

### ***La città della grande industria***

Il processo di consolidamento ottocentesco dell'industria e quello, più recente, della trasformazione del settore prevalente da metallurgico a metalmeccanico, risultava alla fine del primo decennio del Novecento ormai strettamente interrelato col destino - anche urbanistico - della città.

Gli obiettivi del *Primo censimento degli opifici e delle imprese industriali* appaiono, nelle espressioni della relazione della Giunta generale relativa al bilancio sul disegno di legge, caricati di tutta la concretezza - e di tutta l'enfasi e certezza nel Progresso - tipiche del periodo giolittiano [...]

Nelle città - e a Torino in particolare - la saggistica universitaria e la pubblicistica del momento davano per scontato il fenomeno di separazione fisica e funzionale della «città» e delle «barriere», tenendo sotto l'occhio attento delle analisi, quasi esclusivamente, il nuovo fermento dovuto al consolidamento dell'industria.

Le ragioni di un essere e di un divenire «industriale» erano addirittura fatte derivare in senso deterministico dal «luogo», trasponendo nel presente le ragioni, che erano prima state autentiche, per una scelta localizzativa antica: «fortunata la posizione topografica di Torino sul pianalto limitato dalla Dora e dal Po, in quanto questa sua posizione permise la deduzione dalla Dora di numerosi canali, che fornirono alla città una quantità sempre maggiore di energia idraulica». (Gribaudo, *Sui fattori geografici dello sviluppo industriale di Torino*, in «Torino, Rassegna mensile della Città», a. XIII, 1933, aprile, pp. 23)

La nuova energia elettrica decideva intanto una rivoluzione radicale (del 1884 è la sua prima apparizione alla Esposizione del Valentino) per la localizzazione dell'industria, mentre l'avvio della produzione automobilistica era sul punto di fare di Torino un centro industriale specializzato non comparabile con situazioni analoghe in Europa. Mentre la fase del primo decennio del Novecento era stata ancora gestita da molteplici soggetti economici, dopo la crisi dell'auto del 1908-1909, subentrò una più accentrata struttura produttiva, ricostruita sul modello statunitense delle officine Ford (a seguito della visita che Giovanni Agnelli vi fece nel 1912) e sostanzialmente basata sulla politica di monopolio.

Anche il quadro delle statistiche attorno al primo decennio del nuovo secolo, sottolineava particolarmente l'aspetto «industriale» della città. Il censimento del 1911 aveva individuato la presenza di 16.800 addetti nelle industrie «mineralurgiche, metallurgiche e metalmeccaniche» e di 14.607 in quelle «per la costruzione di veicoli», con una presa di importanza progrediente rispetto ai più tradizionali settori produttivi della città presenti già nell'Ottocento e costituiti dalle industrie tessili (10.871 addetti) e dell'abbigliamento (11.522 addetti): le forniture militari erano state importantissime nel Risorgimento.

La nuova fase industriale era caratterizzata essenzialmente da una localizzazione delle fabbriche svincolata, come già si è accennato, dalla presenza «storica» delle vie di tradizionale adduzione idraulica della forza motrice, cioè dal sistema di canali prevalentemente collocati a nord della città.

Questo nuovo aspetto localizzativo dell'industria aveva anche riscontri precisi nella formazione dei nuovi insediamenti residenziali e aveva portato nella città del primo Novecento al nuovo fenomeno della formazione dei borghi operai. Tali esiti tipologici - riconoscibili a livello paradigmatico in borgo S. Paolo - sono da distinguere nettamente dai precedenti insediamenti immediatamente fuori cinta daziaria, perché non derivano tanto dalla gestione amministrativa e annonaria della città, ma seguono, o sono correlabili, con la localizzazione industriale di nuovo tipo, svincolata cioè dalle fonti energetiche.

L'immagine che il borgo S. Paolo offriva negli anni Venti era ancora del tutto disancorata dalla città, separata da essa anche dalla barriera urbanistica costituita dal settore dei servizi del secondo Ottocento.

