COMPAGNIA
dei MEGLIOINSIEME
Associazione di Promozione Sociale

"...fare insieme per fare meglio"

26 ottobre 2021

Come cambia la Città

Piazza Vittorio Veneto e piazza Gran Madre di Dio

Nella seconda metà del XVII secolo la città raggiunge il Po. Guarino Guarini edifica lungo le mura una Porta monumentale e fortificata a presidio dell’accesso dalla strada di Genova.

Durante l’occupazione napoleonica vengono demolite le fortificazioni e la Porta. Restaurata la monarchia, nel 1825 inizia la formazione della piazza e la costruzione degli edifici che la circondano. Nel 1835 l’esedra ha già l’aspetto definitivo.

Nel 1873 la piazza ospita le attrazioni carnevalesche, compresa una mongolfiera.
Sullo sfondo, è ripresa la costruzione della Mole Antonelliana.

Un ponte in muratura attraversa il Po fin dalla prima metà del XV secolo. Più volte danneggiato e rabberciato, è demolito e sostituito dall’attuale per ordine di Napoleone nel 1810-1813.

notisi un particolare = Vi è già disegnata la chiesa, mentre, si colloca solamente la prima pietra!

Tra il 1818 e il 1831 viene edificato il Tempio della Gran Madre di Dio.
Il disegno illustra la cerimonia della posa della prima pietra.

1870. Un omnibus della linea per via Dora Grossa. Si vedono i lampioni dell’illuminazione a gas. È anche visibile il parapetto in pietra del ponte.

La seconda linea urbana di tram a cavalli già transita da p. Vittorio.

Il tram ha attraversato il ponte nel 1874, ma per qualche tempo ancora si sono visti circolare gli omnibus.

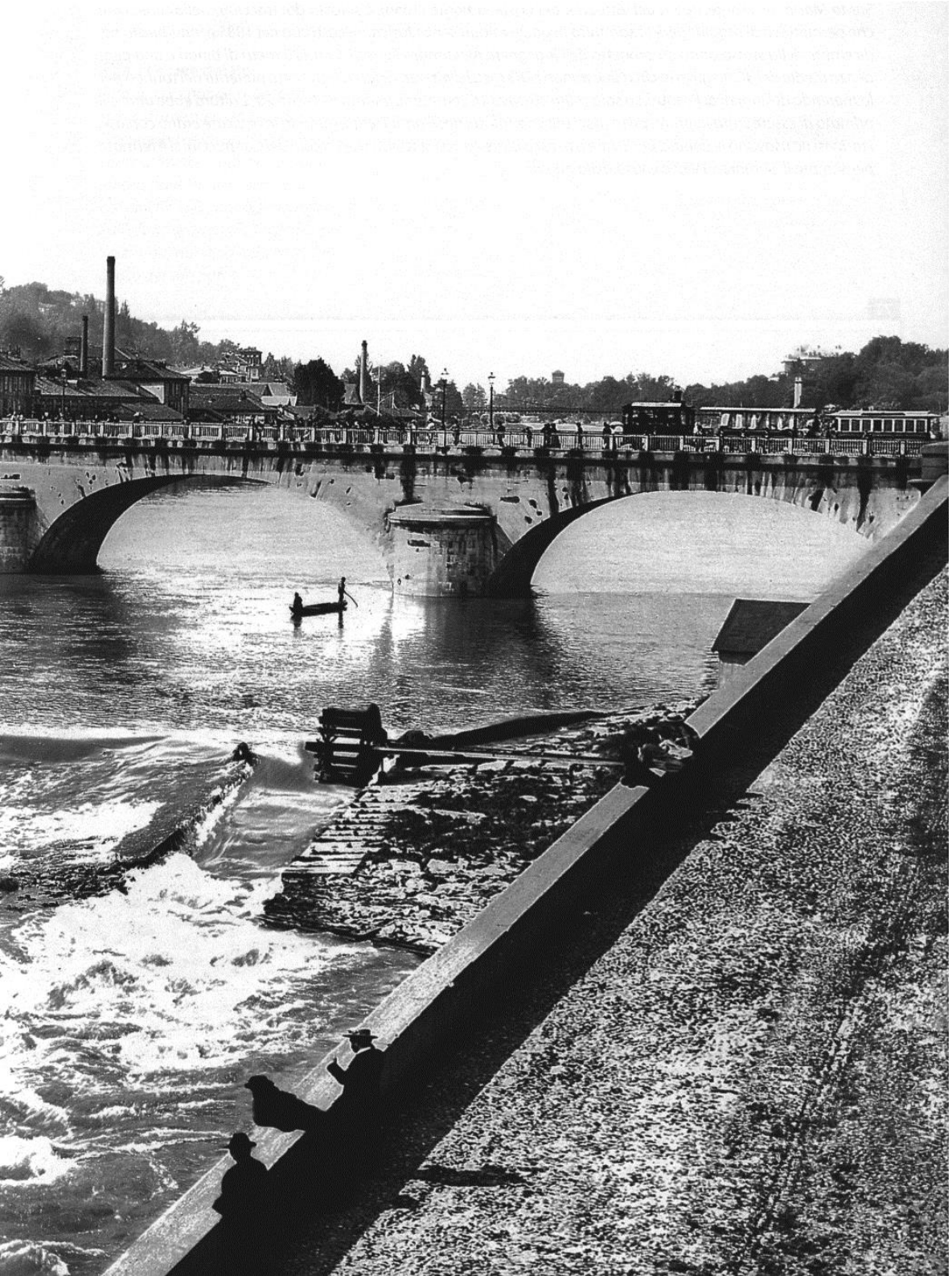
Nel 1884 la Mole Antonelliana è ancora in costruzione, sul Po è in funzione uno stabilimento galleggiante per i bagni.

