli 76, di gusto Liberty, edificato nel corpo principale su progetto di G. B. Benazzo, 1907, mentre l'ala sinistra e la chiesa risalgono a 1927 e 1929.

EDILIZIA PER L'INDUSTRIA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Complessi industriali (ora in parte dismessi o demoliti): OSRAM poi Ecoitalia, isolato tra le vie Giaveno e Piossasco e la ferrovia Ciriè Lanzo, edificato nel secondo decennio del Novecento; Carte da parati già Barone, isolato tra corso Vigevano e le vie Cigna Pinerolo Piossasco, di gusto art nouveau, progetto Pietro Fenoglio, 1906; FIAT Grandi Motori, corso Vercelli via Cuneo, edificato su progetto Giacomo Mattè Trucco, 1905 e ampliato, progetto ing. Chiesa, 1926; FIAT Grandi Motori già fabbrica Ansaldo, via Cuneo via Mondovì (ora Damiano), edificato su progetto Pietro Fenoglio, 1899; Centralina AEM, via Alessandria 18 via Pavia, di gusto art-deco, progetto 1919; Officine Nebiolo, via Bologna corso Novara via Como, del secondo ventennio del Novecento per ospitare la fabbrica di caratteri tipografici Narizzano fondata nel 1852; Lanificio Colongo, isolato tra corso Verona 57 vie Cagliari Buscalioni lungodora Firenze, realizzato tra gli anni dieci e trenta del Novecento; Centrale elettrica ENEL già SEAI, via Bologna 22 via Pisa, realizzata nel primo decennio sec. XX su impianti precedenti; Magazzino militare già galletificio, via Modena 9, 11, realizzato nei primi decenni del Novecento; ex Fonderia Ballada, isolato tra corso Verona e vie Perugia Modena Foggia, progetto di Pietro Fenoglio, 1906; CEAT, corso Palermo 1, 2, eretto negli anni tra le due guerre; ex Stabilimento cinematografico Ambrosio, via Mantova 34, 36 lungodora Firenze, progetto Pietro Fenoglio, 1912.

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Murazzi: sul lungodora Napoli, realizzati nel 1878; sul lungodora Firenze dei primi decenni del Novecento. Astanteria Martini, largo Cigna 74, ospedale edificato dal 1920, progetto ing. Sgarbi.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

Diversi pezzi e parti costituiscono la borgata: il tracciato della ferrovia Torino-Ceres (poi via Saint-Bon); la strada che portava a Milano (poi corso Vercelli); il corso Ponte Mosca (poi Giulio Cesare), già percorso dalla tranvia per Volpiano; alcuni isolati di diverse dimensioni, con fabbricati industriali, demoliti o ridotti a contenitori; l'*enclave* denominata *Borgata delle Merle*, poi demolita; l'area di rispetto del Cimitero monumentale, con spazi per diversi usi legati all'attrezzatura cimiteriale.

Se si osservano alcune parti della borgata, prospicienti la sponda sinistra della Dora, si ha la percezione di essere in una zona non centrale, sia a causa del *mix* di edilizia residenziale (con tipi edilizi disparati) e di attrezzature per la produzione e per i servizi, sia a causa di un impianto viario di tipo geometrico con deflessioni, che presenta larghi in forma di semirondò all'inizio di alcune strade che si dipartono dai lungodora. Seguendo il corso della Dora, le parti individuate potrebbero essere le seguenti: la via Saint-Bon (dove il binario della ferrovia Torino-Ceres, il cui capolinea è stato arretrato, crea un taglio urbano d'altri tempi); l'isolato compreso fra il lungodora Napoli e i corsi Vercelli, Emilia e Giulio Cesare (dove una via interna che parte dal lungodora, e un'articolazione tipologica e morfologica cui si accede dal corso Emilia, creano un interessante esempio di città nascosta: per capire la città ottocentesca non centrale bisogna entrare anche nei cortili); la via Aosta, con una connessione edilizia residenziale e produttiva; la via Alessandria, individuabile da un grande albero al suo inizio; il lungodora Firenze, con una serie di edifici già industriali e per servizi, che si alternano a bassi fabbricati; il largo Regio Parco, in forma di semirondò, con le relative pertinenze edilizie; l'ospedale Maria Adelaide; il semirondò di via Reggio, con le relative pertinenze edilizie.

La borgata presenta ancora assi viari e isolati caratterizzanti, che paiono degni di nota. Per esempio: il corso Regio Parco che, malgrado le intrusioni edilizie, ha un interessante aspetto di allea, ed è fiancheggiato da tipi edilizi vari e significativi; l'isolato compreso fra il corso Verona e le vie Foggia, Modena e Perugia conserva, nonostante le demolizioni, un tipico carattere edilizio di borgata; oltre la via Perugia, per l'adiacente edificio in via Modena, già sede del Galletificio militare, si auspica una tutela selettiva e critica.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Rabbini, f. XIII.*

Il territorio della futura borgata è ben individuato tra la Dora e la cinta daziaria del 1853, solcato dall'asse viario che attraversa la *Barriera di Milano* (corso Vercelli) e da quello verso la *Barriera di Lanzo* (tratto in via Saint Bon); dal ponte Mosca si diparte, con andamento a zig zag, la *Strada delle Maddalene* verso la futura barriera della *Abbadia*, qui ancora inattivata. L'area è prevalentemente agricola, con grandi cascine come, nella zona prossima al ponte, *Il Pavone* e *L'Aurora*, da cui il nome della borgata. Inizia ad avere consistenza l'attività industriale: presso la barriera principale (a est della *Borgata delle Merle*) la *Conceria Martinolo* a fronte de *Il Palazzotto* e, lungo la strada delle Maddalene (da sud a nord), la *Fabbrica di preparati chim[ic]i*, la *Fabbrica di olio di Riccino* e la *Fabbrica di cemento idraulic[o]*.



UFFICIO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Carta Topografica del Territorio di Torino con l'Indicazione dei Piani Regolatori e degli Ampliamenti [...], 1900. ASCT, Tipi e disegni, 64.6.1.*

La creazione della ferrovia Ciriè-Lanzo e il piano regolatore del 1908 hanno profondamente mutato il sistema viario. L'asse divenuto primario del corso Giulio Cesare, con la parallela via Cigna e i trasversali corsi Emilia-Brescia, formano una griglia ortogonale che (mediata dal sistema a raggera con il corso Palermo) si innesta sull'analoga griglia retta da via Bologna e corso Regio Parco. Mentre all'esterno delle porte del dazio l'insediamento ha raggiunto una significativa consistenza, nella borgata è tuttora molto scarso: sono in fase di edificazione prevalentemente solo gli isolati sui corsi Vercelli e Giulio Cesare e sul lungodora.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento, 1911. ASCT, Tipi e disegni, 64.8.17.*

La borgata Aurora fa parte della *Frazione A* alle sezioni 19 e 20.



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.

Si è realizzata la saldatura organica della borgata con il territorio insediato all'esterno dell'ex cinta del 1853 e si è fortemente consolidata l'edificazione anche nei settori sud-orientali, prima totalmente privi di costruzioni. Prevale l'edilizia residenziale, ma sono presenti pure complessi industriali (*Brevetti FIAT* su corso Vercelli; *Fabbrica Sclopis* su via Aosta; *Centrale Elettrica della SEAI* su via Bologna; fonderie Ballada su corso Verona) e di servizio come l'*Istituto dei Rachitici* sul lungodora Firenze. Il viale di via Catania e gli isolati liberi sul fronte creano un accesso qualificato al cimitero.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908).* ASCT, *Tipi e disegni*, 64/7/8/1-8.

L'edificazione mista, residenziale, produttiva e di servizio, ha pressochè saturato la più parte degli isolati. I lotti maggiori sono interamente occupati da grandi complessi: FIAT Grandi motori su corso Vercelli-via Cuneo e su via Mondovì-via Cuneo (ex Ansaldo); officine Nebiolo su via Bologna; stabilimento cinematografico Ambrosio su via Mantova; astanteria Martini su via Cuneo; Galletificio militare su via Modena.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



Tra la Dora e la cinta daziaria del 1853, la borgata ha un forte sviluppo tra XIX e XX secolo incentrato dall'insediamento industriale, spesso con fabbriche di pregevole architettura: qui (a sinistra) le ex Fonderie Ballada (1906) e (a destra) la centrale elettrica di via Bologna (primi decenni del Novecento).



L'edilizia residenziale, in genere anonima, presenta casi di una certa qualità soprattutto nel settore sud-est, come la casa Colongo in via Catania 35 e i palazzi in affaccio alla Dora presso il ponte Rossini.

RILIEVO URBANO

L'area della borgata è compresa nell'oltre Dora tra i borghi Valdocco, Dora e Vanchiglia – sorti nella zona a nord della Torino barocca – e la prima cinta daziaria del 1853. Tale situazione ne ha definito il ruolo cardine tra la configurazione organizzativa della città più antica e di quella di nuova formazione, portando l'area a divenire uno snodo per la rete dei collegamenti viari urbani ed extraurbani. Una fitta rete di strade a intenso traffico veicolare definisce l'impianto urbanistico della borgata, riflettendosi direttamente sulla fisionomia del luogo; all'interno del disegno organizzativo del tessuto urbano, creato dalle principali direttrici viarie, per lo più radiali, un reticolo autonomo di vie secondarie configurato a scacchiera crea isolati dalle dimensioni e forme molto varie. Anche l'edificato propone fabbricati di varia volumetria, sia nell'estensione, sia nell'altezza, che vanno dalle minute case unifamiliari tipiche della borgata, ai palazzi residenziali (dai quattro ai sei piani, molti dei quali di gusto Liberty), ai quartieri di edilizia popolare, ai grandi complessi industriali e di servizio.

Accanto agli edifici residenziali, la zona di Aurora si caratterizza infatti per la presenza consistente sul territorio di fabbricati per la produzione industriale e per i servizi, che testimoniano la storia del settore settentrionale di Torino, in cui l'insediamento di attività produttive coinvolse dai primi anni del Novecento non solo la borgata Aurora, bensì anche altre zone della città in espansione, come le adiacenti borgate Montebianco e Monterosa, e il borgo Regio Parco. Edifici e complessi industriali, anche di mole imponente, risultano dunque, per la borgata e per l'intero settore, una presenza di forte caratterizzazione, costituendo spesso i fulcri visivi e funzionali dello spazio urbano. I fabbricati per la residenza, sorti inizialmente per accogliere i lavoratori legati alle attività produttive, si pongono di fatto con un ruolo secondario nella costituzione dell'immagine ambientale. I complessi abitativi, in questa borgata, a differenza della maggior parte dei casi analizzati in questo studio, non sono i protagonisti dell'immagine urbana, bensì si configurano come "comparse" nella scena ambientale, dominata dai fabbricati per l'industria, che catalizzano l'attenzione con le loro architetture ritmate, spesso imponenti, cadenzando lo spazio di interi ampi isolati e imponendo la propria indiscutibile personalità compositiva. Tale convivenza, tra contenitori per abitare e altri per lavorare, configura la borgata come la sommatoria non programmata di singoli interventi architettonici, e il tessuto urbano ne risulta architettonicamente misto, con edifici dei vari stili caratterizzanti il Novecento (sino ad altri più recenti), e spesso mostra contrasti tra forme e volumi, in un gioco ambiguo che stranamente diviene l'elemento prioritario della caratterizzazione ambientale di quella parte di città.

Il denso tessuto viario, costituito dalle grandi arterie come dalle piccole vie, cela nella sua struttura diversi spazi di risulta non progettati, al cui interno si distinguono edifici completamente decontestualizzati, che esternano un loro precedente ruolo in rapporto al territorio, poi non confermato da interventi successivi, di completamento o di modifica del tessuto urbano.

Cortine continue, altre interrotte nella loro immagine compatta sul fronte strada da vuoti casuali o da architetture di dimensioni diverse, si alternano nella configurazione degli spazi della borgata Aurora, con lo stesso abbinamento (non progettato) per cui edifici dalle forme architettoniche essenziali si affiancano ad altri compositivamente ricercati e con forme di gusto raffinato.

Un ambito urbano si distingue però dal resto così scoordinato della borgata, sia nel proporre una prevalenza di edifici residenziali, incardinati su viali alberati e slarghi a semiesedra caratterizzati da palazzi progettualmente eleganti, sia per essere stato di recente oggetto di una attenta riqualificazione ambientale: è il nucleo compreso tra corso Regio Parco e lungodora Firenze, in cui si ritrova un ambiente dai caratteri omogenei e affini a quelli riscontrabili, almeno in parte, nell'adiacente borgo Vanchiglia.



Largo Regio Parco, connotato dagli ex stabilimenti CEAT all'imbocco di corso Palermo e dalla quinta a esedra del corso omonimo.



L'angolo tra le vie Messina e Reggio (si noti il contrasto volumetrico tra il piccolo edificio di borgata e gli alti palazzi di fattura moderna) e lo scorcio di via Buscaglioni.





Scorci della quinta alberata di via Catania e del settore in cui converge su via Reggio, caratterizzati dall'accostamento tra l'edificato minuto ed essenziale e quello più complesso e ricercato che connota il settore in affaccio su lungodora Firenze.



L'imbocco di via Reggio dal lungodora Firenze, e l'ex stabilimento cinematografico Ambrosio in via Mantova.



Visuali del settore gravitante sui corsi Palermo e Brescia, caratterizzati dall'alternanza tra edifici per la produzione industriale e altri residenziali. Le vie Parma e Foggia, due viste del complesso delle ex Fonderie e smalterie Ballada (su via Modena e corso Verona), l'edificio industriale di via Modena all'incrocio con corso Palermo, e le infilate delle vie Perugia, Padova e Lodi.





L'ampio complesso delle ex Officine Nebiolo che in ciascun affaccio costituisce una quinta ritmata con una forte connotazione compositiva.



La volumetria articolata di via Bologna, nella quale emerge il monumentale fabbricato dell'originaria S.E.A.I., poi Centrale elettrica ENEL.



Il lungodora Firenze e il settore di risulta tra via Aosta e corso Giulio Cesare.



Il fronte continuo di corso Novara, tra i corsi Vercelli e Giulio Cesare, e il fabbricato che ne connota l'incrocio con corso Giulio Cesare.



Le volumetrie irregolari che caratterizzano corso Vercelli all'imbocco da lungodora Napoli.



Fabbricati di corso Emilia con alcuni interni spazialmente articolati e con fronti che manifestano la distribuzione a ballatoio.



Scorci di corso Vercelli e via Bra, in cui è rilevabile la caratteristica compresenza tra edifici residenziali e industriali.



Vista di via Damiano caratterizzata dal complesso ex FIAT Grandi Motori e dalle fronteggianti raffinate palazzine Liberty, nel lungo tratto tra le vie Cuneo e Pinerolo.

La Borgata Campidoglio comprende la vasta zona che ha per confini il corso Tassoni, tronco dell'antica strada di circinnallazione, lo stradale di Francia, il corso Lecce ed il canale della Pellerina [...] Parecchie sono le costruzioni recentissime [...] e si sono abbattuti vecchi cascinali ivi esistenti [...].

ABATE DAGA, 1926, pp. 215-216



1. Una bella veduta del corso e piazza Altacomba (oggi corso Svizzera) in corrispondenza dell'intersezione con corso Francia, laddove la palazzina sulla destra risulta ancora riconoscibile, mentre il blocco di edifici residenziali successivo e di fronte ha subito notevoli trasformazioni.
2. La chiesa di Sant'Alfonso (su progetto dell'ing. Giuseppe Gallo, dal 1893), perno della borgata rispetto al corso Tassoni e alla prosecuzione dell'asse di via Cibrario.
3. Una delle caratteristiche vie della borgata (via Musiné), con la schiera di case a due piani, in gran parte ancora oggi perfettamente conservate, con, appena leggibile, anche la lastricatura del selciato con le trottatoie.

BORGATA CAMPIDOGLIO





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadrante n. 155 12 1, tav. n. 10 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Corso Alessandro Tassoni, piazza Gian Lorenzo Bernini, corso Francia, piazza Rivoli, corso Lecce, corso Appio Claudio.

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

La borgata ha un nucleo centrale d'impianto, con fitto reticolo viario ortogonale, attorno al quale si è costruito un ampliamento, delimitato da grandi assi stradali: tale successiva parte urbana risulta stratificata nel corso del Novecento, e con una rete viaria a grandi maglie, prodotta da schemi di pianificazione che delineano il progetto per una sorta di "città nuova", esterna alla prima cinta daziaria, il cui disegno viario esprime anche la volontà di collegamento con le vie e i corsi della città centrale, già racchiusa entro cinta.

Il nucleo centrale della borgata è costruito su una paleolottizzazione che produce micro-tipologie edilizie; i committenti di tale lottizzazione sono i banchieri filandieri Momigliano e Segre, e il progetto è del geometra Colla (1880).

La lottizzazione d'impianto – esterna e vicina alla prima cinta daziaria – è attuata in assenza di strumenti urbanistici. Sul piano congetturale, gli elementi che, in qualche modo, paiono aver influenzato la struttura fisica e funzionale di quell'operazione fondiaria potrebbero essere i seguenti: la strada di San Rocchetto (oggi via omonima), che diventa la direttrice del reticolo viario a scacchiera; e l'aggregato edilizio preesistente, già segnato sul catasto di Antonio Rabbini (1866), delineato dal canale della Pellerina (oggi coperto, parzialmente coincidente con il corso Appio Claudio), dalla strada di circonvallazione della prima cinta daziaria (oggi, in quel tratto, corso Tassoni), da una parte della strada di San Rocchetto e dalla strada Colleasca (oggi via omonima): tale aggregato pare fornire un modello di pezzatura degli isolati che è ricorrente nella citata lottizzazione.

Successivamente, quando l'operazione di Momigliano e Segre è ormai consolidata, due sono i fondamentali piani d'ampliamento della città di Torino che interessano la borgata Campidoglio.

Il primo (approvato con Regio Decreto del 4 settembre 1887) sancisce il prolungamento fuori cinta daziaria dei principali corsi e vie: nel caso specifico, il prolungamento di via Cibrario.

Il secondo (approvato con Regio Decreto del 31 marzo 1901) riguarda la cosiddetta «regione S. Paolo», che comprende i nuclei borghigiani di San Paolo, Cenisia e Campidoglio, e sancisce il progetto di un reticolo viario a grandi maglie: entro una di esse, è compreso il nucleo centrale della borgata.

Un'ulteriore cartografia di riferimento per la borgata Campidoglio si ritiene la seguente: la carta (1900) che, entro cinta, contiene la situazione fabbricativa e i piani regolatori parziali, e che, fuori cinta, riporta la situazione fabbricativa della borgata; il piano (1911), ripartito in frazioni e sezioni di censimento, nel quale compare la borgata; la pianta (1915) con i piani regolatori generali delle zone

piana e collinare, in cui la borgata risulta non più esterna alla prima cinta (1853, poi soppressa), ma interna alla seconda cinta (1912): tale pianta – variante del piano unico regolatore e di ampliamento (1908) – è utile per individuare i probabili confini fra i luoghi borghigiani; la pianta (1935) con i piani regolatori generali delle zone piana e collinare, in cui la borgata risulta essere in una situazione stratificata di rilievo e di piano: tale pianta – ulteriore variante del piano unico regolatore e di ampliamento (1908) – è utile perché la città si trova in una situazione di piano simile all'attuale, in quanto i limiti normativi sono dati dai confini comunali, perché la cinta è stata soppressa nel 1930, con decreto nazionale.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminarmente allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, l'ambito *Borgata Campidoglio* perimetrato dalle strade: Nicola Fabrizi, Locana, Balme, Locana, Levanna, Tassoni, San Rocchetto, Cibrario, Netro, era classificato come «di carattere ambientale con valore di bene».

Analoga perimetrazione per il settore urbano veniva assunta dallo studio su *Qualità e valori* (1992) che ne indicava come «elementi di qualificazione ambientale» i tessuti edilizi aggregati lineari a due-tre piani lungo le strade di ridotta sezione, con originari orti e giardini, dovuti alla lottizzazione del 1880.

L'ambito *Borgata Campidoglio* così definito veniva inserito nel PRG di Torino (1995) tra i «settori urbani di valore storico-ambientale» governati da una specifica normativa di tutela.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Appio Claudio, Francia, Lecce, Tassoni (già tratto del sedime della cinta daziaria 1853). Vie: Balme, Cibrario, Fabrizi, Netro.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Per il reticolo della lottizzazione, le vie: Ceres, Corio, Fiano, Locana, Musinè, Rivara, Rocciamelone, San Rocchetto. Per la zona adiacente, le vie: Busano, Colleasca, Levanna.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazze: Bernini (già Barriera di Francia, relativa alla prima cinta daziaria), Moncenisio, Perotti, Risorgimento. Largo Francia. Giardino Dispersi sul fronte russo.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Complessi di civile abitazione: Società Cooperativa Impiegati e maestri municipali, via Bianzè 19, 21, 23, 25, via Rosta 13, via Digione 26, via Alpignano 25, 27 e 28 (progetto, 1926); Società Cooperativa Fratellanza mutilati edili, via Saluggia 15, 17, 19, via Balme 48 (progetto, 1929-30). Nucleo pianificato a ville unifamiliari, corso Svizzera, via Pilo, Prarostino (realizzazione anni venti - metà anni trenta del Novecento).

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Scuola materna Verna, via Musinè 8, costruita dalla Federazione degli asili infantili suburbani, 1889. Scuola elementare Manzoni, corso Svizzera, via Fabrizi, Balme, edificata dal Comune di Torino, progetto ing. Ghiotti, 1911. Istituto Sacra Famiglia, isolato tra le vie Pilo, Medici, Brione e giardini pubblici, edificato nel primo ventennio del Novecento su una preesistenza denominata «Il Santus», trasformato in collegio e scuola nel secondo dopoguerra. Liceo Cavour, corso Tassoni 15, costruito negli anni trenta del Novecento.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Chiesa di S. Alfonso, corso Tassoni via Cibrario, progetto ing. Gallo, 1893.

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Caserma Amione, ex edificio industriale S.C.A.T., isolato tra corso Francia piazza Rivoli corso Lecce via Pilo e Brione, costruito su progetto geom. Federico Politano, 1913. Sede G.I.L., Casa del Balilla, poi sede ISEF, piazza Bernini, progetto di Costantino Costantini, 1929. Cinema Savoia, poi Astra, poi Odeon, via Pilo 2 bis, progetto di Contardo Bonicelli, primi anni trenta del Novecento.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

Il carattere unitario del nucleo centrale d'impianto, è individuato da una rete viaria con maglia ortogonale che consente vedute prospettiche, al cui interno le strette vie rettilinee appaiono in rapporto con le altezze simili dei bassi edifici prospicienti, quasi una sorta di uniforme *skyline*.

La veduta prospettica individuata consente anche di valutare aspetti stradali diversi all'interno del reticolo viario d'impianto ortogonale: per esempio, via Balme, anche se interna a tale reticolo, ha una larghezza maggiore rispetto alle strette vie contigue; e quindi una conseguente maggior altezza di alcuni edifici prospicienti; la larghezza di questa via consente anche la localizzazione di tipi edilizi diversi in confronto a quelli del nucleo centrale: si pensi a qualche palazzina e ad alcune case multipiano.

L'area pubblica di piazza Moncenisio proposta come una sorta di pausa spaziale alberata, sia nel reticolo viario della borgata, sia oltre l'intersezione con il prolungamento di via Cibrario.

Le palazzine contigue a piazza Perotti – nell'area compresa fra via Cibrario e corso Svizzera, tagliata da via Levanna – rappresentano una zona urbana di rispetto, con nervosa ed efficace volumetria: le loro varianti formali riflettono i tipi edilizi ricorrenti (palazzine e villini) delle aree a edilizia estensiva.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

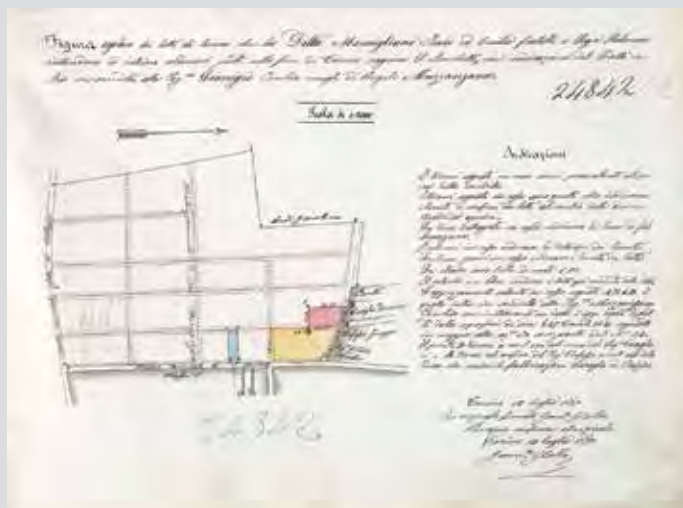
ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino, detta "Catasto Rabbini"*, 1866. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Rabbini*, f. XVII.

La vocazione prevalentemente rurale dell'area trova esplicito riferimento nella catastazione condotta poco dopo l'Unità d'Italia, per un settore che non appariva in precedenza annotato né dalla *Carta Topografica della Caccia*, né dal catasto di età napoleonica. L'insediamento, individuabile in parte come comparto più compatto, ma a colore tenue, oltre il sedime della cinta daziaria del 1853 – riconoscibile sia come tracciato sia per la annotazione della *Strada di circonvallazione* – appare direttamente dipendente dal più antico borgo del Martinetto, con il tracciato del relativo canale, mentre una via foranea (attuali tracciati delle vie San Rocchetto e Colleasca) lo collega anche al canale della Pellerina. Evidenti i complessi di cascine, di cui peraltro non permane alcuna traccia; più evidente viceversa la persistenza del tracciato della via San Rocchetto, limite anche per la programmata lottizzazione di una ventina d'anni successiva della ditta Momigliano e Segre.



GIUSEPPE COLLA, *Figura regolare dei lotti di terreno che la Ditta Momigliano Isaia ed Emilio fratelli e Segre Salomon intendono ed intesero alienare, posti sulle fini di Torino Regione S. Rocchetto, con indicazione del Lotto inteso in vendita alla Sig.^{ra} Leonigio Cecilia moglie di Angelo Mazzanzana*, 1880. ASCT, Sezione Catasti, *Planimetrie allegate agli atti*, n. 24842.

La planimetria mostra il programma di lottizzazione entro il segmento compreso tra la *Strada Comunale di S. Rocchetto* (attuale via San Rocchetto), la *Strada Comunale detta di Collegno* (odierno tracciato delle vie Balme e Musiné), nessuna indicazione per il termine a ponente, e, sul lato verso nord, un segmento viario riconoscibile con l'attuale via Colleasca. Al centro del comparto si colloca il *Prolungamento di Via Dora Grossa*, ossia via Cibrario. Nonostante l'assenza di indicazioni toponomastiche sulla mappa, il sistema a scacchiera regolare coincide con il nucleo più compatto di Campidoglio, con le traverse, rispetto alla via Cibrario, delle vie Rivara, Corio, Fiano, Ceres, Locana e l'ortogonale via Rocciamelone; assente invece lo spiazzo corrispondente alla piazza Moncenisio. La lunga annotazione sul fianco destro del disegno spiega la non rettilineità della via Colleasca con la presenza dei *terreni segnati in nero preesistenti all'epoca della vendita*; mentre *le linee tratteggiate in rosso indicano le linee di fabbricazione* e le strade che si aprono *sono tutte di metri 6.00*, e quindi in teoria della stessa dimensione della via Cibrario. In realtà queste appaiono oggi nettamente più ridotte in sezione rispetto all'arteria principale.



TOMMASO PRINETTI, *Piano Regolatore Edilizio per la regione di S. Paolo, ad ovest della Città, fuori cinta, in correlazione ai piani regolatori interni*, 1898-1901. ASCT, *Serie 1K14 dopo f. 20*.

Spetta al Piano regolatore per la regione S. Paolo operare la saldatura tra il reticolo denso della borgata Campidoglio e l'area di nuova lottizzazione della borgata San Paolo, prolungando le vie principali del tessuto oltre il precedente confine rappresentato dalla strada vecchia di Collegno (in parte tracciato della attuale via Medici) e riconnettersi con le cascine del *Santus* e *Crema*, fino oltre la *Barriera di Francia* corrispondente al primo tracciato della cinta daziaria (oggi piazza Bernini).



UFFICIO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Carta Topografica del Territorio di Torino coll'Indicazione dei Piani Regolatori e degli Ampliamenti* [...], 1900. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.6.1.

Il nucleo compatto della borgata (indicata con il suo preciso appellativo sulla carta presa in esame) appare ormai ampiamente definito, con il tracciamento, sul tessuto già composto, del *Prolungamento di via Cibrario*, che passa a filo della facciata della chiesa di Sant'Alfonso, definendone un sagrato quasi triangolare. I confini della borgata sono nettamente definiti: dal canale della Pellerina (nord) e dalla parte opposta dalla strada vecchia di Collegno; verso la città dal corso Tassoni, già sedime della cinta daziaria. Tra la *Barriera del Martinetto* e il corso del canale della Pellerina, fuori dalla borgata ma in immediato contatto, l'estesa area del *Tiro a Segno Nazionale* rimandava al contrasto tra il nucleo compatto dell'insediato e i lacerti della componente suburbana, aperta, non edificata.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17.

Rispetto alla pianificazione di saldatura rappresentata dal *Piano* [...] *per la regione di San Paolo*, il censimento del 1911 mostra ancora la borgata entro i suoi confini definiti: la *via* (oggi corso) *Tassoni*, la *strada vecchia di Collegno* (oggi, nel contesto della borgata, *via Fabrizi*), la *strada della Pellerina* (oggi parzialmente rettificata nel corso Appio Claudio). Oltre questa è ancora evidente il segno del *Tiro a Segno Nazionale*.



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.

Il processo di saldatura con il resto dall'espansione urbana appare confermato nella variante del 1915, con il *corso Altacomba* (oggi corso Svizzera) a fungere da punto di chiusura della borgata, nonostante il nome di *Borgata Campidoglio* si spinga a comprendere anche il più distante corso Lecce, attraverso il filtro della attuale piazza Perotti, quali punto di partenza dell'incrocio delle vie Cibrario, Lessona e corso Svizzera. La piazza Risorgimento costituisce il confine meridionale della borgata; oltre alla *piazza della chiesa*, di fatto il sagrato della chiesa di Sant'Alfonso, appare definita la più interna piazza Moncenisio, qui priva di denominazione.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908). ASCT, Tipi e disegni, 64/7/8/1-8.*

La saldatura con il resto della pianificazione appare ormai totalmente definita e riconferma quanto già previsto dalla variante del 1915. La piazza Risorgimento, incastrata perfettamente tra le vie Nazzaro e Fabrizi definisce un preciso margine rispetto al nucleo più antico della borgata. Il collegamento del reticolo di vie tra il corso Tassoni e il corso Svizzera appare ormai saldissimo, mentre rimane come segno inequivocabile del vecchio nucleo il corso del canale della Pellerina con il suo andamento sinuoso e la graduale sparizione del tiro a segno oltre il suo corso.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI

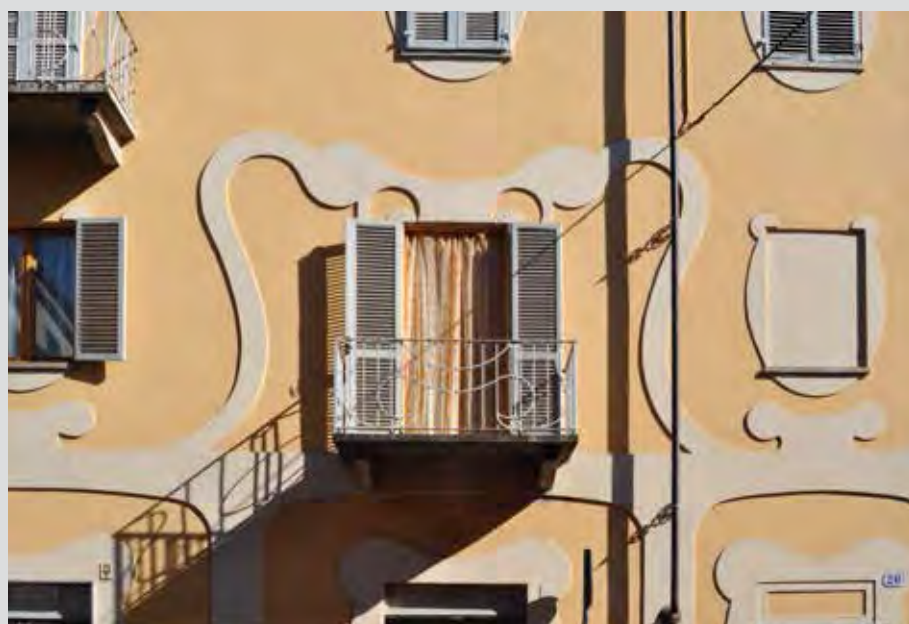


Il nucleo più antico della borgata, nato dalla lottizzazione del 1880, conserva *in toto* l'ambiente borghigiano, nel reticolo delle vie strette e nelle case dall'architettura essenziale.





La chiesa di Sant'Alfonso (1893) e l'annesso complesso di via Netro, polo identitario nello snodo viario tra corso Tassoni e via Cibrario, dove si apriva la barriera della cinta daziaria del 1853.



Molti edifici residenziali, come questo di via Balme, o la palazzina (in basso) del nucleo adiacente alla chiesa sul corso Tassoni, presentano una veste architettonica ricercata, con decori di un gusto che spazia dal Liberty all'art déco.





Nelle varie fasi di sviluppo della borgata, giocano un ruolo identitario gli edifici di servizio, come le scuole, di ogni livello.

Qui (in alto) la scuola elementare Manzoni in corso Svizzera di gusto tardo Liberty (1911); la scuola materna Verna in via Musinè, edificata dalla Federazione Asili Infantili Suburbani (1889); il liceo Cavour di corso Tassoni, di gusto "Novecento" (anni trenta del XX secolo).



L'architettura raffinata dell'edificio ex produttivo in via Prarostino 10.

Il complesso di piazza Bernini, nato come *Casa del Balilla*, su progetto di Costantino Costantini, 1929, costituisce un polo identitario della piazza, nello snodo tra i corsi Francia e Tassoni-Ferrucci (già *Barriera di Francia* della cinta daziaria 1853).

RILIEVO URBANO

È di certo una delle borgate torinesi che meglio conserva l'immagine ambientale originaria, pur presentandone caratterizzazioni diverse al suo interno.

