



RIVISTA  
*museo* Torino

/3



# TORINO NEL RISORGIMENTO

La città negli anni in cui si faceva l'Italia



Numero 3  
Giugno 2011  
ISSN 2038-4068

Periodico di MuseoTorino  
Città di Torino Divisione Cultura,  
Comunicazione e Promozione della Città

«Rivista MuseoTorino» è lo strumento  
con cui MuseoTorino comunica  
i propri obiettivi, progetti, attività  
e presenta la città e la sua storia  
attraverso i luoghi, le persone,  
gli edifici, le idee, le memorie.

**DIRETTORE RESPONSABILE**  
Daniele Jalla

**NUMERO A CURA DI**  
Alessandro Federico Martini  
Nicola Pirulli

**PROGETTO GRAFICO E IMPAGINAZIONE**  
Paolo Sacchetti

**COORDINAMENTO GRAFICO-TECNICO**  
Antonino Varsallona

**STAMPA**  
Stargrafica, San Mauro T.se

**TIRATURA**  
5.000 copie

**REGISTRAZIONE**  
Tribunale di Torino n. 30/2010

Via S. Francesco da Paola, 3  
10122 Torino  
Tel: 011 443 4440  
Fax: 011 443 4494  
[rivista.museotorino@comune.torino.it](mailto:rivista.museotorino@comune.torino.it)

[www.museotorino.it/rivista](http://www.museotorino.it/rivista)

Si ringraziano per la collaborazione  
gli autori che hanno cortesemente  
partecipato a questo numero con i loro  
scritti, le persone e gli enti che hanno  
fornito le immagini, le colleghe e i col-  
legli della Città di Torino che con i loro  
consigli e il loro apporto hanno aiutato  
a realizzare questo numero nei modi e  
nei tempi sperati.

MuseoTorino è un progetto  
della Città di Torino per il  
**150° anniversario  
dell'Unità d'Italia**

**Sindaco**  
Piero Fassino

**Assessorato alla Cultura**

**Direttore Divisione Cultura  
Comunicazione e Promozione**  
Anna Martina

**Comitato di indirizzo**  
Anna Martina  
Stefano Benedetto  
Franco Carcillo  
Francesco De Biase  
Daniele Jalla  
Livio Mandrile  
Paolo Messina  
Enrica Pagella  
Vincenzo Simone  
Francesca Soncini

**Direttore**  
Daniele Jalla – Coordinamento dei  
Servizi museali della Città di Torino

**Curatore capo**  
Maria Paola Soffiantino

**Curatori**  
Paola Elena Boccalatte  
Laura Carle  
Francesca Benedetta Filippi  
Alessandro Federico Martini  
Alessandro Vivanti

**Con la collaborazione di**  
Stefano Boselli  
Nicola Pirulli  
Paolo Sacchetti

Silvia Canavesio  
Carla Caroppo  
Anna Continisio  
Guido Fontana  
Paola Manchinu  
Ivana Mezzetta  
Anna Perretta  
Davide Rolfo  
Luca Spanu  
Antonino Varsallona

**Amministrazione**  
Tiziana Avico  
Clara Soffietti

**Segreteria**  
Barbara Bosco

**Comunicazione**  
Laura Danzi

**Ufficio stampa**  
Spainì & partners



**Con il sostegno di**  
Compagnia di San Paolo  
GTT  
IREN spa  
Italgas



**EDITORIALE**

- 03 **Fiorenzo Alfieri**, Assessore alla Cultura e al 150° dell'Unità d'Italia

**TORINO NEL RISORGIMENTO**

- 06 **Dalla Restaurazione all'Unità d'Italia**  
*Umberto Levra*
- 10 **Torino 1814-1864: un cinquantennio in chiaroscuro**  
*Gian Carlo Jocteau*
- 14 **Urbanistica e architettura: la "forma" della città**  
*Sergio Pace*
- 19 **Muoversi tra le strade della capitale**  
*Silvia Cavicchioli*
- 22 **Le scienze a Torino a metà Ottocento**  
*Marco Galloni*
- 26 **Malattia, cura e nuove invenzioni**  
*Marco Galloni*
- 28 **I luoghi della formazione e del dibattito artistico**  
*Sara Abram e Monica Tomiato*
- 31 **Il "nuovo" Museo Nazionale del Risorgimento italiano**
- 32 **Torino e le armi, una storia millenaria**  
*Andrea Bruno jr*
- 34 **Società segrete e moti di piazza**  
*Francesca Rocci*
- 36 **Le nuove vie della religiosità nella città dell'emancipazione**  
*Francesca Rocci*
- 37 **Chiese e templi. I luoghi di tutte le religioni**  
*Mauro Volpiano*
- 40 **Tra associazionismo e mutuo soccorso**  
*Dora Marucco*

