

Torino sotto la neve

20 dicembre 2011-30 marzo 2012



Veduta del ponte Mosca a Torino. Litografia di Emanuele Fossati,
1870 circa (ASCT, Collezione Simeom, D 701).

Alla città trasfigurata dalla neve è dedicato il trentatreesimo appuntamento di *Documenti in mostra*, l'iniziativa dell'**Archivio Storico della Città** nata nel 1999, in concomitanza con l'apertura della sede di via Barbaroux 32, con lo scopo di utilizzare il proprio patrimonio per promuovere la conoscenza storica della città. Centinaia di documenti, selezionati per temi e argomenti differenti, si sono avvicendati nella sala dedicata alle esposizioni temporanee per illustrare eventi storici, aspetti di vita quotidiana, rappresentazioni del territorio. Questi appuntamenti hanno attratto negli anni un pubblico sempre più ampio interessato alla storia torinese nelle sue infinite sfaccettature e sono ormai diventati una consuetudine consolidata.

In tema con la stagione, «**Torino sotto la neve**» offre anzitutto una rassegna di vedute della città realizzate con tecniche diverse: disegno, stampa, fotografia, accanto a una antologia di brani di scrittori. Tuttavia, se la neve è l'evento atmosferico che più di ogni altro suscita emozione e gioia, per gli amministratori cittadini è da secoli fonte di non pochi grattacapi, come risulta evidente dal susseguirsi di provvedimenti assunti a partire dal Seicento. Neve e ghiaccio costituirono un problema, ma in un'epoca in cui nulla andava sprecato essi rappresentarono anche una risorsa che si trovò il modo di sfruttare grazie alla realizzazione delle ghiacciaie che consentirono di conservare le derrate alimentari finché l'avvento del frigorifero non ne decretò la fine.



27 gennaio 1937. Uno spartineve in azione per le vie della città (ASCT, Archivio Gazzetta del Popolo, sez. I, busta 1441/C, n. 11).

QUANDO LA NEVE È UN OSTACOLO

Le pratiche dello sgombero impegnano la città fin dal Seicento, ma è solo da metà Ottocento che diventano un “servizio pubblico” in senso moderno

di **Luciana Manzo**

Pur non essendo affatto eccezionale, la neve è, tra gli eventi atmosferici, l'unico a trasformare radicalmente il paesaggio. Nel mondo contadino ha il significato di tregua, di riposo della natura e di conseguenza delle attività umane in generale. La società contadina, che vive secondo le stagioni, semplicemente si adegua alla sua presenza; per la società urbana, invece, la neve costituisce un **ostacolo al suo modello organizzativo che prevede ritmi sempre uguali**, indipendentemente dal clima e dagli agenti atmosferici. Così, finché Torino fu un borgo prettamente rurale, i suoi amministratori non senti-

rono alcun bisogno di assumere provvedimenti particolari in materia. **Solo nel 1685, quando ormai da più di un secolo Torino era diventata capitale del ducato e contava 37.000 abitanti, con un manifesto il vicario ordinava** a coloro che occupavano i locali al piano terreno degli edifici – e in particolare ai bottegai – di **tenere pulita la strada** e di sgombrarla dalla neve, utilizzando per smaltirla i canali, le *doire*, che vi scorrevano al centro. Questa norma rimase praticamente il solo provvedimento in materia per i cento anni successivi, a eccezione dell'incarico per la rimozione della neve dalle zone della città

in cui non c'erano bottegai sui quali far ricadere l'incombenza, affidata a imprese che regolarmente lasciarono scontenti gli amministratori per lo scarso impegno dimostrato. Amministratori che, forse perché stanchi di vertenze e forse perché i tempi erano ormai maturi, nel 1790 decisero di stilare una dettagliata descrizione dei compiti che gli incaricati del servizio di «nettamento delle Piazze e delle contrade» erano tenuti ad assolvere. In primo luogo il responsabile dell'impresa era alle dirette dipendenze del vicario, dal quale doveva recarsi ogni sera, dall'inizio di novembre alla fine di marzo, per ricevere le



Sgombero della neve con una "carretta a mano" (ASCT, *Archivio Gazzetta del Popolo*, sez. I, busta 1441/D, n. 22).