Permane infatti un nucleo abbastanza compatto, ben riconoscibile nel suo aspetto minuto che riporta a atmosfere urbane del passato, compreso principalmente tra le vie Colleasca e Nicola Fabrizi (a nord e a sud), e i corsi Tassoni e Svizzera (a est e ovest). All'esterno di questo settore permangono tracce edilizie dell'antica borgata, spesso però costituite da singole unità isolate entro un tessuto architettonico con caratteri formali e volumetrici misti, costituitosi in fasi successive al primitivo impianto. In particolare l'area incardinata su via Rocciamelone propone tuttora una condizione ambientale omogenea, in cui i caratteri originari si sono mantenuti sia nella immagine complessiva della strada, sia in quella delle sue architetture, caratteri esaltati dai risultati di interventi recenti di recupero urbano (ad opera degli Enti comunali), che hanno pedonalizzato alcune parti, evitandovi così l'immagine impattante delle automobili, che contrasta con quella d'insieme della borgata antica e hanno in molti casi sostituito l'asfalto delle pavimentazioni con andane in lastre di pietra e acciottolato. In questo settore prevalgono edifici di pochi piani (due o tre, massimo quattro), con tetto a doppia falda e aperture a taglio verticale, scarni nell'apparato decorativo; la presenza di alcuni edifici con caratteri disomogenei, pur risultando estranea alle peculiarità ambientali, non offusca l'immagine d'insieme, poiché essi appaiono isolati nella loro singolarità. La situazione si complessifica però in prossimità di via Colleasca, ove convivono a fatica costruzioni o interi fronti strada dell'antica borgata con edifici di concezione moderna, alieni non solo per gli aspetti formali esaltati dall'uso di materiali e colori di facciata discordanti con quelli tradizionali, ma soprattutto per l'impatto di scala: volumetria e altezza maggiori, frequente assenza del cornicione sporgente, caratteristico negli edifici più antichi.

Una netta cesura nella percezione ambientale con il settore maggiormente conservato si coglie analizzando via Balme, che propone una propria identità caratterizzata da edifici generalmente di tre-cinque piani (pochi quelli di due), più ricercati nelle forme architettoniche, e peggiorata dal manto stradale asfaltato e dalla presenza del traffico e delle vetture parcheggiate perimetralmente. Un caso a sè è costituito da via Nicola Fabrizi, fin dalle origini dell'antica borgata Campidoglio una delle sue principali arterie di collegamento tra la città consolidata e i territori foranei, e pertanto soggetta a interessi economici che, nel tempo, hanno determinato frequenti implementazioni e sostituzioni edilizie. Oggi è costituita da edifici di varie altezze (mediamente di tre-cinque piani, con pochi casi residui di uno o due, mentre alcune costruzioni di fattura recente raggiungono anche gli otto o dieci. Quelli più antichi propongono architetture volumetricamente essenziali ma spesso decorate (nelle cornici, negli zoccoli, negli elementi di spigolo), che conferiscono all'insieme un'immagine ambientale piuttosto ricercata, in funzione del ruolo, consolidato nel tempo, dell'asse stradale.

Nelle aree perimetrali al nucleo sin qui trattato, il fattore identitario di riconoscibilità ambientale della borgata originaria man mano si disperde mantenendo qualche labile traccia del passato solo in singoli edifici.



Via Rocciamelone e via San Rocchetto, tra le strade che meglio hanno conservato i caratteri originari di borgata Campidoglio: un'edilizia minuta ed essenziale nella sua concezione compositiva e decorativa.





Tre scorci di strade appartenenti al nucleo più conservato della borgata: via Rivara, via Rocciamelone, via Corio. La presenza di edifici con caratteri comuni (fronte strada con pochi piani, cornicione sporgente, taglio verticale delle aperture di facciata, rivestimento a intonaco), abbinata a pavimentazioni volutamente articolate, conferiscono una caratterizzazione ambientale in cui il segno delle peculiarità originarie risulta tuttora forte, tanto da prevalere sulla presenza di edifici più recenti, anomali per volumetria e caratteri architettonici.





Via Ceres e via Fiano, altre strade che hanno mantenuto i caratteri ambientali dell'antica borgata, tuttora evidenti malgrado la presenza dissonante delle automobili parcheggiate.

Un luogo focale all'interno del nucleo maggiormente conservato della borgata potrebbe essere piazza Moncenisio, nella quale convivono invece realtà contrastanti, che impediscono la percezione di caratteri prevalenti nell'immagine ambientale. La presenza delle alberature che contornano l'isola centrale è disturbata da quella impattante dei veicoli parcheggiati lungo il perimetro, e altrettanto disgregante a livello percettivo risulta l'alternanza degli edifici antichi con i bassi fabbricati e i volumi emergenti di alcuni fabbricati di più recente costruzione.



L'identità ambientale dell'antica borgata Campidoglio conservata nelle vie Musinè e San Rocchetto si impone sulla presenza di volumi edificati con dimensioni e caratteri contrastanti.





Via Balme definisce uno pseudoconfine sul lato sud del nucleo più conservato dell'antica borgata, al di là del quale si rarefanno man mano i caratteri dell'ambiente originario, proponendosi attraverso un edificato di dimensioni maggiori e dall'aspetto formale e decorativo più ricercato. La presenza di auto parcheggiate e in movimento, nonché la pavimentazione uniforme in asfalto, contribuiscono inoltre nel conferirle un'immagine diversa, a scala urbana.



Via Corio vista da via Balme. Come altre strade incernierate a pettine su quella principale, mantiene invece tutt'oggi i caratteri borgatari.



In via Nicola Fabrizi si riscontrano caratteri dimensionali e architettonici analoghi a quelli di via Balme negli edifici residui della borgata antica, pur se l'immagine ambientale originaria è qui ulteriormente rarefatta per la maggiore larghezza della sede stradale e per il pesante traffico veicolare che congestiona la via, oltre che per la presenza di edifici del tutto fuori scala.



Piazza Risorgimento è uno spazio aperto lungo via Nicola Fabrizi, con caratteri opposti a quelli tipici delle borgate, non fosse che per le palazzate alte lungo tutto il perimetro. Segni residui del passato permangono isolati in alcuni scorci: edifici "anteguerra" di fattura ricercata (foto sotto), o altri appartenenti ad un tessuto più minuto (due foto in basso a destra). Questi edifici convivono forzatamente anche con palazzi di fattura più recente, in un confronto che porta all'esasperazione dei caratteri dimensionali e formali di ciascuno.



Scorcio di via Netro, dal quale emerge il disordine tipico dei settori di ampliamento, non riscattato nemmeno dal campanile della tardottocentesca chiesa di S. Alfonso.





Via Levanna in due inquadrature opposte: nella prima il fronte nel quale prevalgono, pur in presenza di edifici recenti, i caratteri "di borgata"; nella seconda, si può osservare come lo stesso fronte si confronta con palazzate moderne, risultando un settore isolato nella sua identità, all'interno di un ambiente urbano con altri caratteri.



Via Colleasca vista da postazioni differenti: nella prima la strada mantiene a livello ambientale caratteri sufficientemente omogenei, mentre nella seconda, più ravvicinata, l'edificio che chiude la visuale prospettica, risulta inquinante dell'immagine d'insieme del settore urbano. Un'immagine del tutto alternativa si ottiene osservando la strada dal lato opposto con la presenza di tipici edifici "di borgata" e del verde.



Scorci di via Locana e dell'unico settore di piazza Moncenisio in cui si è conservata l'immagine peculiare di borgata Campidoglio.





Via San Rocchetto, nella quale si è mantenuta la dimensione ambientale originaria, malgrado la presenza di interventi localizzati o 'di pelle'.



In via Corio il settore edificato dell'antico borgo mantiene tuttora una propria identità, malgrado sia circondato da edifici dissonanti per volumetria e forma architettonica (le due immagini evidenziano ciascuna la presenza delle due distinte realtà).

Via Locana ha mantenuto i caratteri tipici della borgata, anche in edifici di epoche più recenti, in cui prevale il rispetto del ritmo compositivo a campi stretti delle aperture a taglio verticale.



La borgata Cenisia ha assunto questo nome sia per la sua ubicazione di estrema propaggine della città verso la valle di Susa ed il Moncenisio, che ne è il principale valico, sia per la denominazione delle sue vie che ricordano altrettanti centri o monti della vallata [...]. Come il limitrofo Borgo San Paolo, la Cenisia ripete le sue origini ed il suo rapido sviluppo dal moltiplicarsi delle industrie e delle maestranze operaie.

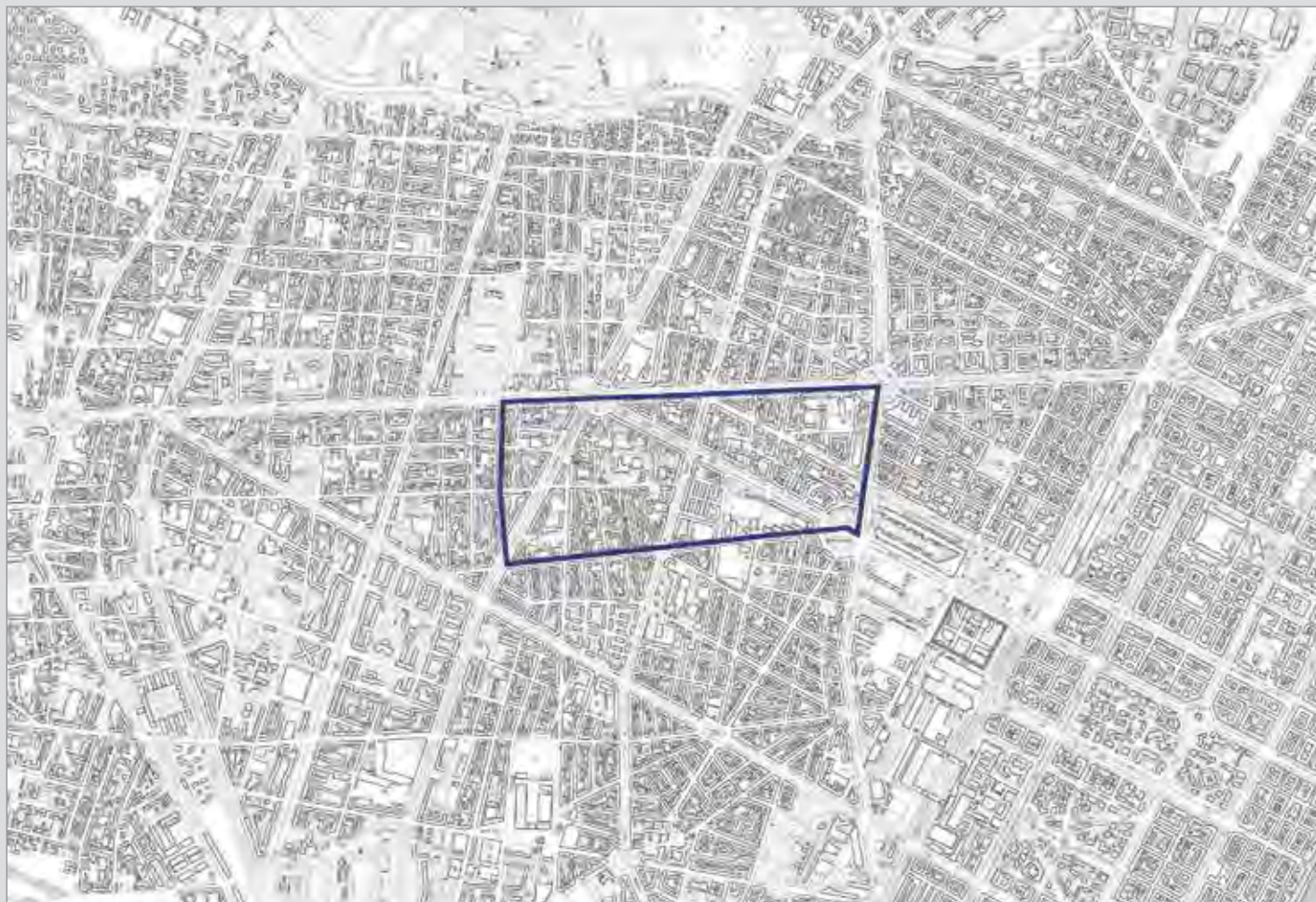
ABATE DAGA, 1926, pp. 187-188



1. Il fronte del complesso industriale degli stabilimenti Diatto, già Utita e già Snia Meccanica (dal 1905 su progetto dell'ing. Pietro Fenoglio), con ancora leggibile in parte la scritta Diatto Stabilimento Meccanico all'inizio degli anni Ottanta. Oggi è proprietà del Comune di Torino, con funzione di magazzini e di servizi alla circoscrizione.
2. Una inconsueta veduta, dall'interno, dell'imponente complesso per l'istruzione rappresentato dalla Scuola Elementare G. Casati (prospiciente corso Racconigi), con uno spaccato abbastanza rappresentativo dell'edilizia tipica della borgata.
3. La FIP (Fabbrica Italiana Pianoforti) all'angolo tra corso Racconigi e via Moretta, notevole esempio di grande complesso industriale, su progetto, dal 1917, di Enrico Bonicelli.

BORGATA CENISIA





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 155 12 1 e 155 12 2, tavv. n. 10 e 15 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Via Rubiana, corso Francia, piazza Gian Lorenzo Bernini, corso Francesco Ferrucci, piazza Adriano, via Frejus.

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

Fra Otto e Novecento, è avvenuta la formazione della borgata, che deriva il nome – secondo quanto scrive Pietro Abate Daga (1926) – dalla sua ubicazione di estrema propaggine della città verso la valle di Susa e il Moncenisio: la denominazione della citata propaggine avviene durante la graduale costruzione della futura borgata.

I fondamentali piani d'ampliamento della città di Torino che interessano la borgata Cenisia sono due: il primo (approvato con Regio Decreto del 4 settembre 1887) sancisce il prolungamento fuori cinta daziaria dei principali corsi e vie: nel caso specifico, il prolungamento di corso Vittorio Emanuele II; il secondo (approvato con Regio Decreto del 31 marzo 1901) riguarda la cosiddetta «regione S. Paolo», che comprende i nuclei borghigiani di San Paolo, Cenisia e Campidoglio, e sancisce il progetto di un reticolo viario a grandi maglie, introducendo la consortile *Via del Frejus*.

Nel suo processo di urbanizzazione, la zona della borgata si appoggia sia all'esterno dell'andamento anulare della prima cinta daziaria (oggi, in quel tratto, corso Ferrucci), sia all'asse stradale di corso Francia; il perimetro all'incirca romboidale della borgata si riferisce anche a un rettilineo asse viario (via Frejus) e a una strada di tipo foraneo, in forma di linea spezzata (via Rubiana): la strada non rettilinea appare come percorso preesistente agli schemi di pianificazione del Novecento, e quindi può essere intesa come limite che separa la borgata Cenisia e il borgo Pozzo Strada. La scelta di ampliamento urbano, che è tipica degli schemi di pianificazione dei primi quattro decenni del Novecento, è attuata secondo grandi maglie viarie, connesse al piano regolatore per la «regione S. Paolo» (1898-1901) e alle varianti del piano regolatore progettato nel 1906 e approvato nel 1908: le varianti più significative sono quelle del 1915, del 1926 e del 1935. Tale scelta conferisce al reticolo stradale della borgata un andamento che non è di tipo ortogonale, perché basato su collegamenti stradali diversi: le citate grandi maglie si riferiscono a strade primarie che, fuori cinta, hanno direzioni consolidate (assi storici) o sono relative a prolungamenti (di vie entro cinta) o sono nuovi tracciati (che mediano la rettilineità con il tentativo di ridurre le demolizioni di edifici preesistenti): le conseguenti lottizzazioni interne producono piccole strade (brevi e strette), per lo più private, che recuperano tracciati foranei preesistenti o si basano su piccole suddivisioni di lotti.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminare allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, nella borgata Cenisia veniva segnalato l'ambito di via Novalesa «di interesse ambientale e documentario», perimetrato dalle vie Frejus, Monte Albergian, lato nord del giardino su via Spanzotti, confine del lotto prospiciente le vie Novalesa, Bardonecchia, Bussoleno, Brunetta. L'ambito, caratterizzato da tessuti edilizi degli ultimi due decenni dell'Ottocento lungo l'antica strada extraurbana per Rivoli, poi integrati in base al piano regolatore per San Paolo (1898-1901) non è stato assunto tra gli elementi di valore storico-ambientale sia nello studio preliminare su *Qualità e valori* (1992), sia nel P.R.G. di Torino (1995), poiché i suoi caratteri qualificanti risultavano troppo compromessi.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Ferrucci (già tratto del sedime della cinta daziaria del 1853), Francia, Racconigi, Trapani, Vittorio Emanuele II. Vie: Bardonecchia (antica strada per Rivoli), Frejus.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Vie: Brunetta, Bussoleno, Capriolo, Freidour, Lera, Rubiana, Saffi. Vie caratterizzanti: Cenischia, Cristalliera, Mezenile, Mocchie, Novalesa, Spanzotti.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazze: Adriano, Rivoli. Largo Francia.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Quartieri di edilizia popolare dei primi decenni del Novecento: Q5 corso Racconigi 25, via Revello 4; Q13 via Frejus 48, via Chianocco 3. Nucleo di villini via Saffi 15-17-19, di gusto Liberty dei primi decenni del Novecento. Casa di civile abitazione, via Mocchie 8, di gusto art nouveau dei primi decenni del Novecento.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Asilo infantile Elena d'Aosta corso Francia 139, di gusto neomedievale, su progetto di Antonio Vandone di Cortemiglia, 1901. Scuola elementare Casati, corso Racconigi 29-31-33, costruito dal Comune su progetto ingegner Ghiotti dal 1903. Istituto di Arti e mestieri corso Trapani 25, eretto nel 1935 dai Fratelli delle scuole cristiane, su progetto arch. Napione.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Chiesa di San Pellegrino corso Racconigi 28, di gusto neogotico di fine Ottocento.

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Istituto per sordomuti L. Prinotti, corso Francia 73, di gusto eclettico, costruito negli ultimi decenni dell'Ottocento.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

Partendo dalle ex barriere di Francia (piazza Bernini) e del Foro Boario (piazza Adriano), e procedendo nella borgata, s'incontrano alcuni nuclei o frammenti degni d'interesse (di facile individuazione o di criptica determinazione), con qualche parte urbana (confinante o vicina) di edilizia estensiva (palazzine o villini).

Il primo frammento di borgata riguarda la via Almese che, in parte, conserva una ristretta sezione stradale, tipica dei luoghi fuori cinta. Il secondo frammento riguarda le vie, già private, Mezenile e Mocchie (nella prima via, si segnala una piccola casa a un piano fuori terra che – nonostante le demolizioni avvenute nei luoghi fuori cinta, al fine d'incrementare i volumi edilizi – è sopravvissuta: tali case basse sono ancora molto diffuse nella *banlieue proche*); la parte urbana confinante presenta su via Cialdini, fra le vie Mocchie e Saffi, un insieme edilizio di palazzine e villini, con nervosa ed efficace volumetria. Il terzo nucleo di borgata, compreso fra le vie Bardonecchia (antica strada per Rivoli, prima che fosse tracciato il rettilineo stradone di Francia), Brunetta, Frejus e Capriolo, contiene un interessante frammento urbano, costituito dalle vie, già private, Cenischia, Novalesa e Spanzotti; una parte urbana vicina, situata all'angolo di corso Trapani con via Capriolo e tagliata dal passaggio privato Capriolo, presenta un insieme edilizio di palazzine e villini, che risulta immerso nel verde, tranne l'andito del passaggio privato. Il quarto nucleo è tangente al confine di via Rubiana, con le vie Cristalliera (già privata), Freidour e Lera: esso comprende qualche interessante esempio edilizio che intreccia la cultura urbana di borgata e la cultura di tipo agreste.

Visto l'incombente pericolo di demolizione, si segnala ancora l'ex fabbrica (già Diatto, poi Snia Viscosa), sita in via Frejus, che esprime un significativo rapporto tra tipologia edilizia e morfologia urbana: per tale complesso di edilizia industriale, si auspica una tutela selettiva e critica.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Rabbini, ff. XVII, XXII.*

Il territorio della futura borgata, compreso tra il corso Francia a nord, la cinta daziaria del 1853 a est, sino all'odierna piazza Adriano, è ancora prettamente agricolo, con rare cascine, ed è solcato dalla gora Porta in direzione ovest-est.



UFFICIO LAVORI PUBBLICI MUNICIPALE, *Carta Topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli, [1879-98]. ASCT, Tipi e disegni, 64.8.*

All'interno della cinta daziaria del 1853, intorno alla futura *Barriera di Cenisia* risulta presente una serie di strutture di servizio (*Carcere Giudiziario*, foro boario, mattatoio, caserme) mentre nei pressi della *Barriera di Francia* la lottizzazione lungo il fronte sud della *Strada di Francia* è già in parte edificata. Fuori cinta, nei pressi delle due barriere, si registra qualche piccolo lotto con minute costruzioni, mentre il restante territorio è ancora prevalentemente agricolo, con la presenza di una rete di canalizzazioni e di parecchie cascine.



TOMMASO PRINETTI, *Piano Regolatore Edilizio per la regione di S. Paolo, ad ovest della Città, fuori cinta, in correlazione ai piani regolatori interni, 1898-1901. ASCT, Serie 1K14 dopo f. 20.*

Tra i piani settoriali extra cinta daziaria del 1853, quello di S. Paolo è il primo a essere approvato. Nel settore qui esaminato interessa l'area esterna alla cinta, limitata dagli odierni corsi Francia a nord e Trapani a ovest. Sul reticolo viario preesistente (antica strada di Rivoli, oggi via Bardonecchia e odierna via Rubiana) viene calato un nuovo sistema di strade: si prolunga il *Corso Vittorio Emanuele II* sino al corso Francia, si creano l'asse centrale nord-sud (oggi corso Racconigi) e, a partire dalla *Barriera del Foro Boario* (oggi piazza Adriano), le due radiali di via Villafranca e via Frejus. Nel settore tra quest'ultima e il corso Francia si registra un buon numero di piccole lottizzazioni che preludono all'edificazione residenziale.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento, 1911. ASCT, Tipi e disegni, 64.8.17.*

Nella *Borg Cenisia*, compresa nella *Frazione M*, *Pozzo Strada*, esterna alla ex cinta daziaria qui indicata come *Via Ferruccio*, risultano insediamenti non organizzati principalmente lungo i fronti di corso Francia, dell'antica strada di Rivoli (oggi via Bardonecchia), di *Via Frejus* e della odierna via Rubiana.



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.*

Si è consolidato il processo di lottizzazione sostenuto dal reticolo stradale voluto dal piano regolatore del 1908 che, oltre alla griglia viaria già prevista dal piano di San Paolo, ha realizzato le odierne vie Cialdini, Perrero, Vigone, parallele al prolungamento del corso Vittorio Emanuele II. L'edificazione residenziale ha raggiunto una qualche consistenza nei settori triangolari tra corso Francia e via Cialdini, tra via Frejus e corso Vittorio, nonché nella zona scandita dalle vie Villafranca e Perrero. L'industria si è localizzata nei settori prospicienti via Frejus (Diatto e, di fronte, Società Meccanica Italo-Ginevrina) e in piazza Adriano (Boringhieri).



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908). ASCT, Tipi e disegni, 64/7/8/1-8.*

La borgata, soprattutto in fregio ai corsi alberati (Francia, Racconigi e, meno, Vittorio Emanuele II) e alle vie principali, ha ormai saturato gran parte dei lotti dell'edilizia residenziale: di pezzatura medio-piccola quella privata, pianificata su interi isolati quella pubblica. Aree più ampie sono destinate a servizi e a complessi industriali (permangono Diatto e Boringhieri), mentre più minute attività industriali risultano inserite nei lotti prevalentemente residenziali.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



La borgata, nata tra Otto e Novecento a sud del corso Francia presso l'omonima barriera, ha perduto, insieme all'industria, la sua identità ambientale, mantenuta in alcuni edifici. Qui la scuola materna di corso Francia 139 (1901); il nucleo di palazzine di via Saffi; il quartiere di edilizia popolare di corso Racconigi 25 e la vicina chiesa di San Pellegrino; la scuola elementare Casati.



RILIEVO URBANO

All'interno della sua perimetrazione si riscontra oggi un tessuto edilizio misto, in cui le piccole case legate alla formazione della borgata si trovano concentrate in due settori precisi: un primo compreso tra le vie Frejus e Bardonecchia, corso Racconigi e via Capriolo; un secondo incernierato su via Cristalliera, ovvero nell'area gravitante sui corsi Trapani e Francia.

Il primo settore propone ancora alcuni blocchi edilizi omogenei, caratterizzati da costruzioni di pochi piani e dalle forme architettoniche essenziali, dislocati all'interno di un tessuto urbano impostato su una maglia di vie strette, articolate entro quella più ad ampia scala, costituita dalle arterie principali risalenti alla strutturazione primaria. L'area, di pochi isolati, mostra un'immagine ambientale caratterizzata dalla convivenza di differenze stilistiche e volumetriche di edifici novecenteschi, entro la quale si individuano, a volte anche come casi isolati, i minuti edifici tipici di borgata, riconoscibili pur se a volte trasformati.

Il secondo settore, a ovest di corso Trapani, risulta una minuta entità ambientale che riporta al passato, inserita in un ambito urbano costituito, come il precedente, da edifici di vario genere, risultanti dagli interventi di saturazione del tessuto edilizio, eseguiti nel secolo scorso in seguito all'insediamento di piccoli opifici e di laboratori artigiani. In questo caso, piccole case a due piani, con caratteri architettonici assimilabili a quelli rurali, si trovano oggi circondate dalle alte palazzate che caratterizzano il fronte continuo dei due importanti corsi Francia e Trapani.

A differenza di altre zone della città, che conservano all'interno del proprio tessuto molteplici testimonianze architettoniche della storia delle loro origini, tali da caratterizzarne l'immagine ambientale, l'area di borgata Cenisia, a eccezione dei due settori citati, ha disperso ogni ricordo del suo lontano passato.



Il settore a nord di via Frejus, compreso tra corso Racconigi (a est) e via Capriolo, propone diversi scorci con edifici che testimoniano i caratteri tipologici degli edifici originari della borgata, inseriti in un tessuto edilizio misto. Tra i più significativi si possono citare quelli delle vie Novalesa e Spanzotti, cui si riferiscono tutte le immagini, tranne quelle in basso a destra, di via Cenischia.





Nel tratto (all'altezza di via Novalesa) di via Frejus, una delle principali arterie di strutturazione della borgata, si sono conservati alcuni dei bassi e semplici edifici che ne hanno caratterizzato l'immagine a inizio Novecento.

All'interno di un tessuto edilizio misto, lungo via Cristalliera (nel breve tratto tra corso Francia e via Bardonecchia, anche negli interni del civico 3), si ritrovano diversi edifici risalenti a uno dei primi insediamenti di borgata Cenisia, con caratteri architettonici tipici di quel tempo, oggi in netto contrasto con le alte palazzate che li circondano e che ne opprimono la volumetria.



La borgata Ceronda appartiene al territorio di Lucento [...]. L'alveo della Dora, fiancheggiato ora da una serie quasi ininterrotta di costruzioni, ha perduto in questo punto, e si può dire per tutto il tratto seguente, sino al Po, la sua poesia.

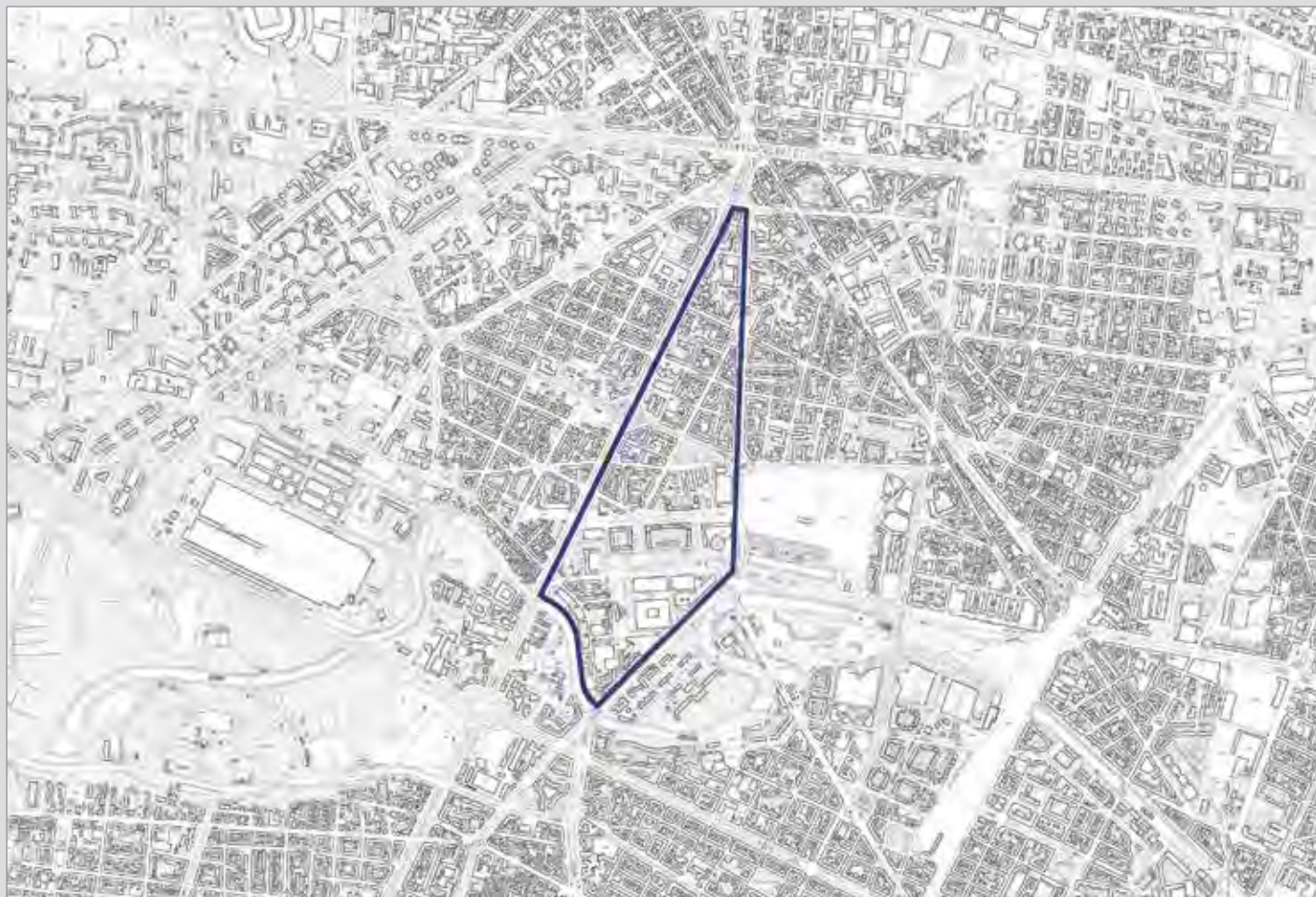
ABATE DAGA, 1926, pp. 239, 243



1. Il complesso delle case popolari di via Verolengo (già strada antica di Lucento), riconosciuto come reale perno dello sviluppo della borgata Ceronda, posta a cerniera tra i borghi più antichi di Lucento e di Valdocco.
2. La borgata Ceronda, qui indicata impropriamente come "borgo", identificata principalmente con la direttrice viaria di collegamento con le propaggini nord e nord-ovest della città, come annotato proprio dalla didascalia che mette assieme «Lucento - borgo Ceronda - strada Pianezza».

BORGATA CERONDA





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 155 08 2 e 155 12 1, tavv. n. 05 e 10 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Corso Svizzera, fiume Dora Riparia, corso Potenza, via Lucento, via Borgaro.

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

Fra Otto e Novecento, è avvenuta la formazione della borgata che deriva il nome dal braccio sinistro del canale Ceronda (poi coperto dalla via Verolengo).

Nel suo processo di urbanizzazione, la zona della borgata si appoggia sia all'esterno dell'andamento anulare della prima cinta daziaria (oggi, in quel tratto, corso Svizzera), sia alla sponda sinistra del fiume Dora Riparia; tale zona urbana è tagliata dalla strada provinciale di Pianezza (oggi denominata via, nel primo tratto che inizia dal corso Svizzera). Il perimetro della borgata è anche definito dalle strade comunali di Borgaro e di Lucento (oggi vie omonime) e, ancora, dal corso Potenza che rappresenta un tracciato voluto dagli schemi di pianificazione viaria del primo Novecento. Tale corso è parte di un andamento anulare – connesso a linee di ampliamento delle aree soggette a dazio – che ha chiuso la parte piana della città secondo tracciati circolari; il carattere di limite del corso Potenza dev'essere inteso in forma dialettica, nel senso che: se, da un lato, può intendersi come effettivo limite, dall'altro lato, taglia in modo acritico e banale una piccola parte urbana con fitta rete viaria, che sembra risultare come zona residenziale per le forze di lavoro delle fabbriche (oggi chiuse o demolite) localizzate in via Pianezza, fra i corsi Svizzera e Potenza.

Sin dalla fine dell'Ottocento si era infatti formato un insediamento industriale assai sulla via Pianezza, presto divenuto polo attrattivo di un (minuto) insediamento residenziale per gli addetti alle fabbriche. Il processo di integrazione tra i lotti per le attività produttive e quelli per le abitazioni popolari si sviluppa quantitativamente nel tempo, accelerato dalla realizzazione dei grandi complessi industriali (FIAT Ferriere, Manifattura Mazzonis) nel settore meridionale della borgata.

I nuovi lotti si adeguano agli schemi di pianificazione dei primi quattro decenni del Novecento che producono una maglia viaria che è ortogonale solo rispetto all'asse del corso Potenza, perché per le altre zone la maglia viaria deve adattarsi alla presenza delle aree industriali, dei canali e delle gore ivi esistenti, delle piccole lottizzazioni che sanciscono le vie private.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminare allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, nella borgata Ceronda veniva segnalato il complesso industriale con case operaie della Paracchi, in via Pianezza 17, 43-47, qualificato «di valore documentario e ambientale».

Al complesso è stata confermata la qualificazione sia nello studio su *Qualità e valori* (1992), sia nel P.R.G. di Torino (1995).