Il «borgo» era in realtà una struttura decentrata autonoma, in cui assumevano forte rilevanza anche i fenomeni sociali correlati alla nuova situazione in cui il proletariato urbano (e qui la parola comincia ad assumere, per Torino, un senso autentico) si cominciava a riconoscere, rinsaldando

problemi e prospettive.

Certamente inedita era apparsa - e ciò già nel momento, lungo, perdurante, della prima guerra mondiale - l'immagine di una città al massimo ricettiva, aperta a tutte le componenti sociali che vi arrivavano sotto la spinta magari di un'illusione - ma anche rincorrendo nuove autentiche possibilità di vita -, di una città disponibile ad accogliere dalle ormai molte regioni italiane, soprattutto settentrionali ma non più soltanto piemontesi, migliaia di lavoratori, con salari alti e lavoro più facile, nella spirale ascendente di uno sviluppo industriale impetuoso.

Una città del tutto nuova, inedita nella storia piemontese e certamente anche italiana [...].

Si trattava forse della città «tentacolare» vagheggiata dai futuristi? Questa ipotesi appare precocemente accennata da Giulio Casolini, che - annota Spriano - proveniva dalla vecchia atmosfera giolittiana.

Torino è diventata una di quelle città che furono pittoricamente descritte dal Verhaeren, il grande poeta belga che non visse abbastanza per vedere la liberazione del suo paese. Torino è diventata una delle *villes tentaculaires*, che appaiono di notte ai contadini quali città del sogno, le città luminose a cui si arriva per dare maggior respiro alla propria anima, maggiore espansione alla propria esistenza. Torino porta ancora quell'inquietudine che è propria della città di nuova formazione. Voi avete, da un canto, lo spettacolo dei nuovi ricchi che danno un esempio orrendo con lo sciupio di ricchezze improvvisamente accumulate, e, dall'altra parte, la massa lavoratrice che ha acquistato un qualche miglioramento nella condizione di vita, che si è data con passione ad una nuova visione di giustizia sociale, ma non ha ancora raggiunto quella educazione politica verso cui noi tendiamo. (Giulio Canolini, «Discorso alla Camera», in *Atti Parlamentari*, 18 ottobre 1917).

L'assestamento della industria automobilistica dovuto, per gran parte, alle commesse belliche, aveva comportato un fortissimo incremento di presenze di lavoratori nella città; gli abitanti erano saliti dai 415.667 del 1911 ai 499.823 del 1921. Il tasso di incremento dà la misura del rapido incisivo accentramento demografico assunto dalla città.

La prima parte degli anni Venti del Novecento, prima che la crisi economica acuisse le sue pressioni, fu connotata nel settore della architettura e degli interventi sul territorio da alcuni fenomeni industriali emergenti: la Fiat Lingotto (progettata già a partire dal 1915 da Giacomo Matté-Trucco) nel settore sud della città, decidendo una direzione di scelta localizzativa che risulterà vincente e sarà poi consolidata in modo definitivo dalla Fiat Mirafiori (spostata, ma nello stesso settore sud); la formazione del settore industrializzato della zona nord, verso Milano, sorretto dalle scelte portate avanti dal gruppo Gualino con la formazione, in particolare, della Snia-Viscosa ad Abbadia di Stura e a Venaria Reale.

La periodizzazione storica più convincente, tra gli anni anteguerra e lo sviluppo industriale, è emersa da non molto sulla scorta di studi recenti sulla città tra le due guerre, focalizzando appunto l'attenzione sul periodo corrispondente, caratterizzato dal passaggio tra una fase di impianto industriale e uno status legato alle economie di una società di massa. [...]

Il territorio, grandissimo, reso urbanizzabile dal piano regolatore del 1908 e dallo spostamento della cinta daziaria (1912) prevedeva un aumento di popolazione iperbolicamente crescente. [...]

Le ragioni dell'industria stavano comunque vincendo sulle ragioni del territorio. Anche la critica urbanistica coeva pare cosciente del conflitto profondo che separava, ormai irreversibilmente, la città redditiera dalla città industriale. La città capitale - per ripetere uno slogan abusato - era diventata la «città del capitale».