<< >>

«Il freddo ha mille forme e mille modi di muoversi nel mondo: sul mare corre come una mandra di cavalli, sulle campagne si getta come uno sciame di locuste, nelle città come lama di coltello taglia le vie e infila le fessure delle case non riscaldate. A casa di Marcovaldo quella sera erano finiti gli ultimi stecchi, e la famiglia, tutta incappottata, guardava nella stufa impallidire le braci, e dalle loro bocche le nuvolette salire a ogni respiro».

♦ Italo Calvino, *Marcovaldo ovvero Le stagioni in città*, Einaudi, Torino 1963

disposizioni per il giorno successivo. Era inoltre tenuto ad assumere direttamente il personale e in caso di emergenza, quando il vicario riteneva opportuno integrare il servizio ricorrendo ai carcerati della fortezza della Cittadella, doveva farsi carico del loro coordinamento e della loro retribuzione. Spettava sempre all'impresa provvedere alle attrezzature («stivali, pale, picchi, scope, carrette»), dedicare particolare attenzione nell'utilizzo e nella manutenzione del sistema delle *doire* e infine sgombrare dalla neve, «prima delle ore undici di Francia» (le sei del mattino), i passaggi che interessavano i collegamenti delle **residenze del sovrano**, Palazzo Madama e Palazzo Reale, con piazza Carignano e le contrade Nuova (via Roma), di Doragrossa (via Garibaldi) e di Po.

Era il primo **passo verso una moderna concezione del servizio di sgombero della neve**. Nel 1841 all'impresa si chiedeva di tenere sgombrare dalla neve e dai ghiacci le vie e le piazze della città, i siti adiacenti il Palazzo Civico e gli altri edifici pubblici della città, le strade di collegamento con i borghi, i ponti in pietra sul Po e sulla Dora, le strade che conducevano ai mulini, dando la precedenza ai collegamenti tra le residenze reali e le vie principali. Sul **territorio suddiviso in sei zone** era previsto l'intervento di altrettante squadre di quaranta uomini ciascuna, oltre agli incaricati alla sorveglianza e manutenzione dei canali, che **nell'arco di 3-5 giorni dalla fine della nevicata do-**

vevano ripulire la città. La neve doveva essere trasportata nei **siti deputati fuori città**, normalmente nella zona di Vanchiglia, e in caso di nevicata eccezionali era consentita la formazione di **un cumulo in piazza Castello**.

Nel 1860, quando il Comune aveva ormai assunto direttamente la gestione del servizio affidandone il coordinamento all'**Ufficio d'Arte**, l'organizzazione aveva già assunto un assetto moderno. Secondo la stima dell'Amministrazione civica, per una nevicata media di 10 centimetri erano necessari 180 capisquadra e 3.500 giornalieri, che venivano reclutati all'occorrenza: un dispiegamento di forze non indifferente e un'organizzazione ormai attenta alle diverse fasi delle operazioni, alla base delle quali tuttavia rimase, come rimane tuttora, l'obbligo per chi occupa botteghe o altri locali al piano terreno verso la pubblica via, nonché per i proprietari delle case, di provvedere a tenere sgombrati dalla neve i marciapiedi di pertinenza e di coprire i tratti ghiacciati con «sabbia, cenere o scopature». Insomma, il principio di partenza dettato dal buon senso è rimasto invariato nei secoli, e si conferma ancora oggi, ribadito a ogni inizio d'inverno, con un'ordinanza del sindaco.

♦ Luciana Manzo si occupa di ideazione e progettazione di mostre e cataloghi presso l'Archivio Storico della Città di Torino



Operai liberano le rotaie dal ghiaccio, 29 ottobre 1966. Fotografia Ghidoni (ASCT, Archivio Gazzetta del Popolo, sez. I, 1180E_023).





Alcuni momenti della distribuzione dei pani di ghiaccio nell'estate del 1950 (ASCT, Archivio Gazzetta del Popolo, sez. I, busta 1479/A, nn. 7 e 10).

IL FREDDO ANCHE D'ESTATE

Un viaggio a ritroso alla scoperta del primo metodo di refrigerazione delle derrate in città, che portò alla costruzione di grotte, depositi e ghiacciaie di cui ancora oggi resta traccia, a Porta Palazzo

di Fulvio Peirone

Se le copiose nevicate durante la stagione invernale costituiscono una fonte di non poche preoccupazioni per gli abitanti e per le autorità cittadine, nelle calde estati dei secoli trascorsi il **ghiaccio** e la **neve** erano considerate **risorse preziose**. Il loro impiego alimentare risultava tuttavia fortemente condizionato dal problema della potabilità dell'acqua; si rese pertanto necessaria un'adeguata normativa che garantisse in primo luogo il rispetto e la salvaguardia di elementari norme igieniche.