Nel 1890 il traffico di veicoli e persone è già intenso. È ben visibile la cancellata che circondava il Tempio della Gran Madre di Dio.

Un tram della linea Vanchiglia – p. Carlo Felice, istituita nel 1888. L’operaio sta riempiendo una botte sul carretto per annaffiare la strada ed abbattere la polvere.

L’illuminazione elettrica compare in p. Vittorio nel 1886. L’elettrificazione delle linee tranviarie inizia nel 1897.

Nel 1899 transitano per la piazza anche le tranvie a vapore per Poirino e per Chivasso. Saranno elettrificate pochi anni dopo.

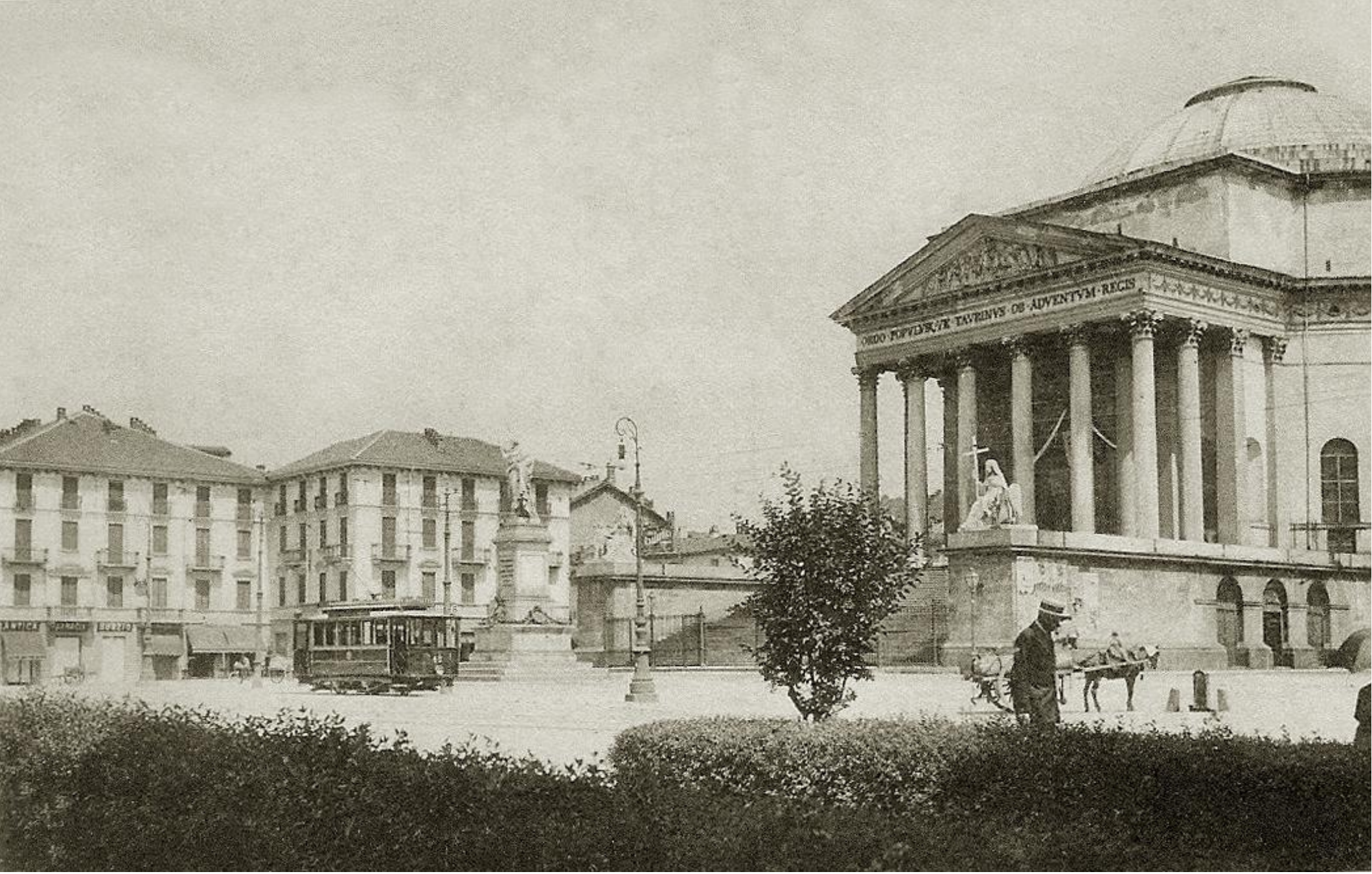


Nel 1890 è ancora presente la ruota idraulica che secondo alcuni fornisce energia elettrica al Teatro Regio. Sul ponte un convoglio intercomunale per Chivasso, con in composizione una vettura diretta per Superga. Sullo sfondo sono evidenti le ciminiere dello stabilimento Diatto.

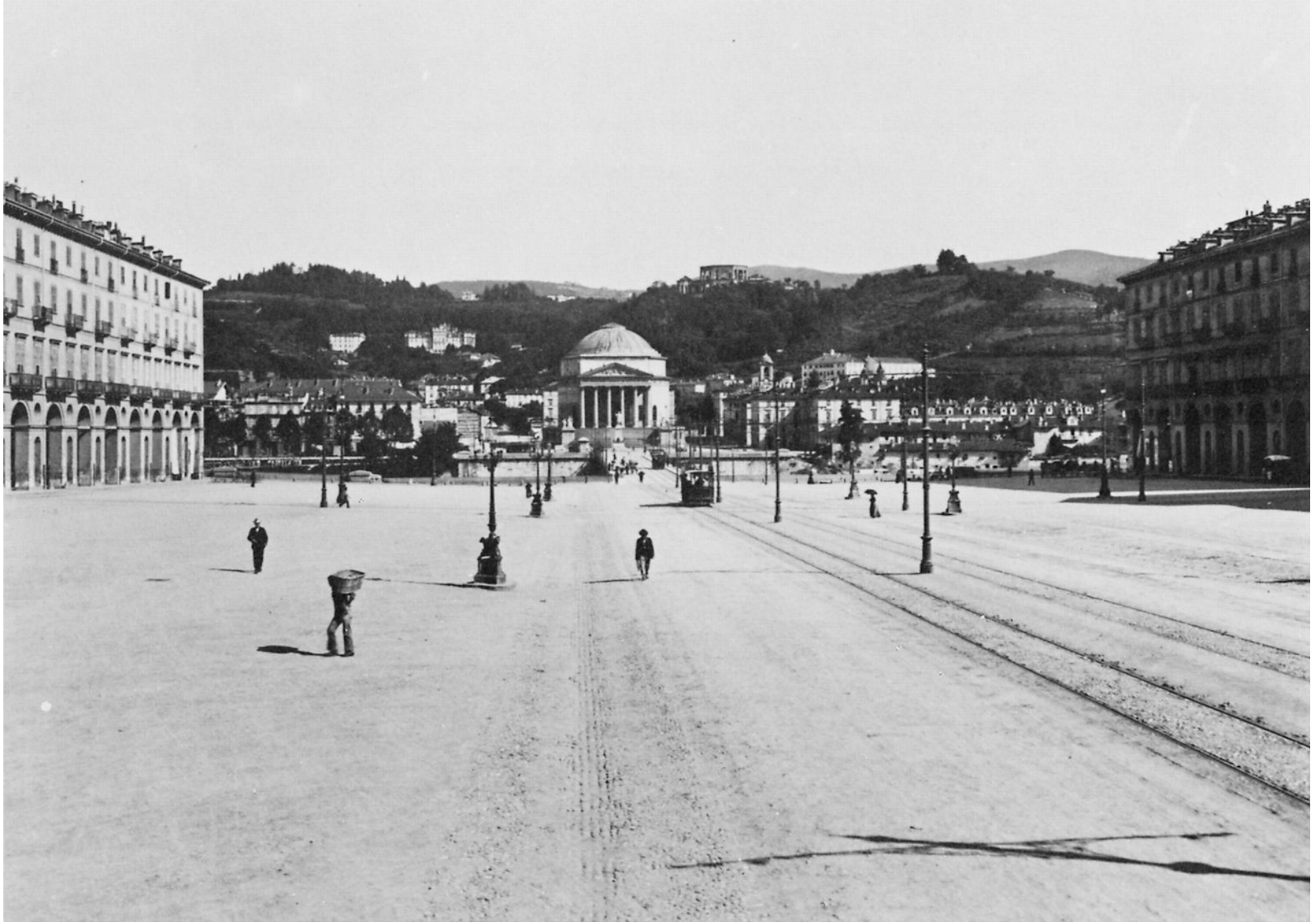
La posa dei binari del tram, elettrificati nel 1900, avviene su di un lato, intercalati alle vie in lose per i carri. Sul ponte è già stato installato il parapetto in ghisa.

