

SAN DONATO

CAMPIDOGLIO

PARELLA



STORIA RACCONTATA DI UN TERRITORIO

Torino 1987

- Le foto sono state concesse gentilmente dal Sig. Michele Boero
- Ha collaborato per la grafica Giovanni De Maria



*Versione PDF 2007
a cura di Città di Torino
Circostrizione IV San Donato – Campidoglio – Parella
Ufficio Comunicazione & Immagine
online www.comune.torino.it/circ4*

Questo opuscolo si presenta da sé: “Storia raccontata di un territorio”, esso vuole essere, una storia semplice, senza alcuna pretesa scientifica, vuole essere un modo insolito forse di comunicazione fra un Ente pubblico e i cittadini. Non è forse unico nel suo genere ma certamente unico esempio per le Municipalità torinesi.

Con questo opuscolo, o meglio, con questa storia, si vuole raccontare come sono nati i borghi principali della quarta municipalità: San Donato Campidoglio e Parella, soffermandoci anche sugli aspetti curiosi e poco conosciuti, invitando in tal modo i lettori ad approfondire gli argomenti.

Per questa “Storia raccontata di un territorio” ringrazio particolarmente i Signori: Boero, Valente, Fenoglio e Boccalatte.

**IL PRESIDENTE
Ing. Giuseppe BRIAMONTE**

(Presidente della Circostrizione IV San Donato Campidoglio Parella 1987)

ATTO DI NASCITA DEL QUARTIERE: IL PIANO DI AMPLIAMENTO DEL 1851*

** Questa parte del Vademecum è tratta da: E. Calderini, Indagini su San Donato, in (a cura della Circoscrizione San Donato-Campidoglio), Terra uomini e istituzioni in una città che si industrializza: indagine su San Donato 1850-1900, Ages Arti Grafiche, Torino 1985.*

Nel 1851 si definisce per Porta Susa e San Donato la questione delle servitù militari che, fino a quel momento, ha impedito lo sviluppo della città dalla parte ovest.

Il problema è riconducibile alla alternativa cui si trova di fronte il Ministero della Guerra allo scorcio degli anni Quaranta: dare il via ad un nuovo piano di fortificazione della città o smantellare, al contrario, le attrezzature militari adiacenti alla Cittadella. Risulta vincente la seconda ipotesi, come risultato -anche- delle pressioni fatte al Ministero della Guerra dalla amministrazione di Torino -che rappresenta- in quel momento, l'istanza della città ad ampliarsi, a trasformarsi. La linea delle servitù militari ha grande importanza nella definizione morfologica di questa parte di città, sancisce la profondità degli isolati di Piazza Statuto verso la Cittadella, l'inclinazione di Corso Francia e il divieto di costruire in San Donato - oltre al già edificato- quindi l'impossibilità per esso di espandersi. Possiamo porre come atto ufficiale di nascita del Borgo la relazione del Sindaco Bellono al C.C. il 10.1.1851 che riassume le travagliate vicende di questo Pino fondamentale per lo sviluppo di Torino e ricorda il Piano presentato per Porta Susa nel 1847: "ridotti a più miti esigenze i rigori delle servitù militari e sancito un nuovo regolamento (...) che ne restringeva la zona, divenne allora possibile (...) concepire un piano razionale d'ingrandimento a Porta Susa (...). Allo sbocco di Doragrossa-Via Garibaldi e quindi una nuova serie di quattro isolati, in forma da presentare un piazzale quadrilungo, e quindi allo sbocco una piazza assai larga che comprende (...) il viale San Solutore-Corso Inghilterra.

Il fabbricato di sinistra non poteva ricevere maggiore profondità di un solo isolato senza violare la linea della servitù che reclamava la Cittadella. Maggiore profondità hanno gli isolati a mano destra (...).Le

linee perimetrali (...) erano determinate dalle preesistenti indicazioni delle località. Cioè quella a ponente era segnata dall'ovvio protendimento del viale San Solutore-Corso Inghilterra, protendimento che sarà spinto ulteriormente in linea retta sino alla sponda della Dora, dove sboccherà nella stessa direzione sul nuovo ponte che la città intende erigere. Quella del nord era pure essa indicata dal prolungamento del viale di Santa Barbara-Corso Regina Margherita, oltre il quale e fra esso e la Dora veniva (...) segnato per un più remoto ingrandimento una fila di isolati (...) gli autori del piano ingegnandosi di dare una forma ordinata al nascente Borgo di San Donato, il quale, non potendo estendersi sul lato sinistro della strada di Francia, limite della servitù militare, assumeva perciò la forma di un triangolo, avente i due lati circoscritti dalla sponda destra di detta strada - Via San Rocchetto, il suo vertice contro il viale San Solutore, e la base all'altezza della casa dell'orto botanico e di quella detta il Bruciacuore". Sono queste le indicazioni di piano, ma quali sono i problemi di ordine legislativo, di procedura, economici cui si trovano davanti i pianificatori? Come si presenta la zona al momento in cui si formulano queste indicazioni? Siamo alla fine degli anni Quaranta, si è passati da poco da un regime assoluto ad un regime costituzionale, i pubblici poteri - legislativo ed esecutivo - si stanno ancora "rodando" per quanto riguarda il chiarimento delle reciproche competenze. Per quanto attiene il nostro discorso il Ministero dei LL.PP. e l'amministrazione comunale, nelle persone del Ministro Paleocapa e del Sindaco Bellono, si scontrano a colpi di dispacci per giungere a stabilire se il potere esecutivo, - il Municipio in questo caso - possa redigere e approvare piani di ampliamento senza altra conferma che il decreto reale e senza l'approvazione - fino ad allora richiesta - del potere legislativo. Questo scontro ci sembra interessante e l'analizzeremo in modo dettagliato in quanto utilissimo a comprendere non solo i termini del problema enunciato ma pure l'atteggiamento degli estensori del Piano nei confronti del territorio, l'atteggiamento dei legislatori e delle istituzioni nei confronti della proprietà privata, ed anche - in termini mediati, - ciò che i privati, i cittadini ritenevano essere i loro diritti nei confronti dell'autorità. Il 1848 era, anche, un periodo di crisi, di indeterminatezza, di incertezza. Per Torino esiste una concreta minaccia di occupazione militare che si traduce nella intenzione del Ministero della Guerra di costruire una cinta difensiva,

collegata da fortini; si riscontra nella preoccupazione espressa da questo dicastero riguardo ad uno sviluppo della città irregolare e non facilmente circoscrivibile. Questa "preoccupazione" spiega la "mano" tenuta dal dicastero della Guerra sullo sviluppo di Torino fino ai primi anni Cinquanta. Prima è la posizione dell'ospedale militare che tiene in sospeso le decisioni di piano, poi il Piano delle fortificazioni, poi il "desiderio" di mantenere sgombro il territorio (Borgo San Donato in questo caso) per un possibile ampliamento della Cittadella. E' quindi solo intorno al 1851-52 che questi elementi vengono ad un relativo chiarimento ed è possibile pensare alla pianificazione ed estensione delle parti ovest della città. Come si presenta il sito, all'inizio degli anni Cinquanta? Ponendosi al fondo di Via Doragrossa (Garibaldi) con le spalle a Piazza Castello, alla sinistra si estendono i bastioni e i fossati della Cittadella, che arrivano quasi a Via Doragrossa; a destra i "quartieri" dell'ultimo ampliamento settecentesco dello Juvarra, un insieme di isolati compatti e, superato questo settore densamente costruito, costruzioni irregolari con caratteristiche rurali che si affacciano in parte su uno spiazzo (la futura Piazza Statuto), in parte su Corso Principe Eugenio - viale di circonvallazione -; davanti alberi e campi che scendono con forte pendenza verso la Dora, l'arrivo dell'alberata strada di Francia, di Via San Rocchetto e di Via San Donato, canali a cielo aperto - il canale di Torino e quello del Valentino, alcune modeste costruzioni, i binari ferroviari che costeggiano Corso Principe Oddone i *docks* e la stazione di Porta Susa. Questa, dunque, la zona da urbanizzare, quelli descritti i problemi aperti e irrisolti rispetto al potere ed ai metodi per attuare questa operazione.

Allo scopo di chiarire maggiormente gli intenti, le concezioni culturali ed etiche, i riferimenti legislativi, gli interessi in gioco, sembra opportuno un esame analitico delle relazioni di Piano Cassinis e Promis e del successivo carteggio tra Ministero e Comune ed infine del contro proposte dei privati.

La relazione elenca i punti che furono oggetto di studio da parte della commissione incaricata di esaminare i ricorsi contro il Piano: il rapporto tra la proprietà privata e l'utilità pubblica, le norme per le costruzioni, oltre il perimetro dell'attuale Piano di ingrandimento e - questione essenziale - l'identificazione del potere delegato a definire questo rapporto e queste norme.