A partire dal XVII secolo i duchi di Sa-

voia concessero a persone di loro fiducia la "privativa" della vendita e del commercio della neve e del ghiaccio nella capitale del regno, in cui il numero di abitanti e la presenza di alcune classi sociali agiate garantivano uno spaccio maggiore che altrove. L'istituto del **monopolio**, almeno in questa prima fase, per lo Stato non rivestiva alcuna finalità di lucro: la privativa intendeva favorire l'igiene e lo smercio dei due prodotti, e unica preoccupazione dei governanti era assicurare il corretto funzionamento di quello che oggi definiremmo un **servizio pubblico**, remune-

randolo con ordinarie somme di denaro. Col passare del tempo, il considerevole aumento del consumo della neve e del ghiaccio nella stagione estiva incrementò di riflesso gli introiti dei monopolisti. Carlo Emanuele II, con *Lettere Patenti* 3 gennaio 1652, decise così l'introduzione di una rendita a favore dell'erario: i concessionari non solo non avrebbero più ricevuto alcun compenso per l'esercizio del monopolio ma, oltre a garantire le consuete provviste gratuite ai sovrani, avrebbero dovuto versare ingenti balzelli nelle casse statali; in sostanza fu istituita

una vera e propria gabbella del ghiaccio e della neve.

SOTTOTERRA, ANCORA OGGI

Fino al tardo Medioevo le ghiacciaie erano costituite da **semplici grotte o buche scavate nel terreno** che venivano stipate di neve e ghiaccio durante l'inverno. Solo sul finire del Seicento furono costruite vere e proprie **strutture ad hoc**, sempre sotterranee, dapprima in legno poi in muratura. Dal punto di vista progettuale ci si rese ben presto conto che le ghiacciaie a pianta quadrata risultavano antieconomiche poiché necessitavano di spessi muri perimetrali atti a contenere la spinta del terreno circostante. Si giunse così a un'**architettura a pianta circolare** che permetteva di scaricare lateralmente la pressione esterna, sfruttando sostanzialmente il medesimo principio di staticità dell'arco. Inoltre la forma circolare garantiva, a parità di volume, un più basso grado di scioglimento del prodotto poiché la superficie di contatto tra le pareti e la massa ghiacciata risultava notevolmente ridotta.

Negli inverni miti o senza neve i depositi cittadini **accoglievano quella proveniente dalla Val di Susa, dal Moncenisio e dal Monginevro**; il ghiaccio veniva tagliato con scuri e seghe in blocchi regolari, coperto con paglia o sacchi inumiditi, trascinato con appositi ganci nella