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Potenza; Svizzera (già tratto del sedime della cinta daziaria 1853); Toscana. Vie: Borgaro; Pianezza; Verolengo.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Vie: Valdellatorre; Viterbo. Vie caratterizzanti: Balangero; Pessinetto; Viù.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazze: della Francesca; Villari. Larghi: Borgaro; Toscana.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Quartiere di edilizia popolare Q2, via Verolengo 109-115 via Viterbo, eretto su progetto del 1908. Complesso di edifici di civile abitazione, via Balangero 21, 29, edificato nel primo trentennio del Novecento.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Scuola materna, via Nole 72 (1878); Scuola elementare Margherita di Savoia, via Nole 66, degli anni '30.

EDILIZIA PER L'INDUSTRIA

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Complessi industriali (ora in parte dismessi o demoliti): stabilimento Teksid ex ferriere FIAT, realizzato a partire dai primi decenni del Novecento, per lo più dagli anni trenta in poi; società Paracchi, via Pianezza 43, 47, complesso realizzato a partire da fine Ottocento, con ampliamenti successivi tra cui quelli fondamentali del 1905 e del 1934.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

Se si percorre la via Pianezza – che ha un carattere storico, quale strada che porta alla campagna circostante la città – si può ancora notare l'aspetto della borgata che è dato da una stratificazione fisica che connette le presenze industriali alle case per le maestranze: ciò salvo le intrusioni edilizie e le mutazioni d'uso degli opifici, avvenute nel secondo dopoguerra.

Il giornalista Pietro Abate Daga scrive nel 1926 che la borgata Ceronda è formata dall'agglomerato di stabilimenti industriali e di abitazioni, che sono stati costruiti ai lati del primo tratto della strada di Pianezza. E, ancora, nota che l'aspetto edilizio della borgata suscita una poco simpatica impressione, dovuta alle sue case trascurate.

L'osservazione di Abate Daga – che è, purtroppo, in qualche parte della borgata ancora attuale – potrebbe essere oggi superata da un filtrante sguardo storico, che partendo dal processo di una tutela selettiva e critica confluisca nel fenomeno di riuso per alcuni edifici in stato di abbandono, che rappresentano significativi tipi edilizi della storia del luogo.

L'importanza di qualche asse viario (le vie Borgaro e Pianezza) è anche legata al passaggio di linee tranviarie, poi soppresse, che ne hanno consolidato il carattere primario.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino, detta "Catasto Rabbini"*, 1866. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Rabbini*, f. XII.

Il territorio della futura borgata è ancora totalmente agricolo, solcato dal canale della Ceronda e dalla strada vecchia di Lucento in direzione ovest-est. Molto scarso risulta il numero delle cascine, per lo più di piccola dimensione.



UFFICIO LAVORI PUBBLICI MUNICIPALE, *Carta Topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli*, [1879-98]. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.

Nel settore a nord della Ceronda è stata realizzata una serie di piccoli edifici sia lungo la strada per Borgaro sia lungo la *Vecchia Strada di Lucento*. Nel settore meridionale, tra il corso della Dora e la cinta daziaria del 1853, di fronte all'*Ospedale Amedeo di Savoia*, si va formando un insediamento assiato sulla via Pianezza e su una griglia viaria appena accennata (ora vie Balangero e Pessinetto). Nella zona compaiono anche le *Fornaci*.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17.

La *Borg. Ceronda* è indicata nel settore 2 della *Frazione N, Lucento*, in cui spiccano le vie Pianezza, Balangero, la *Via Verolengo* e, linea di confine con la borgata Vittoria, la via Borgaro. L'insediamento ripropone quello della carta precedente.



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.*

Con l'inserimento del corso Potenza creato dal piano regolatore del 1908, la borgata ha completato il suo perimetro fusiforme. La via Viterbo, parallela al nuovo corso, e gli assi ortogonali di via Valdellatorre, corso Toscana e via Foligno scandiscono grandi isolati, più irregolari nel settore meridionale, condizionato dalla viabilità preesistente. In questa zona si intensifica l'edificazione, ancora nulla a nord della Ceronda, tranne per il quartiere di *Case Popolari Q2* dell'IACP (1908-1920).



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908). ASCT, Tipi e disegni, 64/7/8/1-8.*

Il settore meridionale della borgata è ora occupato da grandi complessi industriali come FIAT Ferriere e la manifattura Mazzonis, sorti accanto al minuto tessuto residenziale, giunto quasi alla saturazione negli isolati lungo via Pianezza e *Corso Altacomba* (ora Svizzera). Anche nel settore nord l'edificazione, prevalentemente residenziale, incomincia a raggiungere una certa consistenza.



[Carte dei danni di guerra] *Danni arrecati agli stabili (1942-1946). Zona 9. Borgate Ceronda e Lucento. ASCT, Tipi e disegni, 68.2.9.*

La carta documenta i *danni gravissimi* (in rosso) e *danni gravi* (in rosa) subiti dai principali complessi industriali della borgata. Anche nel settore al di là del *corso Altacomba* (ora corso Svizzera) entro l'ansa della Dora (nel perimetro del borgo Martinetto) sono stati danneggiati i complessi ospedalieri dell'Amedeo di Savoia e del Birago di Vische.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



La borgata nasce all'esterno della cinta daziaria del 1853. Il primo insediamento, lungo l'antica via Pianezza, si forma intorno al complesso industriale Paracchi, che risulta tuttora un elemento di primaria identità ambientale. Nuovi insediamenti, come il quartiere Q2 di edilizia popolare in via Verolengo 109-115 (progetto 1908), nascono a seguito dell'insediamento della grande industria.



Le nuove zone abitate vengono dotate di servizi: qui la scuola materna di via Nole 72 (1878) e la vicina scuola elementare Margherita di Savoia, su progetto del 1930.

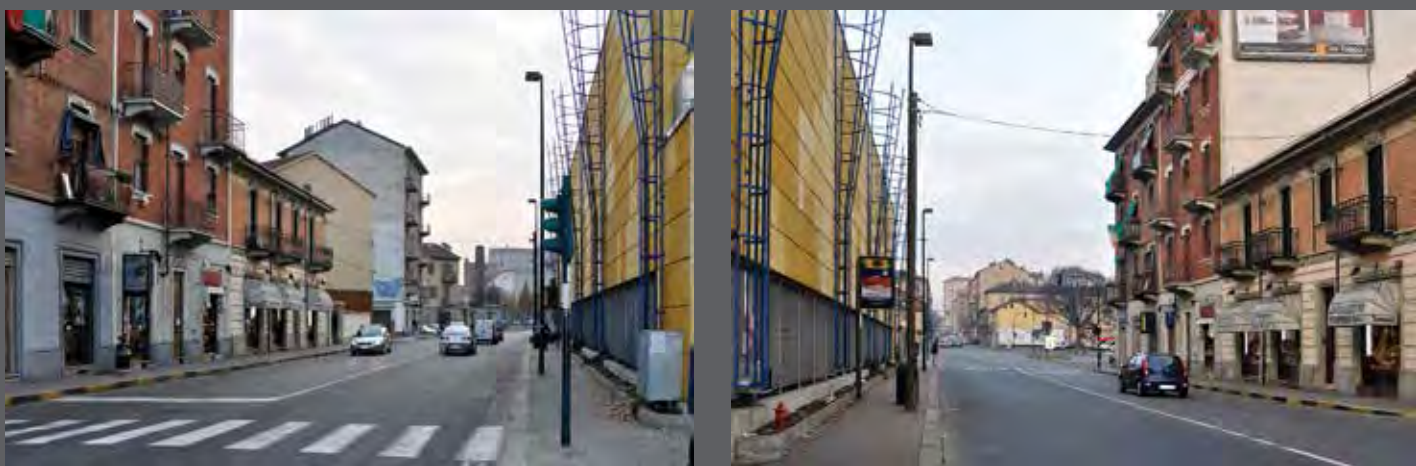
I resti delle ex Ferriere Fiat, resti maestosi, tuttora di polarizzante connotazione ambientale.

RILIEVO URBANO

L'odierna configurazione dell'area della borgata risulta molto frammentata a causa di una stratificazione di interventi non sempre coordinati, nonché dallo stato di degrado e di semiabbandono di alcuni settori e di molti edifici, e ancor più dalla trasformazione totale di alcune zone. Oggi, pertanto, non sopravvive una propria identità caratterizzante; solo attraverso pochi segni del costruito antico dispersi all'interno di una parte di città priva di caratteri identificanti, si può interpretare la borgata come anello di congiunzione tra la città consolidata e le aree periferiche e semi-periferiche adiacenti, dei borghi Lucento e Madonna di Campagna, o di borgata Vittoria. Soprattutto lungo l'asse di via Pianezza e in alcune vie retrostanti (nel settore a nord della via), permangono però alcune costruzioni dell'antico insediamento, racchiuse all'interno della propria immagine e prive di una continuità ambientale: variano da case di piccola dimensione ed essenziali nella concezione architettonica, ad altre formalmente più ricercate, ad imponenti edifici industriali come quello della fabbrica Paracchi che, ancor oggi, costituisce una presenza connotante l'immagine del luogo, soprattutto per il fascino rigoroso della sua architettura, per quanto si trovi in stato di abbandono e di semi-degrado.

Nell'area, sottoposta di recente a interventi di recupero urbano, si percepisce tuttavia ancora la significativa presenza delle abitazioni operaie nate in funzione dei complessi produttivi sorti a fine Ottocento e nei primi anni del secolo successivo.

La presenza di edifici dell'antico borgo Lucento, al di là del corso Potenza lungo l'asse di via Pianezza, testimonia l'importanza storica di quella strada, di collegamento tra la parte consolidata della città (a sud-est di borgata Ceronda) e i territori foranei, oggi in parte occupati dalla consistente edificazione di nuovi settori di città, esplosa dagli anni settanta del Novecento e oggi ancora attiva, che man mano occupato e inglobato ampie aree fino a poco tempo fa ancora di campagna.



Il tratto di via Pianezza all'imbocco con corso Potenza, l'unico in cui permane una caratterizzazione urbana dell'antica borgata, rispettivamente nella visuale che si addentra all'interno dell'area e in quella verso il borgo Lucento.



Il complesso industriale Paracchi costituisce tuttora una forte presenza identificante per l'area, con la sua imponente e raffinata architettura che, per quanto in parte degradata, domina in molti scorci, caratterizzando l'ambigua commistione tra le rare tracce dell'edificato minuto di borgata e i palazzi di recente costruzione.



Scorci di via Pianezza e dei fabbricati della ex Paracchi.



Il tratto sud-orientale di via Pianezza, all'innesto con corso Svizzera, propone anch'esso qualche edificio dell'antico nucleo, la cui immagine degradata e isolata in un contesto urbano privo di connotazioni architettonico-ambientali è però ben distante dal ricondurre all'immagine passata della borgata.



Gli scorci di alcune vie trasversali o retrostanti via Pianezza (come le vie Pessinetto, Balangero e Viù), denunciano la convivenza coatta e irrisolta tra gli edifici antichi – spesso in stato di degrado – e quelli recenti, che hanno sostituito o completato interi lotti della zona.



Il borgo della ex barriera di Nizza, costituisce la sezione centro della zona intermedia della città denominata Molinette [...]. Se il Lingotto ha la fortuna di possedere la sede della più grande industria torinese, la regione della barriera di Nizza, sebbene non in così alta misura, ha pure il suo sviluppo industriale e commerciale.

ABATE DAGA, 1926, pp. 129, 131



1. Due vedute della piazza in corrispondenza della barriera di Nizza (oggi piazza Carducci), con in evidenza il casello daziario di prima categoria e una serie di case lungo la strada di Nizza, in gran parte sostituite, presso la piazza, da edificato recente di alti palazzi pluriplano, ma ancora conservato, in piccoli lacerti lungo la strada.
2. Lo "Stradale di Nizza" oggi via Nizza, in direzione del Lingotto, con la cortina omogenea di fabbricati a due soli piani, in parte e per lacerti conservata nel tratto tra via Alassio e corso Spezia.
3. Una vista generale di parte della borgata, in corrispondenza del complesso ospedaliero delle Molinette (realizzato tra il 1927 e il 1934 su progetto di Eugenio Mollino e Michele Bongiovanni), di cui si legge anche la ciminiera dell'inceneritore in corrispondenza dell'intersezione dell'ospedale dermatologico San Lazzaro. In primo piano a destra il complesso delle case "Quartiere 12", per dipendenti delle ferrovie, iniziato nel 1912.

BORGATA MOLINETTE





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 155 16 1 e 156 13 4, tavv. n. 21 e 22 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Corso Bramante, fiume Po (corso Achille Mario Dogliotti), piazza Polonia, corso Spezia, attraversamento della linea ferroviaria Torino-Genova, corso Sebastopoli, corso Unione Sovietica.

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

Fra Otto e Novecento, è avvenuta la formazione della borgata, già denominata *Frazione Molinette* (forse, il nome deriva da un mulino, detto *la Molinetta*).

Nel suo processo di urbanizzazione, la zona della borgata si appoggia all'esterno dell'andamento anulare della prima cinta daziaria (oggi, in quel tratto, corso Bramante), ed è compresa fra il fiume Po e l'asse viario storico di Stupinigi (oggi, in quel tratto, corso Unione Sovietica); l'attuale limite di corso Spezia pare un possibile confine: l'accostamento della borgata Molinette al borgo Lingotto avviene in modo inestricabile, a causa di una rete viaria che è stata prodotta dal piano regolatore del 1908 e dalle sue successive varianti (un'ipotesi per il limite individuato può essere la seguente: due lati della grande area quadrangolare occupata dall'ospedale Maggiore di San Giovanni Battista – detto Molinette – coincidono con i corsi Bramante e Spezia).

Per la borgata, esistono alcuni fatti relativi a una sorta di anomalia dei fenomeni (per la conservazione e l'innovazione), su cui può essere utile riflettere. Il nucleo principale si dispone lungo la strada nazionale di Nizza (oggi via Nizza), che è interessata da un disposto di piano (1887) che estende il controllo delle norme oltre cinta per i principali corsi e vie di accesso alla città; la Barriera di Nizza (oggi piazza Carducci) è di primo ordine, quindi importante, e ha un disegno planimetrico a imbuto, secondo lo schema classico della piazza daziaria: per consentire la sosta – prima della sdoganatura – delle merci in transito verso la città entro cinta. Oggi, la borgata ha qualche carattere peculiare (conserva poco di tipo positivo e mostra tanto di tipo negativo): l'ex piazza daziaria ha conservato l'impianto planimetrico, ma gli edifici costruiti lungo il suo perimetro sono stati quasi tutti demoliti e sostituiti da un'edilizia di tipo quantitativo nel secondo dopoguerra; la forma urbana della borgata è stata, in buona parte, fagocitata dall'ospedale Molinette e da altre attrezzature di servizio, e poche tracce ne rimangono; eppure la borgata – unico caso in sinistra di Po – è stata costruita attorno a una barriera di primo ordine e a un importante asse stradale, e già a fine Ottocento presentava un sistema urbano di edifici, di strade e di bealere – sia pur con una certa fragilità d'impianto –: tale sistema urbano constava di un'edilizia residenziale minuta e di qualche fabbrica (per esempio, l'importante steineria Lanza, che occupava parte dell'area sulla quale è stato poi localizzato l'ospedale Molinette).

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Non si sono individuati ambiti di valore o interesse storico-ambientale.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Bramante (già tratto del sedime della cinta daziaria del 1853), Dogliotti, Sebastopoli, Spezia, Unione Sovietica. Vie: Genova, Nizza.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Vie: Alassio, Cherasco, Chisola. Vie caratterizzanti: Abegg, Tepice.

FIUMI, TORRENTI, RII, CANALI E BEALERE

Fiume Po

PONTI E PASSERELLE

Da *Beni Culturali*, cit., si segnala: Ponte Balbis o "delle Molinette", in asse a corso Bramante, del 1932.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazze: Bozzolo, Carducci, Polonia. Piazzale Gabotto. Fascia verde lungo il Po.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Complessi di edilizia popolare dei primi decenni del Novecento: Q12, via Alassio 8-10; Q8 corso Spezia

53-55. Complessi di edilizia popolare degli anni cinquanta: QRM28, via Pomponazzi 4-6, via Ardirò 10, via Galluppi 23; Q28, via Ardirò 24-26, via Labriola 7-9, via Galluppi 19-21, via Pomponazzi 1-5-9-13; QM7 via Galluppi 12, via Tunisi 1-3.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Oratorio del Sacro Cuore di Gesù, via Genova 10, di gusto neoromanico, dei primi anni del Novecento.

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Ospedale "Le Molinette" corso Bramante 88-90 e isolato tra corso Dogliotti, via Santena, corso Spezia, via Cherasco, Abegg, Genova, edificato dal 1927 al 1934 su progetto di Eugenio Mollino, Michele Bongioanni, 1926. Deposito locomotive alla stazione di smistamento FF.SS. in fondo a via Chisola, a pianta circolare con piattaforma girevole, edificato nei primi anni del Novecento. Deposito-officina alla stazione di smistamento FF.SS., in fondo a via Alassio, già esistente nel 1913.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

Nel caso della borgata Molinette, occorre tener presente le trasformazioni e le demolizioni che sono avvenute, e quindi sforzarsi di enucleare ciò che è rimasto; pensando a ciò che si è salvato dal diluvio distruttivo del secondo dopoguerra che mira solo a produrre un'edilizia quantitativa, con finalità di pura rendita, si può affermare: molto è stato distrutto, ma qualche traccia del passato è ancora rimasta; ciò serve come risposta a chi sostiene che certe parti della città sono state compromesse in modo irrecuperabile: quasi a voler dire che, a oltranza, si può distruggere quel poco che è rimasto. E proprio da quei pochi elementi di borgata che sono rimasti, si può partire per produrre una sorta di tutela mirata: qualche casa in via Genova, all'angolo con via Abegg, pare una risultanza materiale di un certo interesse, e se ne auspica una tutela selettiva e critica.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino*, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Rabbini*, f. XII.

È avviata la lottizzazione del settore esterno alla barriera di Nizza, ove si inizia a edificare, così come sul fronte della strada omonima. La restante parte del territorio è ancora prettamente agricola.



UFFICIO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Carta Topografica del Territorio di Torino con l'Indicazione dei Piani Regolatori e degli Ampliamenti [...]*, 1900. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.6.1.

Esternamente alla *Barriera di Nizza* la *Frazione Molinette* presenta un edificato di notevole consistenza nel settore intorno al piazzale daziario sino alle vie *Cesnola* e *Molinette* e in fregio alla strada foranea verso sud, servita dal *Tramvay Saluzzo Cuneo*. La vasta area ove sorgerà l'ospedale è occupata dalla *Fabbrica Lanza*, mentre il territorio circostante risulta ancora prevalentemente agricolo.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento, 1911*. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17.

Il Centro della Frazione B, Molinette si è espanso verso sud sino alla Strada detta della Pulcheria (tratto nell'odierna via Varazze) e verso la Ferrovia di Genova a ponente.



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.

Il reticolo viario voluto dal piano regolatore del 1908 ha definito la lottizzazione con un sistema di assi principali in direzione nord-sud. Nel settore a levante della ferrovia risultano la via Nizza (per la quale vigeva dal 1887 il Regolamento edilizio urbano) e le vie Genova e Cherasco; al di là dell'area occupata dalle strutture ferroviarie (in cui si identificano il deposito locomotive e l'officina di smistamento), le vie Bruno e Tunisi scandiscono lotti di notevole ampiezza, ancora ineditati. L'edilizia residenziale ha già raggiunto una certa consistenza nei settori affacciati sulla *Ex Barriera di Nizza* e tra via Nizza e via Genova.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908)*. ASCT, *Tipi e disegni*, 64/7/8/1-8.

L'assetto della borgata subisce una profonda trasformazione dall'insediamento dell'*Ospedale Maggiore di San Giovanni* (ospedale Molinette, 1926-1934). Esso occupa tutta l'area tra via Genova e i corsi Bramante e *28 Ottobre* (ora Dogliotti) e, interrompendo la via Cherasco, anche tutta l'area compresa tra quest'ultima, corso Spezia, via Santena, corso Dogliotti. A est della ferrovia l'edificazione residenziale ha pressoché saturato i lotti già parzialmente costruiti nel 1916 e, inoltre, quelli tra le vie Genova e Cherasco e quelli tra le vie Nizza, Alassio, Demonte e corso Spezia. Si è iniziato a edificare anche tra la ferrovia e il *corso Stupinigi*.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI

La borgata si forma all'esterno della Barriera di Nizza della cinta daziaria del 1853 (piazza Carducci), con un edificato misto residenza-industria. Il tessuto urbano subisce una profonda trasformazione con la nascita del complesso ospedaliero (1926-1934), che diviene il polo identitario dell'intero nucleo.



L'oratorio del Sacro Cuore in via Genova 10 e il quartiere Q8 di edilizia popolare in corso Spezia 53-55, entrambi dei primi decenni del Novecento, spiccano oggi come edifici caratterizzanti in un contesto edilizio anonimo.

RILIEVO URBANO

La zona appartenente all'antica borgata è oggi difficilmente riconducibile all'immagine originaria, in quanto possiede solo più rare tracce dell'edificato che nei primi decenni del Novecento ne ha strutturato la dimensione ambientale, annullata quasi completamente dalla costruzione dell'ospedale Molinette. Oggi risulta essere un luogo con caratteri architettonici misti, tipici di un'area della periferia torinese, in cui i fabbricati più remoti, caratterizzati da un'architettura semplice, arricchita solo in alcuni casi da modeste decorazioni, è circondata da edifici dimensionalmente maggiori e molto vari nella loro connotazione stilistica.

A livello ambientale, unicamente la piazza Carducci, tipica degli invasati "alle porte", ricorda, con la sua forma ad imbuto, l'accesso daziario più importante verso meridione, nonostante le volumetrie architettoniche del tutto incongrue.

La presenza di importanti arterie stradali all'interno dell'organizzazione urbanistica, di collegamento anche con zone esterne alla città, crea un intenso traffico automobilistico, che congestiona le strade, rendendo l'ambiente ancor più distante dalla sua immagine passata.



Alcuni tra i rari edifici rimasti della borgata, presenti in particolare nel tratto di via Genova compreso tra le vie Tepice e Abegg.



Fabbricato borghigiano in via Abegg e, sullo sfondo, il complesso dell'ospedale Molinette.



Il complesso dell'Ospedale Molinette nel tratto lungo corso Dogliotti.

Il limite della periferia a nord della città di Torino, è segnato, si può dire dal corso della Dora Riparia, oltre il quale si allarga, suddivisa nelle borgate Aurora, Monte Bianco, Monte Rosa e Maddalene, l'estesa regione della barriera di Milano [...]. Lo sviluppo edilizio alla Barriera di Milano è forse meno intenso dello sviluppo delle industrie.

ABATE DAGA, 1926, pp. 273, 276



1. La barriera di Milano intesa come casello daziario posto lungo la direttrice che dalla città esce in direzione del capoluogo lombardo (corso Vercelli). Il tram rende bene l'idea della percezione della distanza della borgata dalla città più antica e in particolare da un'altra borgata, quella del Pilonetto, perché recita sull'insegna "B. Milano - P. Isabella".
2. L'imbocco di corso Palermo (di fatto asse di collegamento tra la città e la barriera dell'Abbadia di Stura) rispetto a corso Novara, con sulla sinistra la cortina rigidamente definita da una serie di palazzi di cinque piani a prevalente destinazione per l'affitto e con negozi. Sulla destra permane invece l'edilizia più minuta, da borgata, a soli due piani, che forma una sorta di spina tra corso Palermo e via Monterosa e che rimane ancora oggi perfettamente riconoscibile.
3. Le case Grassi di via Scarlatti angolo via Santhià, case da reddito economiche dei primi anni del XX secolo, di significativo interesse documentario, costruite e amministrare dall'impresa di Luigi Grassi, fotografate durante una processione religiosa nel 1935. Archivio Oratorio Michele Rua in MuseoTorino.

BORGATE MONTEBIANCO E MONTEROSA





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 156 05 3, 156 05 2, 156 09 4 e 156 09 1, tavv. n. 06, 07, 11 e 12 (riprodotta in scala 1:25000). Per motivi di contiguità, e di analogia di formazione, le borgate Montebianco e Monterosa sono trattate insieme.

PERIMETRO

MONTEBIANCO - Piazza Francesco Crispi, corso Vigevano, piazza Generale Antonio Baldissera, via Stradella, corso Venezia, linea ferroviaria Torino-Milano, fiume Stura di Lanzo, corso Vercelli.

MONTEROSA - Piazza Francesco Crispi, corso Vercelli, fiume Stura di Lanzo, strada di Settimo, piazza Sofia, via Bologna, corso Novara.

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

Fra Otto e Novecento, è avvenuta la formazione delle due borgate che, con Aurora, sono parte di un esteso territorio chiamato Barriera di Milano, secondo una diffusa locuzione corrente.

Nell'ambito di un approccio disciplinare, legato alla storia urbanistica, Montebianco e Monterosa appartengono effettivamente al tipo urbano della borgata, la cui formazione è connessa alla prima cinta daziaria (1853): qui la figura retorica della metonimia è consona a scambiare i concetti di barriera e di borgata.

In senso disciplinare, la Barriera di Milano (intesa come passaggio aperto nella cinta) dà luogo alla formazione di un fatto urbano coeso, nel quale i nuclei di Montebianco e Monterosa rappresentano il primo innesco del tipo della borgata attorno alla barriera: quindi l'origine, e in parte lo sviluppo, che riguardano le due finitime borgate sono in analogia, e solo l'individuazione dei loro due perimetri risulta, ovviamente, diversa.

I fondamentali piani d'ampliamento della città di Torino che interessano le due borgate sono i seguenti. In primo luogo, il piano (approvato con Regio Decreto del 4 settembre 1887) che sancisce il prolungamento fuori cinta daziaria dei principali corsi e vie. Per Montebianco, sono decretati i prolungamenti della via Cigna sino alla ferrovia di Milano, e del corso Vercelli sino al ponte sulla Stura. Per Monterosa, sono decretati i prolungamenti della via al Ponte Mosca (poi corso Giulio Cesare) sino alla «piarda» (zona compresa fra l'argine e il letto di un fiume), del corso Palermo sino alla strada di Milano e della via Bologna sino al Regio Parco. Successivamente, il piano regolatore (progettato nel 1906 e approvato nel 1908) con le sue varianti più significative (1915, 1926 e 1935) pianificano le due borgate. Per Montebianco, tale serie di piani conferisce al reticolo viario un andamento che risulta basato su collegamenti stradali diversi (prolungamenti viari, presenza di strade storiche di cui tener conto – via della Fossata e corso Vercelli – e un comparto di vie ortogonali al corso stesso). Per Monterosa, la ricordata serie di piani conferisce al suo reticolo viario un andamento che risulta

anch'esso basato su collegamenti stradali diversi (prolungamenti viari e un comparto di vie ortogonali al corso Vercelli: vie che si protendono e s'intersecano con strade ortogonali alla via Bologna, tagliate da raggiere stradali e solcate dalla storica via Aosta). La borgata Montebianco conteneva un certo numero di aree industriali, che sono state ora dismesse a causa del radicale rinnovo urbano intrapreso con la realizzazione dei tratti che costituiscono la Spina centrale.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminare allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, l'ambito *Borgate Montebianco e Monterosa*, delimitato da piazza Crispi, corso Vigevano, via Banfo, Valprato, Cigna, piazza Ghirlandaio, via Palestrina, largo Giulio Cesare, via Brandizzo, Crescentino, confini storici del tessuto prospiciente le vie Malone e Monterosa, via Aosta, corso Novara (con il corso Vercelli come limite tra le due borgate), veniva classificato come «di carattere ambientale con valore di bene».

Analoga perimetrazione per il settore urbano veniva assunta dallo studio su *Qualità e valori* (1992) che lo inseriva tra i «Borghi operai tipici della fase di industrializzazione della città», citando tra gli elementi qualificanti, oltre ai tessuti edilizi a testimonianza storica dei vari periodi di formazione e trasformazione delle borgate, il loro rapporto con la coeva zona industriale a ovest.

L'ambito *Borgate Montebianco e Monterosa* veniva quindi inserito nel P.R.G. di Torino (1995) tra i «settori urbani di valore storico-ambientale» governati da una specifica normativa di tutela.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

MONTEBIANCO e MONTEROSA - Corsi: Grosseto; Vercelli. Via Cigna.

MONTEBIANCO - Corso Vigevano (già tratto del sedime della cinta daziaria 1853). Via Veronese (tratto della cinta 1912).

MONTEROSA - Corsi: Giulio Cesare; Novara (tratto della cinta 1853); Palermo; Taranto. Vie: Bologna; Botticelli (già tratto del sedime della cinta daziaria 1912); Pergolesi.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

MONTEBIANCO e MONTEROSA - Vie: Gottardo; Sempione. Vie caratterizzanti: Corso Palermo. Vie: Agliè; Chiusella; Favria; Leini; Monterosa.

FIUMI, TORRENTI, RII, CANALI E BEALERE

MONTEBIANCO e MONTEROSA - Fiume Stura di Lanzo. Bealere: presso cascina Mangiardina, via Aosta; Nuova, via Fossata e Leini.

PONTI E PASSERELLE

Da *Beni culturali*, cit., si segnala:

MONTEBIANCO - Ponte sulla Stura Amedeo VIII, in asse a strada di Settimo, realizzato nel 1933.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

MONTEBIANCO e MONTEROSA - Piazze: Crispi; Rebaudengo.

MONTEBIANCO - Piazza Ghirlandaio. Parco Sempione.

MONTEROSA - Piazze: Bottesini; Derna; Donatori di sangue; Respighi. Piazzale Tacito. Larghi: Bologna; Sempione. Parco Arrivore.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano:

MONTEBIANCO - Quartieri di edilizia popolare: Q12, via Cigna Rossi 36-43 Desana 19-24 Chatillon (18 edifici) progetto 1920; in piazza Rebaudengo 3, 13 fabbricati per INA CASA, progetto 1950; "Casa Bianchini", via Mottarone 9, complesso di edifici tipici di casa operaia di fine Ottocento, progetto ing. Bianchini. Edifici di civile abitazione di gusto Liberty: in piazza Rebaudengo 27, progetto di Pietro Fenoglio, 1904; in corso Vercelli 237.

MONTEROSA - Quartieri di edilizia popolare: Q3, "Cascina verdina", via Cimarosa 30 Bologna Moncrivello 1-3 (8 edifici) progetto 1909; QM1, isolato tra le vie Bologna 137-141 Borriana Tollegno Caresana (2 complessi) progetto 1921; Q26, isolati tra le vie Leoncavallo (ora Ghedini) Sempione Petrella Gallina Pietracqua, (5 edifici del Comune, progetto 1926 e 4 edifici su progetto 1941 costruiti dal 1946); Q24, via Leoncavallo (ora Ghedini) Maddalene 30-34, costruito dal 1941; Q18, "Villaggio rurale", via Gottardo 275, su progetto anni trenta, complesso edificato dal 1946 al 1956; QS1, isolato tra le vie Sinigaglia Cravero Pergolesi Ancina corso Taranto (12 edifici) progetto 1946; complesso, GESCAL, via Cruto 18 Petrella 65-75 (7 edifici), progetto 1949. Edifici di civile abitazione: Case Grassi, isolato tra le vie Baltea Monterosa Scarlatti, progetto 1926 (impresa Grassi); largo Sempione 164-170, edificato negli anni trenta (impresa Grassi); case per dipendenti

Italgas, corso Vercelli 110 via Verres 13, progetto anni trenta, acquisito dall'Italgas nel 1950; edificio di Cooperativa, via Leini Sesia, progetto anni trenta; villino, via Santhià 43, di gusto floreale, progetto geom. Conti, primo decennio del Novecento. Nucleo frazionario rurale, via Aosta 101-147, formatosi all'inizio del sec. XX lungo la "strada delle Maddalene", esterno alla barriera dell'Abbadia.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ AGRICOLA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano:

MONTEBIANCO - Cascina documentata nel Settecento "La Florita" (cascina Marchesa), via Rondissone corso Vercelli 137-139 (ora riplasmata con diversa funzione).

MONTEROSA - Cascina di origine seicentesca "La Mangiardina", via Aosta Clementi (ora in parte riplasmata con cambio di funzioni o demolita).

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano:

MONTEBIANCO - Scuola elementare Pestalozzi, isolato tra le vie Montebianco Cervino Mottarone, costruita dal Comune, progetto ing. Scanagatta, 1904. Scuola materna Tommaso di Savoia, via Cervino 4, edificata nel 1890 dalla Federazione asili infantili suburbani.

MONTEROSA - Scuola elementare Gabelli, isolato tra le vie Monterosa Scarlatti Santhià Feletto, edificata dal Comune, progetto ing. Dolza, dal 1914 e ampliata nel 1925. Scuola materna, isolato tra le vie Paisiello Scarlatti Mercadante Boito, edificata nel 1933. Istituto magistrale Gramsci (già collegio correzionale Lombroso), via Bologna 183, costruito nel 1926, progetto ing. Bonicelli.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano:

MONTEROSA - Chiesa: S. Maria della Pace, corso Giulio Cesare 80 via Malone, di gusto tardo eclettico, oratorio 1892, campanile 1912; S. Domenico Savio, via Paisiello 37, di gusto Liberty, primi anni del Novecento.

EDILIZIA PER L'INDUSTRIA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano i complessi industriali (ora in parte dismessi o demoliti):

MONTEBIANCO - Docks Dora, via Valprato 68, magazzini in cemento armato, 1912-14, Impresa Porcheddu.

MONTEROSA - Stazione ENEL CPCIE, via Botticelli 95-139, di gusto tardo Liberty, realizzata a partire dagli anni trenta del XX sec.; fabbrica 3M Italia, via Botticelli strada Arrivore, già cascina del Rivore Falcheri, trasformata a fine Ottocento in fabbrica di concimi.