- 42 **Le guide turistiche alla città**  
*Rosanna Rocca*

- 44 **Risorgimento e alta cucina**  
*Luciana Manzo e Fulvio Peirone*

- 47 **Una capitale alla moda**  
*Anna Bondi*

- 50 **Così si divertivano**  
*Piergiuseppe Menietti*

- 52 **I giornali nella "culla della libertà"**  
*Emanuele Menietti*

- 54 **Torino dopo il Risorgimento: una città che lavora e che pensa**  
*Le parole di Edmondo De Amicis e Vittorio Bersezio nel 1880*

**DOSSIER FOTOGRAFICO**

- 58 **Torino è tutta un monumento**  
*Elena Dellapiana*

**DOCUMENTO STORICO**

- 63 **Verso la capitale dell'industria**  
*I discorsi di Emanuele Luserna di Ronà*

**I CANTIERI DI MUSEOTORINO**

- 68 **Una storia di generali e di caserme**

- 72 **La città che inventò lo sport**

**DALL'ITALIA E DAL MONDO**

- 76 **Una rete di mostre virtuali**

**MUSEOTORINO**

- 78 **Il Risorgimento è qui!**



Luigi Vacca, *Veduta di Torino da Nord*, 1818-21, tempera su cartoncino (ASCT-Compagnia di San Paolo)



La stazione di Porta Nuova, progettata da Alessandro Mazzacchetti e Carlo Ceppi nel 1861-68 (fotografia di F. Di Rovasenda per MuseoTorino).

# MUOVERSI TRA LE STRADE DELLA CAPITALE

Giudicata la città più trafficata d'Italia, Torino vede le sue strade (via via lastricate) percorse dagli omnibus, dalle "cittadine" e dai "celeriferi", per poi accogliere i primi tram del Paese.

Piazza Castello è il principale snodo del traffico privato e pubblico.

di **Silvia Cavicchioli**

**L**e strade della Torino risorgimentale già conoscevano il problema del traffico, anche se in maniera diversa dai tempi moderni; e la città che dal 1813 al 1848 aveva visto raddoppiare il numero degli abitanti, da 65.000 a 137.000, appariva ai visitatori stranieri **tra le più caotiche della penisola**. Il periodo compreso tra la metà degli anni '40 e il trasferimento della capitale a Firenze, un quarto di secolo più tardi, rappresentò un momento di intenso sviluppo della mobilità cittadina, con il moltiplicarsi delle **prime vetture**

**pubbliche**; l'affermarsi di una rete di trasporti integrata con le principali direttrici extraurbane; i progressi delle **strade ferrate** e la dislocazione delle **stazioni entro la cerchia urbana**, veri poli monumentali e nuove porte della città del Risorgimento.

## LE CARROZZE PER TUTTI: VERSO IL TRASPORTO PUBBLICO

Una delle maggiori novità nel modo di spostarsi arrivò con gli **omnibus**, grosse carrozze a trazione animale che per-

correvano lo spazio urbano e univano il centro ai borghi limitrofi. Le prime due linee pubbliche entrarono in funzione nel 1845, lungo i percorsi dalla Dora al quartiere Borgo Nuovo e dal Po alla Porta di Susa, ma il loro numero crebbe nel volgere di pochi anni e già intorno al 1852 si inaugurava la Società degli Omnibus per la Capitale, con sede in piazza Castello. Ogni linea esprimeva un dettagliato piano di servizio, dal quale sappiamo ad esempio che gli omnibus in servizio tra il centro e lo stradale di Nizza erano ben

15, con partenza da via Barbaroux ogni 5 minuti, **dalle 8 del mattino sino alle 9 di sera**, e che al costo di 10 centesimi potevano trasportare da 12 a 24 passeggeri. Ogni mezz'ora da piazza Castello e dal centrale Caffè Diley partivano invece gli omnibus per Moncalieri, al prezzo di 40 centesimi la corsa, in grado quindi di reggere a lungo la concorrenza del treno che proprio sul quel tratto aveva visto il suo esordio piemontese nel 1848. Generalmente **le stazioni di partenza erano caffè, punti di ristoro e locande**: dal Caffè Ruffino Doragrossa, al Regio Parco, partiva l'omnibus diretto a **Rivoli** lungo lo stradale di Francia; accanto all'Albergo della Rosa Bianca di piazza Milano i torinesi sapevano di trovare il convoglio per **Caselle**; per **Rivarolo** l'omnibus partiva sempre dalla stessa piazza, ma di fronte al Caffè Milanese e lì pure stazionava quello per **S. Benigno**, con posti riparati e posti a coupé, più economici. Per raggiungere **Venaria** l'omnibus si prendeva davanti al Palazzo di Città; da piazza San Giovanni due volte al giorno partiva quello per **S. Mauro**, mentre l'omnibus diretto alla Madonna del Pilone si trovava di fronte al liquorista Benetto di via Po.