IL GHIACCIO

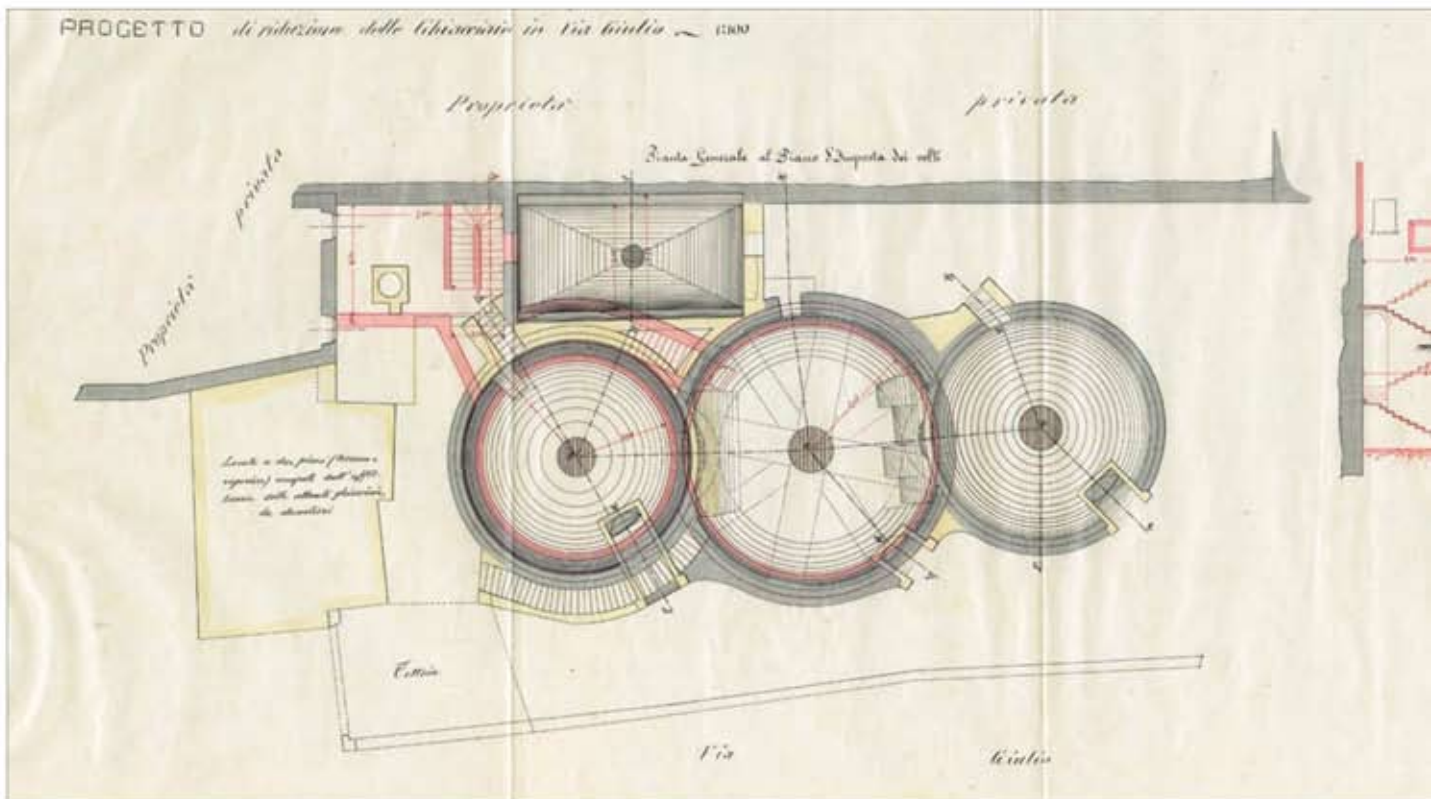
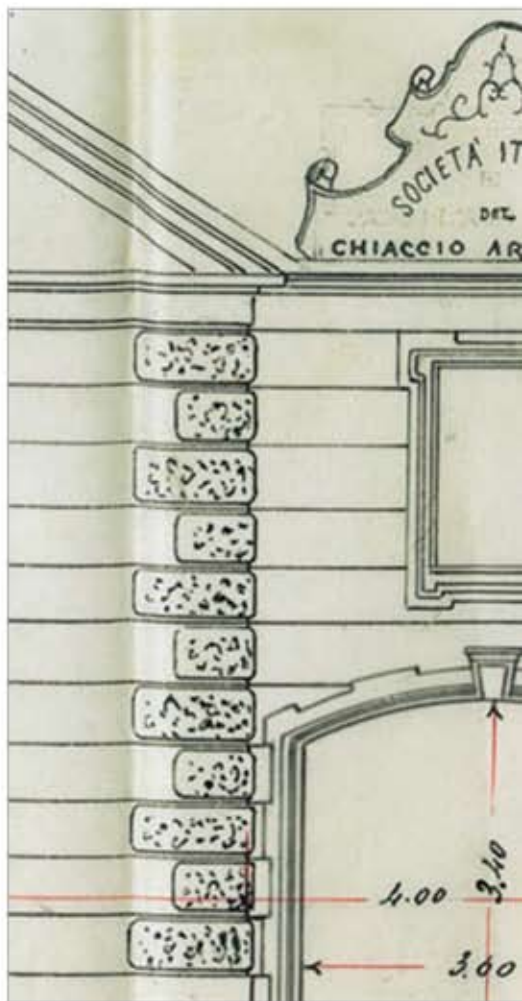
« Il ghiaccio è diventato per i Torinesi un oggetto di vera necessità. L'uso delle acque diacciate e dei sorbetti dura in tutte le stagioni. Nei caffè il ghiaccio è somministrato insieme colle bevande senz'altro compenso.