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnala:

Istituto Cimarosa (casa di riposo), via Leoncavallo (ora via Ghedini) via Moncrivello, costruito nel primo quarto del Novecento.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

Per la borgata Montebianco, i più significativi riferimenti morfologici e tipologici non sono legati all'intorno della barriera, ma appaiono relativi ad altri settori stradali. Nonostante l'azione del recente radicale rinnovo, sono rimaste ancora alcune tracce relative all'iter di formazione della borgata. Si segnala il fitto comparto urbano, compreso fra le vie Banfo e della Fossata, nel quale sono

evidenti aspetti stradali ed edilizi di borgata. Ancora degni di nota sono i sopravvissuti «Docks Torino-Dora», che rappresentano una significativa *enclave*, all'angolo della via Valprato con il corso Venezia. Anche per la borgata Monterosa, i più significativi riferimenti morfologici e tipologici non sono legati all'intorno della barriera, ma appaiono relativi ad altri settori stradali. Partendo dal corso Novara, all'angolo con il corso Palermo, la veduta prospettica della via Monterosa è di grande interesse per l'omogeneità e l'icità che, in quel pezzo di borgata, sono tipiche del modo di pensare la residenza delle classi meno abbienti; un giudizio analogo vale anche per le vie Agliè e Favria. Se si percorre la via Chiusella, il carattere di borgata, che è proprio di questa strada, si estende al reticolo viario del comparto tangente al corso Vercelli: tale comparto è tagliato dalla via Leinì (già percorsa dalla tranvia per Volpiano); è compreso fra le vie Feletto e Malone, parallele – e anche perpendicolari al corso Vercelli –, e conserva un fitto rapporto tra morfologia urbana e tipologia edilizia, che si diluisce oltre la via Monterosa. Ancora qualche spunto d'interesse è offerto dall'andamento ondulato della via Aosta e dal connubio tra tipi edilizi legati alla borgata e un'area verde lungo la strada di Settimo.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino*, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Rabbini*, ff. XIII, IX, XIII, XIV.

I limiti territoriali delle due future borgate sono identificabili chiaramente con la cinta daziaria del 1853 verso sud, la ferrovia verso occidente, il torrente Stura verso nord, mentre verso sud-est sono solo ipotizzabili con una linea che, a partire dalla barriera del Regio Parco (qui ancora inattiva), con andamento pressoché parallelo al canale omonimo, si ricongiunge alla Stura (future vie Bologna e strada di Settimo). La strada provinciale per Milano (corso Vercelli) suddivide nettamente il territorio agricolo, punteggiato di cascine e ricco di una fitta rete di canalizzazioni, in due entità che diverranno le borgate Montebianco (a ovest) e Monterosa.



UFFICIO LAVORI PUBBLICI MUNICIPALE, *Carta Topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli*, [1879-98]. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.

Il territorio mantiene la sua vocazione prettamente agricola, ma di fronte ai valichi daziari, in particolare alla *Barriera di Milano* si è venuto formando un insediamento piuttosto consistente, soprattutto sui fronti del corso Vercelli, ove sin dal 1887 vigeva il regolamento edilizio urbano. Da segnalare, nel settore tra la *Bealera Palazzotto*, la Stura e la *Strada dell'Abbadia*, l'esistenza dei due complessi della *Polveriera del Parco* con il relativo *Corpo di Guardia*.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17.

Le due borgate appartengono alla *Frazione F, Barriera di Milano*, rispettivamente alle sezioni 1 (la Montebianco) e 2, la Monterosa, che in realtà occupa anche un settore della *Frazione G, R. Parco*, a sud della *Strada dell'Arrivore*. L'insediamento presso le porte daziarie si è ampliato e consolidato in un sistema organizzato a isolati chiusi intorno al nuovo assetto viario in formazione. Sono evidenziati i vecchi e i nuovi assi stradali, il corso Vercelli e la via Fossata che attraversa la *Ferrovia di Milano* e il nuovo corso Giulio Cesare in prosecuzione del C.º *Ponte Mosca*.



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.

Una nuova maglia viaria si è sovrapposta alla precedente a seguito del piano regolatore del 1908 che con le successive varianti ha altresì saldato le due borgate con la borgata Aurora a seguito dell'eliminazione della cinta daziaria del 1853. Vengono a prevalere il nuovo asse retto di corso Giulio Cesare (prima ostacolato dalla stazione e deposito delle tranvie del Canavese) e l'asse obliquo della barriera dell'Abbadia (corso Palermo). Una lottizzazione abbastanza regolare si imposta sul nuovo impianto stradale cui consegue una rapida crescita dell'edilizia residenziale, favorita anche dalla creazione di servizi quali le scuole Pestalozzi in via Montebianco e Gabelli in via Monterosa, o la chiesa in corso Giulio Cesare. Occupano interi isolati i Docks Dora in via Valprato e l'Istituto zooprofilattico in via Bologna.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908)*. ASCT, *Tipi e disegni*, 64/7/8/1-8.

Il settore centrale delle due borgate, incardinato agli assi dei corsi Vercelli, Giulio Cesare, Palermo, è pressoché saturato dall'edilizia prevalentemente residenziale sino al raccordo ferroviario; una discreta consistenza di un edificato analogo si riscontra pure sui fronti di via Bologna e via Cigna, ove negli anni venti sorgono anche i due complessi di edilizia popolare QM1 e Q12. In prossimità del corso Vercelli, verso la Stura, si riscontra un nuovo minuto insediamento "fuori porta", oltre cioè la nuova cinta daziaria del 1912. Grandi complessi industriali sono sorti nel frattempo: due della INCET (Industria Nazionale Cavi Elettrici Torino) lungo il corso Vigevano, su cui si affaccia anche il biscottificio WAMAR, la FIAT Ricambi in due isolati su via Valprato, la SpA Italtubi metallici su via Cervino.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



Il complesso dei Docks Dora in via Valprato 68, realizzato in cemento armato dal 1912, costituisce un polo identitario di forte impatto architettonico e ambientale per la borgata Montebianco, nata con la gemella Monterosa presso la *Barriera di Milano* della cinta daziaria (1853).





Il tessuto edilizio misto, residenza e attività produttive, mantiene una scarsa identità ambientale, per le pesantissime distruzioni belliche e per interventi più recenti.



La rapida crescita dell'insediamento, nel primo decennio del XX secolo, è favorita dalla creazione di numerosi edifici di servizio, che conservano un notevole valore identitario. Qui (dall'alto): la scuola elementare Pestalozzi, via Banfo angolo via Cervino (1904); la scuola materna Tommaso di Savoia, via Cervino 4 (1890); la chiesa di San Domenico Savio, via Paisiello 37 (primi anni del Novecento); il complesso con la chiesa di Santa Maria della Pace, corso Giulio Cesare 80 (dal 1892); l'Istituto Zooprofilattico, via Bologna 148 (1913).



Nel tessuto residenziale otto-novecentesco, generalmente essenziale, si distinguono per la qualità architettonica alcuni edifici come il complesso di corso Novara angolo via Agliè, targato 1904, o quelli in via Cervino (1901) oppure in via Barbania tra corso Palermo e via Agliè.



RILIEVO URBANO

Le due borgate, identificabili in due perimetrazioni distinte sulla scorta dei documenti storici, possono però considerarsi come un unico ambito, in quanto la loro fisionomia riflette caratteri urbani e architettonici comuni, originati dalle medesime dinamiche formative, tali da non evidenziarne differenze in grado di scinderne le identità.

L'ampio settore costituito da entrambe (nell'accezione comune detto «Barriera di Milano») è connotato da una rete stradale strutturata su importanti assi, sia di unione tra i principali poli strategici dell'area, sia di relazione con i territori foranei.

La realtà urbana oggi percepibile è caratterizzata da "un'omogenea disomogeneità", ovvero da una continuità diffusa di una stessa immagine ambientale, configurata però dalla sommatoria di edifici tra loro differenti nella volumetria e nello stile architettonico. Un disordine omogeneo, si potrebbe dunque definire, la cui fisionomia complessiva è costituita da un intercalare, dimensionale ed estetico, tra gli edifici che testimoniano la loro origine negli ultimi decenni dell'Ottocento e quelli che, soprattutto nei primi trent'anni del secolo successivo, ne hanno definito e completato l'assetto identitario.

All'interno di tale situazione generale si riconoscono però ricorrenze autonome che distinguono alcuni settori specifici dell'area: i fronti strada dei corsi e delle vie principali (in ossequio alla normativa del 1887) propongono, ad esempio, edifici che tendono a uniformare l'altezza, mostrando tentativi di una modesta ma curata ricercatezza compositiva e formale del costruito, con architetture generalmente di gusto Liberty, o con cenni ai suoi temi decorativi, che impreziosiscono in parte anche l'immagine ambientale.

Nell'insieme prevale però un consistente tessuto di case di semplice fattura, di dimensioni variabili e stilisticamente miste (molte modificate nel tempo con interventi di pelle), poste sui contorni di isolati entro i quali sono spesso evidenti i segni irregolari legati alla organizzazione distributiva "spontanea" del costruito lungo gli antichi tracciati viari.

Integrata nella configurazione del tessuto residenziale si rileva una notevole presenza di fabbricati produttivi di varia dimensione, tra cui alcune industrie molto importanti in passato. Tale connotazione funzionale, spesso dominante nello spazio urbano, è del resto comune ad altre zone adiacenti, come la borgata Aurora e il borgo Regio Parco (anch'esse legate alla prima cinta daziaria del 1853). In tutti questi settori sono stati infatti i fabbricati per la produzione a determinare l'organizzazione dell'insediamento, incentivando con la propria attività uno sviluppo consistente della residenza tesa ad accogliere i lavoratori, configurandosi contemporaneamente come i fulcri visivi di molti spazi urbani.

Le tracce che evidenziano al meglio tale fenomeno sono riscontrabili nel settore a nord di corso Novara, nel tratto incardinato sui corsi Vercelli, Giulio Cesare e Palermo, proponendo un'immagine protrattasi sino a oggi, praticamente invariata rispetto alla struttura originaria (a eccezione di interventi minimi e localizzati), tranne per lo stato di degrado, riscontrabile purtroppo in molti edifici e anche nei fronti strada.

Nelle restanti aree delle due borgate adiacenti a questo settore – soprattutto nella parte a nord – la consistenza più antica dell'edificato si disperde, lasciando spazio a fabbricati generalmente alti e moderni.



Il confine meridionale della borgata Monterosa su corso Novara propone un fitto intercalare tra fabbricati dalle volumetrie e fattezze architettoniche differenti. Nel tratto prossimo a corso Palermo si rileva la convivenza tra piccole case (o bassi fabbricati produttivi), altre più alte caratterizzate dalla distribuzione a ballatoio, e alcuni palazzi più recenti. Tale situazione risulta emblematica nello snodo tra i due corsi e la via Aosta, conservando i minuti edifici della borgata nella biforcazione con via Monterosa, in un confronto dimensionalmente contrastante con le alte palazzate di inizio Novecento sul fronte nord di corso Novara.



Corso Palermo all'imbocco da corso Novara. La continuità delle due quinte, costituita da caseggiati tipici di borgata, è interrotta visivamente, all'incrocio con corso Novara, a causa del contrasto con uno degli alti palazzi che caratterizzano interi isolati della zona orientale del corso, sino a via Bologna.



Le alte palazzate di gusto Liberty lungo corso Novara e nel risvolto su via Agliè.



Scorci di via Favria, una piccola via dai caratteri borghigiani, nel settore nord-occidentale tra i corsi Palermo e Novara.



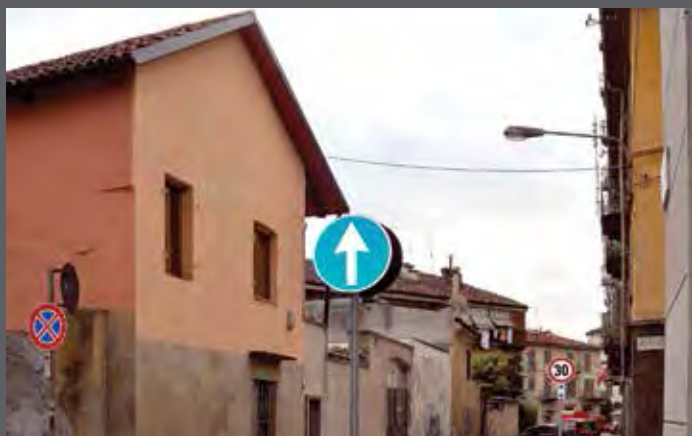
Via Leini all'imbocco da corso Giulio Cesare, che propone uno scorcio di piccole case tipiche della borgata, in un anomalo contrasto con gli alti palazzi che caratterizzano il corso.



Nel settore a nord di corso Novara, tra i corsi Vercelli e Giulio Cesare, si sono conservati molti edifici appartenenti alla fase originaria della borgata Monterosa, riproponendo ancor oggi l'antica dimensione ambientale. Scorci delle vie Chiusella e Malone.



Scorcio tra corso Vigevano e via Parella, in cui permangono alcune case originarie della borgata Montebianco: da quella minuta (tagliata planimetricamente in obliquo rispetto alla struttura pianificata dell'isolato, nata evidentemente sul tracciato di un vicolo, oggi divenuto un interno privato), ai palazzi che creano un fronte continuo e regolare lungo la via, raggiungendo i cinque piani nell'affaccio sul corso. È da segnalare che questa realtà si trova a poca distanza dall'area a ovest di corso Principe Oddone (entro il perimetro del borgo Valdocco), soggetta attualmente a consistenti interventi di trasformazione urbana caratterizzati dalla presenza di anonimi alti palazzi che creano un netto contrasto ambientale.





Il settore tra corso Vercelli e via Cigna, a nord di corso Vigevano, mantiene i caratteri originari della borgata, con un tessuto edilizio di dimensione contenuta, che propone la caratteristica compresenza di volumetrie e stili architettonici differenti. Scorci delle vie Fossata, Goletta, Mottarone.



La zona a nord del corso Vigevano ha conservato molteplici fabbricati industriali, molti dei quali dismessi o destinati a nuove funzioni. Viste di via Cervino e del pregevole complesso degli ex Docks Dora in via Valprato.



Scorci dell'ambito urbano incardinato sull'innesto tra i corsi Giulio Cesare e Palermo, caratterizzato dal minuto edificato dell'antica borgata Monterosa, con svariate fisionomie: le vie Baltea, Volpiano e Soana.

[...] abbandonando la strada di Francia e proseguendo verso la Dora, incontriamo a poche centinaia di metri il Lionetto e la Borgata Parella [...] Magnifico il panorama delle Alpi nevose che dal Monviso al Monte Rosa formano una grande corona all'ampia regione.

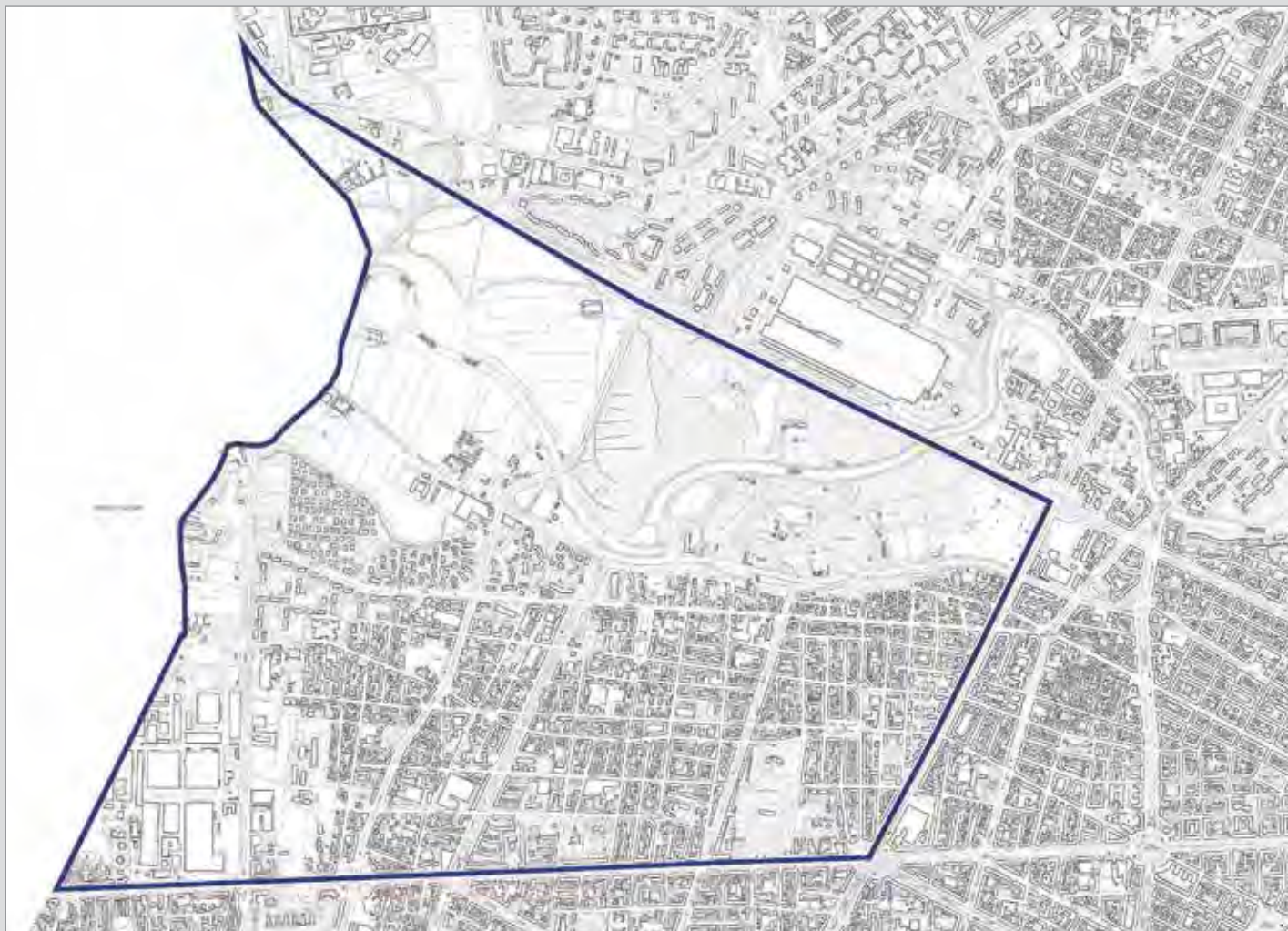
ABATE DAGA, 1926, p. 210



La zona di corso Francia, quasi all'angolo di corso Telesio in un'immagine degli anni trenta del Novecento. Sul fronte di corso Francia si affaccia l'imponente complesso del monastero della Visitazione, eretto dal 1887 su progetto dell'architetto Giovan Battista Ferrante. Dalla iniziativa speculativa degli anni sessanta, della vasta proprietà di oltre 8 ettari si è salvata solo la chiesa.

BORGATA PARELLA





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 155 12 4 e 155 12 1, tavv. n. 09 e 10 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Corso Lecce, piazza Rivoli, corso Francia, limite comunale di Collegno, corso Regina Margherita.

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

Nella prima metà del Novecento, è avvenuta la formazione della borgata che deriva il suo nome dalla cascina «la Parella», già situata nell'isolato oggi delimitato dalle vie Servais, Salbertrand, Gravera e dal corso Monte Grappa.

Nel suo iniziale processo di urbanizzazione, la zona della borgata risulta sia compresa fra i tracciati stradali che sono legati agli andamenti anulari delle due cinte daziarie – la prima (1853-1912) e la seconda (1912-30) –, sia appoggiata all'asse stradale rettilineo di corso Francia, sia riferita alla presenza della Dora Riparia e di un'estesa area verde che sarà poi il parco Carrara. La scelta di ampliamento urbano, che è tipica degli schemi di pianificazione dei primi quattro decenni del Novecento, è attuata secondo grandi maglie viarie, legate alle varianti del piano regolatore progettato nel 1906 e approvato nel 1908 (le varianti più significative sono quelle del 1915, del 1926 e del 1935). Tale scelta conferisce al reticolo stradale della borgata un andamento che non è ortogonale, perché basato su diversi collegamenti viari: le lottizzazioni interne alle citate grandi maglie viarie si riferiscono a strade primarie che hanno varie direzioni. La zona di Parella risulta tagliata da una strada storica (la strada antica di Collegno, in ambito urbano denominata via Asinari di Bernezzo) e attraversata da tracciati stradali per i vari collegamenti con la città centrale e, in senso trasversale, con le fasce urbane perimetrali della borgata: quei tracciati di collegamento, come disegno di piano, costituiscono i perimetri delle citate grandi maglie viarie.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminare allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, nella borgata Parella erano state segnalati due ambiti «di interesse ambientale e documentario»: l'ambito *Via Baveno-Largo Valgioie*, tra i corsi Francia a sud e Monte Grappa a est, innestato sulla via Asinari di Bernezzo (sedime dell'antica strada di Collegno) e l'ambito *Piazza Chironi-Largo Fabrizi*, tra il corso Lecce a est e a sud-est il quartiere IACP e nuclei di servizio nella zona della Tesoriera. Entrambi gli ambiti, legati all'impianto urbanistico successivo al P.R.G. 1908 e all'espansione urbana entro la cinta daziaria 1912, caratterizzati da edilizia del periodo tra le due guerre mondiali, non sono stati assunti tra gli elementi di valore storico-ambientale sia nello studio preliminare *Qualità e valori* (1992), sia nel P.R.G. di Torino del 1995.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Appio Claudio (già strada comunale della Pellerina e strada delle Basse di Dora), Francia, Lecce, Marche, Monte Grappa, Regina Margherita, Sacco e Vanzetti, Telesio. Vie: Asinari di Bernezzo, Bianchi, Borgosesia, Capelli, Carrera, Cossa (già tratto del sedime della cinta daziaria del 1912), Domodossola, Exilles, Fabrizi, Lessona, Medici, Pacchiotti, Pilo, Re, Salbertrand, Servais.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Per la zona interna alla via Cossa, vie: Basse di Stura (strada vicinale), Carisio, Fogazzaro, Galliate, Ghemme, Giulietti, Gravere, Lionetto (strada del), Mogadiscio, Ornavasso, Passo del Brennero, Roasio, Saluggia, Scapacino, Trivero, Venalzio. Per la zona esterna alla via Cossa, vie: Actis, Berruti, Buffa di Perrero, Cardezza, Madonna delle Salette, Masera, Mosso. Vie caratterizzanti: per la zona di più antica costituzione, vie: Baveno, Borgomanero, Meina. Per la zona più periferica vie: Franzoj, Niccolini, Sostegno, Pacchiotti, Timermans; corso Telesio (interno); strada antica di Collegno.

FIUMI, TORRENTI, RII, CANALI E BEALERE

Da *Beni Culturali*, cit., si segnalano: Fiume Dora. Bealera Cossola, canale artificiale oggi coperto, utilizzato anche per il funzionamento dell'edificio «per esperienze idrauliche» presso la cascina Parella (costruzione a partire dalla metà del XIV secolo, concessione del primo Seicento). Canale artificiale della Pellerina, tratto di corso Appio Claudio fra corso Monte Grappa e via Omegna (costruzione a partire dal XIV secolo, concessione del primo Seicento, sistemazioni dell'alveo da metà Ottocento).

PONTI

Da *Beni Culturali*, cit., si segnalano: Ponte stradale della cascina Marchesa, fiume Dora e parco Carrara (1936). Passerella pedonale, fiume Dora e parco Carrara (impresa Bertelè, 1937).

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazze: Campanella, Chironi, del Monastero, Massaua (già Barriera di Francia, relativa alla seconda cinta daziaria). Larghi: Fabrizi, Valgioie. Parchi: Carrara, Tesoriera. Giardini: Curie, Rapisarda.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni Culturali*, cit., si segnalano: Nuclei a ville villini e palazzine: villa Pioz di Rosignano, via Sismonda 18, seconda metà del XVIII secolo; villino,

via Cossa 88 via Scapacino, primo decennio del Novecento; palazzina, via Domodossola 15, primi decenni del Novecento; palazzotto Arduino, corso Lecce 63, di ambito culturale Gino Coppedè (1933); nucleo di villini, via Servais 8, 10, 12, 16a; nucleo di villini, corso Lecce 81, 83, 85, anni trenta del Novecento; palazzine «Condotte d'Acqua», via Cossa, progetto architetti Nello Renacco e Aldo Rizzotti, 1972. Case di civile abitazione: in via Trivero 10, primo decennio del Novecento; in via Galliate 6, secondo decennio del Novecento; in via Salbertrand 70, primi decenni del Novecento; in via Salbertrand 93, primi decenni del Novecento; casa Gastaldi, via Servais 8, progetto ing. Cerruti, 1936; casa Ciccarello, via Servais 12, progetto ing. Migasso. Quartieri di edilizia popolare: IACP, corso Lecce 25, 31, 33 e vie Belli 16, 26, Fabrizi 76, 80, Orta, 1924; IACP, via Valgioie 123, 1957.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ AGRICOLA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Cascine documentate nel Settecento (ora in parte riplasmate con cambio di funzioni o demolite): La Cossilla, via Cossa; La Grangia Scott (le Grange), strada vicinale della Berlia 543; Il Berlia, strada vicinale della Berlia 545; La Marchesa, corso Appio Claudio 106; Il Mineur, strada della Pellerina 78.

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Scuola materna Cavaglià, via Carrera 23, 1928, ampliata nel 1961. Scuola elementare Duca d'Aosta, isolato fra le vie Asinari di Bernezzo, Capelli, Carrera, costruita dal Comune di Torino, progetto ing. Orlandini, 1931.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Chiesa: Visitazione, corso Francia 272, progetto arch. Giovanni Battista Ferrante, 1887; Divina Provvidenza, isolato fra le vie Asinari di Bernezzo, Canonica, Carrera, progetto arch. Napione, 1929.

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Villa, giardino e pertinenze de La Tesoriera, corso Francia 186, 192, progetto di Jacopo Maggi, primo quarto del XVIII secolo. Ricovero La casa accogliente, corso Francia 180, fine Ottocento. Istituto Santo Natale, corso Francia 164, 170, primi anni del Novecento. Silos per acquedotto «Il Fungo», corsi Appio Claudio e Telesio, anni sessanta del Novecento.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

In una grande zona urbana non centrale – tangente al settecentesco asse della strada di Francia –, che nella prima metà del Novecento è stata sottoposta a gradualmente norme di piano ed edilizie, gli elementi oggi caratterizzanti possono essere individuati in alcuni pezzi e parti della borgata, alla ricerca degli aspetti d'identità e di differenza.

Per esempio, alcuni assi viari, già privati, hanno un carattere che li identifica nel rapporto tra morfologia urbana e tipologia edilizia: non solo vie strette e case basse, ma anche la presenza di piccole aree verdi fra gli edifici, secondo opzioni di tipo estensivo. Ancora, nella visione di approccio alla città alternativa, che sottende il presente studio di storia e di rilievo, la differenza è colta come qualità da segnalare e da tutelare, al fine di ostare alla scelta di un'urbanistica che punti solo all'omologazione. A partire dal secondo dopoguerra, molti danni sono stati arrecati alla borgata (per esempio, la demolizione della cascina che le ha dato il nome): però, le significative parti rimaste, cui s'è fatto cenno, devono essere viste come elementi qualificanti d'identità.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

GIOVANNI BATTISTA SAPPA, *Ville impériale de Turin*, in *Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII*, 1804-05. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, *Catasto Francese, Torino*, ff. 7-12.

La borgata, di futura formazione, deriva il nome dalla *Ferme la Parella*, chiaramente individuabile al di sotto del *canal du Martinet* e superiormente al *Chemin de Colegno à Turin* (oggi in parte strada antica di Collegno, nel settore più esterno alla città, e via Asinari di Bernezzo in quello più prossimo alla città). A parte la cascina, il resto del territorio appare contrassegnato da campi e pascoli, con una evidente vocazione agricola.



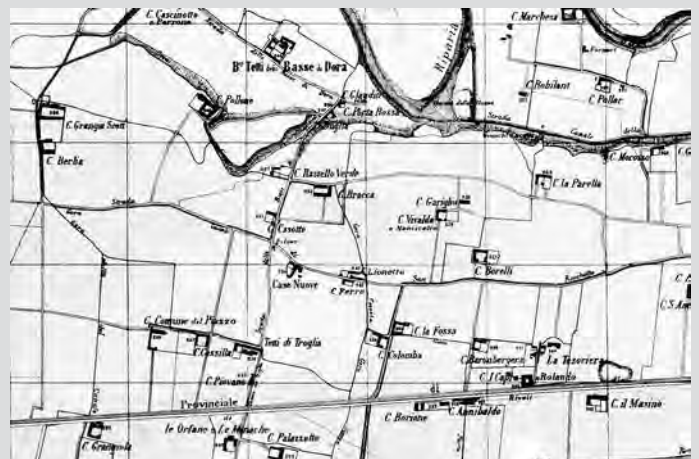
ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino, detta "Catasto Rabbini"*, 1866. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, *Catasto Rabbini*, ff. XI, XVI, XVII, XXI, XXII.

La struttura eminentemente agricola del settore, fortemente esterno rispetto al nucleo di più antica acculturazione della città, è riconfermata anche dal rilevamento del catasto Rabbini. Appaiono nettamente delineati solo il tracciato della *Strada Nazionale di Francia* (attuale corso Francia) e il reticolo di alcuni canali (tra cui quelli del Martinetto e del Lionetto), mentre le cascine appaiono le medesime già individuate nella cartografia precedente, in particolare con la presenza ancora leggibile della *C.ª Parella*, che darà il nome alla borgata.



UFFICIO LAVORI PUBBLICI MUNICIPALE, *Carta Topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli*, [1879-98]. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.

La cascina che dà il nome alla borgata, ossia la cascina *La Parella*, è chiaramente individuabile, come parte di un sistema di strutture analoghe che punteggiano questo territorio eminentemente agricolo, solcato dal corso della *strada e canale della Pellerina* e da due vie principali, l'asse retto del corso Francia (qui indicato come *Strada Provinciale di Monginevro*) e la *Strada di San Rocchetto*, altrove individuabile anche come *strada antica di Collegno*, oggi in parte con il medesimo appellativo nell'area più esterna alla città e nell'altra come via Asinari di Bernezzo. Sull'asse di corso Francia, come elemento di assoluta preminenza, si colloca lo spazio più aulico de *La Tesoriera* come villa e area produttiva con ampio parco, ancora oggi conservato.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17.

L'area è compresa nella *Frazione D Martinetto*, come la vicina borgata Campidoglio. I due sistemi viari principali si confermano nel corso Francia e nella *strada vecchia di Collegno*, cui si associa, non lontano dal corso del torrente Dora, la *strada della Pellerina*. La denominazione *Tesoriera* (area di censimento 3) appare stranamente posta in corrispondenza dell'area del tiro a segno, mentre laddove ci si aspetterebbe di trovarla, lungo il corso Francia, è segnata la *Barr. Martinetto*, 2. Il carattere principale del luogo resta ancora la scarsissima densità e la connotazione prevalentemente agricola, come denotano le ripetute indicazioni di *case sparse* rispetto alla denominazione di *centro* assegnata alla borgata Campidoglio all'interno della medesima sezione censuaria del Martinetto.



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.

Il processo di progressiva lottizzazione dell'area è reso evidente dal tracciamento delle nuove assialità viarie, dal corso Lecce fino alla via Pietro Cossa (sedime della seconda cinta daziaria) e alla *Barr. Di Francia* (oggi piazza Massaua), con intermedio l'asse del nuovo corso Telesio e ancora, tra questo e il corso Lecce, l'asse del corso Monte Grappa. La via Asinari di Bernezzo e la sua prosecuzione nella strada antica di Collegno conservano il loro tracciato fortemente riconoscibile nella regolare scacchiera pianificata, mentre verso l'area del parco della Pellerina (Parco Carrara) si leggono il nuovo tracciato della via Servais e il corso rettificato solo in parte della *strada canale della Pellerina*, ridefinito come corso Appio Claudio. La via Nicola Fabrizi, elemento principale di saldatura con la contigua borgata Campidoglio, sancisce una lunga linea di connessione contraddistinta, sin da questa pianificazione, dallo spazio romboidale del largo omonimo.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908)*. ASCT, *Tipi e disegni*, 64/7/8/1-8.

La lottizzazione stabilita appare assolutamente confermata e nel mentre progressivamente edificata, con due nuclei a maggiore compattezza, uno in asse alla via Nicola Fabrizi e oltre lo slargo omonimo, l'altro tra i corsi Montegrappa e Telesio tra corso Francia e la prosecuzione di via Giacomo Medici (via Valentino Carrera), comprendendo, nel margine nord, anche il tracciato, irregolare della via Asinari di Bernezzo e della sua prosecuzione come strada antica di Collegno oltre il sedime delle seconda cinta daziaria rappresentato dalla via Pietro Cossa. Oltre la barriera di Francia, ormai indicata come piazza Massaua, nei pressi del tracciato del corso Francia, si innestano i primi grandi comparti industriali (area poi Alenia), oltre il futuro (qui ancora assente) corso Marche. Le due direttrici di via Cossa e via Asinari si confermano con luoghi di aggregazione edilizia ad andamento soprattutto lineare, mentre nelle aree interstiziali, soprattutto oltre la via Cossa, permane la connotazione di campagna, con radi insediamenti ancora a carattere agricolo, in gran parte confermati tutt'oggi.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



Le pesanti trasformazioni subite dalla borgata, formatasi dai primi decenni del Novecento, hanno man mano cancellato le tracce dell'assetto agricolo. Solo nel settore a ponente alcuni edifici conservano traccia di quella identità prima diffusa.



La zona più antica della borgata presenta una serie di edifici che ne costituiscono poli identitari, di carattere architettonico e ambientale. Qui illustrati (dall'alto): la scuola materna Cavaglià, via Carrera 23 (1928); il quartiere di edilizia popolare, corso Lecce angolo via Fabrizi (1924); la scuola elementare Duca d'Aosta, via Capelli 51-53 (1931); la chiesa della Divina Provvidenza, via Asinari di Bernezzo (1929).



Nuclei di ville e villini, presenti in particolare lungo via Servais e i corsi Lecce e Francia, costituiscono diffusi elementi caratterizzanti per il rapporto tra l'edificato e il verde. Di notevole impatto ambientale è il palazzotto Arduino, corso Lecce 63 (1933).



RILIEVO URBANO

Entro una vasta area della periferia occidentale della città si ritrovano i segni dell'antica borgata, coglibili in due differenti connotazioni dello spazio urbano e delle relative architetture. Diversamente da quanto verrebbe da pensare, è l'area più esterna (compresa tra i corsi Marche e Telesio), quella che più conserva le tracce della borgata originaria. Pur caratterizzata da complessi di alte palazzate create durante l'importante espansione degli anni settanta del Novecento, questa zona propone ancor oggi interi settori caratterizzati da un edificato minuto e da singoli edifici, connotati tutti da un'architettura a uno o due piani fuori terra e tetto a doppia falda, essenziale nei suoi aspetti formali. Anche laddove nel tempo si è persa la continuità "stilistica" sui fronti strada dei caratteri borghigiani (per sostituzione di qualche edificio, o anche solo per interventi 'di pelle'), non si è tuttavia alterata l'originaria volumetria d'insieme, mantenendo il carattere storico-ambientale in diverse vie. Diversamente, nella zona orientale, ove il tessuto urbano complessivo è stato strutturato da più antica data e risulta quindi maggiormente consolidato, gli edifici con caratteri borghigiani si ritrovano solo più qua e là, ridotti a elementi puntuali, contraddistinti da una propria identità ormai estranea al tessuto stratificato misto in cui convivono con fabbricati che propongono concezioni volumetriche e compositive tra loro differenti, creando un disordinato impatto ambientale. Dalla lettura comparata di tali due realtà, al di là del come ciascuna di esse propone oggi le tracce dell'antica borgata, si evidenzia un problema più generale. Le diverse modalità proposte e riscontrate documentano non solo le fattezze dell'edificato originario in quanto tale, ma anche due distinte fasi di trasformazione della città, che hanno profondamente mutato quei territori che, sino agli anni trenta del Novecento, erano caratterizzati dalla presenza di piccoli insediamenti edificati, all'interno di un territorio ancora prevalentemente di campagna.