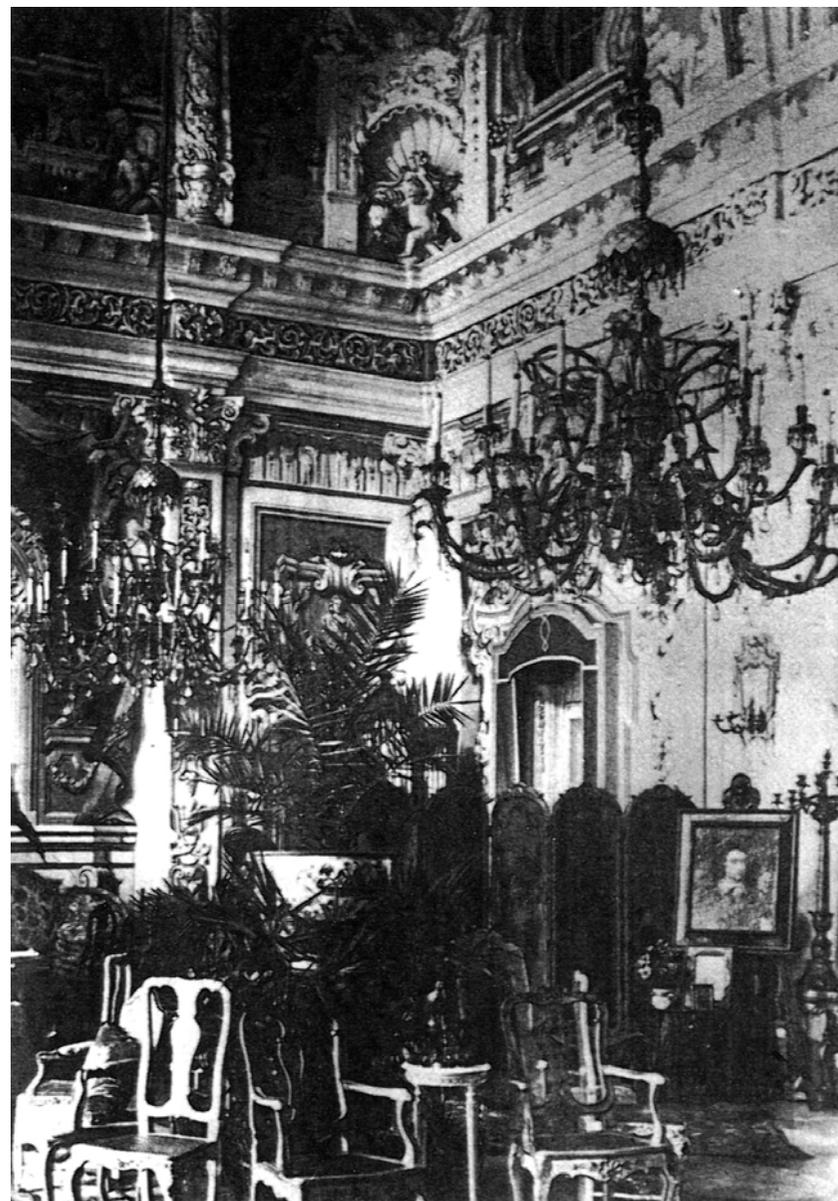
Questa è questione essenziale in un'epoca in cui gli obblighi nei confronti della cosa pubblica vengono patteggiati, quasi caso per caso, con grande attenzione al censo, ai desiderata dei proprietari, alle esigenze della speculazione, nei cui riguardi non esiste alcun ostracismo morale ma anzi il rispetto dovuto all'iniziativa privata in una economia liberista. E' questione essenziale in un'epoca in cui il Comune si comporta più come azienda che come ente pubblico.

Cassinis delinea la situazione "de iure" dei piani di ingrandimento della città per controbattere i privati che si lamentano della iniquità e lesività del Piano di ampliamento che la città, adottò solo nel '47, impedendo loro di esercitare e godere del diritto di costruzione per essi "naturalmente" connesso a quello di proprietà.

Cassinis ribatte "indignato" che la Città si era dotata di Regie Patenti già nel '46 (!). Passa quindi ad esaminare i vincoli del Piano considerati dai proprietari privati inammissibilmente lesivi dei loro diritti.

La prima contestazione si appunta sulla proibizione da parte della città all'ampliamento oltre il Campo Santo. Cassinis sostiene che lo stabilire il perimetro cittadino è atto squisitamente amministrativo per cui nessun privato può arrogarsi il diritto di discutere su quale possa essere il confine comunale. Saggiunge però che chiunque possieda del terreno è libero di costruirvi - tranne obblighi speciali - e che il divieto dell'ampliamento della Città non vuol dire divieto di fabbricazione - cosa che dice Cassinis. "...ognun vede e assai diverso". Sembra qui che i pubblici poteri strizzino l'occhio ai proprietari; se la questione infatti si pone come dice Cassinis è evidente che si annulla di fatto quello che si afferma di diritto poiché, al contrario di ciò che egli afferma, è molto difficile capire dove stia la differenza tra la fabbricazione e l'ampliamento della Città, tranne appunto la determinazione di un "*hic sunt leones!*" oltre il quale inizia la terra di frontiera e la dichiarata volontà della Città di non prevedere lo sviluppo.

Altra clausola rispetto alla quale è vivace l'opposizione è quella relativa alla dismissione della metà del terreno necessario alla formazione delle strade a spese dei proprietari confrontanti. Cassinis scinde in due il problema: è la Città che deve somministrare il suolo delle pubbliche vie? Vie sono situazioni in cui ciò spetta specificatamente alla Città? Per rispondere alla prima delle due domande Cassinis esamina la questione sia dal punto di vista "(...) della ragione pura (...)" sia "(...)"



Villa Tesoriera. Anni venti. Interno

secondo la legislazione positiva (...)”. Secondo i principi della ragione pura le strade e le piazze della Città appartengono ad essa perché sono di uso pubblico e - cita Cassini - Proudhon in *“Traité du domaine publique”* le definisce di dominio pubblico, non di proprietà del Municipio. Le strade e le piazze servono le case che fiancheggiano, ma servono anche tutti i cittadini, considerando così la questione la somministrazione delle strade e delle piazze spetterebbe al Municipio. Se il principio del pubblico uso e del vantaggio - continua Cassinis - porta a questa conseguenza, gli stessi principi potrebbero essere invocati dal Municipio contro i proprietari, infatti le strade e le piazze, la cui costruzione rappresenta un onere gravoso per le casse della Città, sono utili ai costruttori di nuove case. Questo punto di vista è appoggiato - sostiene Cassinis - sia dalla dottrina romana che da quella francese. “ (...) Per quanto concerne le località regolamentate dalle R.P. ...7.1846, in esse - come per tutto il Regno - i costruttori sono obbligati a provvedere alle strade ed alle piazze in termini proporzionali alla loro proprietà, conformemente alla legge romana e francese.

I proprietari proponendo sia il Municipio a pagare le spese per le infrastrutture stradali” - continua Cassinis - “identificano l’operazione in un esproprio per pubblica utilità assimilando le nuove costruzioni a costruzioni fatte per pubblica utilità. Questo punto di vista è discutibile perché in questo caso non è il Municipio che vuole costruire, ma i privati, quindi le strade non sono un obbligo imposto dal Municipio ma una necessità imposta dalle nuove case. (...) Quindi il proprietario dei terreni che imprende a fabbricare mentre non bada sicuramente in ciò al pubblico interesse, ma come è ben ragionevole e giusto al suo privato vantaggio, calcherà tra le spese della costruzione (...) il suolo delle vie (...)”. Qualora fosse invece il Municipio a dovervi provvedere, si spenderebbero soldi di tutti per favorire l’interesse di alcuni. Cassinis prosegue esaminando i casi proposti dai proprietari dove - secondo loro - non sarebbe equo pretendere il concorso di spesa per la costruzione delle pubbliche vie non riconoscendone la validità e giunge infine a definire le conclusioni della Commissione: “voler giustizia, che il peso della pubblica via sia sopportato per contributo da tutti i proprietari di ciascun isolato in via di consorzio legale, le cui condizioni siano stabilite con generale provvidenza sulle basi di equa proporzione (...)”. Cassinis esamina poi le altre condizioni contemplate nel piano.

Di queste alcune sono relative all’altezza degli edifici; si passa dai 16 metri di altezza massima previsti nelle Regie Patenti 1846 ai 21 metri con obbligo di non superare i cinque piani alti ciascuno almeno 3 metri. Altra innovazione introdotta è il permesso di costruire abbaini per rendere abitabili i sottotetti.

Qui si sancisce l’impossibilità di opporre una normazione vincolistica ad una situazione di fatto tradizionalmente diversa - a Torino moltissime persone vivevano in soffitta - e inoltre si tutela la proprietà “ (...) che per la condizione piuttosto rigida del nostro clima dovendosi i tetti delle case stabilire assai elevati indi ne rimane un vuoto sotto i medesimi, il quale costituirebbe il soggetto di una perdita assai grave, ossia di un dispendio improduttivo di molta importanza (...)”. Cassinis non si esprime sul limite da dare al perimetro della Città, si sofferma invece a lungo sul problema di quale sia il potere cui spetti l’approvazione del piano. Osserva che se l’approvazione del piano fosse appannaggio del potere esecutivo la cosa sarebbe più spedita, quindi definisce quali sono i compiti del potere legislativo ed esecutivo; del primo “lo stabilire sotto l’impreteribile confine del diritto naturale e del diritto pubblico che ci governa i principi e per via di leggi l’applicazione loro (...)” del secondo “ (...) il curarne l’effetto (...)” si chiede poi “ (...) cos’è la formazione e l’approvazione di un piano regolatore di una Città? In qual modo tocca egli ai diritti della privata proprietà? Quali sono le conseguenze o le modificazioni che ad esso si può apportare?” e tenta poi una risposta. Il piano di ingrandimento può essere considerato sotto due punti di vista: in generale come una decisione estetico- formale, astratta in cui si esprime il desiderio che la città venga ampliata; in particolare come un vincolo alla proprietà privata alla “naturale” facoltà del costruire che da essa discende. La prima connotazione del piano, come decisione estetico - formale, porterebbe a valutare che di questo si debba occupare l’amministrazione e non il potere legislativo. La seconda connotazione del piano - il suo essere vincolato alla proprietà privata - rende meno immediata questa attribuzione di competenza. In questo caso i vincoli che si impongono alla proprietà sono dettati dalla pubblica utilità quindi la questione si riduce a “Se la modificazione della proprietà per causa di utilità pubblica non sia un principio sancito dalla nostra legge” e nuovamente “A chi spetti se al potere legislativo od al potere esecutivo il dichiarare la pubblica utilità”. L’articolo 29 dello Statuto, l’articolo