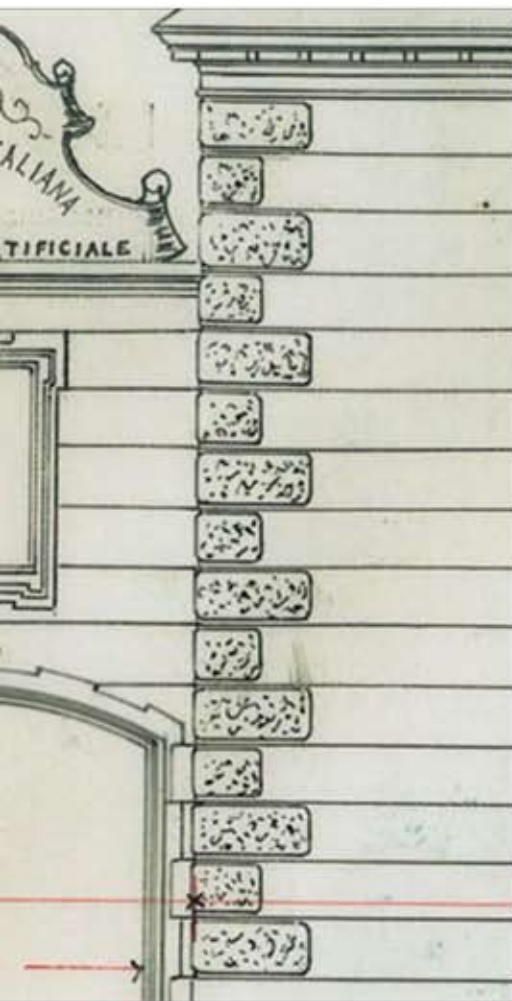
Il ghiaccio si forma nell'inverno ne' prati del suburbio, e si conserva in depositi sotterranei: quando la temperatura invernale non ne permette la formazione (locchè accade di rado) si trae con molta spesa dal Moncenisio.

• Pietro Baricco, *Torino descritta*, Paravia, Torino 1860

zona di carico per essere infine sistemato sui carri o sulle slitte. Il trasporto non era esente da rischi: la corsa verso Torino e gli altri centri urbani si svolgeva spesso al buio, nelle fredde ore serali o notturne per evitare i raggi del sole. Il ghiaccio poteva essere prodotto anche in pianura, specialmente negli inverni rigidi, avendo l'accortezza di costruire i depositi non troppo distanti dai fiumi o dai canali, al fine di raccogliere comodamente il prodotto formatosi negli slarghi in cui l'acqua rallentava o ristagnava.

Nel corso dell'Ottocento a Torino furono costruite diverse ghiacciaie, le più grandi in **prossimità dei mercati o all'interno dei macelli pubblici** per ovvie ragioni di praticità; Dina Rebaudengo ci offre una minuziosa descrizione dei **celebri**





Adamo Levi, *L'ingresso della sede torinese della Società Italiana del Ghiaccio Artificiale (ASCT, Progetti edilizi, anno 1899, n. 44).*