Nella zona di strutturazione più antica (tra i corsi Telesio e Lecce), i nuovi insediamenti risalgono essenzialmente all'anteguerra, secondo una logica di inserimento di singoli edifici che non tenevano minimamente in conto la progettazione ambientale. Ne deriva la situazione odierna, in cui questo settore conserva tracce dell'edificato della borgata in modo disomogeneo, mediante la presenza di edifici che paiono del tutto sottodimensionati rispetto a quelli dagli anni trenta in poi, connotati da caratteri volumetrici che hanno aumentato i rapporti dimensionali degli edifici, nonché degli stessi invasi stradali. All'interno di tale tessuto edilizio misto e disordinato, le testimonianze dell'antica borgata si riscontrano in singoli fabbricati, o in piccoli agglomerati di due o tre case, soprattutto nelle vie interne o secondarie, contraddistinti da caratteri compositivi essenziali, di rado arricchiti da semplici ma raffinate decorazioni.

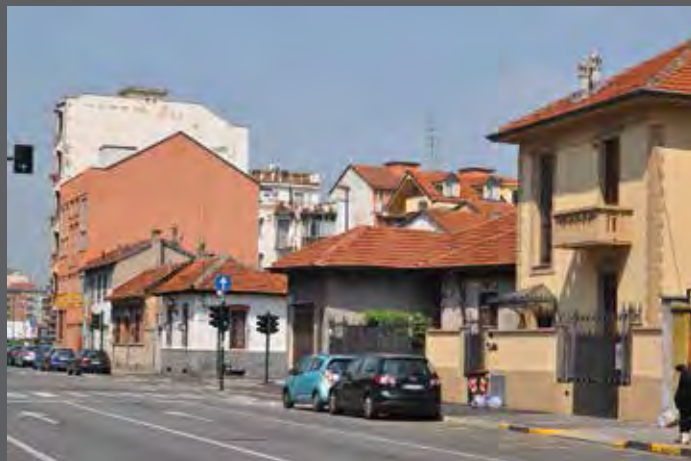
Una diversa consapevolezza culturale e regolamentare presiede invece l'insediamento nell'area più periferica. Gli interventi pianificatori degli anni settanta hanno generato una inedita porzione della città, fino a quel momento caratterizzata da piccole case e cascine diffuse in un territorio ancora rurale. In affaccio alle importanti e ampie arterie stradali previste dal nuovo disegno di impianto viario, sono stati creati complessi di alti palazzi, con progetti sostanzialmente unitari per isolati, che (al di là delle specifiche qualità architettoniche) contribuiscono a conferire all'ambiente una connotazione d'ordine volumetrico. I nuovi inserimenti edilizi non hanno tuttavia distrutto le preesistenze, soprattutto all'interno del tessuto secondario, integrando i fronti strada incompleti con volumetrie conformi a quelle esistenti. Per tale motivo, a differenza di quanto accade nel settore a levante, qui si ritrovano sovente interi settori in cui si è conservata la dimensione urbana minuta della borgata, non stravolgendone i valori ambientali.

Scorcio di via Rochemolles che conserva i caratteri tipologici dell'antica borgata, a confronto con le volumetrie imponenti di edifici lungo via Cossa.





Il settore urbano di ponente nella borgata Parella è oggi caratterizzato da arterie stradali a scorrimento veloce e da altre secondarie, molte delle quali strutturate sui tracciati di antica origine. Qui un minuto aggregato di case con caratteri tradizionali che permangono anche lungo le vie di grande traffico come la via Cossa.



Il tessuto di piccole case di borgata in via Pacchiotti (nel tratto a ovest di via Cossa) circondato da alti palazzi che ne esaltano la dimensione contenuta.



Scorci di via Sostegno che evidenziano le modalità differenti con cui la strada, come altre adiacenti, denuncia tuttora la dimensione ambientale delle origini (attraverso la presenza di singoli edifici o di fronti continui) nonostante l'inserimento di palazzi con volumetrie maggiori.



Scorci delle vie Timermans, Niccolini e Franzoj, comprese tra le due ampie arterie di via Cossa e corso Marche, nella zona più periferica del quartiere occidentale: hanno mantenuto anch'esse i caratteri ambientali tipici della borgata, anche per la presenza del verde, che oltre corso Marche domina tuttora la zona, con distese di prati.



Interno di corso Telesio, in cui permangono i caratteri tipologici dell'insediamento anteguerra, malgrado le trasformazioni subite dai singoli edifici. Al di là del grande corso alberato, le alte palazzate dei complessi edilizi degli anni settanta del Novecento esaltano il contrasto dimensionale tra le costruzioni dei due periodi storici.





Edifici tipici di borgata, rispettivamente in strada antica di Collegno e in via Bellardi.



Scorci di strade nel settore orientale del quartiere, tra i corsi Telesio e Monte Grappa. Qui le tracce del costruito più antico si riscontrano solo in manufatti isolati, la cui piccola dimensione viene accentuata e svilita dalla presenza della disordinata edilizia speculativa, del tutto fuori scala rispetto alle preesistenze.





Il settore della borgata di più antica costituzione, in varie vie (Baveno, Borgomanero, Meina) conserva un certo numero di edifici dei primi anni del XX secolo, inseriti in fronti strada dalle molteplici caratterizzazioni stilistiche, che risultano così disomogenei da fornire una caotica immagine ambientale, anche quando mantengono adeguati parametri dimensionali.



Così è sorto e si è sviluppato il borgo del Pilonetto, invadendo non solo i lati della strada di Moncalieri, ma spingendosi anche su per quella di Cavoretto, insinuandosi in ogni palmo di terreno rimasto disoccupato tra villa e villa. Mista è quindi, nei riguardi sociali, la popolazione del Pilonetto.

ABATE DAGA, 1926, pp. 97-98



1. Due vedute dell'area della borgata del Pilonetto, contrassegnata dalla strada per Moncalieri, in vecchie fotografie dal volume di Abate Daga. In particolare, l'immagine sulla destra mostra gli imponenti lavori per la realizzazione del ponte Isabella sul Po (1880-81), di collegamento tra le pendici collinari e la parte piana della città, mentre sulla sinistra si individua il carattere ancora molto rado dell'insediamento, caratterizzato da vigne e ville e da poche palazzine.
2. Un tratto riconoscibilissimo di corso Moncalieri, presso l'imbocco della via Sabaudia, inizio della strada per Cavoretto, dove si individua un lungo fabbricato di barriera con ampio porticato corrispondente a una locanda e alla fermata della linea tranviaria.

BORGATA PILONETTO





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 156 09 3, 156 13 3 e 156 13 4, tavv. n. 16, 22 e 26 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Slargo lungo corso Moncalieri, fra le vie Milazzo e Marsala, corso Moncalieri (tratto compreso fra la via Marsala e il confine comunale di Moncalieri), fiume Po (dal confine comunale di Moncalieri al parco Caduti dei Lager nazisti).

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

Per la zona pedecollinare, il riferimento alle borgate deve tener conto di questioni di tipo viario e altimetrico. Nel senso che il flusso del traffico – qui lungo il corso Moncalieri – costituisce una sorta d’innescio per i fenomeni di aggregazione edilizia e vocazione urbana, che danno luogo, in prima istanza, a edifici isolati, minuti e fragili, che comprendono anche vari gradi di attività produttive; e, ancora per la zona collinare, i tracciati delle due cinte daziarie delimitano un territorio che ha rapporti produttivi e commerciali con la città. Per la zona pedecollinare fra Otto e Novecento, il “fuori cinta” è segnatamente relativo all’edilizia residenziale di alto rango, che è localizzata a diverse quote collinari, e quindi è estranea ai modi insediativi dei borghi e delle borgate.

Nella cartografia della seconda metà dell’Ottocento, lungo la strada nazionale di Piacenza (poi via Moncalieri e infine corso Moncalieri) sono visibili alcuni edifici che possono essere messi in relazione con la Barriera di Piacenza della prima cinta daziaria. Tali edifici costituiscono poi un settore urbano, denominato *Il Pilonetto*, che tende ad assumere un andamento longitudinale, rasente al citato corso ed esterno alla cinta, oltre la barriera: quindi, quel settore urbano è soggetto a norme di piano ed edilizie che sono solo attive lungo una striscia situata in asse alla strada principale che porta a Moncalieri, secondo un disposto di piano (1887) che estende il controllo delle norme oltre cinta, per i principali assi viari di accesso alla città.

La prima metà del Novecento vede la borgata disporsi in modo lineare seguendo il tracciato di corso Moncalieri, prevalentemente nella parte verso il Po, con alcune vie trasversali d'importanza diversa, in direzione del fiume e della collina. In un primo arco di tempo, la borgata risulta costruita in carenza di riferimenti normativi (nel senso che la presenza di norme è solo assiale rispetto alla strada verso Moncalieri); con il tracciato della seconda cinta daziaria, si conserva la Barriera di Piacenza, e si propone un primo disegno di piano per la borgata, che tende a mantenere l'assetto urbano preesistente e a delineare qualche nuovo tracciato viario; soppressa la cinta (1930), le successive indicazioni di piano – ormai libere dal vincolo daziario – precisano l'assetto viario precedente, e si attua qualche demolizione all'esterno dell'ex barriera e all'interno della borgata, nella parte verso il Po fino al ponte Isabella. Ancora nel secondo dopoguerra, a conferma di una certa vischiosità d'uso dei luoghi della città, lo spiazzo attorno all'ex Barriera di Piacenza acquisisce un ruolo di nodo urbano quale capolinea tranviario, poi soppresso.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminare allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, l'ambito *Borgata Pilonetto*, perimetrato da corso Moncalieri, corso Sicilia e suoi ideali prolungamenti sino al rivo Pattonera e sino al ponte Principessa Isabella, era segnalato «di interesse ambientale e documentario».

Nello studio su *Qualità e valori* (1992), pur considerandola nella categoria dei «tessuti minori e lottizzazioni esterni alla cinta daziaria del 1853» la borgata non veniva confermata come elemento da salvaguardare, perché i suoi valori storico-ambientali ne risultavano troppo compromessi.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Moncalieri, Sicilia.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Vie caratterizzanti: trasversali tra i corsi Moncalieri e Sicilia; innesto via Sabaudia.

FIUMI, TORRENTI, RII, CANALI E BEALERE

Fiume Po

PONTI E PASSERELLE

Ponti: Principessa Isabella (1880-81); Balbis (delle Molinette), in asse al corso Bramante, 1932

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazze: Scevola, Zara. Slargo all'ex barriera di Piacenza (corso Moncalieri 400). Aree verdi: fascia lungo il Po; aree alle pendici collinari.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Villa Sambuy già Engelfeld, corso Moncalieri 167, preesistente al 1712. Complesso di villini con lottizzazione

preordinata, corso Moncalieri 289-291, del secondo ventennio del Novecento. Casa di civile abitazione, corso Moncalieri 225, esistente nel 1902 quando fu ampliata da Eugenio Mollino.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Scuola elementare A. Prato, via Aquileia 1, corso Sicilia 33-29, costruita dal 1921 dal Comune di Torino, progetto ing. Barale. Scuole materne: Borgnana Picco, corso Moncalieri 218, costruita nel 1923 dalla Federazione asili infantili suburbani; del Fioccardo, corso Moncalieri 400, ex edificio daziario alla barriera di Piacenza (cinta daziaria 1912) edificato nel 1929.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Santuario della Madonna Addolorata, corso Moncalieri 227, di gusto eclettico, progetto arch. Giuseppe Gallo, 1891.

EDILIZIA PER L'INDUSTRIA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Manifattura di Moncalieri, strada com. del Fioccardo 135, complesso tardo ottocentesco con palazzina ampliata da Antonio Vandone di Cortemiglia e padiglione di metà Novecento degli archh. Passanti e Perona.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

Il carattere del luogo si può valutare partendo dall'ex Barriera di ponte Isabella (con una riduzione del perimetro verso l'ex Barriera di Piacenza, perché nel tratto iniziale della borgata sono stati demoliti alcuni edifici, come si è qui ricordato nel paragrafo *Origine e sviluppo*). Ed è proprio guardando dal ponte Isabella che si vede un piccolo nucleo di borgata, stretto fra il corso Moncalieri e il Po, con un *mix* di tipi edilizi e di funzioni. Nella parte verso il fiume, altri riferimenti significativi sono quelli di alcuni assi viari, corti e stretti, identificabili nel rapporto tra morfologia urbana e tipologia edilizia (segnalati per sfatare il detto veteroigienista: dove non entra il sole entra il dottore).

Nella parte verso la collina, interessante è la via Sabaudia: il tracciato collinare esula da questo studio, ma il suo tratto iniziale assume un aspetto urbano che è connesso al transito di una linea tranviaria, poi soppressa nel secondo dopoguerra.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI



ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino*, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Rabbini*, ff. XXXI, XXXV.

Della futura borgata, il solo settore nell'ansa settentrionale del Po presenta qualche piccolo edificio isolato.



UFFICIO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Carta Topografica del Territorio di Torino con l'Indicazione dei Piani Regolatori e degli Ampliamenti [...]*, 1900. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.6.1.

Il territorio della borgata, tra il Po e corso Moncalieri, è rappresentato dal ponte Principessa Isabella sino all'antico confine di Cavoretto a sud. Nel nucleo *Il Pilonetto* risultano le *Scuole Comunali*, già esistenti da tempo come attesta la *Carta [...] in sette fogli [1879-98]*, che documenta altresì un'osteria (di Piacenza) e una fornace (Bert) in corrispondenza della via a nord della via Venezia, leggibili nella carta qui esaminata. L'insediamento disperso lungo il corso Moncalieri si intensifica di fronte alla *Strada di Cavoretto*; è altresì attestata l'esistenza della *Segheria Feraut* nell'ansa meridionale del Po ove la carta più antica segnalava *I Molini di Cavoretto*.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17.

I confini della borgata Pilonetto risultano compresi nella *Frazione Z*, S. Vito a nord e nella *Frazione Y*, Cavoretto a sud, tra loro separate dal *Rivo Pattonera*. L'insediamento ripropone quello della carta del 1900, mentre il settore meridionale raggiunge il confine del vicino comune di Moncalieri, tra la strada omonima e il *Fiume Po*.



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

Il nuovo assetto stradale voluto dal Piano del 1908 riplasma vari settori della borgata. Nell'ansa fluviale a nord è previsto il ponte (poi Balbis) che unisce il corso Bramante con un sistema appena ipotizzato di piazza e strade immerse nel verde, mentre si progettano un secondo ponte in corrispondenza del corso Spezia e un terzo all'altezza dell'ansa fluviale intermedia, in cui si prevedono tre grandi lotti edificabili. Il costruito si è in parte consolidato nel settore settentrionale in affaccio al corso Moncalieri.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...]* aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908). ASCT, *Tipi e disegni*, 64/7/8/1-8.

L'impianto stradale dal ponte di corso Bramante si è venuto precisando con la *Piazza Muzio Scevola* collegata dal *Corso Monterotondo*, alberato, al *Corso Sicilia*, pressoché parallelo al *Corso Moncalieri*. L'insediamento residenziale nella fascia tra i due ultimi corsi è quasi saturato, mentre è ulteriormente cresciuto quello industriale di fronte alla *Piazza Merano* ove preesisteva la segheria. Si è iniziato a edificare su piccoli lotti anche nelle due anse più a sud, creando una serie di brevi strade tra i corsi Sicilia e Moncalieri (vie Vasari, Oristano), sino al confine comunale.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'indicazione dei due piani regolatori e di ampliamento rispettivamente nella zona piana [...] e della zona collinare [...]* aggiornati colle varianti deliberate successivamente sino a gennaio 1945, compilata dal Servizio Tecnico Municipale dei Lavori Pubblici, 1945. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.31_2.

Non risultano sostanziali differenze nell'edificato, rispetto alla cartografia precedente, tranne lungo l'asse del corso Moncalieri.

EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI

La lunga striscia territoriale tra il Po e il corso Moncalieri, dal ponte Isabella sino ai confini comunali, configura una borgata piuttosto anomala, formata nella seconda metà dell'Ottocento in relazione alla Barriera di Piacenza. Il suo più significativo carattere identitario è di tipo paesistico, nel rapporto tra la collina e il fiume. Attestano l'identità borghigiana alcuni edifici di servizio, come la scuola materna di corso Moncalieri 218, edificata dalla Federazione Asili Infantili Suburbani nel 1923 e l'ex edificio daziario in corso Moncalieri 80.



In posizione periferica verso il confine comunale si erge il santuario della Madonna Addolorata, corso Moncalieri 227, su progetto di Giuseppe Gallo (1891).



Il tessuto edilizio borghigiano risulta oggi riconoscibile nel settore nord, con case dall'architettura molto semplice, integrate nel verde: qui un nucleo presso il corso Sicilia (sopra) e due inquadrature identitarie viste dal ponte Isabella.

RILIEVO URBANO

Nella zona sud-orientale di Torino, sul confine tra il compatto tessuto cittadino al di là del Po e il verde della collina, il nucleo della borgata si caratterizza nel proporre caratteri morfologici affini ai due paesaggi, costituendo il loro *trait d'union*. Ne emerge una dimensione ambientale mista, in cui l'aspetto naturale del verde e del fiume personalizza il lato occidentale della cortina edificata continua che, sul lato opposto, si affaccia invece su una delle arterie stradali con maggior traffico della città, corso Moncalieri. Tale situazione genera particolari visuali, rese uniche dalle peculiarità identitarie di ciascuno dei due paesaggi, poste a confronto soprattutto attraverso gli scorci generati dagli slarghi stradali o dai tagli delle minute vie trasversali, visuali in cui spesso emerge il fondale delle alberature della collina. Questo piccolo settore della città, dunque, si differenzia da altri proprio per l'ambiguo dialogo tra le sue parti così nettamente contrastanti.

Il suo settore maggiormente conservato, con caratteri affini a quelli originari della borgata, anche laddove sono state effettuate delle trasformazioni edilizie, è in particolare quello di più antica formazione, a nord, in prossimità del ponte Isabella. Esso propone due nette caratterizzazioni edilizie dei fronti principali: architetture omogenee di fattura semplice, talora dalle forme raffinate, nell'affaccio lineare lungo corso Moncalieri; volumetrie "spontanee" e disordinate nel fronte retrostante, tuttavia generatrici di una giocosa articolazione del costruito, che si rapporta bene con la conformazione naturale della sponda fluviale.

Su tutta l'area, gli edifici variano dai due ai quattro piani di altezza, alternandosi nella costituzione della discontinuità altimetrica dei fronti, che evidenzia la formazione frammentaria del nucleo, realizzata gradualmente con interventi puntuali in momenti diversi, coordinati solo nel raggiungere il completamento in linea del fronte strada.

Man mano che ci si allontana verso mezzogiorno dal nucleo più antico, si ritrovano ancora edifici con i semplici caratteri originari, ma sempre più inframmezzati da altri con tipologie differenti, in una connotazione ambientale nella quale si disperde la particolare atmosfera "di borgata" riconoscibile invece nel settore a nord. Lungo il fronte su corso Moncalieri, la volumetria contenuta degli edifici è stata però rispettata anche da quelli di più recente fattura, non alterando l'impatto visivo dimensionale che caratterizza tutto lo sviluppo del fronte orientale.

Gli edifici più antichi propongono generalmente caratteri comuni, come il taglio verticale delle aperture (con chiusura a doppio battente e persiane lignee), rispettato quasi sempre anche al piano terra, con le vetrine e gli accessi dei negozi. Le rare decorazioni, tese ad arricchire l'immagine di architetture prettamente povere, consistono in particolare nelle cornici marcapiano o nelle aperture di facciata, nel cornicione e, in qualche caso, nel sottolineare gli elementi di spigolo.

Dal punto di vista ambientale, entro l'area della borgata vivono due realtà percettivamente contrastanti: lungo corso Moncalieri l'intenso traffico domina tanto a livello fruitivo (separando nettamente in due affacci l'area entro cui si sviluppa), quanto a livello di immagine e sonoro, ergendosi a protagonista indiscusso della scena ambientale: in quest'ultima le architetture appaiono come una semplice quinta scenografica di contorno allo scorrimento veloce dei veicoli. A distanza di pochi metri, invece, spostandosi appena dietro la cortina edificata, si percepisce una spazialità dominata dalla natura, in cui il verde delle alberature e i colori vibranti del fiume costituiscono il paesaggio che fa da tessuto connettivo per gli agglomerati edilizi, riportando a una dimensione ambientale senza tempo.

Il settore della borgata di più antica formazione, visto dal ponte Isabella, denuncia lo stretto rapporto tra l'edificato articolato e la sponda verde del fiume Po.





Il nucleo su corso Moncalieri, all'imbocco di corso Sicilia, in due visuali contrapposte: nella prima è circondato dal verde delle piante, che si ritrova espanso al di là del corso; nella seconda si evidenzia il suo ruolo nel costituire la cortina continua lungo l'arteria viaria a veloce e intenso scorrimento.

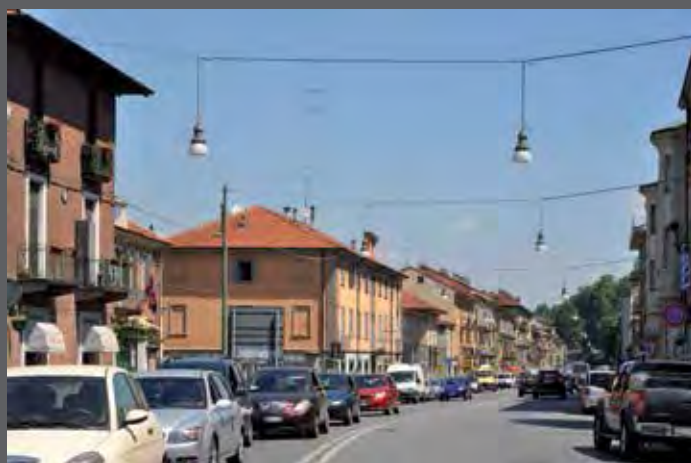


Nel settore più a sud, tra i corsi Moncalieri e Sicilia, permane lo stretto rapporto tra il verde e l'aggregato di case, caratterizzato lungo la sponda fluviale dall'articolazione volumetrica discontinua dei fabbricati.





Scorci della cortina edificata lungo corso Moncalieri, in cui è leggibile la discontinuità altimetrica degli edifici che non inficia una sostanziale omogeneità dell'insieme.





Tagli delle piccole strade trasversali al corso principale, con visuali sul minuto edificato e il verde che caratterizzano la retrostante sponda fluviale.



Confronto tra l'immagine odierna e una di inizio Novecento della porzione del fronte occidentale di corso Moncalieri, che ha conservato inalterati i propri caratteri tipizzanti.



Borgo San Paolo è lo specchio della vita intensa e dei costumi della classe lavoratrice moderna. È come una città operaia sorta e rapidamente cresciuta a fianco dell'antica capitale d'Italia, non per secessione o per avulsione, ma per circostanze speciali di lavoro e di economia.

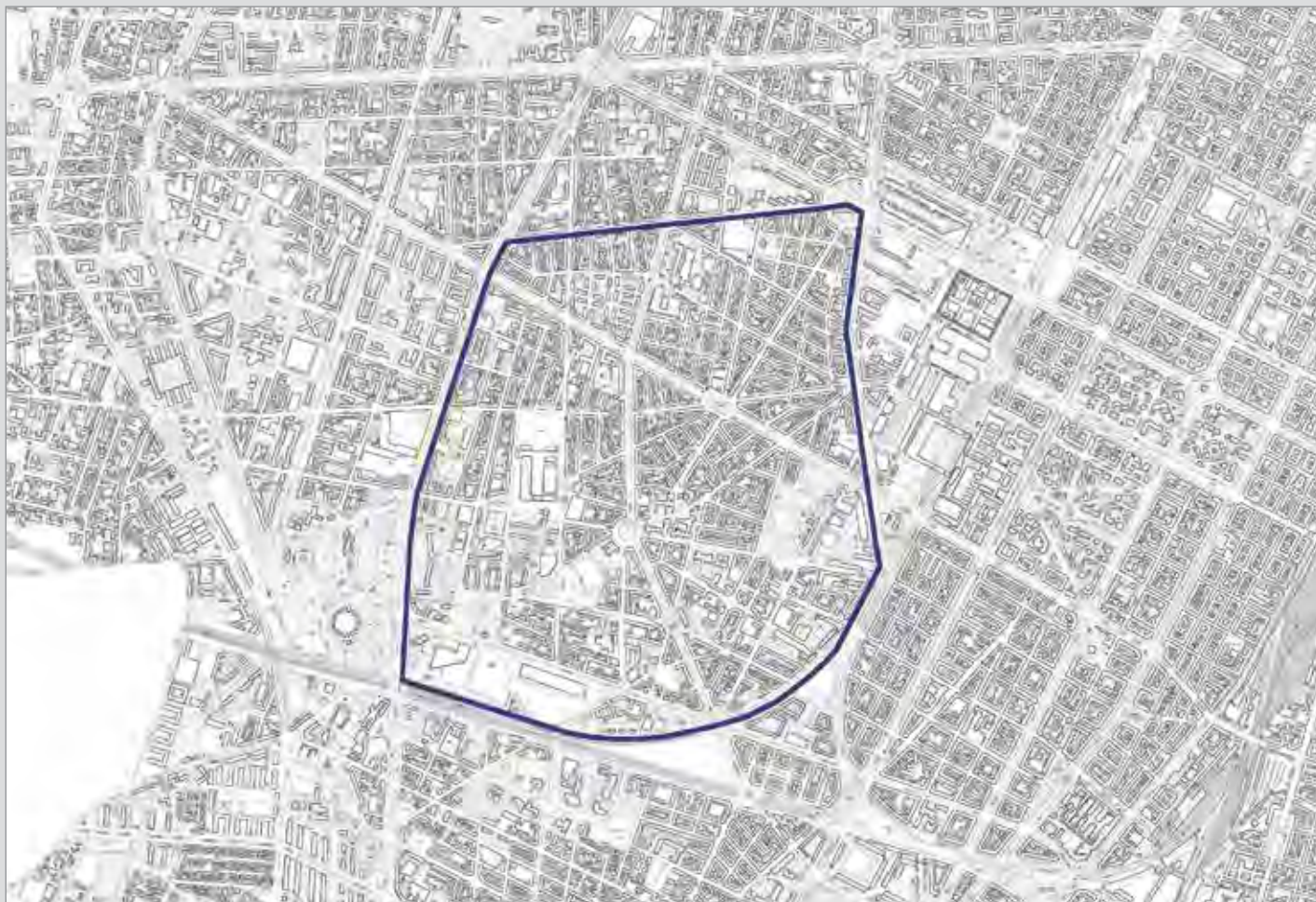
ABATE DAGA, 1926, p. 9



1. Tre immagini della borgata (borgo) San Paolo, sentita come "Torino Nuova", emblema della città, eminentemente industriale, in crescita ed espansione rispetto all'area centrale. Da un lato la vecchia "Barriera di S. Paolo" della prima cinta daziaria, dall'altra l'importante via Monginevro, già direttrice storica di rilievo, che ricalca, anche nella conformazione attuale, una antica strada vicinale di collegamento fra la città e il territorio extraforaneo. L'allineamento di piccole palazzine e di edifici di altezze disomogenee pare ancora oggi confermato.
2. L'incrocio (qui definito "crocicchio") tra le vie Cesana, Villafranca (oggi Di Nanni) e Monginevro, esempio lampante dell'organizzazione non a maglia ortogonale, ma secondo un impianto radiale, della struttura urbanistica della borgata.
3. Il deposito e le rotaie interne al grande comprensorio delle OGR (Officine Grandi Riparazioni), all'inizio degli anni ottanta del secolo passato, esteso comparto produttivo (edificato a partire dal 1884) posto a margine della borgata e di grande rilievo per lo sviluppo della stessa.

BORGATA SAN PAOLO





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadrante n. 155 12 2, tav. n. 15 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Largo Orbassano, linea ferroviaria Torino-Modane, corso Trapani, via Frejus, piazza Adriano, corso Francesco Ferrucci, corso Mediterraneo.

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

La zona esterna e tangente alla prima cinta daziaria (1853), nell'uso corrente è denominata "borgo" (la qualifica di borgo pare riferirsi a una certa coesione che esisteva fra gli abitanti del luogo, coesione prevalentemente politica degli operai: il «borgo rosso» di San Paolo, chiamato anche «Stalingrado»); per quella zona, dal punto di vista della storia urbanistica, il processo di formazione, che è legato a qualche barriera della cinta, appartiene invece al tipo urbano della borgata.

Il nome deriva dalla strada di San Paolo, lungo la quale si trovava (dai primi del Settecento) il fabbricato del Ritiro degli Esercizi spirituali, poi ceduto al Demanio (anni sessanta dell'Ottocento) e trasformato in polveriera, messa sotto la protezione di San Paolo. Negli anni ottanta dell'Ottocento, all'interno della cinta, ma a essa vicino, si è localizzato il complesso edilizio delle Officine ferroviarie, importante centro industriale per la riparazione dei rotabili delle ferrovie; tale complesso dava lavoro a oltre un migliaio di operai, e ha costituito una sorta di nucleo morfogenetico per l'urbanizzazione della borgata: nella Barriera di San Paolo, che consentiva il collegamento delle Officine con la borgata, confluivano le strade di San Paolo, Monginevro e Vecchia di Grugliasco.

I fondamentali piani d'ampliamento della città di Torino che interessano la borgata San Paolo sono due: il primo (approvato con Regio Decreto del 4 settembre 1887) sancisce il prolungamento fuori cinta daziaria dei principali corsi e vie: nel caso specifico, il prolungamento del corso Peschiera; il secondo (approvato con Regio Decreto del 31 marzo 1901) riguarda la cosiddetta «regione S. Paolo», che comprende le borgate San Paolo, Cenisia e Campidoglio, e sancisce il progetto di un reticolo viario a grandi maglie.

La Barriera di San Paolo è importante sia perché dà luogo a un primo collegamento della borgata omonima con la città entro cinta, sia perché fornisce elementi alla pianificazione per una sorta di ventaglio di strade che confluiscono nella citata barriera (dal piano per San Paolo, approvato nel 1901, risulta il disegno di una parte di reticolo stradale con vie parallele ai corsi Vittorio Emanuele II e Peschiera: la nuova via Vigone si diparte dalla Barriera di San Paolo e incrementa le stecche del ventaglio di strade che s'incentrano sulla barriera). La successiva Barriera del Foro Boario consente di pensare il tracciato della nuova via Villafranca (poi Di Nanni), che collega il corso Vittorio Emanuele II con una nuova piazza (denominata poi Sabotino): tali via e piazza assumono un ruolo importante per la borgata San Paolo, costituendone l'asse terziario e il nodo di centralità, per l'incrocio delle strade e per la denotazione di polo. In qualche iconografia, risulta la diversa indicazione di due parti della borgata: una prima parte ha quale centro la piazza Sabotino (ed è denominata «borg. San Paolo»), una seconda parte ha quale asse portante la via Monginevro (ed è denominata «borg.

Monginevro»): la prima parte ha un impianto viario stellare con fulcro in piazza Sabotino; la seconda parte ha un impianto viario con strade che sboccano in via Monginevro, nel settore compreso fra i corsi Racconigi e Trapani.

La scelta di ampliamento urbano, che è tipica degli schemi di pianificazione dei primi quattro decenni del Novecento, è attuata secondo grandi maglie viarie, connesse con il piano regolatore per la «regione S. Paolo» (1898-1901) e con le varianti del piano regolatore progettato nel 1906 e approvato nel 1908: le varianti più significative sono quelle del 1915, del 1926 e del 1935. Tale scelta conferisce al reticolo stradale della borgata un andamento che non è di tipo ortogonale, perché basato su collegamenti stradali diversi: le citate grandi maglie si riferiscono a strade primarie che, fuori cinta, hanno direzioni consolidate (assi storici) o sono relative a prolungamenti (di vie entro cinta) o sono nuovi tracciati (che mediano la rettilineità con il tentativo di ridurre le demolizioni di edifici preesistenti); le conseguenti lottizzazioni interne producono piccole strade (brevi e strette), per lo più private, che recuperano tracciati foranei preesistenti o si basano su piccole suddivisioni di lotti.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminare allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, nella borgata veniva individuato l'ambito *Borgo S. Paolo* (spezzato nei due settori *Borgo S. Paolo Q4* e *Borgo S. Paolo Q5*, perché appartenenti a due diversi quartieri), perimetrato nel complesso dalle vie Paesana, Bossolasco, Osasco, Trinità, San Paolo, piazza Robilant, corso Racconigi, via Luserna, Verzuolo, Perrero, Revello, Moretta, Polonghera, Vigone, San Paolo, corso Peschiera, ambito classificato «di carattere ambientale con valore di bene».