441 del Codice Civile, l'art. 70 delle R.P. 6.4.1839 sanzionando il principio di espropriazione per pubblica utilità, domandano che quest'ultima sia dimostrata, e lo Statuto infine assegna alla Amministrazione il compito di accertare questa condizione. Cassinis cita a sostegno della sua tesi la legge francese del 7.7.1833 e afferma che un Piano di ingrandimento equivale ad una dichiarazione di utilità pubblica e se ne può richiedere l'approvazione tramite semplice R.D. Nella relazione Promis del 21.5.1850 si legge "(...) la Commissione ha proposto che per ora venga limitata e chiesta la permissione di fabbricare solamente per i terreni compresi nelle seguenti circoscrizioni, delle quali furono fatti compilare i disegni in tre distinti fogli, compiendo di tinta bigia gli isolati già esistenti, di tinta rossa quelli nei quali si permetterebbe la immediata fabbricazione e lasciando in bianco (contornate di sole linee rosse) gli isolati per i quali prudenza vuole che vengano rimandate le fabbricazioni ad epoca in cui ci siano maggior certezza e maggiori lumi". E' da notare, poiché Borgo San Donato fa parte proprio di queste zone il cui sviluppo è per il momento "imprudente", prendere in considerazione come Promis rilevi la difficoltà che si incontrerà nel mettere in relazione le parti di città ancora interne ai viali di circoscrizione con le prime periferie in cui - dice - non è ancora iniziata l'edificazione e che una volta costruite sarebbero "(...) per necessità una serie di sporgenze eccentriche e prolungate le quali potrebbero poscia od impedire l'esecuzione di altri progetti di somma importanza o necessitare certe demolizioni inducenti a spese enormi di espropriazione e riduzioni in pristino stato" e si limiti, allora, per queste zone a prescrizioni astratte che non prendono in considerazione la realtà del luogo. "(...) la presente Strada reale di Francia non patisce mutazione alcuna. Le nuove fabbriche, avvegnaché irregolari, del Borgo San Donato, furono conservate al più possibile, cosicché le lievi ma necessarie mutazioni introdottasi si riferiscono generalmente piuttosto al futuro che al presente. Tuttavia le ulteriori fabbricazioni dovranno essere subordinate al nuovo piano segnato in contorno rosso ed alle sue necessarie direzioni e conseguenze (...)".

Le "lievi" modifiche implicano la sovrapposizione della maglia urbana e dei suoi isolati chiusi ad una zona con caratteristiche ancora rurali: cascine, vie irregolari, forti dislivelli; implicano la sovrapposizione di vie ortogonali che dovrebbero raddrizzare ad esempio la strada principale del Borgo, Via San Donato. Nel merito di queste prescrizioni

si potrebbe discutere, quello che si voleva qui rilevare e che queste, come future modificazioni, sono tutt'altro che lievi, come indicazioni per il presente, inesistenti. Promis si propone qui una lottizzazione in cui le nuove strade si collegano a quelle antiche, alcuni isolati - otto per la precisione - formeranno Piazza Statuto e questa verrebbe ad assumere - da un punto di vista "scenografico" - lo stesso significato di Piazza Carlo Felice: il degno sbocco di una strada aulica. In realtà l'atmosfera di Piazza Statuto è completamente diversa da quella auspicata dal Promis probabilmente perché il suo senso e la sua funzione non furono e non sono in realtà l'aulicità e la rappresentanza ed essa non è che in parte uno spazio di relazione, e piuttosto un luogo fortemente caratterizzato in funzione della soluzione di problemi di carattere infrastrutturale e di traffico. Queste le prescrizioni al 1850, l'attuazione del Piano verso Porta Susa sarà in realtà complicata e richiederà molto tempo, infatti per Porta Susa questo accordo non sarà possibile per molteplici ragioni tra cui le loro esigenze ritenute eccessive ed il loro mettere in dubbio la legittimità stessa delle servitù militari. Questa controversia rischia di mandare a monte l'attuazione del Piano ed il rischio aumenta poi quando si ventila l'ipotesi di uno spostamento in Valdocco dello scalo della ferrovia Torino- Novara. A questo spostamento si oppone Promis che insiste affinché il Piano, compresa la posizione dello scalo, venga attuato secondo le previsioni. A cavallo tra il 1850 e il 1851 è del resto ancora in atto lo scontro tra il Municipio e il Ministero dei LL.PP. Il Ministero sostiene che il Municipio ormai possa dare il via al Piano di ingrandimento per quelle parti che o sono normate dalle Regie Patenti 1846 o sono di proprietà municipale, mentre debba attendere l'approvazione di una legge per i terreni non compresi nelle Regie Patenti 1846 e di proprietà privata. Il tono del dispaccio con cui viene sostenuta questa posizione è una conferma dell'atteggiamento di sostegno alla proprietà privata e di vago ricatto nei confronti della Città tenuto dal Ministero in questo periodo. Paleocapa sembra erigersi a difensore dei diritti dei privati, secondo lui vessati dalla inique richieste del Municipio che nelle sue parole si trasforma in un campione della "socializzazione". E' interessante la posizione del Ministro dei LL.PP. nei confronti dell'*aménagement* cittadino; nel sostenere la posizione dei proprietari che preferiscono - ritenendoli pare "più decorosi" - i portici ai viali davanti la loro proprietà, così si pronuncia: "(...) gli è solo nelle Città più meridionali

che non è Torino che questi viali d'alberi in numero alle contrade possano consigliarsi. Nel clima e nella posizione di questa capitale essi riescono più nocivi che utili, e deteriorano (...) la condizione dei fabbricati (...)"

Il dispaccio del ministro prosegue mantenendo il tono di un "richiamo all'ordine", il cui implicito senso sembra essere: si occupi il Municipio del dare esecuzione ai lavori di ingrandimento della Città già stabiliti per legge - ma si occupi solo di quello - e lasci alla superiore autorità ministeriale il compito di legiferare. Il Municipio si risente di questo atteggiamento e nella relazione del consigliere Ceppi si oppone a questo punto di vista. Osserva che le Regie Patenti appartengono ad un periodo in cui il Re riuniva tutti i poteri in sé e perciò, potendo essere considerate emanazione del potere esecutivo si potrebbe - quindi - formulare un articolo di legge col quale si attribuisce ad esso la potestà di approvare i piani di ingrandimento. Il problema però per l'attuale piano di ingrandimento è che, alle zone approvate dalle Regie Patenti, sono state apportate delle varianti e - sostiene Ceppi - anche in un regime costituzionale e di autonomia dell'amministrazione municipale benché "(...) debbano sempre avere un gran peso le deliberazioni dei Municipi sul piano d'ornato e di ingrandimento" questi non possono modificare un piano di ingrandimento senza l'approvazione reale. Insomma, prosegue Ceppi, Paleocapa faccia approvare il piano di ingrandimento con le modifiche richieste, senza fare altre difficoltà e senza attribuire tutta la colpa dei ritardi nell'esecuzione del piano alla amministrazione.

Conclude il suo discorso con una "bordata" polemica. Il Ministro ha dichiarato che mai sosterrà in Parlamento una legge che egli stesso non approvi il che - dice Ceppi - non può essere confutato ma, qualora ci si trovasse in condizione di fare delle osservazioni al piano che potrebbero non incontrare la simpatia del Ministro, se questi pone con la sua opposizione una sorta di veto, l'autonomia dei comuni "ne risulta lesa" - . Infine l'attuazione di un piano d'ingrandimento non può essere immediatamente identificato con un'espropriazione, bensì le obbligazioni che ne discendono sono le legali conseguenze di un atto legale. D'altronde osserva "(...) sono un non nulla a fronte del vantaggio che gli stessi ed altri proprietari ne attendono (...)". A sostegno della relazione Ceppi, quindi del Municipio e del progettato piano di ingrandimento, interviene Promis. Sostiene che il nuovo

tracciato del Piano è vincolato dalle vie della antica città e che il rimprovero mosso alla Commissione di aver creato troppe strade impegnando quindi i proprietari a dismettere maggior quantità di terreno non tiene conto del fatto che più strade implicano più prospetti su vie, quindi una valorizzazione degli stabili; ricorda i vantaggi della maggiore altezza e degli abbaini abitabili. Si esprime poi sulla questione - sollevata dai proprietari di Valdocco - della sostituzione dei viali con i portici: "L'ornamento di Torino non è tanto nelle cose classiche e monumentali, per le quali essa non può gareggiare colle altre capitali italiane, quanto nella uniformità nettezza e cospicua misura delle principali sue vie e piazze e soprattutto nella bellezza del sito così acconciamente secondata e concatenata dalle strade alberate che recingono la Città (...)"

Promis valuta la situazione del *landscape* e *aménagement* cittadino con criteri e conoscenze per nulla provinciali ed esprime un'attenzione, viva allora e che solo ora si sta ridestando, al rapporto non scindibile che esiste tra architettura ed ambiente in termini di reciproca valorizzazione, al trattamento "colto" della natura; aspetti questi vivacissimi nel settecento inglese e francese, la cui importanza ed implicazioni sia sull'ambiente sia nella cultura sarebbero da sistematizzare e valutare con maggior accuratezza. Fin qui le posizioni ufficiali sul Piano, esaminiamo ora il punto di vista dei cittadini, o meglio dei proprietari, poiché solo loro all'epoca avevano diritto di parola. Nel giugno 1851 alcuni proprietari a sud di Piazza Statuto ricorrono contro la linea delle servitù militari, sottolineando la disparità di trattamento esistente tra i proprietari a sud che possono costruire soltanto un isolato e quelli a nord che non subiscono questa limitazione. A parte questa - secondo loro - patente ingiustizia, portano a sostegno della loro tesi argomentazioni come l'inutilità ai fini militari della Cittadella in una città che è aperta da tutti i lati. Il Municipio prende un atteggiamento salomonico dando da un lato ragione ai proprietari che si vedono privati del loro diritto di edificare e dall'altro al Ministero della Guerra che si preoccupa della sicurezza della città. Altra controversia di grande momento tra Città e proprietari è quella relativa al protendimento di Corso San Solutore (l'attuale Corso Principe Oddone) e la posizione del ponte sulla Dora. I problemi iniziano già alla presentazione del piano agli interessati il 28.3.1851. Bellono sta tentando per Porta Susa la stessa operazione andata a buon fine per

Porta Nuova: ottenere l'approvazione al Piano proposto dalla maggiore parte dei proprietari e far quindi passare il Piano con semplici Regie Patenti; assicurandosi già in parte rispetto alla possibilità di attuazione. I proprietari "approvano in linea d'arte" il Piano, per lo meno questo si legge sulla relazione del convegno, ma fanno delle osservazioni e pongono delle condizioni tali da vanificare quasi totalmente il Piano stesso. I proprietari di Porta Susa chiedono che il protendimento di Corso San Massimo (il protendimento di Corso Regina Margherita che avrebbe dovuto sostituire Corso Principe Eugenio) non sia un viale - per i motivi già esaminati - ma una strada porticata, che venga posto il mercato della paglia e del fieno in Piazza Statuto e soprattutto che si costruisca anche un altro stradale di congiunzione con la strada di Lanzo - ed è a questo punto e su questa istanza che intervengono i proprietari in Borgo San Donato. "(...) I proprietari di case e terreni del Borgo San Donato intervenuti in questa adunanza prendendo occasione da quest'ultima mozione (del Sig. Maggiore Rocci) dichiaravano nel loro interesse instare perché l'accennato Ponte debba invece stabilirsi a monte del fiume ed alla altezza della linea perimetrale verso occidente del Borgo anzidetto (...)".

