

continua a sopravvivere la caratteristica struttura a maglia ottagonale stesa in origine su un rettangolo di 770 metri per 710, con 72 insulae dove avevano ricetto circa 5 mila uomini. Rimase questa tipica misurazione planimetrica negli stessi successivi ampliamenti (sebbene ad isolati sensibilmente più grandi) quasi come una misura inferiore capace di ispirare ogni altro grande architetto o urbanista che abbia in seguito contribuito a creare il volto della Torino moderna.

Ne sono evidenti frutti strade come via Po (lunga, con i suoi 702 metri all'incirca quanto l'intero lato minore della Torino augustea, e larga 18 metri, più i portici), nella quale l'organica previsione urbanistica di Amedeo di Castellamonte, realizzata in un quarantennio circa, a partire dal 1675, raggiunse un risultato di formale omogeneità quale raramente accade di trovare altrove. Ritorna viceversa come una costante nella capitale subalpina, e un secolo più tardi ancora col disegno fornito dall'arch. Giuseppe Frizzi per la grandiosa piazza Vittorio Veneto (34.850 metri quadrati) intorno alla quale l'architettura sorta tra il 1825 e il '30, è un modello di coerenza stilistica, di ritmi prospettici, dove la stessa pendenza del terreno (circa 7 metri dallo sbocco della via al filo del ponte) come notava anche il Bernardi nel suo volumetto Torino e i suoi dintorni (Istituto Poligrafico dello Stato, 1957) venne sapientemente dissimulata « col progressivo digradare dell'altezza delle case ».

Trasse, Torino, il suo carattere urbanistico-architettonico e la sua stessa bellezza da quest'ordine sorretto da sagge consuetudini e da una retta legislazione. Si ricordino il « Regolamento sulla misura delle fabbriche » del 1635 e le successive prescrizioni sino a quelle del 1791 e del 1792, ma, come fa il Prof. A. Cavallari Murat nel suo « Ritratto storico-urbanistico di Torino » pubblicato a cura della sezione piemontese dell'Istituto Nazionale di Urbanistica in occasione del VI Congresso Nazionale tenutosi a Torino nel 1956, a questi vanno aggiunti gli « interventi di convincimento e di imperio fatti tramite il magistrato delle fabbriche (1621) e il Congresso di architettura » (1779), specie di commissione d'ornato dell'epoca.

Lo stesso scopo ebbero i « Regi Uglietti », « notevoli, providenziali interventi d'imperio — come li definisce il Cavallari Murat — che in determinate strade prescrivevano di eseguire una facciata già redatta da architetti statali ». Ed eran questi, in genere, (sia detto senza voler far torto alle burocrazie comunali) le menti più valide e geniali.

Ancora nel 1855, Torino era compresa tra un perimetro che correva a sud lungo corso Valentino (ora Marconi) e, scavalcando la ferrovia, sino a corso Re Umberto; poi via Cernaia sino alla ferrovia di Porta Susa chiusa a nord con i fabbricati lungo corso Regina Margherita per discendere quindi costeggiando i bastioni dei giardini reali e a cavallo di corso San Maurizio sino al Po. Ed è questa la Torino nella quale un ing. Mosca crea, in asse a corso Giulio Cesare, il bellissimo ponte (un solo arco di 40 metri stupendamente profilato) che porta il suo nome e che in tutto il mondo è studiato come un'opera esemplare; nella quale un Antonelli erige la Mole (iniziata come tempio israelita) un capolavoro di intuizione e di ingegneria costruttiva nel quale si fondono la genialità del suo architetto e le superbe capacità di qualificatissime maestranze; dove un Mazzucchetti disegna la facciata della stazione di Porta Nuova, degna d'una moderna cattedrale, mentre sorgono ambienti come piazza Maria Teresa, nella quale quel senso di misura tutto torinese ha forse un ultimo finissimo esempio prima che col nuovo secolo la città inizi a snaturarsi.

Ipertrofia, espansione a macchia d'olio, demolizioni inconsulte, prevalere di interessi materiali, incuria e scarso impegno sul piano della progettazione architettonica sono

i fattori da ascrivere al passivo del patrimonio artistico e urbanistico della città da mezzo secolo in qua, fenomeno peraltro, ove più ove meno, avvertito in tutti i grandi centri.