Nello studio su *Qualità e valori* (1992) l'ambito, caratterizzato dalla sostanziale permanenza della fase di impianto (relativa al piano per la Regione S. Paolo, 1898-1901), dalla presenza di spazi di interesse socio-ambientale e di relazione, dal rapporto con i numerosi edifici industriali spesso qualificati da architetture di pregio, veniva assunto, con analoga perimetrazione, tra le borgate operaie tipiche della fase di industrializzazione della città e quindi inserito nel P.R.G. di Torino (1995) tra i «settori urbani di valore storico-ambientale» governati da una specifica normativa di tutela.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Ferrucci (già tratto del sedime della cinta daziaria 1853); Lione; Mediterraneo; Peschiera; Racconigi; Rosselli; Trapani. Vie: Braccini; Di Nanni; Frejus; Lancia; Monginevro.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Vie: Caraglio; S. Paolo; Vigone. Vie caratterizzanti: Cesana; Di Nanni; Monginevro; Perosa; Prigelato; Racconigi; Volvera.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazze: Adriano; Marmolada; Robilant; Sabotino. Larghi: Lancia; Orbassano; Racconigi; S. Paolo.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Quartieri di edilizia popolare: Casa popolare a villino bifamiliare e duplex, via Vigone 14-16, progetto arch. A. Torasso ing. P. Peyron, 1905, su concorso per conto dell'Istituto opere pie S. Paolo; edificio della Società Cooperativa per abitazioni civili, via Polonghera 47-49, progetto 1907; Q9, via Luserna di Rorà 11 Verzuolo Revello 42 Perrero, progetto di Pietro Fenoglio, 1908; Case economiche ferrovieri, tre isolati tra corso Racconigi piazza Marmolada corso Rosselli via Lussimpiccolo e via Murazzano e Malta (interne), su progetto 1921; Case economiche ferrovieri, isolato tra le vie Cavallermaggiore Moretta Vinadio Lombriasco, su progetto 1922; Q28 e Q48, due isolati in corso Rosselli 159-161 via Tolmino e in via Tolmino 61, con relativi interni, per conto delle FF.SS., rispettivamente su progetto 1928 e 1948; Q14, già "Amos Maramotti", quattro isolati tra i corsi Peschiera e Racconigi e le vie Cenischia e Frassineto, con le vie interne Azzi e Prigelato (34 edifici), su progetto del 1927; Q40, complesso tra i corsi Ferrucci Peschiera e via Boggio, per conto delle FF.SS., su progetto del 1939. Nucleo di case, via Capriolo 42-54 e 45-57, di gusto eclettico e Liberty, erette dal 1880 al 1930. Nucleo di villini, angolo tra via Venasca 27 e via Cesana 61, di gusto Liberty, primo decennio del Novecento. Case dei primi decenni del Novecento, di gusto Liberty: in via Caraglio 13, progetto ing. De Stefanis, 1905; in via Perosa 54-56; in via Campiglione 5; in via Monginevro 66-68 bis.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Scuole elementari costruite dal Comune: Battisti, isolato tra le vie Luserna di Rorà Revello Verzuolo Vigone, progetto

ing. Vigliani, 1903 e ampliata sino al 1912; Santarosa, isolato tra le vie Malta Braccini Chiomonte S. Paolo, progetto ing. Dolza, 1915. Scuola media Drovetti, via Moretta 55 Revello, (già edificio industriale) di Pietro Fenoglio, 1906 più volte ristrutturato. Scuola tecnica Plana, piazza Robilant 5 via Plana, primi anni del Novecento.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Chiese: S. Bernardino, via S. Bernardino Chiomonte, di Giuseppe Gallo, 1891; Gesù adolescente, via Luserna di Rorà 16, di gusto tardoeclettico, 1922. Casa Missionaria S. Maria Mazzarello, corso Peschiera 197 via Cumiana 2, di gusto eclettico, costruita alla fine dell'Ottocento.

EDILIZIA PER L'INDUSTRIA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Complessi industriali (ora in parte dismessi o demoliti): Stabilimento ex Diatto ex UTITA ex SNIA meccanica, poi magazzini comunali, via Frejus 21-23 via Revello e Cesana, progetto di Pietro Fenoglio, 1905; Compagnia italiana Westinghouse, società elettrica Dubosc-Morelli, via Boggio (ora Borsellino) 20-26 Bixio corso Ferrucci, edificio industriale con palazzina uffici eretto dall'ultimo decennio dell'Ottocento; Stabilimento ex Nebiolo ex officine Dubosc, via Boggio (ora Borsellino) 26, edificato nel primo decennio del Novecento; FIP, fabbrica italiana pianoforti, corso Racconigi 51 via Moretta, di impronta funzionalista con struttura in cemento armato, dei primi decenni del Novecento; ex Stabilimento Lancia, corsi Peschiera 193 Racconigi, progetto di Michele Frapolli, edificato dal 1919 al 1922, affiancato da edifici precedenti; Stabilimento ex SPA, società ligure-piemontese automobili, corso Ferrucci 122 via Braccini, palazzina uffici al servizio dell'industria, dei primi anni del Novecento.

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Ex Gruppo rionale fascista "Amos Maramotti" poi Istituto tecnico Santarosa, corso Peschiera 230, progetto G. Canasri, 1936. Bagni pubblici di S. Paolo, via Luserna di Rorà 8, di gusto Novecento, costruito dagli anni trenta del sec. XX. Grattacielo Lancia, via Lancia 26-27, progetto 1955 coordinato da Nino Rosani, consulenza studio Ponti Fornaroli Rosselli, strutture Danusso, Pugno. Dopolavoro Lancia, piazza Robilant 16, d'impronta Novecento, connesso al prospiciente padiglione (centrale SIP), di gusto eclettico, forse di Michele Frapolli, 1919.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

Per la borgata, i più significativi riferimenti morfologici e tipologici non sono legati alle aree intorno alle barriere (se si esclude un edificio – già vicino alla Barriera di San Paolo e denotato da un tipo edilizio di derivazione bracciantile –, che ha subito una recente ristrutturazione), ma appaiono relativi ad altri settori stradali. Lungo la via San Paolo, partendo dall'ex barriera omonima, s'incontrano:

sulla destra, il passaggio privato Cantalupo (con *cul de sac*), e, sulla sinistra, un nucleo di piccole case, in un isolato prospiciente la piazza Galvagno e le vie Chiomonte e San Bernardino. Lungo la via Pollenzo (in un tratto dell'ex strada vecchia di Grugliasco), si notano un edificio basso – oggi ristrutturato –, con una fronte inclinata rispetto all'asse viario, e uno stretto passaggio che collega le vie Monginevro e Pollenzo. Lungo la via Monginevro, fra i corsi Racconigi e Trapani, si segnala un nucleo di borgata con vie strette e case basse, e grandi isolati già sede di aree industriali. Lungo il corso Trapani (nel perimetro stradale qui considerato come appartenente al borgo Pozzo Strada), prospiciente quel corso, si trova una palazzina di mattoni scuri, caratterizzata da una significativa struttura formale, che coinvolge anche il tetto: è stretta fra alte case senza qualità, tipiche di una produzione edilizia quantitativa. Nella borgata, lungo qualche via e corso, sono presenti notevoli palazzine del primo Novecento, per le quali si auspica un'attenta tutela.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino*, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Rabbini*, ff. XXII, XXV, XXVI.

Il territorio della futura borgata, esterno alla cinta daziaria del 1853, tra le barriere poi denominate Cenisia, San Paolo, Crocetta, Orbassano, è ancora prettamente agricolo, con numerose cascine.



UFFICIO LAVORI PUBBLICI MUNICIPALE, *Carta Topografica del Territorio di Torino* Divisa in sette fogli, [1879-98]. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.

Presso la *Barriera di S. Paolo*, all'interno della cinta daziaria del 1853 risulta presente il complesso industriale delle *Officine Ferroviarie*. Fuori dalla barriera daziaria il territorio della futura borgata, solcato dalla *Strada vecchia di Grugliasco* (tratto dell'odierna via Pollenzo) e dalla *Strada detta di San Paolo*, è ancora prevalentemente agricolo con la presenza di varie cascine e piccoli nuclei, i "tetti".



TOMMASO PRINETTI, *Piano Regolatore Edilizio per la regione di S. Paolo, ad ovest della Città, fuori cinta, in correlazione ai piani regolatori interni, 1898-1901. ASCT, Serie 1K14 dopo f. 20.*

Tra i piani settoriali extra cinta daziaria, quello di S. Paolo è il primo a essere approvato: esteso a ovest sino al limite che sarà ripreso dal PRG del 1908 (oggi corsi Lecce e Trapani) e sino alla barriera ferroviaria a sud. Sulla rete viaria preesistente viene calato un nuovo reticolo stradale: si prolunga il corso Peschiera (per il quale vigeva il regolamento edilizio urbano dal 1887), si creano un ampio asse baricentrico all'ampliamento (oggi corso Racconigi) e la via Monginevro, come prosecuzione del tratto orientale della *Strada vecchia di Grugliasco*. Soprattutto nel settore tra quest'ultima e il corso Peschiera sono iniziate le piccole lottizzazioni che preludono all'edificazione residenziale, mentre nel settore sud i lotti sono molto ampi, destinati a complessi industriali.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento, 1911. ASCT, Tipi e disegni, 64.8.17.*

La *Borg Monginevro S. Paolo*, appartenente alla *Frazione M, Pozzo Strada*, esterna alla ex cinta daziaria divenuta *Strada Circovallazione*, si è ormai sviluppata, pur se in modo ancora disordinato, nel settore triangolare tra le vie Monginevro e San Paolo, mentre va delineandosi l'asse centrale del futuro corso Racconigi.



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.*

La saldatura della borgata con il resto della città è ormai consolidata attraverso il corso Peschiera, qui sviluppato sin quasi alla nuova barriera di Francia (oggi piazza Massaua) della seconda cinta daziaria (1912). Il processo di progressiva lottizzazione è sostenuto dal nuovo tracciato del reticolo stradale, particolarmente fitto nei settori prossimi all'ex linea daziaria ottocentesca, all'asse centrale di corso Racconigi e intorno al nuovo polo di un sistema radiale (oggi piazza Sabotino). L'edificazione in tali zone ha raggiunto una notevole consistenza. Grandi lotti sono occupati dall'industria: Itala nel triangolo lambito dalla ferrovia, SPA Società Piemontese Automobili, Fides poi Lancia, Chiribiri e Polveriera lungo le odierne vie Braccini e Lancia, e, prospiciente il corso Trapani, LUX Fabbrica di automobili e cicli.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908). ASCT, Tipi e disegni, 64/7/8/1-8.*

L'edificazione di tipo residenziale ha saturato gran parte degli isolati di ridotte dimensioni che si dipartono a raggiera dalla *Piazza Sabotino*, costituendo un tessuto edilizio caratterizzato dalla forte compattezza. Si è altresì consolidata la presenza dei comparti industriali, in particolare nelle aree prossime alla linea ferroviaria.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



Nel settore centrale dell'ampia borgata, incardinato sul corso Racconigi (l'asse viario baricentrico creato dal piano *per la regione S. Paolo* del 1898-1901), alcuni complessi edilizi assumono un preminente valore identitario. Qui si illustrano: l'ex FIP, Fabbrica Italiana Pianoforti, al civico 51, dei primi decenni del XX secolo; la scuola elementare Battisti, via Luserna di Rorà 12-14 (1903); il fronteggiante quartiere di edilizia popolare Q9, nell'isolato tra le vie Luserna di Rorà, Verzuolo, Revello, Perrero, di Pietro Fenoglio (1908); la vicina chiesa di Gesù Adolescente, di gusto neoecclettico (1922).



In affaccio alle strade principali prevalgono le palazzate in cortine continue, mentre nelle vie secondarie costituiscono elemento caratterizzante e qualificante le numerose palazzine, spesso di qualificata architettura.



Dettagli architettonici che attestano la cura progettuale in buona parte degli edifici dei primi decenni del Novecento, cura che costituisce un carattere di riconoscibilità per la borgata.



Edifici identitari: (sopra) chiesa di San Bernardino, di Giuseppe Gallo, 1891; (a sinistra) scuola tecnica Plana, primi anni XX secolo, e scuola elementare Santarosa, 1915; (a destra) la scuola materna San Paolo, nell'omonima via al civico 50.





Nel settore nord-ovest della borgata, che gravita sul corso Peschiera, il complesso dell'ex Stabilimento Lancia, all'angolo tra i corsi Peschiera e Racconigi, di Michele Frapolli (1919-1922) e la contigua Casa Missionaria S. Maria Mazzarello (seconda metà del XIX secolo) costituiscono poli di notevole caratterizzazione, architettonica e ambientale, così come l'ex Gruppo rionale fascista Amos Maramotti, corso Peschiera 230 (1936), luogo di controllo del "borgo rosso".



Nel tessuto residenziale anonimo di questo settore, solo alcuni elementi sporadici presentano un'architettura abbastanza qualificata, come le palazzine di corso Peschiera angolo via Caraglio e quella nella medesima via.



Il complesso ottocentesco delle ex Officine Ferroviarie in corso Castelfidardo che ha costituito il motore dello sviluppo insediativo della borgata San Paolo (ora annesso al borgo Crocetta nella perimetrazione qui adottata).

RILIEVO URBANO

La zona di San Paolo ha una propria forte identità, non solo nella connotazione ambientale legata all'architettura, quanto per una dimensione immateriale, generata dai suoi abitanti, dal loro sentirsi radicati a quel luogo: un luogo in cui loro stessi, o i loro parenti o i vicini di casa, sono stati nel Novecento i protagonisti della storia del "borgo rosso", accomunati dalle ideologie politiche e sociali. Ancor oggi si ritrova quell'atmosfera comunitaria, creata dalle relazioni tra le persone e dal loro modo di vivere gli spazi urbani, polarizzati dai silenziosi protagonisti della scena socio-ambientale. Il mercato, il negozio, il bar, ma anche la piazza, lo slargo, la via, sono tutte realtà che accolgono e favoriscono l'incontro, conservando quel radicato rapporto di vicinato, non così frequente in molte altre zone di Torino prive di una propria storia socio-politica.

Per quanto concerne invece la conformazione urbana odierna della borgata, se ne rileva un'immagine complessivamente caotica, determinata sia dai molteplici movimenti e suoni nelle strade, sia dalla spazialità, urbana e architettonica, connotata da un impianto e da un edificato spesso disomogenei. Tale situazione si configura in ogni caso come elemento caratterizzante della borgata, stranamente gradevole tuttavia per l'autentica vivacità che manifesta nella sua dimensione ambientale.

L'intero territorio di San Paolo è infatti caratterizzato dalla convivenza tra architetture tipologicamente contrastanti: case piccole e semplici a uno o due piani fuori terra, edifici stilisticamente ricercati (villini e palazzine dei primi decenni del Novecento, spesso di gusto Liberty o art déco), e palazzi realizzati nella fase di saturazione del settore urbano, dagli anni cinquanta agli anni ottanta del secolo scorso, che propongono soluzioni volumetriche e cromatiche dissonanti con i caratteri primigeni della borgata. Tale miscellanea stilistica è ulteriormente frazionata dalla numerosa presenza di case, tra le più antiche, modificate nel tempo da sopraelevazioni e interventi di pelle, che ne hanno snaturato la fisionomia tipologica.

Nell'ampia area costituita da tale tessuto urbano misto, la continuità d'immagine, conferita da edifici con volumetria o tipologia affine, compare con coerenza solo in brevi tratti, lasciando ampi spazi ad ambienti connotati da una disomogeneità manifesta, che tuttavia costituisce l'elemento portante per la storia della borgata, formatasi per fasi nel corso del Novecento.

La variabilità diffusa non concerne soltanto l'architettura, bensì anche l'impianto urbanistico. La struttura viaria è infatti impostata per lo più su tagli radiali e obliqui diversamente direzionati, di collegamento tra i luoghi nodali del tessuto urbano: il fitto intersecarsi tra tali arterie - importanti sia per l'organizzazione di quella parte di città, sia di connessione con le zone adiacenti - definisce isolati di dimensione e forma variabile. Tra gli assi viari principali dominano anzitutto gli ampi corsi alberati (Trapani, Ferrucci, Peschiera, Rosselli e Racconigi, spina dorsale del settore) che caratterizzano l'urbanistica e l'immagine ambientale della borgata, e altrettanto dominano alcune strade (come le vie Monginevro, Di Nanni, San Paolo) già di antico collegamento tra la città consolidata e i territori extraurbani, poi integrate nella pianificazione di inizio Novecento.

Il fitto e articolato disegno viario è ulteriormente polarizzato su alcune piazze che sono i poli di un sistema viario radiale, come le piazze Sabotino e Robilant. Entrambe le piazze costituiscono un fondamentale snodo nella distribuzione stradale, ma si configurano in modi differenti: la prima si presenta unicamente come un frenetico intersecarsi di percorrenze e non ha alcuno spazio dedicato all'incontro e alla sosta delle persone, se non i marciapiedi perimetrali; la seconda (perfettamente circolare, con un giardino baricentrico che ne enfatizza la forma) assolve invece a una duplice funzione, di accoglienza nella zona centrale e di percorrenza perimetrale.

Tra i numerosi spazi per l'incontro all'aperto, oltre a giardini e aree verdi, assume una particolare funzione la presenza dei mercati, di antica tradizione in tutta la storia della borgata, che costituiscono una realtà con capacità attrattive notevoli, configurandosi come luoghi identitari, a livello sia funzionale sia sociale. Il mercato quotidiano di corso Racconigi, uno dei più grandi di Torino, sviluppandosi lungo gran parte del corso, ne genera una diversa configurazione dell'immagine ambientale durante l'arco della giornata; mentre quello di via Di Nanni, di dimensioni molto minori, risulta comunque un importante luogo di aggregazione per un'ampia zona della borgata.

L'ultima via citata, già via Villafranca, si configura come una delle strade di maggiore richiamo, sia per l'intensa attività commerciale del mercato e dei negozi, sia per la presenza di spazi e luoghi d'incontro, soprattutto nel tratto prospiciente la chiesa di San Bernardino. L'edificio ecclesiastico, importante fulcro visivo e funzionale, odierno e nella storia della borgata, costituisce per la comunità di San Paolo un luogo identitario, di aggregazione e di riferimento visivo, come cardine dell'infilata prospettica di via Di Nanni e come emergenza, un po' ovunque, con l'alta guglia del suo campanile.

In una borgata dai così diffusi caratteri vitali, per quanto concerne invece una specifica connotazione ambientale, non risulta praticabile una individuazione generalizzabile, bensì si rende necessario procedere a un esame per singoli settori.

Le vie Di Nanni e Monginevro (oggi le due strade commerciali più attrattive della zona) hanno mantenuto l'antico ruolo primario nella distribuzione viaria e, insieme ai corsi Peschiera e Racconigi, si differenziano dagli altri assi, sia per la fitta presenza di negozi, sia per il loro aspetto, caratterizzato da architetture formalmente abbastanza ricercate, pur proponendo ognuno una configurazione propria. Il tratto delle dette vie a nord di corso Peschiera ha caratteri comuni, con edifici di media altezza (tre-cinque piani), abbastanza uniformi nella volumetria e nello stile, spesso di gusto Liberty, che creano in molti tratti una cortina continua, interrotta da pochi edifici incoerenti con l'immagine globale. Entrambe le strade, nel loro sviluppo meridionale, presentano invece un inserimento più consistente di edifici con caratteri architettonici autonomi e difforni rispetto ai caratteri originari della borgata, creando una notevole discontinuità dei fronti.

Il corso Peschiera è caratterizzato da una notevole variabilità tra edifici borghigiani di piccola dimensione e alti palazzi più recenti che ne connotano l'immagine preponderante. Corso Racconigi, invece, è caratterizzato dalla presenza di edifici residenziali che palesano una certa ricercatezza formale e stilistica che, abbinata a un contenuto sviluppo in altezza (dai due ai cinque-sei piani), contribuisce a creare la continuità prevalente delle cortine. Una continuità scandita però dalla presenza di una rete di costruzioni di notevole livello per la produzione e i servizi: edifici industriali (ora convertiti ad altre funzioni), scuole, quartieri di edilizia popolare, si configurano come un vero patrimonio dell'architettura della prima metà del Novecento. Un patrimonio che nobilita il tessuto urbano gravitante sul corso Racconigi, che invece perde quasi completamente ogni connotazione ambientale nel settore occidentale.

Un nucleo che, in questo settore, ha tuttavia conservato i caratteri tipici della borgata, è quello incernierato su via Frejus, che propone un tessuto minuto in cui compaiono numerose casette di semplice fattura, un tessuto analogo a quello al di là della via (entro il perimetro della borgata Cenisia), costituendo nell'insieme un nucleo dai caratteri omogenei. Tale omogeneità ambientale si riscontra in pochi altri casi, espressa attraverso cortine tipologicamente continue: nelle vicine vie Osasco e San Paolo, o in via Reano, nella zona circostante via Monginevro, nel tratto ad ovest di corso Racconigi. Questi minuti sistemi urbani risultano interni o adiacenti al nucleo centrale della borgata, gravitante su piazza Sabotino, che ha conservato molteplici tracce delle sue origini, costituendo un ambiente di forte caratterizzazione. Pur nella tipica alternanza di architetture differenti, prevale tuttavia la presenza di quelle di gusto Liberty: dalle più eleganti e raffinate, ad altre più modeste in cui gli essenziali cenni decorativi (pittorici per cornici e cornicioni, dei balconi o delle inferriate) impreziosiscono edifici di per sé compositivamente essenziali.

All'interno delle varie configurazioni esaminate, si inserisce altresì la presenza ricorrente di bassi fabbricati che accoglievano originariamente piccole attività artigianali, oggi in buona parte riconvertiti a garages; essi compaiono sia sui fronti strada sia nei cortili interni, risultando in ogni caso visibili dall'esterno attraverso i vuoti di risulta tra le case (per costruzioni abbattute o per lottizzazioni incongrue, foriere di volumetrie incoerenti e discontinue), accrescendo così l'irregolarità dello spazio urbano tipica di San Paolo.

Nelle zone marginali della borgata la disomogeneità dello spazio urbano è ancora più evidente, in quanto i rari edifici originari sopravvivono entro un tessuto privo di caratteri connotanti, in cui l'unico fattore identificativo è attribuibile a specifiche realtà che ne hanno segnato la storia. È questo il caso dell'ampio settore sud-ovest, un tempo caratterizzato dalla presenza vivificante della fabbrica Lancia e di altre importanti industrie, oggi in parte riconvertite nelle funzioni o sopresse, creando immensi spazi vuoti, privi di un qualsiasi rapporto dimensionale coerente con il contesto.

Il più anomalo settore meridionale, caratterizzato da ampi isolati già sorti con una spazialità diversa da quella fitta e disarticolata del resto della borgata, ha grandi complessi di caseggiati recenti e configura una inedita immagine di quella parte di città, facendo risultare incoerenti, rispetto al nuovo ambiente urbano dominante, i pochi fabbricati borghigiani rimasti. Anche se, entro quell'ambito, sussistono alcuni pregevoli quartieri di edilizia popolare in affaccio su corso Rosselli che, mediante architetture compositivamente ricercate, generano un'autonoma ma raffinata identità ambientale. Infine, la zona orientale di San Paolo, confinante con l'ampio complesso delle ex Officine ferroviarie (che hanno costituito il motore determinante per la pianificazione e per l'inurbamento della borgata e ne sono tuttora il nucleo connotante) propone oggi un'edilizia residenziale varia, realizzata nelle successive fasi di formazione e consolidamento del tessuto urbano, in cui soltanto alcuni palazzi di medio-alta dimensione caratterizzano i fronti dei corsi Ferrucci e Peschiera.



La chiesa di San Bernardino costituisce un polo visivo e funzionale per il settore meridionale di piazza Sabotino, caratterizzato dalla presenza del mercato di via Di Nanni, che rappresenta una delle più importanti occasioni d'incontro per gli abitanti.





L'aggregato di case borghigiane di via Paesana, nel confronto con le alte palazzate e le alberature di corso Peschiera.



Il settore di piccole case tra le vie San Paolo e San Bernardino conserva l'immagine minuta tipica delle strade secondarie dell'antica borgata, alla quale s'accosta da un lato quella raffinata e coerente delle scuole dei primi decenni del Novecento, e dall'altro quella nettamente contrastante degli alti palazzi moderni.





Le piazze Robilant e Sabotino, fulcri dei due principali sistemi radiali che caratterizzano la struttura viaria di San Paolo.



Le vie Cesana e Perosa, gravitanti su piazza Sabotino, propongono alcuni edifici e palazzotti di raffinato gusto Liberty.



Via Luserna di Rorà è caratterizzata dalla presenza di alcuni edifici di servizio, quali bagni pubblici e scuole, cui fanno da sfondo (in corso Racconigi) le palazzine di uno dei quartieri di edilizia popolare che connotano l'area.



Le vie Di Nanni e Monginevro, cardini storici per la strutturazione della borgata, nella zona adiacente a piazza Sabotino sono connotati da cortine con edifici mediamente uniformi nell'altezza e nell'immagine tipologica. Il tratto di via Monginevro prossimo a corso Ferrucci è invece connotato da una forte discontinuità volumetrica.



Scorci di alcune strade gravitanti su via Di Nanni, caratterizzate dalla convivenza tra volumetrie disomogenee e architetture discordanti nella composizione formale e soprattutto per il netto contrasto cromatico con il contesto. Via Osasco all'imbocco con corso Peschiera e le vie Muriaglio e Bossolasco.



Scorci caratteristici della zona occidentale di corso Racconigi. Via Capriolo, ove alcune piccole case dell'antica borgata compaiono in un contesto urbano snaturato da sventramenti e da alte volumetrie. Via Prigelato, in cui edifici di pregio si accostano ad altri di minor pretesa ma pur sempre impreziositi da raffinati decori, prevalentemente di gusto Liberty. Via Reano, che conserva l'immagine originaria, caratterizzata da case minute. Via Cumiana, all'imbocco con corso Peschiera, connotata da un lato dalla presenza dell'ampio complesso dell'Istituto Maria Mazzarello e dall'altro da uno dei tipici fabbricati industriali, oggi riconvertiti ad altre funzioni, che hanno contribuito a definire l'immagine della borgata nei primi decenni del Novecento.



Corso Racconigi, in prossimità di piazza Marmolada, conserva solo alcune tracce dell'antico edificato, isolate nella propria identità.

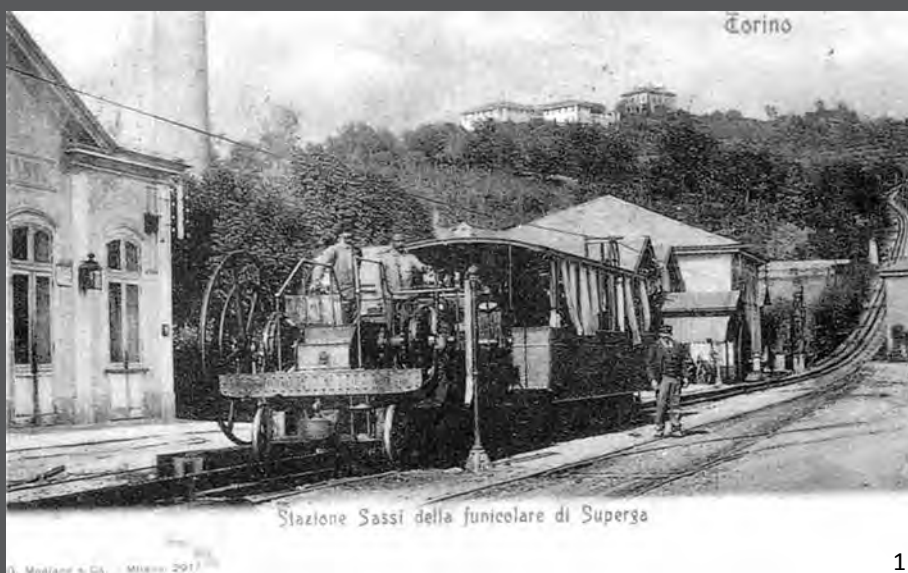


Corso Rosselli è caratterizzato dalla pregevole presenza di due complessi di edilizia popolare: quello delle case per ferrovieri costituito da piccole palazzine, l'altro da alti palazzi. Entrambi risultano circondati da piccole case che si configurano come frammenti isolati dell'antica borgata, inglobati in un tessuto urbano dall'ampia spazialità e con volumetrie architettoniche recenti.



Sassi rappresenta la regione se non negletta isolata; Torino non è ma le pare matrigna. La barriera che il Po oppone alle comunicazioni è di grave pregiudizio alla vita della borgata. Se ai lati della strada sorgono, addossati l'uno all'altro, caseggiati di abitazioni operaie, il declivio della collina è però tempestato di ville civettuole circondate di giardini e di parchi, che conferiscono alla regione un aspetto signorile e pittoresco.

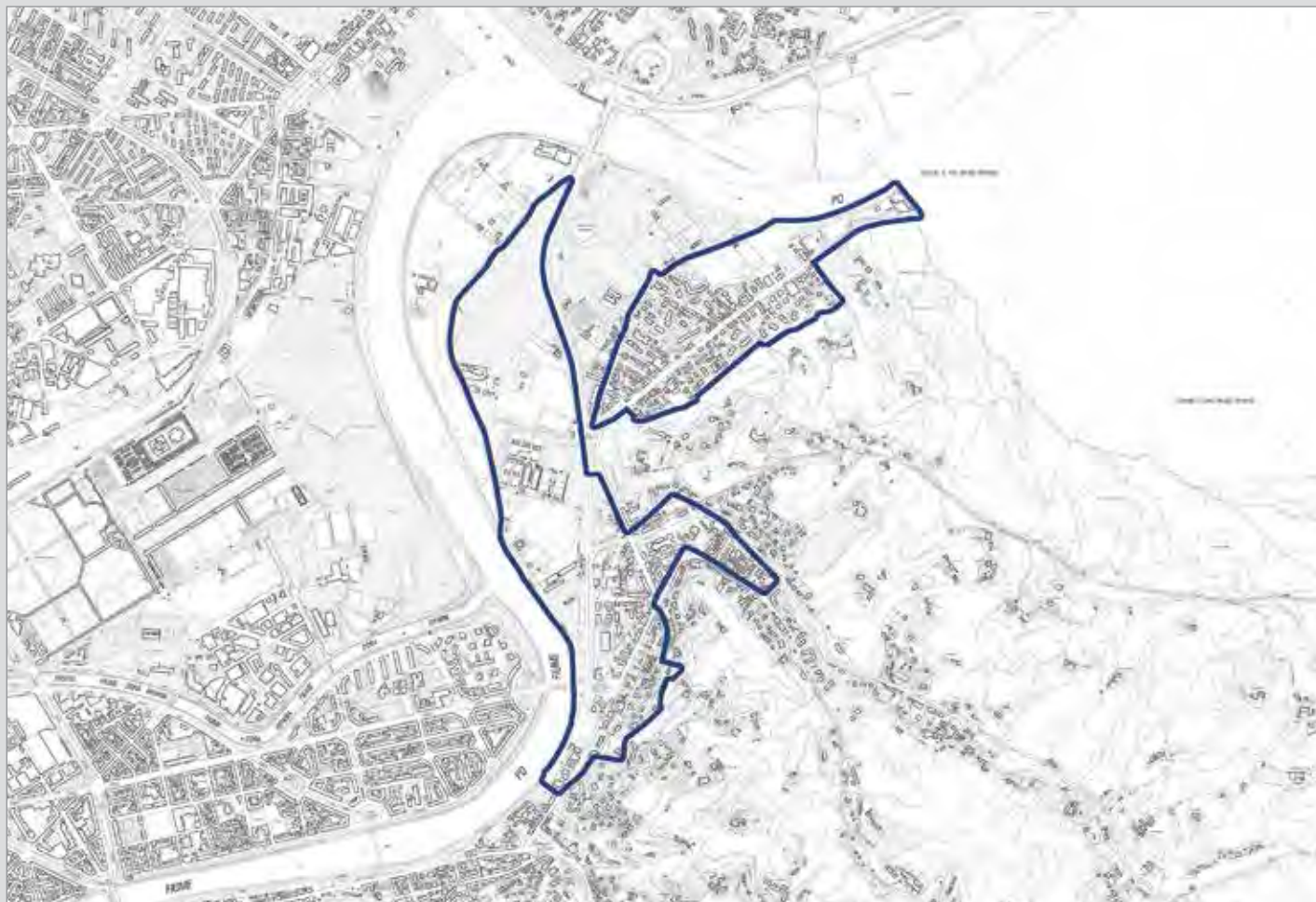
ABATE DAGA, 1926, pp. 45-46



1. Elemento caratterizzante della borgata Sassi e della contigua Rosa è la presenza della funicolare su brevetto Agudio (poi trasformata in sistema a dentiera, ossia tramvia a cremagliera) di collegamento tra la città e la basilica di Superga, in cima alla collina (raggiungibile anche dalla prossima strada storica denominata Strada Comunale di Soperga). Sul fianco la stazione della linea Sassi-Superga, inaugurata nel 1884.
2. Due viste della Strada Comunale di Mongreno, caratterizzata, soprattutto nel primo tratto, che fa anche da cornice alla piazza Giovanni dalle Bande Nere, da un complesso omogeneo di fabbricati di due o tre piani fuori terra, di edilizia eclettica, ascrivibile alla fine dell'Ottocento e primi anni del Novecento, costituendo un ambito di valore documentario significativo.

BORGATE SASSI E ROSA





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadrante n. 156 09 1, tav. n. 12 (riprodotta in scala 1:25000). Per motivi di contiguità e di una certa analogia di formazione, le borgate Sassi e Rosa sono trattate insieme.

PERIMETRO

SASSI - Piazza Alberto Pasini, fiume Po (viale Suor Giovanna Francesca Michelotti e via Federico Nietzsche), lungostura Lazio, piazzale Coriolano, corso Casale, strada comunale di Superga, via Borgofranco, strada al Traforo di Pino, via Costantino e Maria Brighenti, strada comunale di Mongreno, piazza Giovanni dalle Bande Nere, strada comunale di Mongreno, largo Casale, via Mirabello, zona pedecollinare senza assi viari, strada alla Villa d'Agliè, corso Casale.

ROSA - Piazzale Coriolano, strada vicinale del Meisino, fiume Po, rivo Costa Parigi, corso Casale con interni.

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

SASSI - Per la zona pedecollinare, il riferimento alle borgate deve tener conto di questioni di tipo viario e altimetrico. Nel senso che, per Sassi, il flusso del traffico – qui lungo il corso Casale – costituisce una sorta d'innescò primario per i fenomeni di aggregazione edilizia e vocazione urbana: innescò che risulta primario perché – visto il carattere geomorfologico del sito – la strada nazionale di Casale (poi corso Casale) non è l'unico asse viario ad attrarre l'attività edilizia e a incanalare la forma urbana, che risultano inoltre presenti lungo la strada comunale di Mongreno. E, ancora per la zona collinare, il tracciato della seconda cinta daziaria delimita un territorio che, fondamentalmente, ha rapporti produttivi e commerciali con la città, anche se all'interno della cinta, in relazione alle quote pedecollinari, si nota la presenza sporadica di un'edilizia residenziale estensiva di buon livello, non di aspetto borghigiano; fra Otto e Novecento, il "fuori cinta" a diverse quote collinari è caratterizzato da tipi edilizi per la residenza d'alto rango.