I proprietari di Borgo San Donato cui Bellono aveva detto all'inizio del convegno che la pianificazione ufficiale del loro Borgo non era stata predisposta "(...) potendo per avventura trovarsi minore disposizione presso il governo a provvedere sin d'ora definitivamente per l'approvazione del Piano d'ingrandimento del Borgo San Donato (...)" dimostrano con la loro istanza che questo Borgo esiste ed esiste il problema della sutura tra la città e la sua prima periferia. La loro richiesta inizialmente non è precisa e andrà delineandosi con maggiore chiarezza nei mesi successivi per il momento esprime la preoccupazione che il Borgo non venga tagliato fuori dai commerci e dall'animazione cittadina. Nei mesi successivi proprietari si riuniscono in un consorzio rappresentato dal notaio Faldella e chiedono la costruzione di un ponte sulla Dora a monte del Borgo ed una strada che attraversatolo vada a raggiungere il ponte e la strada di Lanzo, ed infine la rettificazione dell'alveo della Dora. In appoggio a questa richiesta porteranno molte argomentazioni: che alcuni proprietari di Borgo San Donato avevano costruitosullla Via San Donato sapendo che esisteva un progetto municipale di far passare delle vie urbane tra le loro case, lo scetticismo sulla opportunità della posizione scelta per il nuovo

ponte sulla Dora, troppo vicino al vecchio. Nessuna di queste richieste ed argomentazioni verrà accettata né queste avranno alcun peso nella costruzione di quel settore di città. La relazione dell'ing. Michela - incaricato del progetto alternativo a quello municipale - verrà controbattuta dalla relazione dell'ingegnere civico nelle persone prima di Barone e poi di Pecco e bocciata, o meglio, lasciata cadere. L'opposizione che invece risulterà vincente nei confronti del piano proposto e che sarà causa dei grandi ritardi - dodici anni - dell'attuazione è quella formulata dal "Buon Pastore". L'istituto possiede un fondo ed un convento sui terreni prospicienti Corso Principe Eugenio e qualora venisse soppresso il Corso Principe Eugenio e venissero aperte le vie parallele e trasversali al progettato prolungamento di Corso San Massimo, il fondo assumerebbe una forma irregolare e si renderebbe necessaria la demolizione di alcune costruzioni. Il 15.1.1852 il sindaco Bellono prega l'ingegnere capo di por mano rapidamente agli studi per la strada ed il ponte sulla Dora secondo il progetto municipale.

Sono del 1854, posteriore quindi alla definizione del tracciato della cinta daziaria, altre richieste di proprietari. La prima, presentata sempre dal notaio Faldella chiede che venga rettificato il tracciato di Corso Francia, portandolo ad essere il proseguimento di Via S. Teresa. Faldella sostiene che le spese di trasferimento della casa gabellaria, di costruzione di un nuovo sedime, sarebbero state compensate dalla vendita degli alberi e soprattutto dal fatto di poter vendere dei lotti di terreno dal tracciato regolare, non tagliati obliquamente dalla strada di Francia. La richiesta non viene accettata. La seconda è di alcuni proprietari in San Donato che chiedono venga ratificato un piano di fabbricazione, secondo loro già sottoposto alla attenzione di Promis nel 1852 ed approvato, poiché molte vendite e costruzioni sono già state fatte secondo quel piano come anche lo spostamento ed interrimento di un tratto del canale di Torino da Via San Donato ad una via ad essa parallela. Questo tipo di richiesta testimonia come molto spesso i fenomeni di crescita della città ne precedano il disegno e come quest'ultimo ed i piani siano una ratifica di fenomeni già in atto.



Nostradamus

MANSI, CASCINE E PARELLA

di Michele Boero

In tempi assai più remoti al 1563, anno in cui il duca Sabauda Emanuele Filiberto trasferì la sua Corte da Chambéry a Torino per trasformarla in capitale del suo ducato, la composizione socio-agricola del territorio torinese risentiva notevolmente della colonizzazione medievale. In misura assai accentuata, sin dall'età Carolingia, la struttura portante dell'economia rurale si articolava sulla ripartizione fondiaria risalente all'organizzazione dei Mansi. Il Manso era una unità patrimoniale costituita da un complesso rurale con precise funzioni di supporto al dominio economico, espressione della nobiltà feudataria e dei numerosi enti ecclesiastici. E' altresì storicamente provato che il Manso costituiva l'unità catastale soggetta a controllo del proprietario feudale, per cui, tutti i servizi, dalle milizie locali agli obblighi tributari ed ecclesiastici, passano necessariamente attraverso il censimento dei Mansi. Sin dal tardo medioevo e sulla progressiva decadenza dell'ordinamento Mansiale, nacque una nuova unità produttiva: l'Ayrale, una unità che impresse una diversa configurazione fisico-sociale alla struttura agricola. Per Ayrale o Ayralis, si intende una costruzione rudimentale che si colloca fuori delle cerchia murarie di un borgo o città, solitamente abitato da un numero limitato di persone rispetto al borgo. Nel significato corrente l'Ayrale rimane una costruzione rustica dalla tipologia assai simile alla grangia, a volte priva persino di tetti (strutture concepite per il riparo degli attrezzi e prodotti agricoli) dotata di un'aia, di una o più stalle, dell'orto e di un pergolato per presentarsi come una unità agricola, tanto da apparire l'antesignana della futura cascina nella stessa organizzazione. Il termine "cassina" appare solamente verso la fine del XVI sec. mentre altre denominazioni, come ad esempio i "tessi" così comunemente definiti per le loro origini post-medievali, occupano un certo spazio. Torino ne annovera un numero considerevole quali ad esempio: Tetti Troglia - Tetti Lucento - Tetti Nigra - Tetti Monasterolo - Tetti Borello - Tetti Varrò - Tetti Villanis - Tetti della Bassa - Tetti Vaudagnotto - Tetti Gallo ed altri meno importanti. Sono strutture che indicano il nascere della futura azienda agraria come verrà a configurarsi in seguito. La classica cascina seicentesca della pianura torinese costituirà l'edizione "riveduta e corretta" di una civiltà contadina di antichissima origine. Le cascine sorgono di fatto sotto la spinta di ben precise esigenze produttive, per sopperire ai consumi sempre più crescenti della città capitale.

La tipologia della cascina si ingentilisce con il sorgere della casa padronale a lato del rustico, sovente di buona fattura architettonica, con annessa cappella privata nella quale officiare il rito religioso di osservanza cristiana. Nella necessità di migliorare talune strutture esistenti si adottano nuove ripartizioni plano-volumetriche delle stalle, delle abitazioni dei contadini, dei fienili e degli spazi per la conservazione e lavorazione dei prodotti agricoli. Resti di mura tipicamente medievali sono tuttora individuabili in alcune cascine non ancora inghiottite dalla urbanizzazione. Nella trasformazione strutturale introdotta nel recinto mansiale, alcune geniali innovazioni modificano l'uso di certi spazi e la loro disposizione. Ad esempio i fienili vengono di massima sovrapposti alle stalle per ragioni di praticità. I nuovi proprietari introducono sostanziali migliorie sugli edifici, si ampliano notevolmente i tetti per conferire alla cascina piemontese una tipologia ben precisa rispetto a quelle di altre regioni italiane ed anche francesi, la classica *Ferme* podere*. L'area che non subisce nel tempo mutamenti di sorta è l'aia. Essa conserva l'insostituibile funzione esercitata nel Manso; in essa continua tutta l'attività e la stessa vita comunitaria. Tutti questi mutamenti si sono verificati tra il XVI ed il XVII sec, quasi per effetto di una evoluzione naturale degli eventi. Verso la metà del XIX sec. la Mappa Rabbini riporta l'esistenza di ancora trenta cascine disposte tra l'attuale Corso Lecce, la Dora Riparia, Corso Francia per toccare i confini di Collegno ad ovest della città. Non disponiamo che di scarsi elementi per valutare appieno il ruolo svolto dal contadino nell'arco di questa secolare, faticosa ed intricata trasformazione fondiaria che ha interessato il nostro territorio. Eppure i fatti stanno a dimostrare che solo attraverso il duro, costante ed umile lavoro esplicato da questi tenaci lavoratori della terra, è stato possibile costruire la fortuna economica di una classe dirigente la quale avrebbe poi gettato tutto il proprio peso economico nello sviluppo industriale della società moderna.

*Nota: Le strutture sono concepite in modo tale da consentire che tutte le operazioni agricole possano svolgersi tra ambienti collegati tra di loro senza soluzione di continuità.

PARELLA – la cascina

Il territorio occupato oggi dal Quartiere Parella, ha ospitato, per secoli, numerose cascine sorte sulle rovine o dalla trasformazione di precedenti strutture agricole di età medievale. Il toponimo Parella viene

timidamente alla luce solo verso il 1930. E' di certo una denominazione di estrazione popolare, come del resto molte altre che ci propone la nostra città. Ad esempio si può pensare che nessuno sia mai riuscito a darsi una ragione storico - culturale circa il toponimo di un modesto quartiere sorto in propaggine a S. Donato sul finire del secolo scorso, denominato "Campidoglio". Forse in riferimento ad un quartiere romano o più semplicemente per trovarsi altimetricamente al di sopra del Martinetto in posizione geografica privilegiata, in quel tempo sito abitato più in alto della città, ad esclusione della zona collinare?