Lo scenario cittadino si era intanto ulteriormente animato poiché sin dal 1850, al pari di quanto succedeva nel resto d'Europa, anche a Torino era stato introdotto un **servizio di vetture pubbliche**, paragonabili agli odierni taxi, dette comunemente "**cittadine**". Esse potevano essere noleggate per una corsa, oppure a ore. Circolava inoltre un tipo di cittadine particolari, a corse fisse, del costo di 60 centesimi, che mostravano anteriormente una placca rossa con la sovrascritta «disponibile» e di notte un fanale rosso; il loro ufficio stava in piazza Castello, di fianco al banco degli omnibus. Si serviva delle cittadine una clientela ristretta, la cui descrizione è giunta sino a noi nelle carte d'archivio, soprattutto nei numerosi rapporti dell'ispettorato di Polizia urbana, costantemente preso d'assalto dalle lamentele dell'utenza, vessata dall'**aleatorietà ed esosità delle tariffe**, dai modi talvolta sgarbati e ingiuriosi dei conducenti, accusati di prepotenze, soprusi e aggressioni anche fisiche!

## IL PROBLEMA DEL TRAFFICO

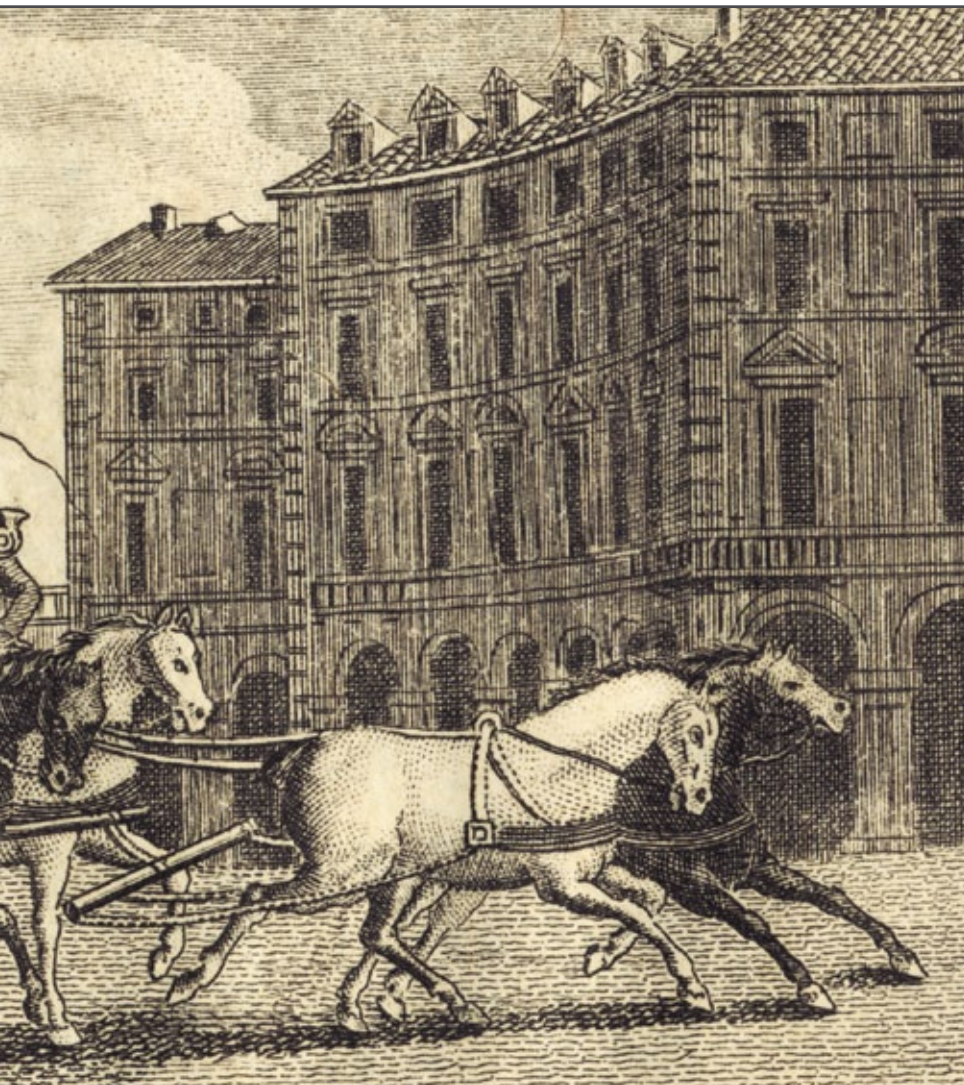
Le strade della città compresa entro la cinta daziaria erano dunque sempre più congestionate, anche perché omnibus e cittadine avevano affiancato i mezzi privati (berline, calèches, bastardelle, limoniere) da sempre tradizionalmente appannaggio dei ceti benestanti, oltre ai legni e ai carriaggi adibiti al trasporto e alla consegna