La cartografia del tardo Ottocento e del primo Novecento riporta, lungo la citata strada nazionale di Casale, il nucleo della borgata Sassi che risulta localizzato nella zona situata all'intersezione delle strade comunali di Mongreno e di Superga, e che contiene la stazione, capolinea già della ferrovia funicolare di Superga e poi della tranvia a dentiera: anche la stazione della tranvia, quale elemento primario, collabora ad attrarre l'attività edilizia.

Fino al 1930, il limite della borgata Sassi verso la parte pedecollinare è definito dalla cinta daziaria. Nella prima metà del Novecento, il nucleo di centralità della borgata è tagliato da un reticolo viario a grandi maglie che ipotizza il piano dei collegamenti con le parti confinanti della città: tale incrocio di strade progettate individua una serie di piazze che sono estranee al senso del luogo, inteso quale codificato spazio di pausa, e che risultano solo come nodi di traffico, senza qualità. I piani non concorrono più a progettare spazi coesi, e a conferire a essi l'identità di sito, ma si limitano a pensare incroci stradali che possano innescare rendite fondiari di posizione: soppressa la seconda cinta (1930), le ex barriere daziarie non rappresentano luoghi morfologici nodali, ma spiazzi

indifferenziati; per esempio, anche un nodo di infrastrutture tranviarie, come era piazza Modena, si manifesta alla stregua di un non luogo.

ROSA - Per borgata Rosa, anche la citata strada nazionale di Casale risulta attrarre, in primo luogo, l'attività edilizia: dopo il 1930, si assiste alla diffusione di un certo "effetto città", che coinvolge: sia le strade foranee del precedente tessuto territoriale agrario; sia i nuovi tracciati ortogonali all'asse primario del corso Casale, che tagliano anche la fascia pedecollinare; sia gli incroci viari, che nella zona pianeggiante abbozzano un *town design*.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminare allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, nelle borgate Sassi e Rosa veniva segnalato come «di valore ambientale e documentario» il piccolo complesso urbano pedecollinare in affaccio a piazza Giovanni dalle Bande Nere.

Al nucleo viene confermata la qualificazione sia nello studio preliminare *Qualità e valori* (1992) sia nel P.R.G. di Torino (1995).

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

SASSI - Corso Casale. Viale Michelotti. Via Agudio. Lungostura Lazio.

ROSA - Corso Casale. Strada vicinale del Meisino, da piazza Coriolano al Po.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

SASSI - Strade comunali: al Cimitero di Sassi. Vie: Brighenti, Borgofranco, Mirabello, Murisengo. Vie caratterizzanti: innesto strada di Mongreno, Metastasio.

ROSA - Strada vicinale del Meisino, tratto nordovest-sudest.

FIUMI, TORRENTI, RII, CANALI E BEALERE

SASSI - Fiume Po.

ROSA - Rio Costa Parigi.

PONTI E PASSERELLE

Da *Beni culturali*, cit., si segnala:

SASSI - Ponte di Sassi, ex "Principi di Piemonte", in asse a piazza Pasini, realizzato dal 1926 su progetto di Giuseppe Pagano.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

SASSI - Piazze: Coriolano, Giovanni dalle Bande Nere, Modena, Pasini. Largo Casale. Aree verdi: fascia lungo il Po; aree alle pendici collinari.

ROSA - Aree verdi alle pendici collinari.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano:

SASSI - "Borgata dei tessitori", inizio strada com. di Mongreno, preesistente alla metà dell'Ottocento. Piccolo nucleo in affaccio a piazza Giovanni dalle Bande Nere di fine Ottocento. Vigne e ville sei-settecentesche: Racchis, già

prebenda Saorgio, strada com. di Superga 15, Bovio e Gilardi, già prebenda Borghese, via Borgofranco 57, Promis già vigna "il Chinet", via Mirabello 3, Magri già Margherita, strada alla Villa di Agliè 15, Fubini già del Vescovo, strada consortile del Bellardo 18. Casa di civile abitazione corso Casale 327, di gusto tardo Liberty, progetto Casimiro Cesano 1932.

ROSA - Casa di civile abitazione, strada del Meisino 18, di gusto eclettico, dell'ultimo quarto dell'Ottocento.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ AGRICOLA

Da *Beni culturali*, cit., si segnala:

ROSA - Cascina "il Meisino", strada omonima, edificio rurale e filanda del XVIII secolo; edificio con rustico, corso Casale 419-421, del tardo Settecento.

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnala:

SASSI - Scuola elementare Vittorio Amedeo II, strada com. di Mongreno 55, edificata dal Comune dal 1930, progetto ing. Scanagatta.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano:

SASSI - Cappella del cimitero, strada com. del Cimitero di Sassi di gusto neomedievale.

ROSA - Cappella dell'IPLA, corso Casale 476, già annessa alla scomparsa Vigna Muschie, con decori settecenteschi.

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano:

SASSI - Stazione tranviaria Torino-Superga, ex funicolare Sassi-Superga, inaugurata nel 1884. Collegio Pro infanzia, strada com. di Superga 1, degli anni venti del Novecento.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

SASSI - Il carattere del luogo si può valutare partendo da piazza Pasini e percorrendo corso Casale: alcune parti edilizie presentano uno *skyline* ricorrente o accolgono qualche edificio tipico di borgata. Un altro settore urbano, forse più significativo, è quello che è stato costruito lungo la strada comunale di Mongreno: per esempio, nella parte compresa fra piazza Giovanni dalle Bande Nere e via Brighenti. Anche la strada comunale del Cimitero di Sassi conserva qualche sporadico segno di borgata. Un ulteriore aspetto che, in Torino, pare degno di nota per qualche sua rarità, è l'attuale capolinea tranviario della linea n. 15: quello slargo, presso piazza Coriolano, potrebbe ricordare alcuni periferici capilinea tranviari di città dell'Europa orientale, a causa di una sorta di *mix* di elementi artificiali e naturali (qui, infatti, interventi tecnici per la tranvia e manufatti in legno coesistono in un ambiente naturale). Infine, le vie Mirabello e Murisengo accolgono palazzine, villini e piccole case che presentano nervose ed efficaci volumetrie.

ROSA - Il carattere del luogo si può valutare percorrendo corso Casale e addentrandosi sia nella parte pianeggiante – edificata in modo vario per la tipologia edilizia e la morfologia urbana, e confinante con estese aree verdi e qualche cascina –, sia nella parte pedecollinare, dove un'edilizia estensiva si accosta ai giardini di qualche villa.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

GIOVANNI BATTISTA SAPPA, *Ville impériale de Turin, in Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII, 1804-05. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Francese, Torino, f. 1.*

Il toponimo è indicato in relazione all'antica chiesa *Paroisse de Sassi*, che corrisponde anche alla *Section M* del catasto, senza che sia possibile riconoscere precisamente l'edificio di culto. L'area appare connotata da una evidente vocazione agricola con campi, prati e vigne. Il territorio è attraversato dalla strada per San Mauro quale arteria prioritaria.



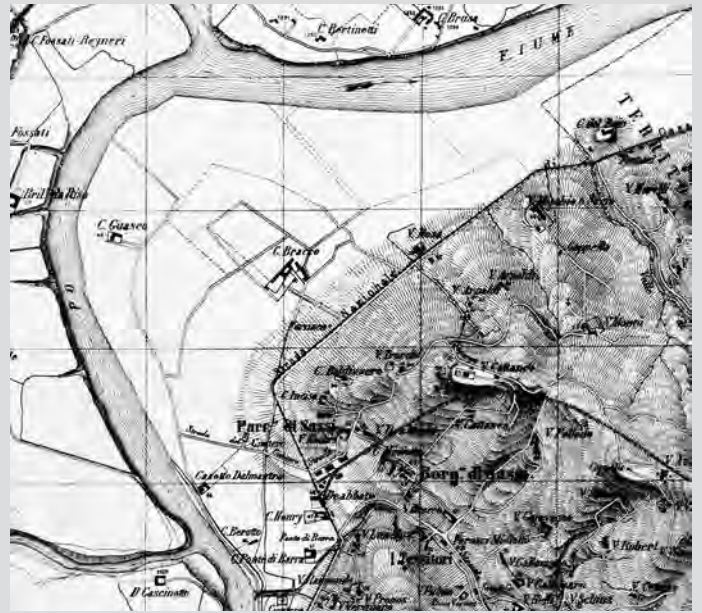
ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Rabbini, ff. XV, XIX.*

A nord-ovest della grande strada verso Casale il territorio agricolo è pressoché disabitato; nell'altro settore i lotti a coltivo sono invece punteggiati da cascine e vigne. Nella *Sezione 81* minuscoli lotti edificati preludono al nucleo centrale della borgata.



UFFICIO LAVORI PUBBLICI MUNICIPALE, *Carta Topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli*, [1879-98]. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.

Il territorio, compreso tra l'ansa del Po e la *Strada Nazionale di Casale*, è ancora prettamente agricolo, disseminato di cascine. Nella fascia pedecollinare sono identificate l'antica chiesa parrocchiale e *Borg. di Sassi* e, all'inizio della strada di Mongreno, il nucleo *I Tessitori*. Numerose risultano le vigne e ville, tra le quali, a nord del corso Casale, la *V. Rosa* intorno alla quale si svilupperà nel XX secolo la piccola borgata omonima.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17.

La borgata è compresa nella *Frazione R, Sassi*. La sezione *Centro* risulta abbastanza edificata, pur su un impianto urbanistico non organizzato; un certo addensamento edilizio si rileva anche a nord lungo la strada per Casale e all'inizio delle strade comunali di Mongreno e del Cartman.



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.

La carta documenta la profonda trasformazione della zona dovuta alle vicende urbanistiche posteriori al piano regolatore del 1908. Si fa riferimento alla creazione della nuova cinta daziaria (1912) che, in destra Po, ampliava quella ottocentesca sino a Sassi e al Fioccardo, nonché al piano dell'anno seguente che divideva il territorio in due settori rispetto alle strade di demarcazione tra area piana e collinare. Il primo settore viene assoggettato alla normativa vigente in sinistra Po e vi verrà aggregato in un unico strumento urbanistico (1915), mentre un piano collinare sarà approvato di lì a tre anni. Dalla carta è chiaramente indicato il perimetro della cinta del 1912 sino alla barriera di Casale, sita presso l'area verde del cimitero di Sassi che avrebbe fronteggiato il grandioso, e mai realizzato, porto fluviale. La pianificazione prevede un sistema radiale (adattato alle pendici collinari), a grandi maglie nella zona extra cinta, più ridotte e regolari nell'altra.

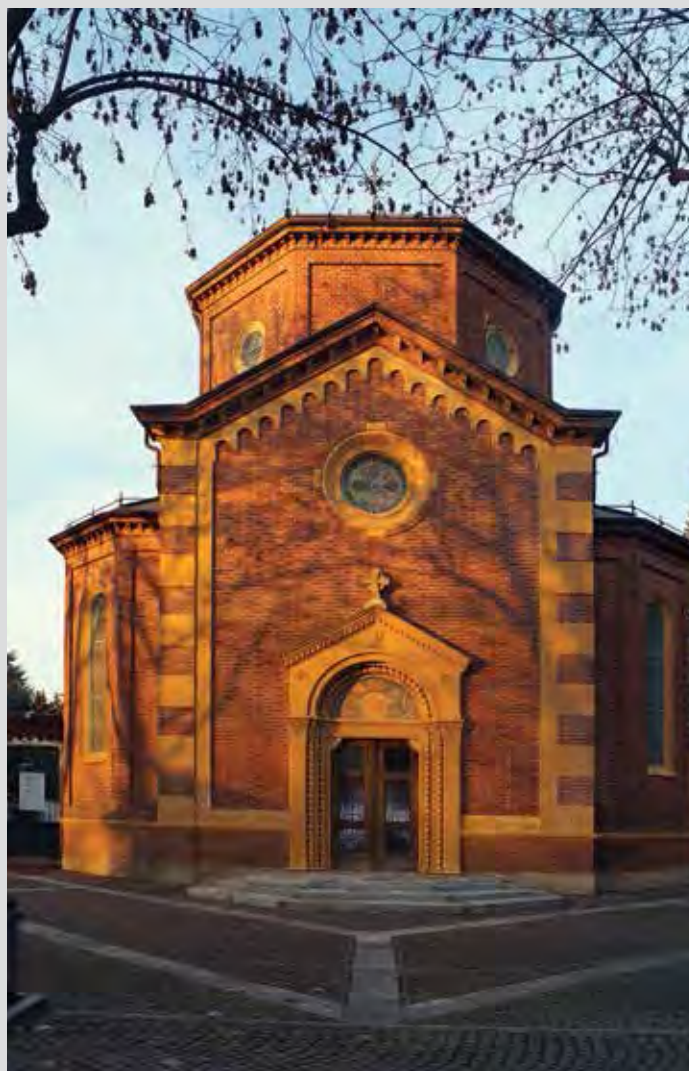


SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908). ASCT, Tipi e disegni, 64/7/8/1-8.*

Il sistema viario nella zona interna alla cinta del 1912 è stato realizzato pressoché *in toto*, con un sistema di piazze, quadre (*Pasini, Ponte Barra, Giacomo Modena*) e tondeggianti (*Giovanni dalle Bande Nere*) intorno alle quali si sviluppa il sistema prevalentemente radiale, tranne per le zone collinari. L'insediamento si è consolidato in tutti i nuclei preesistenti, in particolare lungo la strada di Mongreno ove è stato realizzato un imponente edificio scolastico e nei pressi della *Stazione della tramvia a dentiera per Superga*. Nuove costruzioni hanno arricchito il nucleo lungo la strada del Meisino e quello, più a nord lungo la strada di Casale, detto "borgata Rosa".



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



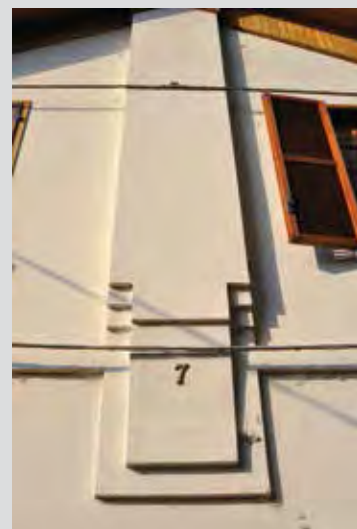
Luoghi identitari per la borgata Sassi risultano sia l'ex funicolare Sassi-Superga attiva dal 1884, sia il cimitero di cui si illustra la cappella di gusto neomedievale.



Per entrambe le borgate il più significativo carattere è di tipo ambientale, nel rapporto con il verde della collina, nobilitato dalla visuale sulla Basilica di Superga.

L'edilizia dei primi decenni del Novecento, soprattutto nelle palazzine, presenta in generale un'architettura curata, di vario gusto stilistico.

Alcune costruzioni di servizio assumono la funzione di elemento identitario anche a livello ambientale, indipendentemente dalla qualità architettonica. Qui sono illustrate: (sopra) la scuola elementare Vittorio Amedeo II del 1930 che connota la strada Mongreno con il suo impianto angolare e la parrocchia, elemento polare per la piazza Giovanni dalle Bande Nere.



RILIEVO URBANO

Ai piedi della collina, in un'area in cui il tessuto urbano costruito si sfrangia gradualmente nel paesaggio verde che lo circonda, si collocano le borgate Sassi e Rosa; la prima è caratterizzata dallo stretto legame con la morfologia collinare, la seconda dalla presenza del fiume e dalle ampie aree verdi pianeggianti con cui si confronta il rado edificato.

La borgata Sassi propone oggi i segni dell'antica origine attraverso modalità ambientali con caratteri differenti nelle varie zone, pur accomunate dalla presenza del verde come tema di fondo in rapporto con il costruito.

Il nucleo che ha maggiormente conservato la propria dimensione identitaria è quello di più antica costituzione, incernierato sullo snodo tra corso Casale e strada Mongreno. Lì predomina ancora la presenza di settori urbani di piccola dimensione, che hanno mantenuto quei caratteri architettonici essenziali, in cui i singoli edifici si sviluppano lungo i fronti con semplicità, senza emergere singolarmente da un contesto ambientale "a dimensione umana", in cui gli scorci del verde, degli alberi o delle piccole pezze a prato o a orto, si affacciano tra il costruito, ribadendo il sistema organizzativo della borgata. Tali presenze significative a testimonianza dell'aggregato di più antica formazione si colgono soprattutto lungo i fronti di strada Mongreno. Man mano però che ci si allontana dal nucleo più compatto verso l'esterno della città, il tessuto si sfrangia gradualmente, configurandosi attraverso la stretta convivenza tra edifici appartenenti a varie fasi storiche architettoniche, da quelli originari ad altri recenti. Questi ultimi, pur avendo un'impostazione volumetrica concepita per masse, hanno rispettato la dimensione contenuta dell'edificato.

In alcune vie trasversali a quelle principali si configurano spesso scorci ancora caratterizzati da piccole architetture "di campagna", tra le più antiche della borgata, in stretto rapporto con il verde dei cortili e dei giardini, e soprattutto con l'ampia massa del verde della collina, confermando una tipologia originaria che caratterizza molte zone della borgata.

L'architettura del minuto tessuto edilizio è connotata da edifici semplici, spesso privi di decorazioni, a uno o due piani e tetto a due falde. Solo sui fronti strada principali si rilevano a volte pochi decori essenziali, posti a sottolineare le aperture a taglio verticale, i cornicioni e le fasce marcapiano; la presenza di balconi movimentata l'essenzialità compositiva delle facciate, attraverso una cadenza discontinua, dettata solo da esigenze di tipo funzionale, mentre negli affacci interni si riscontrano anche alcuni ballatoi.

L'adiacente borgata Rosa, nel tratto lungo corso Casale, è difficilmente distinguibile da quella di Sassi, in quanto sono accomunate dalla analoga configurazione architettonico-ambientale, dovuta alla formazione praticamente coeva. Gli edifici hanno caratteri comuni a quelli di strada Mongreno, inseriti tuttavia entro un tessuto misto, dal quale emergono in modo puntuale e non per settori. Viceversa, nell'area nord-occidentale, la borgata non è riconoscibile come tale, se non attraverso la perimetrazione, in quanto non propone alcun edificio che ne dichiari l'antica origine.

Comune a entrambe le borgate è inoltre la presenza di ville e palazzine dei primi decenni del Novecento, dalle fattezze ricercate, spesso con caratteri stilistici affini all'Art nouveau o di gusto eclettico, che s'inseriscono in una anonima immagine urbana, senza fornirne una particolare caratterizzazione.





Il nucleo di case all'imbocco di strada Mongreno (presso piazza Giovanni dalle bande nere) conserva edifici appartenenti alle origini della borgata Sassi, frammisti ad altri più tardi che, tuttavia, non hanno troppo alterato i caratteri dimensionali minuti, tipici dell'aggregato. Le costruzioni a due o tre piani fuori terra, allineate lungo il perimetro della strada, presentano una fattura architettonica essenziale, caratterizzata dal ritmo abbastanza regolare dei tagli delle aperture verticali, e dalle poche decorazioni che le contornano e che impreziosiscono il cornicione, le fasce marcapiano e alcuni elementi di spigolo.





Percorrendo strada Mongreno verso le pendici della collina si riscontra ancora la compresenza tra settori che hanno conservato la fisionomia delle case della borgata dei primi decenni del Novecento e edifici di fattura moderna, all'interno di un'immagine ambientale complessiva in cui il verde delle alberature della collina risulta in stretto rapporto con il costruito.



Scorci di strade secondarie della borgata Sassi, in cui il verde è il protagonista indiscusso dell'immagine ambientale. In particolare, nella foto a destra, si rivela l'immagine perfettamente conservata di uno dei settori di antica formazione, prospiciente uno degli inserimenti edilizi più recenti.





Il piccolo nucleo di case sulle pendici collinari di strada Mongreno (interno 48) è immerso all'interno del verde, e si propone come una realtà a sé stante, un minuto borgo ai bordi della città. Le case basse e architettonicamente essenziali si articolano all'interno di percorsi plasmati in relazione ai caratteri morfologici dell'ambiente naturale.



Lo stretto rapporto tra il costruito e l'ambiente naturale è qui ulteriormente segnalato dalla presenza di un corso d'acqua che s'insinua tra le case. Al di là della strada, in corrispondenza del piccolo nucleo di strada Mongreno int. 48, il fronte è caratterizzato anch'esso da edifici tipici delle origini della borgata Sassi, con caratteri architettonici però più raffinati.





Le aree retrostanti il fronte costruito di corso Casale sono caratterizzate dalla presenza del verde dei giardini e degli orti annessi alle singole cellule abitative.



Sul retro della cortina edilizia continua di corso Casale, un caseggiato oggi infossato rispetto al piano strada adiacente che testimonia i caratteri architettonici essenziali dei fabbricati dell'antica borgata.



Lo snodo tra corso Casale e strada Fenestrelle propone edifici dell'antica borgata, da quelli di fattura più semplice sul lato occidentale, ad altri stilisticamente raffinati, come la palazzina antistante di gusto Secessione viennese che ha per sfondo il verde della zona pedecollinare.



Palazzine eleganti dei primi decenni del Novecento nelle due borgate, rispettivamente in largo Casale e, nell'omonimo corso, all'angolo con strada Comunale del cimitero di Sassi. Esse costituiscono il fulcro visivo e qualificante di ambiti urbani oggi slabbrati e scarsamente caratterizzati.

Via Metastasio, una delle vie della borgata trasversali a corso Casale, testimonia l'antica connotazione dell'area attraverso i rari edifici di dimensione minuta, inseriti oggi entro un tessuto edilizio con caratteri dimensionali ben maggiori.



Il cimitero di Sassi, un complesso immerso ancor oggi nel verde naturale, una delle rare testimonianze edificate nel perimetro dell'antica borgata.

Vanchiglietta è chiusa come in un sacco tra il Po e la Dora [...], costituisce il vero borgo periferico, [...], un borgo ricco di officine, di fabbriche, di opifici, numeroso di popolazione, specialmente operaia.

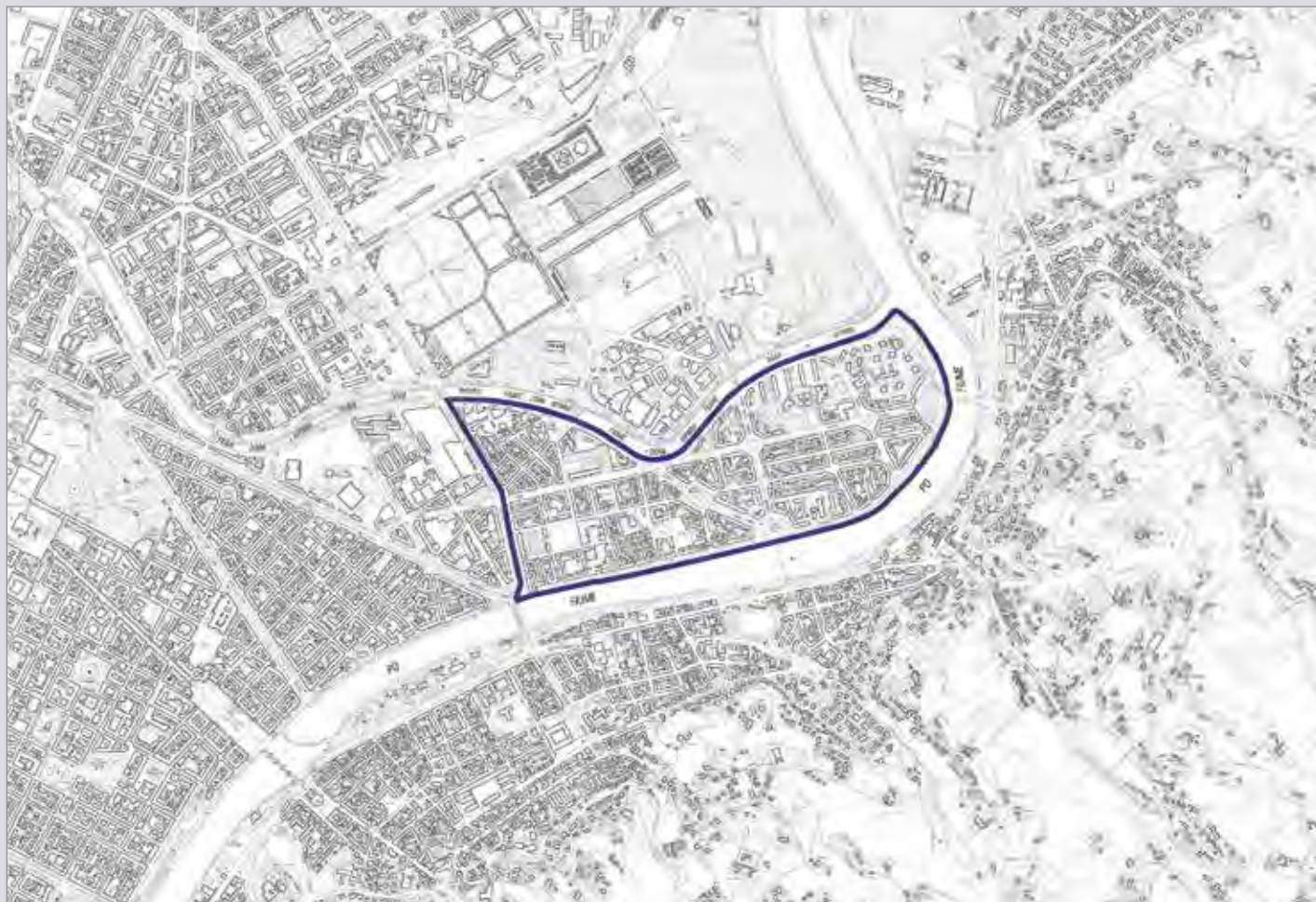
ABATE DAGA, 1926, pp. 32, 34, 45



1. L'importante direttrice di corso Belgio, con in prospettiva la basilica di Superga. Il corso si collega allo sviluppo del borgo Vanchiglia e successivamente alla borgata Vanchiglietta, al cui ampliamento darà notevole impulso la costruzione del ponte di Sassi (ex ponte Principi di Piemonte, realizzato nel 1926-1928 su progetto di G. Pagano) per l'attraversamento del Po e il collegamento con la collina. La cortina edilizia, a maglie molto regolari, è indice della precisa omogenea pianificazione.
2. Estremamente caratterizzante l'area, soprattutto quella di cerniera tra Vanchiglia e Vanchiglietta, dove il margine si stempera, è l'edilizia dei complessi cooperativi e di edilizia popolare, come quello ritratto in questa fotografia dei primissimi anni ottanta, che illustra la struttura regolare del complesso del Quartiere 7° IACP, con quattro corpi di palazzine, edificato nel 1910 a servizio dei dipendenti della Società Anonima Consumatori Gas, di cui si vedono in lontananza gli alti gasometri.

BORGATA VANCHIGLIETTA





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 156 09 1 e 156 09 2, tavv. n. 12 e 17 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Piazzale Regina Margherita, corso Tortona, fiume Dora Riparia (lungodora Voghera), fiume Po (lungopo Alessandro Antonelli).

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

Nel corso del Novecento è avvenuta la formazione della borgata che deriva il nome dalla cascina Vanchietta, poi Vanchiglia grossa (ancora presente nell'ultima *Guida di Torino*, Paravia, 1957-58).

Gli elementi che hanno dato luogo alla borgata paiono essere i seguenti: la Barriera di Vanchiglia (all'intersezione di due tratti della prima cinta daziaria, tratti poi denominati corso Tortona); la strada che costeggia il fiume Po (poi lungopo Antonelli); il tracciato del corso Belgio (asse viario, progettato nel primo Novecento e realizzato fra le due guerre, cui è stato conferito poi un carattere primario). La Barriera di Vanchiglia – come avviene per altre barriere – è il nodo urbano che innesca la formazione della borgata: è attraversata dalla via Fontanesi (prolungamento, fuori cinta, della via Napione), e poi dal tracciato di corso Belgio; la parte urbana compresa fra i corsi Belgio e Tortona e il lungodora Voghera ha una maglia viaria che è ortogonale alla via Fontanesi e si raccorda, con andamenti spezzati, ai due corsi da cui è delimitata. Anche il fronte del corso Tortona, fra il corso Belgio e il lungopo Antonelli, ha aspetti viari da borgata (per esempio, la via Pralungo, già passaggio privato).

Il lungopo Antonelli – quando il corso Belgio non era ancora tracciato – fungeva da strada primaria della borgata: in relazione a tale importanza stradale, alcune vie risultano ortogonali al suo asse viario.

Il corso Belgio (già denominato Graglia) è l'asse viario più importante della borgata: ha carattere terziario ed è servito da un'infrastruttura tranviaria; anche in questo corso, alcune vie risultano ortogonali al suo asse.

La borgata conteneva un certo numero di aree industriali che sono state poi dismesse.

Per la borgata, gli schemi di pianificazione partono dal piano regolatore del 1906, approvato nel 1908, e si articolano nelle sue varianti successive; tali schemi di pianificazione contengono una maglia viaria che ha, in parte, un reticolo ortogonale, e, in parte, un andamento stradale che sembra voler attuare un confronto morfologico con le sponde della Dora e del Po.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminare allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, l'ambito della borgata, perimetrato da corso Tortona, via Mongrando e Gattinara, piazza Fontanesi, via Andorno, corso Chieti, piazza Toti, via Oropa e Benevento, lungopo Antonelli, via Cigliano, Varallo, Lessolo e Oropa, con un'appendice tra Lungopo Antonelli, corso

Tortona, vie Varallo e Fiorano, era classificato «di carattere ambientale con valore di bene». Analoga perimetrazione veniva assunta dallo studio su *Qualità e valori* (1992) che inseriva l'ambito tra i «Tessuti minori e lottizzazioni esterni alla cinta daziaria del 1853» e ne identificava come elementi di qualificazione anzitutto i tessuti edilizi del primo decennio del Novecento frammezzati a quelli della fine del secolo precedente esterni alla barriera daziaria, e quindi i rapporti con le fasce fluviali di Dora e Po e con il fronteggiante borgo Vanchiglia, oltre che con il complesso delle officine del gas.

L'ambito *Vanchiglietta* veniva inserito nel P.R.G. di Torino (1995) tra i «settori urbani di valore storico-ambientale» governati da una specifica normativa di tutela.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Belgio; Cadore; Tortona (già tratto del sedime della cinta daziaria 1853).

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Lungodora Voghera; Lungopo Antonelli. Corsi: Brianza; Chieti. Vie: Benevento; Cigliano; Lessolo; Mongrando; Montalto; Varallo. Vie caratterizzanti: Curino; Fontanesi; Oropa.

FIUMI, TORRENTI, RII, CANALI E BEALERE

Fiume Po; fiume Dora Riparia

PONTI E PASSERELLE

Da *Beni Culturali*, cit., si segnalano: Ponti sulla Dora: Carlo Emanuele I o "del Colombaro", in asse al corso Tortona, 1902 (progetto Henebique, impresa Porcheddu); Emanuele Filiberto, da piazza Fontanesi, progetto 1915 (impresa Porcheddu); Washington, da corso Brianza, realizzazione

1932 (progetto ing. Peretti). Ponte sul Po: Ponte di Sassi, ex "Principi di Piemonte", in asse a corso Belgio, realizzazione dal 1926 (progetto di Giuseppe Pagano).

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazze: Chiaves; Fontanesi; Toti. Piazzale Regina Margherita. Fasce verdi lungo i due fiumi.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Edifici di civile abitazione: in corso Tortona 14, di tipo popolare, edificato nel primo Novecento; in corso Tortona 4, di gusto Liberty, del primo decennio del sec. XX.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Chiesa di Santa Croce, piazza Fontanesi, progetto di Roero di Monticello, 1913.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

Se si parte dall'asse viario di corso Belgio all'angolo con corso Tortona, il tipico carattere di borgata appare chiaro, sia a sinistra, sia a destra di quell'asse viario: anche se, da alcuni anni, qualche zona della borgata è soggetta a un'azione di rinnovo urbano, che ne ha cancellato le presenze industriali e ne ha indotto aspetti di omologazione. Rispetto alla città normata entro cinta, il tipico carattere di borgata può essere inteso quale differenza morfologica che si manifesta in forma di spezzatura o giustapposizione della rete viaria e dei volumi edilizi: almeno nel primo impianto; la stratificazione dei fenomeni risulta estranea ai processi normativi e unificanti dei piani regolatori.

Nonostante l'azione di rinnovo urbano, sono ancora rimaste alcune tracce, relative all'iter di formazione della borgata: per quelle tracce, si auspica una tutela selettiva e critica. In lungopo Antonelli, qualche palazzina e poche case basse; in lungodora Voghera, serie di case basse nel tratto confinante con il corso Belgio; in via Ricci, case basse intervallate da palazzine; in via Varallo, case basse fra le vie Cigliano e Lessolo; in via Curino, chiaro aspetto di borgata in una strada corta e stretta.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

TOPOGRAFO PIEMONTESE, *Carta topografica della Caccia*, 1761-66. ASTO, Corte, *Carte Topografiche Segrete*, Torino, 15.A.VI rosso (il nord è in basso).

Anche se la borgata Vanchiglietta risulta insediamento più recente, si segnala nella *Carta della Caccia* l'indicazione del toponimo *Vanchietta* in corrispondenza di un'ampia cascina presso il corso del Po, in un'area fittamente coltivata, che risulta irrigata da un'ampia bealera. La situazione appare riconfermata nel catasto francese dove, tuttavia, la cascina è indicata come *Ferme Vanchia Grossa*.



ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, Catasto Rabbini, f. XVIII.*

Il territorio della futura borgata risulta ancora sostanzialmente agricolo, solcato da canalizzazioni e punteggiato da rade cascine.



UFFICIO LAVORI PUBBLICI MUNICIPALE, *Carta Topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli, [1879-98]. ASCT, Tipi e disegni, 64.8.*

La borgata si sviluppa oltre la cinta daziaria del 1853 intorno alla *Barr.ª di Vanchiglia*, nel tratto tra la *Barr.ª del Colombaro* e la *Barr.ª del Po*. Il fiume Dora presenta ancora le due profonde anse che verranno in seguito rettificare. Nel settore adiacente di Vanchiglia interno alla cinta daziaria, oltre alle preesistenti cascine, risulta edificato il complesso del *Gasometro di Vanchiglia*. Il territorio fuori cinta è ancora in buona parte agricolo, mentre nell'area tra la bealera e il Po si sono insediate le *Fornaci* e nei pressi della principale porta daziaria appare edificato un minuto tessuto edilizio.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento, 1911. ASCT, Tipi e disegni, 64.8.17.*

Qui denominata *Barr. Vanchiglia*, la borgata Vanchiglietta, rappresentata nella sezione 3 della *Frazione G, R. Parco*, risulterebbe priva di costruzioni. L'ansa maggiore della Dora è già rettificata, allontanando il corso fluviale dal *Cimitero Generale*.