Ecco perché Campidoglio! Sono toponimi sorti dal nulla o più semplicemente da una misteriosa serie di cause imponderabili, frutto della fantasia popolare connessa alla natura dei luoghi od alla realtà sociale degli abitanti. Nel nostro caso "Parella" può anche avere una sua radice storica ben precisa, poiché reca e conserva la memoria di un casato nobile, quello dei Marchesi S. Martino di Parella, primi proprietari della cascina omonima.

I S. Martino di Parella appartenevano ad una delle casate fra le più potenti del Canavesano, unitamente ai Valperga ed ai Castellamonte, tutti nobili scesi a Torino divenuti, loro malgrado, Vassalli dei più potenti Savoia e ridotti a dover trarre reddito dal possesso della fertile terra torinese. La casata dei S. Martino scompare nel 1801 con l'ultimo discendente, Alessio, dalla 17' generazione.

La Parella, architettonicamente non costituiva alcunché di particolarmente interessante. Essa era formata da un monolitico corpo di fabbrica a forma di parallelepipedo con annesso terreno ad uso di orto e giardino padronale. Un muretto divideva il civile dal rustico ed una porticina consentiva l'accesso all'aia, attorno alla quale sorgevano le modeste case dei contadini, le stalle, i fienili ed i tetti. Una struttura, tutto sommato, né migliore né peggiore di tante altre similari sparse sul territorio. La Parella, al di là delle sue origini nobiliari, era destinata a divenire nota per un qualcosa che non aveva nessuna attinenza con la terra. Essa divenne famosa per una originale iniziativa di notevole interesse matematico-scientifico.

Tra il 1763 ed il 1765 sorse sul territorio della cascina, e precisamente lungo la scarpata che volge sul canale della Pellerina, una "Stazione sperimentale idraulica" che doveva poi riscuotere interesse e fama



Cascina Parella. Portale del Michelotti

europea. L'ideatore dell'opera dalla tipologia costruttiva insolita e strana da individuare tra il castello e la torre, fu il matematico Francesco Domenico Michelotti, professore alla R. Università di Torino. Il "castello" idraulico serviva alla sperimentazione e misurazione della potenza delle acque mediante l'uso di canali conduttori, canaletti secondari con percorsi e pendenze diverse intersecanti l'impianto principale. La grande quantità d'acqua occorrente proveniva da due condotte derivate dalla roggia detta la "Corsola" (Cossola) dirottate dal fiume Dora a monte di Collegno. Un'opera da annoverare tra le più insigni per l'alto valore scientifico e la risonanza internazionale destata, come pure per l'originalità della costruzione. Sino ai primi decenni del secolo, chi percorreva la strada che costeggia il canale della Pellerina, oltre il Martinetto, poteva notare i ruderi di una torre che si affacciava verso la scarpata a nord della via Michele Lessona. Ai piedi della torre si notavano ancora tracce di monticelli, canali e vasche. Tutti resti del laboratorio voluto dal Michelotti per condurre le esperienze sul flusso, sulla caduta e sulla corrente delle acque. L'inaugurazione si svolse alla presenza di S.M. il re e del duca di Chiabrese, di molta popolazione accorsa con curiosità ad ammirare quella specie di castello incantato ed applaudire l'ideatore, gli architetti ed i matematici suoi collaboratori. Gli studi di Michelotti, vanto dell'idraulica torinese, servirono in seguito come punto di riferimento per altri scienziati nella costruzione di più grandiosi impianti idroelettrici sorti sulla catena delle Alpi. Oggi di quell'opera non rimangono che misere tracce lungo la scarpata verso la Pellerina dal Corso Monte Grappa all'imbocco di via Paolo Boselli. In quel tratto fa ancora bella mostra di sé uno stupendo ed imponente arco a tutto sesto in mattoni a vista, sormontato da un timpano e da uno scudo in funzione di chiave dell'arco, privo di stemma nobiliare, munito di un cancello in ferro battuto. E' presumibile che costituisse l'ingresso allo stabilimento idraulico del Michelotti.

Per tutte queste ragioni la nobile cascina Parella venne da allora ribattezzata la cascina degli esperimenti idraulici. Tutta storia scomparsa, distrutta, cancellata dalla memoria dell'uomo e perché non anche dalla sua insipienza. Orbene, perché non salvare l'unica testimonianza di un'opera che ha dato prestigio alla Città per merito dell'ingegno dei suoi figli, della loro volontà di progredire nella conoscenza della natura e della scienza?

LA VILLA "LA VITTORIA" CASCINA MOROZZO e NOSTRADAMUS

La cascina Morozzo è una delle poche di origine medievale meritevole di una particolare attenzione in virtù delle singolari vicende che l'hanno coinvolta nel corso del suo ciclo storico.

Sul Morozzo è bene risalire alle sue origini, vale a dire ad una precedente dimora gentilizia, ritenuta da alcuni di proprietà di una principessa Sabauda, non meglio identificata, chiamata Vittoria. Ecco il perché della Villa Vittoria. Nel 1500, questa così composita zona era assai prediletta come residenza da gente ricca, nobile, nonché da dignitari dimoranti in città, affascinati dalla stupenda posizione geografica, dalle condizioni ambientali ideali e dalla vaghezza del luogo. Si narra che la zona fosse ricoperta di alberi d'alto fusto e di un fitto bosco ceduo popolato da una copiosa cacciagione e da numerose dimore contornate da giardini bellissimi. La strada antica di Collegno si dipartiva dall'attuale via Cibrario all'altezza di via Clemente per poi volgere verso nord sino a lambire la Villa Vittoria.

Sino agli anni trenta, sulla strada della Pellerina, un'erma in pietra come quelle che indicano le strade collinari segnava la scritta: "Villa la Vittoria detta il Morozzo". Un ingresso secondario ed un ponticello consentiva l'attraversamento del canale, un cancello in ferro ed una rampa adatta per carri agricoli conduceva al Morozzo. A destare interesse e fascino sul Morozzo, contribuì un evento singolare legato a un personaggio molto discusso per la sua collocazione nella società in virtù di veggente – astrologo e profeta di fama europea: MICHAEL de NOSTRADAMUS. E' documentato che nell'anno 1556, ospite del Morozzo, fu il rinomato astrologo Nostradamus, passato alla storia come scienziato e mago profetizzante, autore delle rinomate centurie, quartine e presagi dalla astrusa interpretazione. Il Nostradamus lasciò un tangibile segno: la sua presenza con una testimonianza incontestabile, soprattutto per la figura che impersonificava. Quale attestato più evidente e duraturo poteva egli tramandarci se non attraverso una lapide recante incisa una scritta dal contenuto tipicamente sentenziale? Fino agli anni '40 la lapide rimase murata all'interno di quel che restava dell'edificio, per poi scomparire

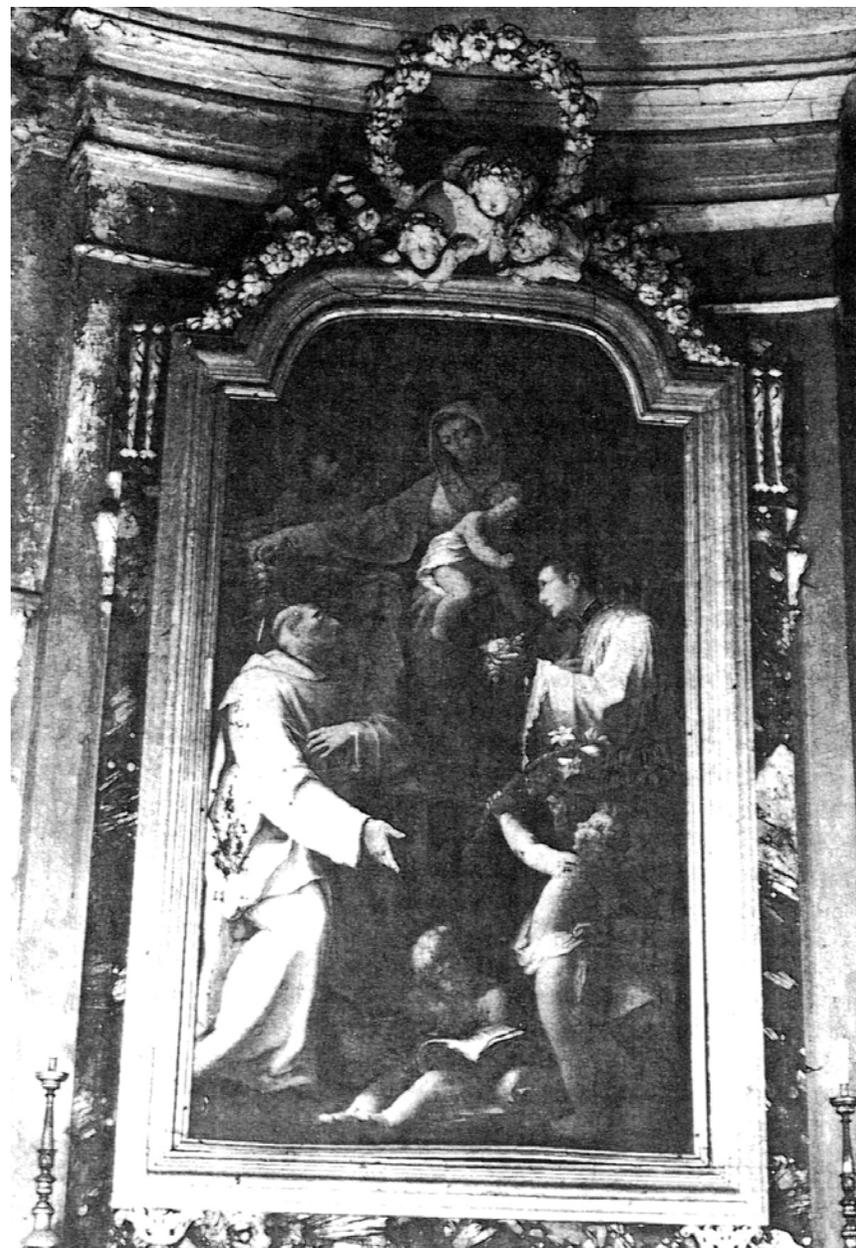
inspiegabilmente. Pare sia stata collocata in un altro edificio del centro cittadino con la scritta:

NOTRE DAMUS ALOGE ICI
ON IL HA LE PARADIS LENFER
LE PURGATOIRE JE MA PELLE
LA VICTOIRE QUI MHONORE
(AURALA) ...AVRALA GLOIRE QUI ME
(OURA) MEPRISE OVRA LA
RUINE HNTIERE

che tradotta significa:

Nostradamus alloggia qui
dov'è il Paradiso, l'Inferno
il Purgatorio, io mi chiamo
la Vittoria chi mi onora
avrà la gloria chi mi
disprezza avrà la
completa rovina.