Un “sabioné” (renaiolo) ha prelevato la sabbia dal fondo del fiume e la trasporta a riva per essere caricata sui carri.

1905. O a piedi o in tram, vettura della “Belga”.



Una inconsueta inquadratura del 1905.



1907. È visibile l’ombra dei pali dei fili del tram. Sulla collina svetta la struttura ottagonale del Centro Incontri La Salle.

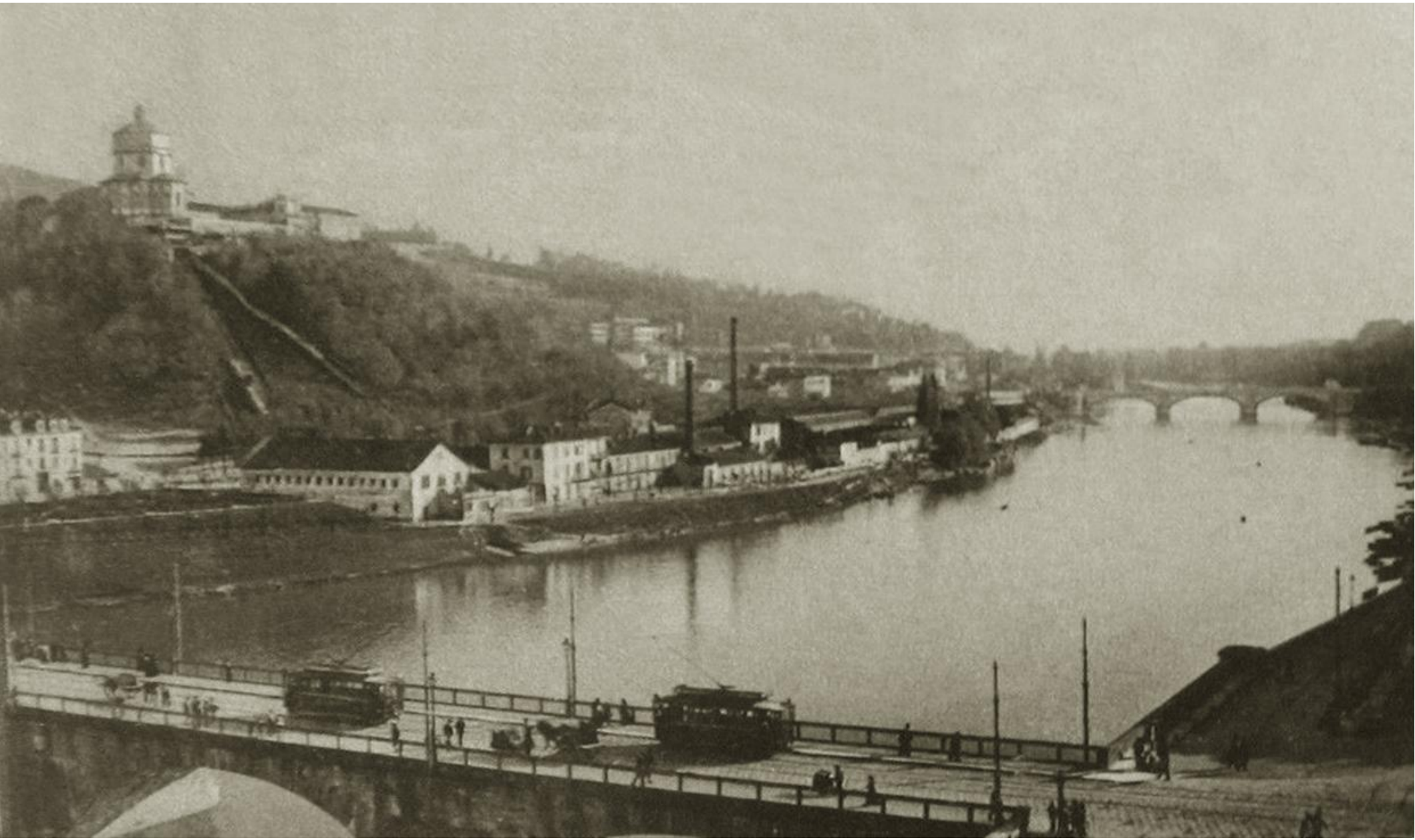
Non solo tram. Come nelle altre grandi città, anche a Torino si potevano utilizzare le vetture di piazza, che a partire dal 1908 diventeranno taxi a motore.