Non si negherà, per questo, l'attivo. La città che nel secolo scorso aveva visto sorgere la Promotrice di Belle Arti (1842) e il Circolo degli Artisti, rimasti tra i più antichi sodalizi culturali italiani (e purtroppo sordi alle esigenze d'un vero rinnovamento) e che nel 1863 ebbe la prima Galleria d'Arte Moderna di civica istituzione, svolse anche nella prima metà del nuovo secolo una funzione di primo piano nell'ambito della cultura nazionale ad opera di uomini come Venturi, Gualino, Casorati, Gobetti, Chessa, G. M. Gatti, Burzio, Persico e più tardi con intellettuali antifascisti quali Ginzburg, Antonicelli, M. Mila e Pavese (riuniti intorno all'editore G. Einaudi), con pittori come Spazzapan, Fillia, Bozzetti, Cremona e Maccari, studiosi come la Brizio, Argan e M. Soldati, con iniziative come quella del « Teatro di Torino » che ebbe un peso del tutto singolare nel rinnovamento del gusto italiano in fatto di cultura teatrale, con l'attività dei futuristi torinesi (oltre a Fillia, Diulgheroff, Rosso, Oriani, Zucco ed altri) già più vicini all'astrattismo che all'aeropittura marinettiana, negli stessi anni in cui si formò il gruppo dei « Sei » (Bosswell, Chessa, Galante, Levi, Menzio e Paulucci). Ma anche in campo architettonico e urbanistico Torino continuava a misurare le tappe del suo destino di metropoli.

Ne son testimonianza, insieme ad altre opere notevoli, il palazzo per uffici fin dal 1929 realizzato da Pagano e Levi-Montalcini, per Gualino, in corso Vittorio Emanuele, la nuova Via Roma dominata da uno spirito eclettico nel primo tratto, d'un « Novecento » piacentiniano nel secondo (da piazza San Carlo a piazza Castello), la palazzina dell'Ippica, progettata da Mollino nel '38 costruita nel '40 e demolita, nel '60, nonostante fosse riconosciuta tra gli esiti più validi dell'architettura contemporanea europea.

L'impegno creativo dell'architettura torinese si affermava inoltre con Torino-Esposizioni, destinato a riunire nel piano generale dell'arch. R. Biscaretti, il Palazzo per la moda e le esposizioni di E. Sottsass ingrandito successivamente con il Teatro nuovo e il mirabile salone centrale (10 mila mq.) di P. L. Nervi, al quale si doveva in seguito il Palazzo del Lavoro (Italia '61) con la Galleria d'Arte Moderna dei milanesi Bassi e Boschetti, con palazzi per uffici come la « Lancia » di Rosani e la nuova « Burgo » di Casalegno, con chiese come il piccolo gioiello costruito in Moriondo T.se da N. Mosso autore, col figlio Leonardo, della chiesa del Redentore, per non dire dei numerosi edifici realizzati tra gli altri da Mollino, Passanti, Morbelli, Levi-Montalcini, Roggero, Casalegno, Renacco, Salvestrini, Sottsass jr., Oreglia, Graffi, Ceresa, Gabetti, d'Isola e Campo.

Un ruolo non di servizio soltanto assume in questo quadro di valori artistico-culturali torinesi e subalpini, la rete di comunicazioni testimonianza della viva esigenza di contatti e di relazioni tra capoluogo e territorio circostante, ma anche a più largo raggio ove si intenda il più vasto respiro europeo degli interessi piemontesi. Se è in crisi il settore ferroviario, ricco di promesse ma scarso di realizzazioni (al punto che s'attende ancora il ripristino del secondo binario nei 39 chilometri tra Fossano e Ceva a oltre vent'anni dallo smantellamento operato dai tedeschi, causa non secondaria delle difficili relazioni tra Torino e la Riviera), soddisfacente avvio venne dato alle comunicazioni aeree con Caselle; Torino guarda però con fiducia soprattutto ai trafori alpini e alle autostrade, sistemando intanto i suoi accessi e potenziando le maggiori arterie, tra le quali le « panoramiche » del Nivolet e la « collinare » di recente aperta possono ben ricordare come nell'incomparabile cornice delle sue bellezze naturali la « città industriale » non manca d'essere però anche un centro vivo di cultura con un non trascurabile patrimonio d'arte.