Facendo riferimento ad un'altra certezza consolidata e condivisa in quella particolare stagione, cioè all'Italia intesa come «popolo di pensatori, di nocchieri, di artisti, di giuristi», con «potenti sedimenti di genialità da sfruttare» anziché «giacimenti geologici di carbone e metalli», Betta aderiva chiaramente alla teoria di contenimento dell'espansione demografica della città. In ciò la cultura si esprimeva apertamente, aderendo tra l'altro alle premesse della politica fascista sul campo nazionale, perché «per Torino, oltre al suo accrescimento, permane il problema urbanistico del riordino della sua vita cittadina, turbato dall'immigrazione industriale dell'ultimo secolo, dalla meccanizzazione dei mezzi di locomozione, e degli imperfetti provvisori ripieghi di sistemazione man mano adottati». (P. Betta, *Problemi storico-urbanistici della Città di Torino*, in «Torino, Rassegna Mensile», Torino, 1930, giugno, pp 488)

Pare interessante riportare la descrizione e l'analisi che Betta fa della città sullo scorcio degli

anni Venti quando ormai era stato deciso l'assetto urbanistico della città conseguente alla prima sostenuta fase di industrializzazione:

Ritornando al valore urbanistico delle felici individuazioni dello *zoning* torinese, ricorderò le *zone residenziali*, siano operaie ai margini alti della zona industriale, e cioè verso le borgate Monte Rosa, Monte Bianco, della Vittoria, della Madonna di Campagna e di Lucento, zone pure altrettanto estensibili; siano quelle *altamente signorili* di cui già abbiamo fatto cenno, verso le regioni più elevate, meglio riparate dai venti, e più centrali, presso le antiche piazze d'Armi. Pure questa zona è munita di una discreta riserva di estensibilità sui terreni della parte dell' Arsenal testé demolito ed in corso di sfruttamento, nonché su quelli della spianata di artiglieria e dello stadio, del quale dobbiamo urbanisticamente compiacerci si abbia infine avuto il coraggio di riconoscere l'errore di collocazione; zona signorile che può anche trovare in seguito, e sarebbe opportuno lo avesse, uno spazio di rispetto a giardini nelle attigue ed attuali sedi delle officine ferroviarie, delle carceri e del poligono ferroviari.

E così ancora si può dire delle *zone residenziali meno signorili*, più economiche e popolari, all'esterno e quasi a protezione della zona predetta, nelle regioni del Martinetto, del Campidoglio, del corso Francia, della Cenischia e di S. Paolo.

Così dicasi per la *zona militare*, presso l'importante gruppo delle nuove caserme contornanti la piazza d'Armi; pure tale zona è preparata agli sviluppi edilizi occorrenti all'abitazione delle famiglie degli ufficiali attorno ai bei corsi Orbassano e Stupinigi, e ciò in armonia colle agevolazioni che si vogliono dare agli ufficiali dell'esercito, affinché, nel loro frequente traslocarsi per le necessità della loro carriera, abbiano ad incontrare un minimo di ostacolo per i loro difficili alloggiamenti.

Così infine si deve dire della *città universitaria e sportiva* verso il Po ed il Valentino presso gli Istituti universitari, le scuole d'ingegneria, e le nuove cliniche. (Ivi, p. 489)

## **Via Roma nuova**

Nella ricomposizione pianificatoria prevista per la città da Betta e Melis, entrava a pieno titolo il problema del centro storico. [...]

L'avvio della conversione in senso terziario superiore del centro storico della città appariva dunque di fatto implicitamente sostenuto dalla cultura ufficiale, mentre dopo decenni di discussioni - e di esiti - sul «risanamento» della città, la struttura economica era pronta ad intraprendere un'altra colossale operazione edilizia con la ricostruzione di via Roma.