La sentenza venne fatta proprio dagli abitanti della zona che per molto tempo venne chiamata con quella definizione. Morozzo, dopo la parentesi del Nostradamus nella seconda metà del 700 viene di proprietà della famiglia Martin, oriunda di Tigne in Tarantasia, antica denominazione dell'alto bacino dell'Isere, ai confini della Valle d'Aosta sotto la dominazione Sabauda. Famiglia arricchitasi come banchieri, investiti in seguito da titoli comitali, pratica d'uso frequente sotto i Savoia. Nel 1790 il Barone Giuseppe Francesco Martin risulta ancora proprietario delle cascine Morozzo ed Anselmetti in zona Martinetto. All'inizio dell'800 il gioielliere di Corte Filippo Colla acquista il Morozzo ed il Cascinotto sulla strada della Pellerina e riunisce sotto il suo nome le due proprietà onde disporre di maggior superficie terriera per dare corso a nuove iniziative. Il Colla abbandona in parte le colture tradizionali per dedicarsi all'allevamento dei bachi da seta. Impianta una bigattiera, (dal dialetto piemontese) ed in poco tempo l'iniziativa si trasforma in un vanto della campagna torinese, oggetto d'interesse di molti forestieri. Colla ebbe il merito di organizzare con notevole intelligenza l'allevamento dei bachi da seta, sfruttando il momento propizio offertogli dal mercato della seta, avvalendosi della presenza sul territorio di migliaia e migliaia di gelsi le



Cascina Berlia. Cappella. Pala d'altare

cui foglie costituivano l'alimento indispensabile per il lepidottero originario della Cina. Allo stato attuale di questa cascina non resta traccia alcuna, poiché l'ultimo breve tratto di muro ancora in piedi è stato abbattuto nel 1982 per consentire la sistemazione della scarpata che dalla via Sismonda scende verso il Corso Appio Claudio. Un muro divisorio ricorda tuttavia che il Morozzo confinava con le terre del Gibellino, mentre sono scomparsi da tempo sul Corso Appio Claudio il cancello, il ponticello e tutte le tracce che potrebbero avere dei riferimenti con la cascina. Nei paraggi del Morozzo esiste, ben conservata, la Villa del Gibellino, abitata da una nobile famiglia piemontese, Villa con Cappella che, nell'800, fu di proprietà del banchiere Tron. Il Calcaterra e l'Anselmetti son stati inghiottiti nei primi decenni del secolo dall'incalzare dello sviluppo urbanistico della città.

L'ultimo ad essere demolito è stato il Morozzo; l'Avvocato A. Momigliano ne fu proprietario sino al 1934. La storia attuale non si racconta perché compito delle generazioni a venire, sempre se lasceremo loro qualcosa di rimarchevole dal punto di vista culturale ed umano.

PARELLA, NASCITA DI UN QUARTIERE

Con la stesura del P.R.G. del 1908, entrato in vigore nel 1913, veniva sancito un ulteriore sviluppo urbanistico della Città in direzione ovest, venivano così issate le norme di urbanizzazione, si tracciavano le arterie di grande scorrimento e le vie, nel rispetto dell'ortogonalità tradizionale della Città. Il territorio, pressoché sgombro di edifici, fatta eccezione delle caschine sparse quà e là, si prestava favorevolmente alla pianificazione urbanistica. Infatti, ancora sul finire del sec. XIX, la barriera daziaria ad ovest della Città correva esattamente sul tracciato dell'attuale Corso Tassoni, iniziando da Piazza Bernini, la così definita Barriera di Francia, per proseguire verso nord con la Barriera di Via Cibrario, del Martinetto, Corso Regina Margherita e Barriera di Via Cibrario, del Marinetto, Corso Regina Margherita e Barriera Valdocco. Solo nel 1911 veniva eretta la nuova cinta daziaria che, dalla Piazza Massaua sino alla Barriera di Pianezza, tracciava i confini del nascente Quartiere, attraversando la Dora sul Ponte Pietro II ai confini con

Lucento. Lungo il nuovo muro perimetrale della Città veniva tracciata una strada di modestissima dimensione, quella che diverrà l'attuale Via Pietro Cossa. La ferrovia a vapore Torino-Rivoli, nata nel 1870 con la stipula di una convenzione tra le due Città ed il Cav. Giovanni Colli per un iniziale esercizio limitato tra la Piazza dello Statuto e la Tesoriera-Pozzo Strada, da prolungarsi poi sino a Rivoli, consentiva ai Comuni di Grugliasco, Collegno e Rivoli di uscire da un secolare isolamento e guardare con maggior fiducia al loro sviluppo socio-economico. E' risaputo che i mezzi di comunicazione sono sempre stati una condizione primaria per favorire insediamenti produttivi di ogni tipo e l'asse stradale Torino-Rivoli si prestava a dovere per raggiungere questo obiettivo. Un esempio per tutti vale l'insediamento del cotonificio Napoleone Leumann con relativo villaggio, sorto ai margini dello stradale di Francia in territorio di Collegno.

Ad ovest la Città assumeva, di tratto in tratto, denominazioni diverse. La più nota sulla destra dello stradale di Francia era la zona detta "Tesoriera" in considerazione dell'esistenza di una lussuosa villa settecentesca con ampio parco, edificata tra il 1712 ed il 1715 da tal Ajmone Ferrero di Borgaro e Signore di Cocconato, Tesoriere del re Vittorio Amedeo II, su progetto del frate Teatino Jacobo Maggi. Altre zone assumevano diverse denominazioni quali: Pozzo Strada, Lionetto, Basse di Dora, Pellerina, Porta Rossa ecc... Però solamente Pozzo Strada era ufficialmente riconosciuta Borgata o Frazione della Città.

Il toponimo Parella era ancora ben al di là da venire, infatti esso comparirà sulle Guide Paravia e negli atti del Comune solo nel 1930. I confini territoriali del nuovo Quartiere venivano così ufficialmente fissati con la Dora Riparia a nord, la strada della Berlia ad ovest, il Corso Francia o Stradale a sud ed il Corso Tassoni ad est. Pertanto Parella va inteso come un impianto urbanistico di recente realizzazione e che offre scarsi spunti per svolgere una ricerca storico - culturale di ampio respiro. La sua storia è di natura squisitamente agricola, antichissima come la sua terra, di pochi secoli se si fa riferimento agli insediamenti rurali costituiti dalle caschine seicentesche. Tracce di vestigia d'epoca romana o preistoriche non sono mai affiorate, mentre invece a soli 4 km sulla direttrice per Rivoli, il romano "ad quintum" sul territorio di Collegno, ha offerto abbondante materiale archeologico. Altri quartieri della Città sono depositari di specifiche storie ambientali, vedi ad esempio Lucento, l'antica Lucentum, appartenuta ai Beccuti

(ricca famiglia medievale torinese) passata ai duchi di Savoia indi ai Tana di Entraques ed ai Natta di Alfiano con una chiesa dedicata alla Madonna delle Grazie e, nel 1706 per essere stato territorio di battaglie durante l'assedio di Torino. Medesimo discorso vale per altri quartieri periferici dalla storia ampiamente documentata come ancora la Crocetta, la Madonna di Campagna, la Madonna del Pilone, Campidoglio S. Donato, Mirafiori, Cavoretto, Stupinigi ed altri. Storicamente Parella non ha altro da offrire se non la storia delle sue cascine, la sua posizione geografica eccellente, una terra solcata da un elevato numero di bealere, veri canali dirottati dalla Dora a monte di Collegno ed Alpignano; acque sapientemente dirottate in ogni direzione mediante una fitta rete di fossati secondari irrigatori della fertile campagna. Pozzo Strada è stato per secoli un esempio di razionalità applicata alle acque irrigue che hanno indubbiamente favorito l'insediarsi di unità agricole, espressione più pura di una cultura contadina. Con il P.R.C. del 1908 si sono definitivamente sentenziate le sorti di un territorio che, sotto l'incalzare delle esigenze espansionistiche della Città, veniva gradatamente occupato dalle prime modeste case d'abitazione ed i primi insediamenti produttivi dalle limitate dimensioni. Un fenomeno preoccupante se non fosse stato subito arginato e sottoposto a ben precise norme disciplinari espresse dal nuovo P.R. Un atto dovuto che ha posto termine ad ogni forma di abuso edilizio. Le prime vie sorte sul territorio risalgono al 1906 e sono: Via Salbertrand, Via Exilles, Via Gravere e Strada della Berlia ai confini con Collegno, protendimento della strada della Pellerina. Via Nicola Fabrizi reca la data del 1885 e Corso Regina Margherita del 1879. Tutte le altre partono dal 1909 al 1922, fatta eccezione per quelle degli ultimi due decenni sorte nella zona oltre la Via Pietro Cossa, insediamento di recente costruzione.