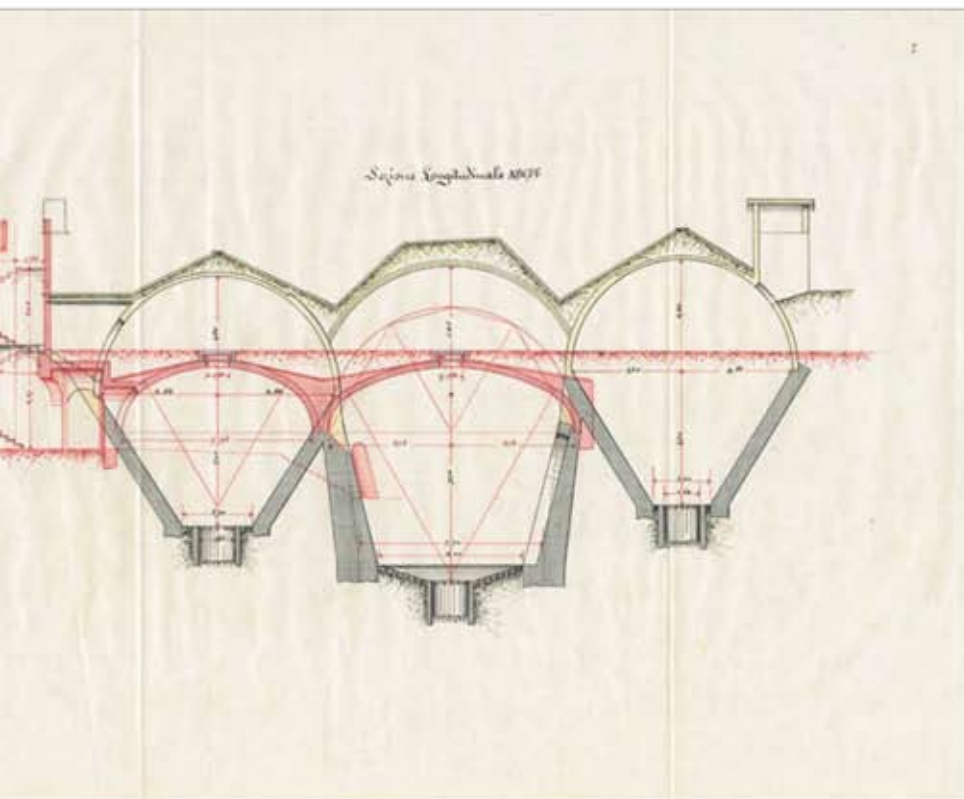
depositi di Porta Palazzo: «Questi locali ebbero origine a forma elicoidale, degradanti verso il basso, per dar modo ai carri di scendervi e depositare le merci tra il ghiaccio. Con il progetto di riduzione delle ghiacciaie – atto 25 novembre 1887 – i locali si spostarono più verso via Giulio e precisamente nell'ultimo tratto della via delle Orfane, e iniziarono a essere costruiti con celle deposito che si aprivano su vasti corridoi rettilinei, interrati per quattro piani. **Quest'antica tradizione è tutt'ora mantenuta.** La temperatura dei locali è molto bassa e consente la conservazione delle merci del mercato di Porta Palazzo. A questo deposito sotterraneo si accede dalla via delle Orfane. In un caratteristico spettacolo, che dura da secoli, inalterato nel tempo, a ogni alba, centinaia di carri escono dalle ghiacciaie per portare sulla piazza del vicino mercato verdure d'ogni sorta».

DAL GHIACCIO ARTIFICIALE AL FRIGORIFERO

In città, oltre a quelli comunali, trovano spazio **tanti piccoli depositi di proprietà privata** che rimasero attivi per lungo tempo, sino a quando, nel 1899, un nuovo e innovativo prodotto fece la sua comparsa sul mercato: **il ghiaccio**

“artificiale”. La sede torinese della Società Italiana del Ghiaccio Artificiale di via Susa, con capitale sociale di 500.000 lire, disponeva di numerose celle frigorifere cedute in affitto agli esercenti del macello pubblico e destinate alla conservazione della carne e delle derrate alimentari; l'azienda forniva inoltre ghiaccio artificiale, «purissimo e cristallino», ai privati cittadini tramite «**abbonamenti a prezzi ridotti con servizio a domicilio**». I depositi di ghiaccio naturale non scomparvero repentinamente ma la loro sorte era ormai segnata: **l'invenzione del frigorifero** pose fine a vicende plurisecolari legate a normative, innovazioni architettoniche, appalti e lavori strettamente connessi al commercio del ghiaccio naturale e della neve. Le antiche ghiacciaie vennero abbattute, oppure mutarono destinazione d'uso, o più semplicemente furono abbandonate divenendo in breve tempo architetture dimenticate: la neve aveva ormai perso i requisiti che per secoli l'avevano resa un bene economico prezioso e insostituibile.

♦ Fulvio Peirone si occupa di ideazione e progettazione di mostre e cataloghi presso l'Archivio Storico della Città di Torino



PER SAPERNE DI PIÙ

D. Rebaudengo, *Lo specchio di Torino*, Edizioni Dellavalle, Torino 1970.

I. D'Angelo, *La conservazione del ghiaccio naturale in Piemonte dalle origini al XX secolo*, in «Studi Piemontesi», vol. XXII, fasc. 2, Torino, novembre 1993, pp. 417-433.

L. Manzo e F. Peirone, *Torino sotto la neve*, Archivio Storico della Città, Torino 2011.

Carlo Velasco, *Progetto di riduzione delle ghiacciaie in via Giulio*, 25 novembre 1887 (ASCT, *Tipi e disegni*, 14.2.17).