M. Nicolosino, *Guida del Viaggiatore in Piemonte*, Modesto Reycend, Torino 1831: antiporta della guida con l'immagine dal titolo «Ingresso di Torino verso levante» (ASCT, Collezione Simeom, B 468).

delle merci. A questi poi si aggiungeva un'altra categoria assai diffusa di vetture denominate generalmente "omnibus ad uso albergo", adatti ad accompagnare i clienti fino alle stazioni ferroviarie e ai luoghi di pubblico interesse, seguendo tragitti obbligatori. **Crocevia principale dei mezzi pubblici era piazza Castello** dove, sotto tettoie spesso provvisorie, si accalcava una folla quotidiana di passeggeri in arrivo o in partenza. Nella vicina piazza Carignano invece, sbiadiva ormai il ricordo della stazione di cambio delle diligenze a lunga percorrenza; e con esso quello delle figure pittoresche dei mastri di posta vestiti con la piccola livrea di Sua Maestà e quello dei postiglioni con la divisa di panno blu, galloni d'argento, colletto e paramani di panno scarlatto, cappello tondo di cuoio verniciato e la placca metallica portata al braccio sinistro con l'epigrafe delle Regie Poste. Quello

dei corrieri di posta era stato, infatti, per lungo tempo il sistema più diffuso per spostarsi dalla capitale alla periferia del regno, a cui si erano via via affiancati i più capienti ed economici **velociferi**, prima che le locomotive abbattessero i tempi. Altre trasformazioni, oltre alla **sistemazione a marciapiede di numerose vie**, mutavano ancora la fisionomia urbana. A partire dal 1860, 12.000 metri cubi di granito sarebbero stati gradualmente trasportati a Torino: il giorno dopo la proclamazione del regno d'Italia, l'Ufficio d'Arte presentava il prospetto di spesa definitivo «per la **sistemazione a ruotaie** (**in pietra**) della città, che avrebbe consentito un più efficiente e silenzioso spostamento delle vetture pubbliche ippotrainate. Mentre i **prototipi di biciclette**, le draisine o celeriferi provenienti dalla vicina Francia, facevano la loro apparizione in città (nel 1868 il Consiglio comunale



emanava le prime disposizioni in materia di «velocipedi a due o più ruote»), Torino si preparava ad accogliere, col successivo sistema di rotaie in ferro, **le prime linee tranviarie italiane.**

◆ Silvia Cavicchioli insegna storia del Risorgimento presso l'Università degli Studi di Torino

### PER SAPERNE DI PIÙ

M. Nicolosino, *Guida del Viaggiatore in Piemonte*, Modesto Reycond, Torino 1831.

A. Lossa, *Torino descritta o guida storico-amministrativa della Città di Torino indispensabile ad ogni forastiero e cittadino torinese*, Tipografia Letteraria, Torino 1863.

L. Rocca, *Viaggio sul tramway da Piazza Castello alla Barriera di Nizza*, Torino, Tip. e Lit. Camilla e Bertolero, 1876.

G. Guderzo, *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861. I servizi di posta*, Comitato di Torino dell'Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, Torino 1961.

P. Sereno, *La rete delle comunicazioni*, in U. Levra (a cura di), *Storia di Torino*, vol. VI, Einaudi, Torino 2001.

P. Sereno (a cura di), *Torino. Reti e trasporti. Strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 2009.



### STAZIONE DI PORTA NUOVA

Nata come termine della linea Torino-Genova inaugurata nel 1853, la stazione fu realizzata dopo l'unificazione italiana per opera dell'ingegnere Alessandro Mazzucchetti e del suo allievo Carlo Ceppi, di cui restano la facciata e la Sala Gonin, già sala reale.



### STAZIONE DI PORTA SUSA

Costruita nel corso di un decennio a partire dal 1855 nella zona d'ingresso occidentale della città, la stazione della ferrovia di Novara (poi di Milano) fu un elemento importante dello sviluppo urbanistico di questa porzione della città.