Il quartiere ospita un vasto parco pubblico situato tra il Corso Appio Claudio ed il Quartiere Lucento. Gode di un altro privilegio che consiste nell'avere un'arteria che da Piazza Castello, Via Garibaldi (la *Decumanus Maximus* o *Via Major* di epoca romana) prosegue sulla stessa direttrice per Via Cibrario, Via Michele Lessona, Via G. Servais sino al confine con Collegno, (Corso Marche). Lungo le vie Michele Lessona e Servais, in difesa della posizione panoramica costituita dal terrazzo morenico che sovrasta l'ampia bassa zona dell'alveo della Dora, un vincolo urbanistico vieta di edificare oltre una certa cubatura.

Norma più che saggia che ha consentito di salvaguardare la parte ambientale più bella del Quartiere.

Sin dagli anni venti sono sorte numerose piccole e medie industrie meritevoli di essere citate.

Fabbrica italiana autopiani – Soc. An. Via Rosolino Pilo
 Fabbrica Automobili Cerano – Corso Lecce – P. Rivoli
 Fabbrica Automobili Scat – Corso Lecce
 Fabbrica Italiana Radiatori – Via Domodossola
 Fabbrica Conserve alimentari Siccardi e Ballone – Via Rosolino Pilo
 Fabbrica pennelli e spazzole Foriero – Via Borgomanero
 Fabbrica stringhe ing. Giorcelli – Via Salbertrand
 Fabbrica pietra artificiale – Via Domodossola
 Fabbrica utensili di precisione – F.li Bruno – Via Domodossola
 Fabbrica Soda e lisciva Zoglia I. – Via Brione
 Fabbrica Vernici e pennelli Parella – Via G. Servais
 Officine meccaniche Sala – Via Piedicavallo
 Segheria Pasqualino e Vienna – Corso Francia
 Soc. An. S.I.R.C.A. dolciumi – Via Rosolino Pilo
 Soc. Augusta Wafer ed affini – Via Rosolino Pilo
 Officina Meccanica Merlo – Via Romagnano
 Officina Meccanica F.li Cusino – Via Gravere
 Officina Meccanica Borello Forno – Via Brione
 Fonderia Gaia
 Stabilimento pizzi Simonetti – Via G. Servais
 Fonderia Balora – Via Giacomo Medici
 Utensili di precisione Audisio – Via Gravere
 Officina costruzione per macchine industriali Autheman Via Exilles
 Officina riparazione automobili F.li Rustichelli – Antica Strada di Collegno
 Officina costruzione meccaniche Cirio – Via Borgomanero
 Officina costruzioni modelli in legno F.li De Marchi – Via Zumaglia
 Officina meccanica Cervino e Ozegna – Via Domodossola
 Officina Meccanica S.I.R.E. (riscaldamenti elettrici) Via Brione
 Officina meccanica Busso Marco – Via Brione
 Consorzio metallurgico operaio italiano – Via Pietrino Belli
 Fabbrica confezione tele e sacchi – Corso Lecce

Da questo elenco si può rilevare che le attività produttive degli anni venti non solo erano numerose ma occupavano una larga fascia diversificata, con prevalenza nel settore della meccanica. Negli anni venti il quartiere non si presentava ancora come una unità abitativa sviluppata ma come la propaggine embrionale di una città che premeva

imperiosamente verso l'esterno. L'industrializzazione procedeva ormai a ritmi accelerati avida di ingoiare spazi. Si stava profilando la nuova era industriale che in pochi decenni doveva travolgere non solo le antiche residenze rurali, ma espandersi in larga misura oltre i confini della Città. Una trasformazione che richiedeva di essere sorretta dall'inserimento dei più elementari servizi sociali, cosa che avvenne in misura insoddisfacente. Durante questo rapido processo di urbanizzazione e la prorompente ascesa della Torino industriale, la Parella veniva impietosamente aggredita da un'azione distruttiva della sua secolare cultura. Un processo evolutivo più che necessario per non restare indietro con i tempi ma che ha comportato pesanti sacrifici e notevoli rinunce nella qualità di vita. Questo racconto dai risvolti patetici e per alcuni aspetti melanconici, ha per esclusivo scopo di attirare l'attenzione delle nuove generazioni, per stimolarle allo studio ed alla ricerca delle proprie origini storico - culturali.



Cascina Borello già Santa Chiara. 1976

STORIA E PERSONAGGI NELLE STRADE DEL QUARTIERE

di Magda Fenoglio

Il nostro quartiere è rispetto ad altri di Torino, abbastanza recente. Dalla pianta geometrica della Città di Torino “sino alla cinta e linea daziaria con piani regolatori d’ingrandimento” del 1869 pubblicata per cura del Municipio, compaiono poche vie del Quartiere. Precisamente: via Balbis, Carena, Industria, S. Donato, S. Rocchetto. Il Martinetto compare come fabbrica e come canale. Ivi e già sita una piccola borgata che trae il nome dalla macchina per battere il ferro o maglio, che ivi si lavorava in gran quantità detto appunto in dialetto piemontese *Martinet*. Il maglio era mosso dalla forza idraulica di un canale che colà scorreva alimentato pure da un mulino. In detta borgata era sita una casa di correzione per donne ed uno spazio celtico. In capo a via S. Donato vi era la cinta daziaria. Il Canale dei Molassi prendeva acqua dalla Dora Riparia e nel primo tratto era detto canale del Martinetto. Lo sviluppo è successivo, come si ricava dalle delibere municipali per la denominazione delle nuove strade. In una successiva pianta geometrica compilata per cura dell’Ufficio tecnico municipale del 1886 compare un timido accenno di via Cibrario come edifici, naturalmente, via Pinelli e la strada provinciale di Francia che è indubbiamente larga ma con pochi edifici a fronteggiarla. Fra la via S. Donato ed il corso Regina Margherita larghi spazi vuoti su cui si affacciano poco nuove vie: via Saccarelli, via Galvani. In una successiva pianta del 1911 (Plan de la Ville de Turin) appaiono indicate le vie Fabrizi, Medici, Digione, Alpignano, Rosta, Piffetti, Talucchi e Reyneri. Siamo al momento dell’esposizione internazionale ed il nostro Quartiere compare nell’estremo angolo in alto a sinistra: sull’edizione Altacomba compaiono il tirassegno militare e quello Nazionale, nonché l’impianto idroelettrico municipale.

Piazza Risorgimento già si fregia di questa importante denominazione, ma non appaiono edifici. Non pare che le vie e le piazze del quartiere abbiano, a differenza di altre zone, denominazioni con riferimento locale (eccezion fatta per via Martinetto e via Le Chiuse). Si possono riunire in TRE gruppi con denominazione avente riferimento GEOGRAFICO (nazioni, regioni, comuni, monti, fiumi) CELEBRATIVO di eventi storici e COMMEMORATIVO di personaggi.

Relativamente agli eventi storici ricordiamo:

DIGIONE (deliberazione del 9.11.1910) Città della Francia, durante la guerra Franco - Prussiana fu teatro di battaglia fra volontari italiani guidati da Giuseppe Garibaldi)

MADONNA DELLA SALETTA (deliberazione del 1973) così chiamata e stabilito nel 1973 in occasione del primo centenario della apparizione della Madonna sulla montagna della Saletta.

S. DONATO, strada aperta nel 1835 sul tracciato della precedente strada del Martinetto. Trasse il nome da una antichissima chiesa dedicata a S. Donato sita nel preesistente Borgo omonimo, distrutto dai francesi nel 1536 ed in seguito ricostruito questo antico borgo era anche denominato Colleasca e si raggruppava ai lati di una sola via che si chiudeva con una porta. Esistevano nel borgo oltre alla chiesa di S. Donato l’Ospedale di S. Cristoforo degli Umiliati con la sua Chiesetta, ed un’altra cappella dedicata a S. Bernardo da Mentone.

STATUTO, (deliberazione del 29.3.1851). Questa piazza venne aperta nel 1864, una società di capitalisti inglesi a seguito di un accordo con il Municipio intraprese e compì la costruzione dei palazzi che cingono la piazza. La spesa ammontò a lire 7 milioni. Nell’accordo era previsto, oltre il pagamento degli interessi, un piano di ammortamento e rimborso delle spese che si concluse poco favorevolmente per il Municipio nel 1864, danneggiato dal trasferimento della capitale.

Monumento commemorativo del Traforo del Frejus inaugurato il 1879. Progetto ed idea del monumento è del Conte Paniessero di Vegli e le statue furono modellate dallo scultore L. Belli, sotto la direzione del Tabacchi. La statua del genio (al culmine misura 4 m di altezza) venne fusa nell’arsenale di Torino.

I personaggi storici che le nostre strade ci ricordano sono:

ACTIS (delibera 5.2.1954) scrittore dialettale noto come Amilcare Solferino. **ALASONATTI** (delibera del 5.2.1980) sottotenente dell’aeronautica, fucilato, medaglia d’Oro - precedente denominazione della via “Passaggio privale via Martinetto”.

APPIO CLAUDIO (delibera del 28.4.1935). Censore e console romano accecato secondo la leggenda per le sue riforme religiose. Dette il nome all’Acquedotto - la strada precedentemente era denominata “della Pellerina.”

ASCOLI GRAZIANO - nato a Gorizia nel 1829 e morto a Milano il 1907. Linguista, fondò l’Archivio Glottologico Italiano.

ASINARI DI BERNEZZO - (delibera del Podestà del 28.4.35) Ufficiale di cavalleria guerra 186061 - denominazione precedente della via “strada antica di Collegno”.

AVET Giacinto - Uomo politico, sottoscrisse lo statuto come Ministro per gli affari ecclesiastico, di grazia e di giustizia. Denominazione precedente "tratto di via S. Domenico".

BAGETTI Pietro, acquerellista, allievo del Palmieri. Insegnò alla Accademia Albertina.

BARBARO ALDO, caduto libertà già via "Campidoglio"

BEAUMONT - (delibera del 16.2.1876) pittore.

BELLARDI - (delibera del 25.7.1924) medico dell'Ateneo di Torino.

BELLI - (delibera del 25.7.1921) giuriconsulto

BELLOTTI BON - (delibera del 28.4.1935) attore, capocomico, morì suicida.