Sembra quasi una sfilata di moda del 1915. Le linee tranviarie della Belga sono identificate da un nome fin dal 1893, mentre dal 1911 il Municipio ha imposto di utilizzare anche una lettera distintiva.

L’imbocco del ponte nel 1917. Il banchetto di un venditore di bibite con i diversi sciroppi ed un primo esempio di cartello con indicazioni turistiche.

Disegni1948
www.delcampe.net

Nel 1920 le fermate sono indicate da un cartello generico affisso al palo. La pavimentazione è già in lastre di pietra.



Uno scatto del 1921. È ben visibile la funicolare che raggiunge il Monte dei Cappuccini, lungo il fiume gli stabilimenti Diatto e, sullo sfondo, il borgo Rubatto.

Nel 1926 anche a Torino si adotta la circolazione a destra.

Nel 1926 qualche autoveicolo suscita ancora la curiosità dei passanti.

Nel 1928 l’incremento del traffico sul ponte impone di attestare il capolinea della tranvia per Poirino davanti alla chiesa.

Le paratie di ingresso del Canale Michelotti, rifatte e consolidate nel 1911. Il canale è stato dismesso negli anni ’30.

Abside31
www.delcampe.net

Per i torinesi, p. Vittorio significa da sempre Carnevale.

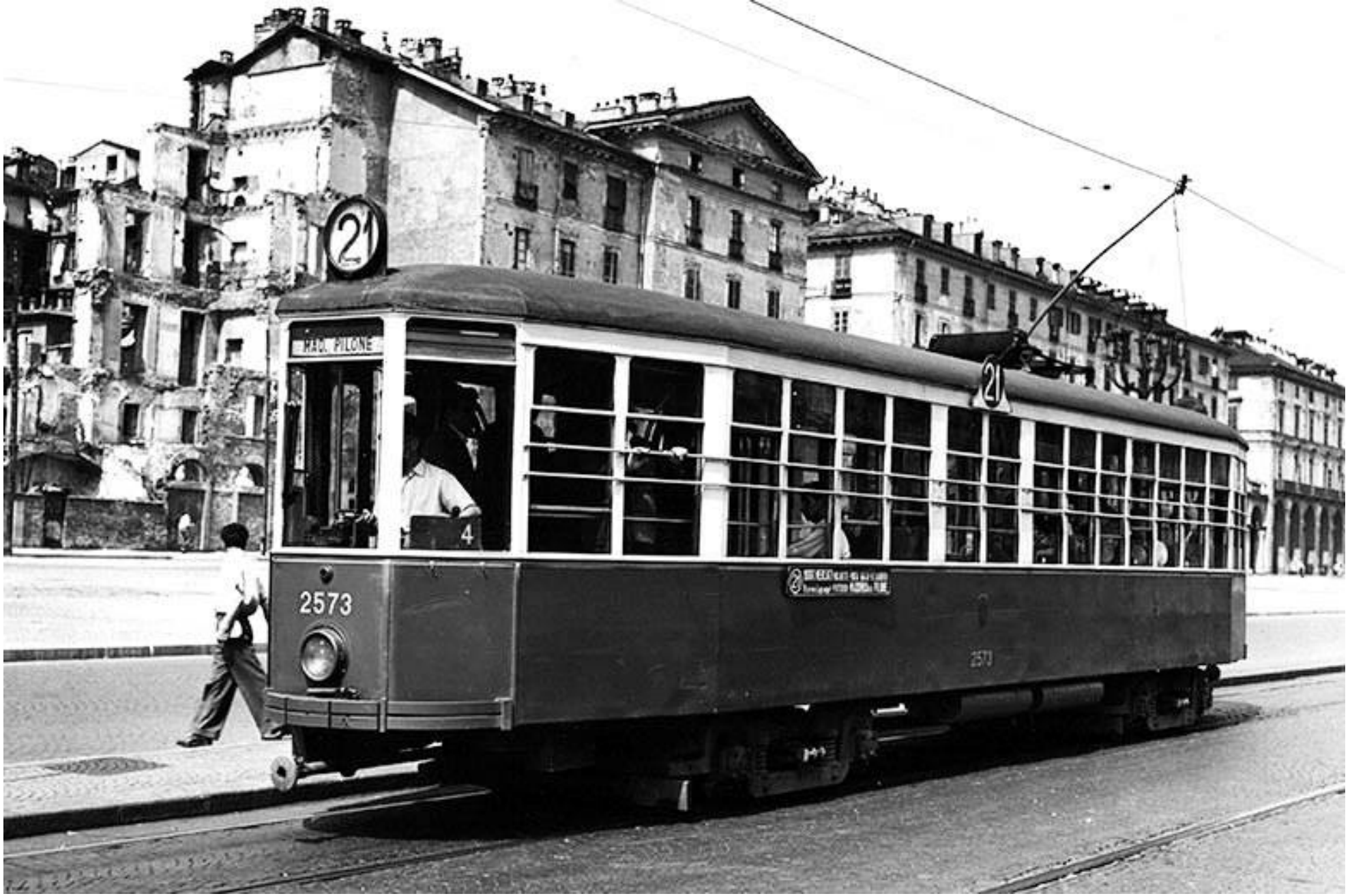
Una veduta panoramica con sullo sfondo il “Borg dël fum”.

1938. Allestimento per le celebrazioni del decennale della marcia su Roma. Non erano ancora stati inventati i tubi Innocenti.

Nel 1939 la piazza ha già l’aspetto che conserverà fino ad oggi.

Durante la guerra, tutti i veicoli, compresi i mezzi pubblici, hanno dovuto verniciare di bianco i paraurti, in seguito alle norme sull’oscuramento.