L'iter complesso, intricato, di tutta l'operazione urbanistica, poi salomonicamente risolto dal fascismo per il secondo pezzo della ricostruzione (la più condizionante, e pregnante anche per i valori di saldatura con la parte ottocentesca), è già stato studiato a fondo, con attenzione non soltanto ai temi «architettonici», ma al dibattito culturale in senso lato (e a quello politico che stava dietro al dibattito), ai soggetti economici del momento al cantiere.

L'operazione (allora recente) dello sventramento del centro storico per la formazione della diagonale di via Pietro Micca - al di là della disomogeneità urbanistica - sembrava aver dato sostegno al desiderio di grandezza dei torinesi [...].

Su questi presupposti e con l'avallo della cultura ufficiale, che propugnava «mezzi di provvedere ai bisogni nuovi senza turbare la bellezza antica», si era innescato già dall'inizio del Novecento un movimento di opinione e reiterate molteplici proposte di ristrutturazione, che furono sospese dalla prima guerra mondiale. Il problema dell'allargamento e della bonifica di via Roma vecchia era stato assunto e condotto in modo particolarmente vivace tra Amministrazione comunale, Società degli Ingegneri e degli Architetti, Circolo degli Artisti: il dibattito si era ravvivato alla fine degli anni Venti, nel lungo decorso tra l'approvazione di un primo progetto preparato dal Comune (1922) e l'avvio della fase concreta delle operazioni edilizie nel primo tratto, compreso tra piazza Castello e piazza S. Carlo (1931), sulla scorta di autentici interessi all'investimento nella ristrutturazione, ormai più palesi; aveva inoltre fortemente influito anche l'interessamento diretto del Duce.

L'attuazione dei lavori nel primo tratto prese avvio con le demolizioni iniziate nel maggio del 1931, con l'apertura del primo cantiere. Le opere relative furono inaugurate nell'ottobre del 1933; erano state eseguite con l'impiego di una numerosissima manodopera e con procedure ed esiti formali dichiaratamente non condivisi dalla cultura architettonica coeva, guidata in quel momento da Pagano con adesione e con riferimenti aperti alle avanguardie internazionali.

Il giudizio critico - negativo - riportato dalle riviste specializzate ed anche, in qualche misura, sostenuto nell'ambito locale, indusse il Comune alla formulazione, per il secondo tratto, di un bando di concorso (previsto peraltro in tempi brevissimi per i partecipanti). [...].

Non si orientava, tra i numerosissimi progetti proposti, neppure l'amministrazione comunale, per cui parve dato per scontato l'intervento illuminante - dall'alto di Marcello Piacentini. Colla sua «consulenza» l'Ufficio tecnico comunale produsse il progetto definitivo per il secondo tratto (agosto 1935) sul quale si innescarono le procedure di intervento (1935-1937). [...]

Al di là del giudizio critico sull'architettura «un problema urbano, annotano Gabetti e Re - si consumò lungo alcuni decenni, per sfociare in una falsa 'soluzione definitiva'. [...] Le forze politiche locali, restringendo la loro azione sempre più in senso amministrativo, rinviarono i temi politici al centro, alle forze nuove e diverse che governarono ormai attraverso la dittatura: il problema della ricostruzione di Via Roma, divenne problema burocratico e come tale fu affrontato dal punto di vista sociale, economico, giuridico: e poi anche urbanistico ed edilizio». (Ivi, p. 42 e 44)

Il « risanamento » operato sulla città - al di là dunque delle considerazioni che si possono produrre sulle soluzioni architettoniche ed urbanistiche adottate - contiene in sé una più rilevante influenza, che risultò fortemente incisiva per la riverberazione avuta nel dopoguerra, in cui lo stesso problema della ricostruzione, dopo i bombardamenti nelle zone offese, fu inquinato, a lungo, viscosamente, dalle tematiche prebelliche che perdurarono anche nella città della ricostruzione.

Nel primo dopoguerra il Comune - mentre riprendeva gli studi del Piano regolatore generale - di fatto provvedeva alle necessità di una città «che viveva alla giornata», con lo studio dei Piani di ricostruzione calati in una realtà che aveva dovuto subito fare i conti con la durezza della ripresa economica.