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.*

Il reticolo viario definito dal piano regolatore del 1908 ha saldato definitivamente i due tronconi *extra* ed *intra* cinta tra la borgata e il borgo Vanchiglia. Il corso Belgio (dal corso Regina al ponte di Sassi) costituisce la spina dorsale del sistema stradale che si sviluppa tra i due lungo fiume: il *Corso Voghera* a nord, che già disegna le due rettifiche fluviali, e il *Corso Antonelli*. Completano la griglia portante del sistema viario in direzione Dora-Po gli attuali corsi: Farini, Tortona, Chieti che collega le piazze Toti e Chiaves, Romania e Cadore. La lottizzazione, piuttosto minuta nel settore prossimo all'esterno dell'ex cinta daziaria, prevede invece lotti ampi nei restanti comparti. Appaiono edificati nuovi piccoli lotti residenziali, all'esterno della ex barriera così come nel settore occidentale del borgo Vanchiglia, frammisti a servizi e insediamenti produttivi sui quali gravita la forza lavoro di entrambi gli insediamenti. Oltre ai preesistenti si registrano infatti sul fronte di corso Regina Margherita la fabbrica Krieger, la *Rimessa vetture della SEAI* e l'incremento degli edifici del gasometro, mentre in affaccio alla via Andorno risulta presente *Aquila italiana fabbrica automobili*.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908). ASCT, Tipi e disegni, 64/7/8/1-8.*

Il corso della Dora ha raggiunto l'assetto attuale. Si è consolidato l'insediamento misto sviluppatosi sia nel settore tra i corsi Tortona e Brianza sia nel settore al confine occidentale della borgata (adiacente all'area in cui si constatano l'ulteriore ampliamento del gasometro, la presenza del *Opificio militare vestiario*, degli uffici e dei depositi delle tranvie municipali). Nuovi edifici residenziali su lotti minuti iniziano a occupare le aree a est della via Benevento.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



In un tessuto edilizio variegato, quello dei primi decenni del XX secolo presenta sia piccole case e palazzine, sia palazzi in genere in affaccio alle vie principali.



La chiesa di Santa Croce in piazza Fontanesi e il palazzo di gusto Liberty in corso Tortona 4.

RILIEVO URBANO

La fisionomia ambientale della borgata si propone come il prolungamento del settore urbano adiacente di borgo Vanchiglia, al di là di corso Tortona (tracciato della prima cinta daziaria), caratterizzato dalla presenza di insediamenti protoindustriali. Un'edilizia residenziale finalizzata ad accogliere i lavoratori richiamati da quelle attività produttive ha guidato la strutturazione di Vanchiglietta, con un edificato mediamente alto (circa cinque piani fuori terra) per gli affacci sulle principali arterie stradali, e di dimensione e qualità minori nelle vie retrostanti.

Le fasi di completamento della lottizzazione avvenute nel secolo scorso hanno quindi creato un ambiente abbastanza anonimo, dai caratteri architettonici misti, entro cui si sono tuttavia conservati alcuni segni dell'edificato primigenio. Un edificato che, in particolare nel settore incernierato su corso Belgio all'imbocco da corso Tortona, mostra tuttora singoli edifici o piccoli raggruppamenti di case che, pur differenziandosi per le timide scelte stilistiche che ne caratterizzano i decori dei fronti strada, sono accomunati dagli aspetti compositivi essenziali e dalla dimensione contenuta, che generalmente non oltrepassa i tre piani fuori terra. Tale realtà odierna configura in sintesi scorci in cui i piccoli edifici non hanno la forza di caratterizzare percettivamente il contesto, bensì assumono il ruolo di testimoni di una dimensione ambientale passata, del tutto isolata dal contesto, in cui emergono anche alti palazzi degli ultimi decenni.

La presenza di edifici di borgata entro il tessuto urbano si disperde quasi completamente nell'area a est di corso Chieti, connotata da un'edificazione più tarda, lasciando gli ultimi segni in piazza Toti, nella quale le molteplici costruzioni minute mostrano ancora tracce dell'antica configurazione ambientale, pur se in modo discontinuo.



Lo scorcio di via Pralungo da corso Tortona evidenzia il connubio ambientale tra gli edifici più modesti della borgata e quelli più grandi e architettonicamente raffinati, che caratterizzano prevalentemente gli affacci sul corso.



Alcuni dei rari edifici di borgata aggregati con continuità, che hanno mantenuto la dimensione ambientale originaria. Entrambi i settori sono presenti nella zona a sud di corso Belgio, tra i corsi Tortona e Chieti e il lungopo Antonelli, riconoscibili nelle vie Lessolo, Varallo, Cigliano, Oropa, Curino e Benevento.





Bassi fabbricati tipici di borgata nelle vie Benevento e Lessolo, che si configurano come tracce isolate in un contesto urbano in cui la presenza di edifici moderni (e spesso di grandi dimensioni) risulta dominante.



Uno dei rari nuclei conservati di edifici della borgata, che caratterizza una porzione delle vie Mongrando e Montalto, nel settore a nord di corso Belgio, in prossimità di corso Tortona.





Alcuni dei minuti fabbricati di borgata ancora presenti in piazza Toti.



Scorcio di corso Belgio all'angolo con via Mongrando.



Via Oropa, nel tratto a est di corso Brianza, mantiene alcune rare testimonianze delle semplici case risalenti alle fasi primitive dell'insediamento.

Primo nucleo di abitazioni della Borgata Vittoria sono state le modeste case costruite lungo la strada di Lanzo, che corre fra la trincea della ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo, ed il canale della Geronda [...]. Il Tempio della Madonna della Salute ha costituito un centro di attrazione, e nuove case vi sono sorte attorno, creando un notevole agglomerato di abitazioni, di negozi, di piccole industrie.

ABATE DAGA, 1926, p. 258



1. Le Concerie Italiane Riunite viste dal retro e non, come di consueto, dal fronte sulla attuale Spina Reale. Il complesso si trova a cavallo tra il borgo Madonna di Campagna e la borgata Vittoria, presentando il fronte su quest'ultima e il verso, con gran parte degli edifici di servizio, sulla precedente.
2. L'ampilissimo comparto industriale della Officine di Savigliano, di notevole valore documentario e ambientale, sorte come primo nucleo intorno al 1889, con un segmento dal 1917 firmato da Enrico Bonicelli, poi con notevoli integrazioni e una importante sopraelevazione dal 1929 a opera del medesimo Bonicelli, e con ampliamenti sino ai primi anni quaranta. Per le enormi dimensioni rappresenta una porzione non irrilevante della stessa borgata.
3. Il punto di innesto con la città rappresentato dalla Barriera di Lanzo e dalla stazione (Dora) della ferrovia di Milano.
4. Il complesso devozionale della chiesa-santuario della Madonna della Salute, altro polo riconosciuto della borgata, in stile eclettico, realizzata dal 1885 su progetto di Angelo Reyceud, e con ampliamenti consistenti del 1931. Oltre che polo religioso, il sagrato della chiesa è anche sede di un frequentatissimo mercato, che ne fa un elemento di centralità sociale di assoluto rilievo.

BORGATA VITTORIA





CITTÀ DI TORINO, *Carta Tecnica Comunale*, Quadranti n. 156 05 3 e 156 09 4, tavv. n. 6 e 11 (riprodotta in scala 1:25000).

PERIMETRO

Corso Mortara, via Borgaro, via Lucento, via Stradella, viale della Madonna di Campagna, via Cardinal Guglielmo Massaia, via Breglio, via Conte di Roccazione, corso Grosseto, via Ala di Stura, via Fossata, corso Venezia.

FORMAZIONE

ORIGINE E SVILUPPO

Fra Otto e Novecento, è avvenuta la formazione della borgata che deriva il nome dalla vittoria riportata sui Francesi nel 1706, dopo l'assedio di Torino.

Nel suo processo di urbanizzazione, la borgata si organizza attorno alla Barriera di Lanzo, che è caratterizzata quale nodo di infrastrutture ferroviarie e stradali: la ferrovia Torino-Milano; la ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo, poi prolungata fino a Ceres; la strada provinciale di Lanzo, poi via Giachino. La via Stradella è un tracciato successivo, dovuto alla costruzione del ponte circolare di passaggio sugli impianti ferroviari, al fine di consentire il transito tranviario; tale via si era già progettata come nuova strada di collegamento della Barriera di Lanzo con Madonna di Campagna, secondo il disposto del piano (approvato con Regio Decreto del 4 settembre 1887), che sanciva il prolungamento fuori cinta daziaria dei principali corsi e vie.

Il processo d'industrializzazione si concreta, fondamentalmente, in due importanti poli produttivi, ora entrambi dismessi: la Società Nazionale delle Officine di Savigliano (SNOS) e le Concerie Italiane Riunite (CIR).

Nel suo impianto primitivo, la borgata può risultare costituita da tre parti: una che, compresa fra la via Giachino e la trincea (poi coperta) della ferrovia Torino-Ceres, dà luogo a un'edificazione in forma di fuso; un'altra che, compresa fra le vie Giachino, Tesso, Borgaro e il corso Brin, è costruita a ridosso delle dismesse Officine Savigliano, e dà luogo a un'edificazione su un reticolo viario a maglia regolare; e un'altra ancora che, costruita attorno alla chiesa della Madonna della Salute – intesa quale polo di aggregazione –, dà luogo a un'edificazione su un reticolo viario a maglia regolare.

Nel primo Novecento, alcuni schemi di pianificazione tracciano un reticolo viario a grandi maglie, all'interno delle quali ulteriori lottizzazioni producono vie private. Per la borgata, l'attuale limite di viale della Madonna di Campagna pare considerarsi come un possibile confine: l'accostamento della borgata al borgo Madonna di Campagna avviene in modo inestricabile a causa della rete viaria prodotta dal piano regolatore del 1908 e dalle sue varianti.

SISTEMI ED ELEMENTI GIÀ SEGNALATI COME CARATTERIZZANTI

Nell'individuazione di *Beni architettonici ambientali* (1984) preliminarmente allo studio del Piano Regolatore di Torino poi non realizzato, entro la perimetrazione qui adottata per la borgata Vittoria, venivano individuati due ambiti, entrambi classificati «di carattere ambientale con valore di bene»: *Via Giachino*, delimitato da via Stradella, largo Giachino, via Orvieto e Verolengo, limite dei lotti prospettanti via Giachino, via Salvini, corso Brin, via Mondrone, Tesso, Giachino, Stradella e *Borgata Madonna di Campagna*, delimitato (per il settore entro la perimetrazione odierna della borgata Vittoria) da viale Madonna di Campagna, via Stradella, Breglio, Cardinal Massaia, Lamporo, Stradella, Stresa, Foligno, Gubbio.

Analogamente per l'ambito *Via Giachino* veniva assunta dallo studio su *Qualità e valori* (1992) che lo inseriva tra i «Tessuti minori e lottizzazioni esterni alla cinta daziaria del 1853». L'ambito denominato *Borgata Madonna di Campagna*, inserito tra le borgate operaie tipiche «della fase di industrializzazione della città» manteneva i limiti qui indicati pur se nello studio veniva accorpato a un settore che, secondo le perimetrazioni qui assunte, confluisce invece nel borgo Madonna di Campagna.

I due ambiti sono stati inseriti nel P.R.G. di Torino (1995) tra i «settori urbani di valore storico-ambientale» governati da una specifica normativa di tutela.

INFRASTRUTTURE

CORSI, STRADE E VIE PRINCIPALI

Corsi: Mortara (già tratto del sedime della cinta daziaria 1853); Venezia. Vie: Borgaro; Breglio; Chiesa della Salute; Giachino; Orvieto; Saorgio; Stradella; Verolengo.

STRADE E VIE INTERNE (PRIVATE E NON)

Vie: Casteldelfino; Foligno; Luini. Vie caratterizzanti: Boccardo; Cesalpino; Montesoglio; Ridotto; Vittoria.

PONTI E PASSERELLE

Da *Beni Culturali*, cit., si segnalano: Sovrappasso e raccordo tra la linea ferroviaria Torino-Milano e la Torino-Ceres (ex FTN, FTC), stazione Dora, piazza Baldissera: raccordo e cavalcavia ferroviario tra le linee; cavalcavia stradale (via Giachino); galleria sotto piazza Baldissera; opere ferroviarie risalenti in gran parte all'ultimo quarto dell'Ottocento. Passerella pedonale, via Giachino piazza Baldissera, stazione Dora, (ora demolita), dell'ultimo quarto dell'Ottocento.

AREE PUBBLICHE (PIAZZE, PIAZZALI, LARGHI E AREE VERDI)

Piazze: Madonna della Salute; Mattirolo; Piero della Francesca; Vetta d'Italia; Villari. Piazzali: Allievo; Vittoria. Larghi: Borgaro; Giachino; Massaia.

EDILIZIA PER LA RESIDENZA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Quartiere di edilizia popolare Q6 ("cascina Colombè"), via Villar 36-38 (3 edifici) su progetto 1910 a firma ing. Fochesato, presidente IACP. Palazzina, via Giachino 32, del tardo Ottocento, forse edificata in relazione all'industria. Casa Hähnel, via Giachino 53 Gramegna 15-17, edificata su progetto geom. Operti, 1907, con modifiche successive. Case di civile abitazione di gusto Liberty: Ponchia, via Borgaro 128 S. Pancrazio; Revel, via Gubbio 85, costruita nel 1923.

ELEMENTI DI TIPO PRIMARIO (ATTREZZATURE)

EDILIZIA PER L'ATTIVITÀ SCOLASTICA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Scuola elementare Allievo, via Vibò 62 Roccaione 5-7, edificata dal 1914 dal Comune, progetto ing. Midano,

ampliata nel 1938. Scuole materne: Viberti, via Cambiano 6/10, di iniziativa privata, datata 1886 ma costruita nel 1905 e ampliata nel 1912; Superga, già asilo nido privato realizzato insieme all'ex dopolavoro aziendale, progetto Armando Melis de Villa, 1937.

EDILIZIA PER IL CULTO

Da *Beni culturali*, cit., si segnala: Chiesa e santuario Nostra Signora della Salute, via Vibò 24 piazza Chiesa della Salute, di gusto eclettico, iniziata nel 1885 e terminata nei primi anni del Novecento, progetto di Angelo Reyceud, santuario ampliato nel 1931.

EDILIZIA PER L'INDUSTRIA

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Complessi industriali (ora in parte dismessi o demoliti): Elli Zerboni & C., due isolati tra le vie Boccardo Ridotto corso Venezia e tra le vie Boccardo Pavone, il primo con edifici ante 1924 e successivi e palazzina di Mario Dezzutti 1939, il secondo, multipiano, di Dezzutti, 1928 e sopraelevazione (ing. Rigolino), 1937; già Rotative Caprotti, via Villar 2 Adda, della metà degli anni trenta del XX sec.; ex Boero, via Ridotto 5-7, di Pietro Fenoglio, 1905; Savigliano, corso Mortara via Udine, edificato in un nucleo esistente (1889), progetto ing. Molteni, 1919, con nuovi edifici (ing. Bonicelli), 1929 e 1940; CIR, Concerie italiane riunite, ex filatoio Boyer, isolato tra le vie Stradella 168-192 Madonna di Campagna Massaia Breglio, eretto nel 1871 sul sito dell'ex filatoio da seta (del 1743) per la conceria Durio, poi CIR (1905), ristrutturato da Pietro Fenoglio (1905), ampliato e sopraelevato dall'ing. Ristagno (1915-1924); ex SIMBI, poi Casa Oznam per operai-studenti, via Foligno 2-16, edificio riplasmato con caratteri razionalisti da Nicola Diulgheroff nel 1941; Superga, isolato tra le vie Verolengo Luini Orvieto Assisi, realizzato in più fasi dal 1915 al 1920; Teksid già Ferriere FIAT, isolato tra le vie Borgaro Verolengo Orvieto e corso Mortara, realizzato in epoche successive dai primi decenni del XX sec., soprattutto dagli anni venti in poi.

EDILIZIA PER SERVIZI VARI

Da *Beni culturali*, cit., si segnalano: Bagni municipali, via Roccaione 11, costruiti dal Comune, progetto ing. Godio, 1956. Magazzini UPIM, via Breglio 61 Bibiana, progetto Sergio Jaretti, Elio Zuzi, 1970. Ex dopolavoro aziendale Superga, realizzato insieme all'asilo nido, progetto Armando Melis de Villa, 1937.

ELEMENTI OGGI INDIVIDUATI COME CARATTERIZZANTI

Partendo da qualche situazione stradale, si possono osservare aspetti legati a interventi avvenuti, sia nel tempo presente, sia nel tempo passato.

Per il tempo presente, le modificazioni che l'avvento del viale *Spina reale* ha comportato rivelano aspetti di criticità: i retri delle case di via Giachino, che si affacciavano sulla trincea ferroviaria, oggi sono ridotti alla stregua di alzati prospicienti una nuova strada; il "che fare" è complesso: quella tipica immagine di un frammento di borgata si dovrebbe conservare o, forse, modificare con interventi leggeri? Ancora per il tempo presente, l'area urbana già costruita a ridosso delle dismesse Officine Savigliano ha risentito delle radicali trasformazioni connesse con l'intervento della *Spina centrale*; via Tesso ha radicalmente mutato aspetto: si auspica una specifica attenzione per la parte di quell'area che è costituita da vie strette e case basse.

Per gli interventi del tempo passato, il lato destro di via Stradella, fra le vie Chiesa della Salute e Breglio, rivela aspetti interessanti, ma fragili; il riferimento è, per esempio, allo stretto passaggio privato che si diparte dal largo Stradella, e, poi, alle vie (già private) Gauna e Lamporo. Ancora per il tempo passato, la zona che ha avuto quale polo di aggregazione la chiesa della Madonna della Salute richiede una globale tutela selettiva e critica: per tutte le vie strette, per i discontinui allineamenti stradali, per tutte le case basse. Infine per il tempo passato, si auspica una specifica attenzione relativa alle interessanti vedute prospettiche delle vie Cantoira, Gubbio e Lemie.

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

ANTONIO RABBINI, *Mappa originale del Comune di Torino*, detta "Catasto Rabbini", 1866. ASTO, Riunite, *Finanze, Catasti, Catasto Rabbini*, ff. VII, VIII, XXII, XXIII.

Il territorio è ancora totalmente agricolo, ricco di corsi d'acqua e di cascine, tra cui *la Brusà* lungo la gora di S. Spirito e, lungo il canale della Ceronda, la *Bianchina* e la *Scaravello*. L'unica struttura protoindustriale è il *filatoio Campana*, poi concerie Durio (dal 1871), primo nucleo delle future CIR (Concerie Italiane Riunite) in via Stradella. Nel settore tra corso Mortara e tale via un abbozzo (di progetto?) indica il sito del complesso ove sorgeranno le officine Savigliano.



UFFICIO LAVORI PUBBLICI MUNICIPALE, *Carta Topografica del Territorio di Torino Divisa in sette fogli*, [1879-98]. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.

Permane la caratterizzazione agricola del territorio, a eccezione del settore tra la *Gora Palazzotto*, la ferrovia per Milano e la Ciriè-Lanzo, ove si sta formando la borgata intorno alla chiesa di Ns. Signora della Salute (1885). Si è consolidato l'impianto delle officine Savigliano, in parte già esistenti dal 1889.



COMUNE DI TORINO, *Piano Topografico del Territorio ripartito in Frazioni e Sezioni di Censimento*, 1911. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.17.

La borgata Vittoria compare in parte nella *Fraz. E, Bar. Lanzo*, nella quale si registrano un insediamento urbanisticamente organizzato per isolati intorno alla chiesa, edifici allineati lungo via Stradella e intorno alle officine Savigliano. Un secondo settore si identifica entro la *Frazione O, Madon. di Campagna* nella sezione indicata come *1, Centro*, che risulta edificata lungo la via Borgaro e la via Stradella intorno alle officine CIR (1905).



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.*

La nuova rete viaria dettata dal piano regolatore del 1908 risulta fortemente condizionata dalle preesistenze e quindi irregolare. La ferrovia e le adiacenti vie Stradella e Giachino creano un asse diagonale di separazione tra due settori. A nord-est una griglia pseudortogonale delimita una serie di isolati di dimensioni abbastanza ridotte, tranne per quelli su via Breglio. L'altro settore risulta scandito in grandi isolati dalle vie Verolengo, Luini e Foligno, dall'andamento simile al corso Mortara, già sede della cinta daziaria. L'edilizia residenziale, privata e pubblica (come il quartiere Q6 detto "cascina Colombè" in via Villar) si è accresciuta nella zona intorno alla chiesa di Ns. Signora della Salute, tra via Giachino e la ferrovia e, a nord, nelle vie prossime a piazza Mattiolo. Si sono ampliati i grandi complessi industriali esistenti, come le officine Savigliano di corso Mortara, mentre altri sono sorti, come la Superga di via Verolengo in affaccio su largo Giachino.



SERVIZIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta di Torino coll'Indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento rispettivamente della Zona piana [...] e della Zona collinare [...] aggiornati colle Varianti deliberate successivamente sino a Giugno 1935 (terza variante piano 1908). ASCT, Tipi e disegni, 64/7/8/1-8.*

L'edilizia mista, residenziale e produttiva (ex Rotative Caprotti in via Villar, Elli Zerboni negli isolati presso il corso Venezia, dal 1924) ha pressoché saturato il settore a nord-est della ferrovia. La grande industria (FIAT Ferriere) ha occupato gran parte dei lotti prospicienti corso Mortara da via Borgaro a via Orvieto, mentre anche la zona a nord della via Verolengo risulta ormai quasi totalmente suddivisa in lotti regolari in parte edificati. Esterno alla specifica perimetrazione della borgata, va segnalato il quartiere di edilizia popolare Q16 "Vittorio Veneto", costituito da diciotto edifici e servizi su progetto del 1927, che occupa il grande isolato tra corso Grosseto e le vie Sospello, Bibiana e Chiesa della Salute, che costituisce un vero e proprio polo di attrazione per tutto il settore settentrionale che gravita su corso Grosseto.



EDIFICI E LUOGHI IDENTITARI



Gli edifici di servizio assumono i più significativi caratteri identitari. Qui (sotto) la chiesa di Nostra Signora della Salute, di Angelo Reycond (1885-1900), e la scuola materna in via Cambiano (datata 1886, costruita 1905-1912).



Il tessuto edilizio residenziale conserva molti elementi caratteristici della formazione borghigiana, come (sopra) l'aggregato tra le via Giachino e Tesso, o il complesso in via Giachino angolo via Gramegna del 1907.





Complessi dal forte carattere identitario risultano (a sinistra) il quartiere di edilizia popolare Q6 in via Villar (1910) e la scuola elementare Allievo, vie Vibò e Roccavione (1914).



L'edilizia industriale ha costituito il principale elemento di caratterizzazione della borgata. Tra i pochi fabbricati oggi riconoscibili: (in alto) le ex concertie CIR nel fronte verso viale Madonna di Campagna; la ex fabbrica Superga in via Verolengo (1915-1928); le ex Rotative Caprotti, via Villar 2 (anni trenta del Novecento).



RILIEVO URBANO

L'antica borgata Vittoria è una zona di Torino che ha mantenuto l'originario carattere popolare, tuttora ben leggibile nell'ambiente, che esterna caratteristiche e usi dei suoi abitanti. Il modo di utilizzare gli spazi, aperti o chiusi, pubblici o privati, si manifesta all'esterno attraverso immagini, suoni, odori, movimenti, con una spontaneità che nulla ha a che vedere con l'esibizione e che riesce a esprimere l'autentico modo del "vivere" di quel luogo.

All'interno del tessuto urbano risultano ad esempio come elementi di forte caratterizzazione i numerosi spazi aperti per l'incontro e l'aggregazione: tipico è il frequentato mercato di piazza della Vittoria, molto vivace è anche quello per il passeggio lungo l'asse di via Chiesa della Salute, reso attraente dalla vista delle vetrine dei negozi, e molti altri spazi, un po' ovunque, favoriscono in ogni caso la possibilità di soffermarsi a parlare per strada.

Tra le varie abitudini locali si rileva inoltre una evidente frequenza del movimento pedonale e ciclabile, malgrado l'intenso traffico veicolare che spesso congestionava le principali arterie di collegamento viario che attraversano il quartiere. Modi di vita tipici, dunque, che si sono persi in molte altre parti della città, e che permangono nella borgata come uno dei fattori che ne definiscono il carattere identitario, completandone l'aspetto materiale, creato dai complessi urbani degli spazi e delle architetture.

Tra i più significativi di tali complessi risulta l'area incardinata lungo lo storico asse delle vie Stradella, Giachino e Cesalpino – la cosiddetta *Spina reale* – che appartiene all'aggregato primigenio della borgata: un settore nel quale permangono evidenti segni dell'immagine passata non solo nell'affaccio principale ma anche nelle zone circostanti e lungo la ramificazione di via Chiesa della Salute. Il nucleo è costituito da un tessuto minuto, per quanto riguarda sia l'estensione degli isolati sia la dimensione dell'edificio, che è impostato in generale su un impianto planimetrico irregolare, in cui strette e brevi vie si articolano creando un disegno urbanistico privo di una vera progettazione, caratterizzato da tagli obliqui, dovuti al permanere di antichi tracciati o alla originaria tendenza a creare collegamenti polarizzati sulle piazze e vie più importanti.

Il costruito mostra edifici di varia fattura e stile (alcuni anche recenti), che propongono una caratteristica discontinuità dei fronti, accentuata dalle altezze diverse e dalla posizione irregolare dei volumi rispetto al fronte strada; tuttavia, tale discontinuità appare secondaria rispetto alla volumetria contenuta dell'edificio, che risulta dominante per la percezione ambientale complessiva. Questa caratterizzazione omogeneizza interi spazi del settore, nel quale, pur inframmezzati da singoli edifici dall'identità autonoma, se ne sono conservati molti tra i più antichi, accomunati sia dalla fattura architettonica essenziale, sia dal comparire spesso in serie. Si generano così scorci con caratteri tipici di borgata, dominati dall'uniforme immagine dei piccoli aggregati rimasti, che si configurano come il denominatore comune in grado di smorzare l'immagine stilisticamente variegata del costruito. L'edificio esterna infatti le varie fasi di formazione e di completamento della borgata che, da fine Ottocento e lungo tutto il secolo successivo, ne hanno

definito l'immagine urbana e architettonica. In particolare risultano interessanti alcune tipologie ricorrenti: le semplici casette (a uno o due piani fuori terra) lungo i fronti strada o in posizione obliqua, la cui fattura architettonica mostra evidenti scelte "spontanee" della composizione; le raffinate case (di varia dimensione) di gusto Liberty che, pur nei limiti di un'edilizia economica, palesano una particolare attenzione agli aspetti formali e decorativi, in grado di impreziosire la propria immagine e quella ambientale degli spazi circostanti; e ancora parecchi edifici con segni di varie tendenze stilistiche del Novecento che, in alcuni casi, mostrano una cura particolare per gli aspetti compositivi e stilistici dell'architettura.

La situazione esaminata, che connota in generale il settore incernierato sull'antica *Spina reale*, mostra tuttavia alcune particolarità nelle varie zone.

L'ambito orientale, tra corso Venezia e via Stradella, ha conservato un interessante nucleo omogeneo con i caratteri originari della borgata, in specie nelle zone gravitanti sulle piazze della Vittoria e Chiesa della Salute; nella zona incardinata lungo l'omonimo asse, invece, l'aggregato si disperde, lasciando spazio a casi singoli, non più in grado di far percepire una analoga dimensione ambientale. Altri due settori, al di là della via Stradella, hanno invece ben conservato un'immagine complessiva di borgata: lungo via Giachino (e nelle zone adiacenti, in particolare nella via Montesoglio), e nella spina assiatata su via Cesalpino, settori entrambi sottoposti di recente a interventi di riqualificazione urbana che ne hanno rivitalizzato l'immagine.

Nel primo caso, lungo la via e in alcune strade trasversali, compaiono interi fronti che, malgrado alternanze dimensionali e stilistiche, mostrano un'immagine antica compatta e coerente. Lungo via Tesso è però curioso osservare un fenomeno di recente formazione: l'aggregato di case antiche che caratterizza un intero fronte strada si affaccia oggi su un nuovo settore di città, creato dagli interventi relativi alla formazione della *Spina 3*, in cui volumetrie singole, molto geometrizzate e colorate, si alternano a spazi vuoti, generando un settore urbano autonomo nella propria identità compositiva, urbana e architettonica. Questa situazione configura un contrasto netto tra i due ambienti in affaccio, generando una totale cesura lungo la via, tra la connotazione ambientale passata e quella recente, coglibile anche in via Montesoglio, in cui i nuovi edifici divengono il fondale del settore che conserva le piccole case di borgata.

Nel secondo caso, lungo via Cesalpino, si aprono interessanti visuali sull'antico tessuto urbano, contraddistinto anche dalle modalità, talvolta disordinate, con cui gli edifici si localizzano sul territorio, generando spazi dalle forme particolari. La permanenza dell'ingresso delle ex CIR (Concerie Italiane Riunite), in affaccio su via Stradella ma ben visibile da via Cesalpino, costituisce un elemento di forte connotazione per l'intero settore, testimoniando il tempo in cui lo stabilimento risultava una presenza focale per quella porzione di territorio.

Il nucleo assiatato sulle vie Stradella e Cesalpino, pur interrotto nella zona nord-ovest dall'impattante snodo stradale in cui convergono molteplici assi viari di notevole dimensione e portata, si pone storicamente in continuità con quello presente al di là della pesante cesura, funzionale e visiva, ovvero con il settore incardinato sull'asse di via Venaria (entro il perimetro del borgo Madonna di Campagna), in una ideale ricostruzione dell'antico percorso che congiungeva in passato i territori dei due nuclei.



La *Spina reale* di via Cesalpino, dopo il recente intervento di riqualificazione urbana, propone un lungo percorso pedonale e ciclabile che si sviluppa all'interno del nucleo conservato delle case di borgata, permettendo di coglierne il fascino dell'immagine ambientale.





Visuali su alcuni spazi urbani laterali a via Cesalpino: via Lemie, piazza Vetta d'Italia e ingresso delle ex Concerie Italiane Riunite in affaccio su via Stradella.



Via Stradella nel tratto prossimo all'incrocio con via Cesalpino.



Via Stradella, nei pressi di largo Giachino, mostra un'immagine caotica: volumetrie articolate e "spontanee" degli edifici antichi in affaccio su via Giachino, e presenza impattante delle molte automobili nel lungo parcheggio sviluppato su via Stradella.



Scorci delle vie Giachino e Montesoglio, che conservano ampi settori caratterizzati da edifici dell'antica borgata.



Le vie Ciamarella e Tesso, nel settore che ha mantenuto in buona parte l'immagine remota, contraddistinta da case minute e semplici, o da altre più importanti di gusto Liberty. Nel caso specifico di via Tesso, questa connotazione si confronta con gli edifici di recente costruzione, in un contrasto assoluto di volumi e forme.



Vicolo interno di via Stradella, in vicinanza di via del Ridotto.



Visuali del tessuto polarizzato su piazza della Vittoria e le caratteristiche vie delle Trincee, dei Fornelli e Vittoria.



Scorci di via Gauna, piccola strada che si innesta su via Stradella, in prossimità di largo Giachino.



Via Chiesa della Salute e le vie trasversali degli Approcci e Ticino.

Pia Davico, Architetto, PhD, Ricercatore confermato presso il Dipartimento Architettura e Design del Politecnico di Torino, è specializzata sui temi del Rilievo Urbano, sia nella ricerca, sia nella didattica, come attestano le sue numerose pubblicazioni. Si ricordano i volumi su *I partici a Torino* (curatore con D. Coppo e numerosi saggi specifici), Torino 2001, *Le piazze porticate in Piemonte*, Torino 2004, oltre ai saggi e articoli specifici sul tema, ad esempio su Borgo Po (1999), Borgo San Paolo (2011), quartieri di edilizia popolare torinese (2012).

Chiara Devoti, Architetto, PhD e Specialista, Ricercatore presso il Dipartimento di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio del Politecnico di Torino si occupa di storia del territorio in età medievale e moderna e di storia dell'urbanistica, non solo torinese. Nell'ambito degli studi sulla città di Torino, è autore comunque di numerosi saggi e contributi, tra cui la collaborazione, come autore e come *editing*, al volume *Borghi e borgate di Torino tra tutela e rilancio civile* (a cura di G.M. Lupo e R. Gambino), Torino 2011. Collabora con articoli legati all'analisi storica delle trasformazioni urbane alla rivista "Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino".

Giovanni Maria Lupo, Architetto, Professore ordinario i.q. di Storia dell'Architettura presso il Politecnico di Torino è stato curatore degli archivi storici del medesimo Ateneo. Consulente (1992), con V. Comoli e M. Viglino, per le aree urbane non centrali del PRGC di Torino, è autore di una serie di volumi, saggi, relazioni a congressi, curatele. I suoi interessi di ricerca sono legati alla storia dell'architettura, della città e del territorio, nonché alla storia delle infrastrutture urbane e territoriali per conoscere la stratificazione degli eventi della città e del territorio, nell'ambito della regolazione normativa dei sistemi complessi, prevalentemente in epoca contemporanea.

Micaela Viglino, Architetto, Professore ordinario i.q. di Storia dell'Architettura presso il Politecnico di Torino, è stata Direttore per dieci anni del Dipartimento Casa-città e per otto anni membro del Consiglio di Amministrazione dell'ateneo torinese. È Presidente dal 2009 del *Centro studi e ricerche storiche sull'architettura militare del Piemonte* (CeSRAMP) e membro del Consiglio direttivo della *Società piemontese archeologia e belle arti* (SPABA), e del Consiglio scientifico nazionale dell'Istituto italiano dei castelli. Ha collaborato lungamente in convenzione con enti pubblici a supporto di strumenti urbanistici (1984, PRGC di Torino; 1987, Piano paesistico per le valli del Gran Paradiso; 1992, PRGC di Torino; 1993, Progetto di precatalogazione dei beni culturali e ambientali sulla collina di Torino e sulla Valle Ellero; dal 1995 al 2008 consulente del Comune di Torino per pareri sul costruito identificato dal PRGC "di valore storico ambientale").