BENTIVOGLIO - (delibera dell'8.3.1976) professore cieco dall'infanzia, Presidente Consiglio Mondiale protezione sociale. Denominazione precedente "interni di via Servais".

BERNINI - scultore, architetto, pittore, eseguì il baldacchino della Chiesa di S. Pietro. Ideò il colonnato e le Scale Regie.

BERRUTI - (delibera 26.7.1954) Fondatore dell'ospedale Maria Vittoria, ginecologo, nato il 1841, morto il 1911.

BIANCHI - storico, nato a Reggio Emilia 1818/1889 - denomin. prec. via "Neghelli".

BOGETTO - medico (delibera del 9.5.1900)

BONCOMPAGNI di Mombello Carlo - Uomo politico 1804/1880 - pedagoga Magistrato Piemontese.

BONZANIGO - intagliatore del legno ed artista ebanista di Casa Savoia.

BOSELLI - (delibera del 25.10.1950) Giurista e statista.

BOSSI - scrittore, diplomatico nato il 1758, morto nel 1823.

BUFFA - ufficiale degli Alpini, Medaglia d'Oro nato nel 1867, morto nel 1916

CAMPANELLA - (delibera del 23.11.1922) Filosofo, poeta.

CAPELLI - (delibera del 25.7.1921) botanico.

CAPELLINA - Pedagoga, grecista.

CARRARA - (delibera del 10.11.1945) avvocato criminalista; il parco è più conosciuto come "parco della Pellerina".

CARRERA (delibera del 30.7.1921) commediografo.

CASALEGGIO - (delibera del 9.3.1976) attore dialettale, precedente denominazione "via di Servais".

CASALIS - poeta, storico.

CATTI - caduto libertà, precedente denominazione "via Giuseppe Dresda"

CHIRONI - giuriconsulto.

CIBRARIO - storico, uomo politico, il largo era denominato "largo Michele Bianchi".

CLEMENTE - (delibera del 9.5.1900) scultore in legno del 1700

COLLEGNO Giacinto - uomo politico, geologo

CORDERO DI PAMPARATO - (delibera 10.11.1945) partigiano, denominazione precedente "via Gabriele Berutti".

COSSA Pietro - (delibera 23.12.1922) Poeta, drammaturgo, precedente denominazione "via Circonvallazione".

DEL SARTO - (delibera del Podestà del 17.1.1931) pittore.

DURANDI Jacopo - letterato, storico.

FABRIZI Nicola - Patriota, garibaldino. Il largo, precedentemente, era "Largo Pinturicchio".

FAGNANO - Missionario salesiano in Patagonia.

FOGAZZARO - (delibera 10.2.1926) precedente denominazione via Gozzano, poeta, romanziere, nato a Vicenza il 1842 ed ivi deceduto nel 1911. Autore di romanzi: Malombra, Piccolo mondo antico, Piccolo mondo moderno, Daniele Cortis. Cattolico convinto, ha sempre cercato di conciliare la fede con le teorie della scienza moderna, in particolare dell'evoluzionismo.

FRANZOJ - esploratore, viaggiatore.

GALVANI - Scienziato - nato a Bologna, autore di appassionate ricerche sull'elettricità.

GARDONCINI - caduto per la libertà.

GIULIETTI - dal 1905 esploratore della Somalia, Etiopia, assalito dai predoni, i suoi resti furono ritrovati nel 1929.

LAMBRUSCHINI - (delibera 9.11.1910) pedagoga.

LESSONA - (delibera del 25.7.1921) letterato.

MADAME CURIE - (delibera del 2.12.1980) Fisica francese.

MATTEUCCI - (delibera 9.11.1910) chimico, fisico.

MEDAIL - (delibera del 1898) commissario doganale, a Bardonecchia, Torino 1784, Susa, Torino 1844 Giuseppe Francesco Medail fu un convinto assertore della necessità di aprire un traforo ferroviario sotto il colle del Frejus, allo scopo di rendere più rapide le comunicazioni fra l'Italia e la Francia. I lavori della galleria vennero iniziati nel 1858 e terminati nel 1871.

MEDICI Giacomo - (delibera del 9.11.1921) Generale nato a Milano nel 1817 e morto a Roma nel 1882. Prese parte alla prima guerra di indipendenza 1848/49 - Dopo l'infesta giornata di Novara, accorse alla difesa della Repubblica Romana, assalita da preponderanti forze francesi. Egli difese strenuamente il caposaldo del Vascello e si arrese soltanto quando rimase con pochi compagni. Nel 1860 seguì Garibaldi nell'impresa dei mille combattendo da Marsala al Volturno. Per gli alti meriti di valoroso soldato passò nell'Esercito Regio; nel 1866, con il grado di Generale, comandò una divisione durante la campagna di liberazione del Veneto. Fu Deputato e Senatore del Regno.

MIGLIARA - (delibera 9.5.1900) Pittore, precedentemente la via era denominata "via Lambruschini".

MIGLIETTI - giuriconsulto, Ministro di grazia e Giustizia. Presentò il progetto per il codice civile. La denominazione precedente della via era "tratto di via S. Clara".

MITTONE - (delibera del 9.3.1976) tipografo, scultore.

MONASTERO - denominazione precedente “via della Visitazione”.

MORGHEN - (delibera del 9.5.1900) famiglia di incisori fiorentini.

MOSSO - (deliberazione 28.4.1935) fisiologo, antropologo, archeologo.

MUSSO FERRARIS - Organizzò il primo sciopero delle sarte e modiste.

NAZZARO - (delibera del 21.10.1929) Guardia Regia.

NICCOLIN - letterato (delibera del 9. 10. 1927)

PACCHIOTTI - (delibera del 25.7.1921) chirurgo, benefattore.

PACINOTTI - (delibera del 25.7.1921) Fisico.

PALMIERI - disegnatore, incisore.

PARAVIA - (delibera del 1906) nato a Zara, Dalmazia 1797 morto a Torino nel 1857 - Fu docente stimato dell’Ateneo Torinese, dove tenne la cattedra di letteratura italiana. Scrisse, tra l’altro “Memorie piemontesi” ed il “Sistema mitologico di Dante”. Tradusse le lettere di Plinio il Giovane.

PASSONI - (delibera del 9.3.1976) denominazione prec. “via Servais”.

PASTEUR - (delibera del 25.5.1950) chimico, biologo.

PERAZZO - (delibera del 9.3.1976) Capostazione Santo.

PEROTTI - (delibera 10.11.1945) caduto per la libertà. Denominazione precedente “Largo Dacio Pini”.

PERONCITO - (delibera 25.10.1950) scienziato.

PEYRON AMEDEO - (delibera del 1890) filologo e letterato (nato a Torino nel 1785 ed ivi morto nel 1970) - Orientalista famoso, compilò un lessico ed una grammatica della lingua copta. Fu docente dell’Università di Torino, socio dell’Accademia delle Scienze della nostra città, venne nominato senatore del Regno.

PEYRON AMEDEO - Piazza- (delibera del 1965) Già piazza Antonio Rayneri. Avvocato nato a Torino nel 1903 ed ivi morto nel 1962. Fu Sindaco di Torino dal 16 luglio 1951 al 26 febbraio 1962. Il giardino ed il campo giochi occupano una superficie di 4480 e di 3600 metri quadrati.

PIFFETTI - (delibera del 9.5.1900) ebanista

PILO - il primo tratto della via è del 1910, il secondo dal 25.7.1921. Patriota, organizzò lo sbarco del Generale in Sicilia.

PINELLI- (delibera 1877) Giureconsulto. Uomo di Stato.

PIRIA - (delibera del 1906) Chimico, docente dell’Università di Pisa.

PRINCIPE ODDONE - Quartogenito di Vittorio Emanuele II - denominazione precedente, via “Solutore”.

PRINCIPESSA CLOTILDE - sorella di Umberto I.

PRINCIPE D’ACAJA - (delibera 16.2.1976) Capostipite di Casa Savoia.

RAPISARDA - (delibera del 22.11.1981) Poeta.

RE GIANFRANCESCO - Medico, botanico (delibera del 25.7.1921)

REGINA MARGHERITA - (corso, piazza dal 1879, già strada di Santa Barbara, di S. Massimo e boulevard d’Italia). Prima Regina d’Italia, nata a Torino nel 1851 e morta a Bordighera (IM) nel 1926. Principessa di Savoia - Genova, figlia del Principe

Ferdinando e nipote di Vittorio Emanuele II. Sposò il cugino Umberto I e rimase vedova nel 1900.

SACCARELLI - (delibera del 1877) Sacerdote, teologo.

SACCO-VANZETTI - cappella anticamente esistente

SAN ROCCHETTO - cappella anticamente esistente

SCAPACINO - (delibera del 21.10.1922) Medaglia d’Oro. Carabiniere Reale.

SCHINA - via dal 1884 - medico, patologo.

SERVAIS - (delibera 25.7.1921) Poeta, Filantropo.

SISMONDA - (delibera 15.7.1921) – Geologo, paleontologo.

SOBRERO - (delibera 15.7.1941) Chimico, la via è denominata dal 1908.

TALUCCHI - (delibera 9.5.1900) architetto.

TASSONI – (delibera 22.10.1915) Poeta, letterato, autore della “Secchia Rapita”.

TELESIO - (delibera del 18.12.1922) filosofo.

TENIVELLI - (delibera 25.7.1941) Storico, precedentemente era chiamata “tratto di via Palmieri.

TIMERMANS - (delibera 21.10.1917) Medico

VIDUA - (delibera 1885) letterato. Visitò l’Oriente. Morì su una nave in seguito a ferite riportate esplorando un vulcano.

VIGLIARDI PARAVIA (delibera 17.1.1931) Editore, librario. Titolare casa editrice stampò diverse pubblicazioni per ragazzi.

INDICE

Presentazione.....	pag. 3
Atto di nascita del Quartiere.....	pag. 5
Mansi, Cascine e Parella.....	pag. 19
Storia e personaggi nelle strade del Quartiere.....	pag. 33