Un indicatore puntuale del conflitto tra amministrazione e cultura urbanistica è costituito appunto dall'iter del Piano regolatore generale - dal concorso del 1948 alla stesura definitiva del 1957-1959 - vicenda tutta percorsa, sostanzialmente, al di sopra dei reali problemi della città e intersecata con le pressioni degli interessi a latere della ricostruzione prima, della nuova espansione poi, con le velleitarie esperienze «organiche» di insediamenti decentrati, con la corsa ad «un milione di abitanti». (A. Sistri, *Dalla ricostruzione al «miracolo economico», cultura urbanistica e immagine della città*, in AA.VV., *Torino città viva*, cit., vol I, pp. 355-71)

Il senso di uno scollamento sempre più difficile da ricomporre tra amministrazione e forze politiche da un lato, e cultura urbanistica dall'altro emerge appunto dalla lettura della pubblicistica coeva. Nel numero 1 della nuova serie di «Urbanistica» (luglio-agosto 1949) Adriano Olivetti nell'editoriale enunciava un programma:

Consapevoli della crisi, di una duplice crisi dell'urbanistica e dell'architettura, tenteremo di raggiungere la chiarezza là dove oggi dominano oscurità e disordine.

Dopo la rottura di quell'automatica unità ed armonia che avevano conferito dignità e bellezza alle antiche città italiane e ai nostri borghi rurali, è compito della nuova civiltà ricondurre le nostre città e i nostri villaggi ad una armonia architettonica che i nuovi mezzi e i nuovi procedimenti di costruzione riusciranno a stabilire soltanto se si assoggetteranno a leggi spirituali. [...] L'urbanistica reclama la pianificazione; e può darsi una pianificazione democratica cioè libera? Questo interrogativo dominerà implicitamente o esplicitamente il nostro lavoro. [...]

Occorre mobilitare le nostre grandi riserve di intelligenza e di valore perché i nostri architetti non siano chiamati a sterili concorsi, ma sia conferito alla loro fatica intelligente e creativa l'avvenire del nostro Paese. («Urbanistica. Rivista bimestrale dell'Istituto Nazionale di Urbanistica», Torino, a. XVIII, n. 1, luglio-agosto 1949, pp. 24-55)

Ora, mentre si sta riproponendo per Torino (in crisi industriale) il dibattito sul destino della città e sui modi per regolarne la struttura, è stimolante un richiamo a quei saggi ed, insieme, ad una immagine che mi è cara per cogliere a misura il senso della città come memoria – ma anche della città come segno - proposta da Calvino nel dialogo tra il suo immaginifico Marco Polo ed un inquieto Kublai Kan dei Tartari, per un resoconto di viaggi attraverso città «invisibili» eppure probabili:

Inutilmente, magnanimo Kublai, tenterò di descriverti la città di Zaira dagli alti bastioni. Potrei dirti di quanti gradini sono le vie fatte a scale, di che sesto gli archi dei porticati, di quali lamine di zinco sono ricoperti i tetti; ma so già che sarebbe come non dirti nulla. Non di questo è fatta la città, ma di relazioni tra le misure del suo spazio e gli avvenimenti del suo passato [...].

Di quest'onda che rifluisce dai ricordi la città s'imbeve come una spugna e si dilata. Una descrizione di

Zaira quale è oggi dovrebbe contenere tutto il passato di Zaira. (I. Calvino, *Le città invisibili*, «Le città e la memoria. 3» Einaudi, Torino, 1972, p. 18)

L'incantesimo sottile di quelle invenzioni poetiche ne ha misurato la fortuna e ne suggerisce il riferimento attuale per una chiave di lettura entro il complesso dei problemi ancora aperti per la costruzione di una storia della città.

Nessuno sa meglio di te, saggio Kublai, che non si deve mai confondere la città col discorso che la descrive. (Calvino, Op. cit., «Le città e i segni. 5», p. 67)