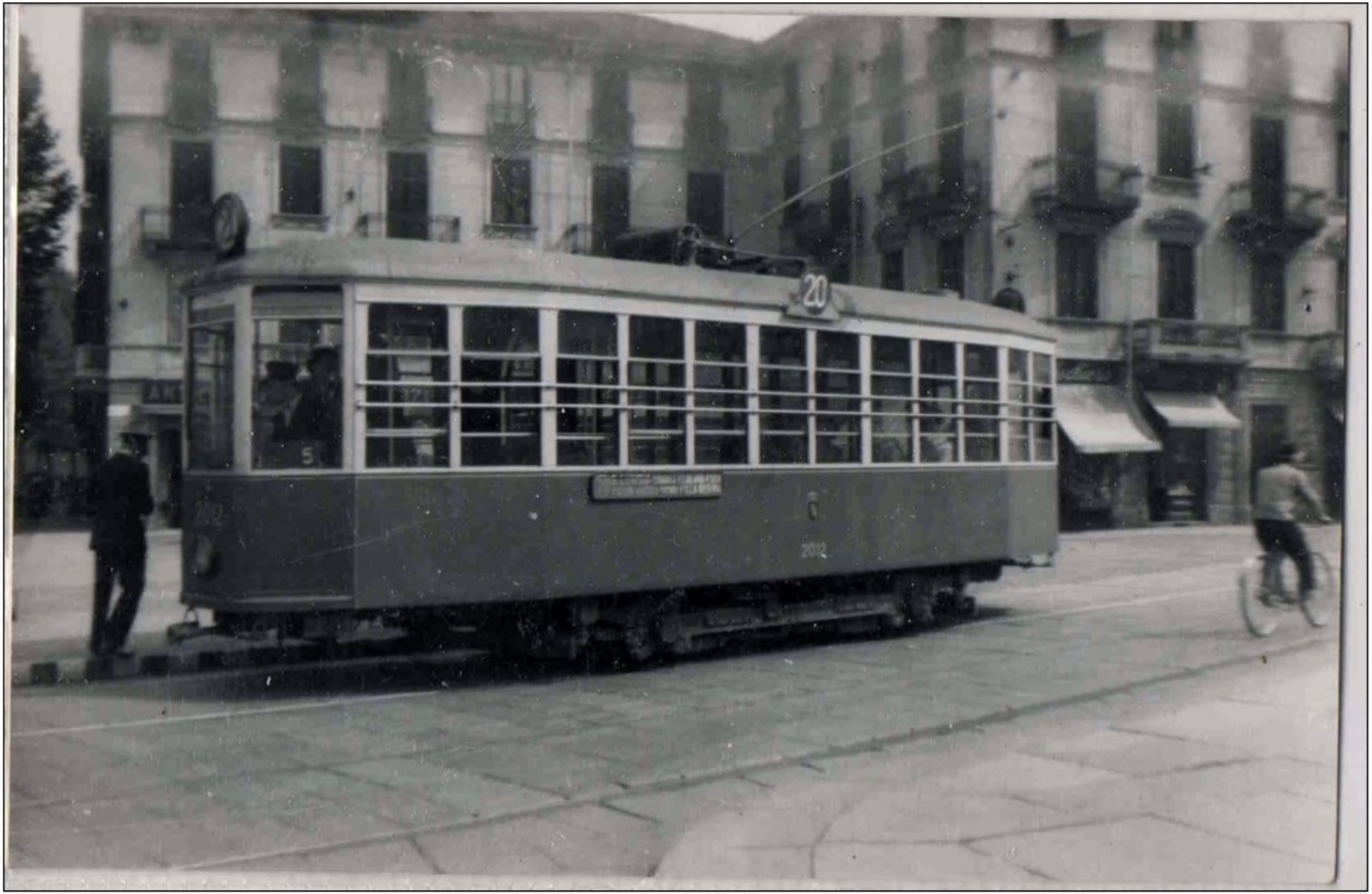
6 maggio 1945. Il cardinale Fossati celebra la Messa davanti agli edifici bombardati.



Circa 1949. P. Vittorio: tram linea 21, Mercati Generali - Madonna del Pilone. Gli edifici della piazza tra via Bonafous e via della Rocca distrutti dal bombardamento del luglio 1943 non sono ancora ricostruiti.

Nel 1951 è inaugurata la filovia per Chieri, che ha sempre fatto capolinea nell’esedra di p. Vittorio fino al 1979. Sullo sfondo, un gruppo di taxi nel colore ministeriale verde-nero.

Questa del 1952 è una tipica cartolina realizzata colorando a mano le stampe fotografiche.



Zorco
www.delcampe.net

Nei primi anni ’50, un tram della linea 20, appena giunto al termine della pericolosa discesa di via Villa della Regina, sosta alla fermata di fianco alla Gran Madre.

La cartolina è del 1955, ma la fotografia è forse precedente.

Un “classico” di p. Vittorio erano le Fiere commerciali di primavera (Maggio - Giugno) e d’autunno (Settembre - Ottobre), ospitate in padiglioni provvisori eretti negli spiazzi tra le vie. Questo è l’arco trionfale eretto nel 1956 per la Fiera di Primavera. Dagli anni ’80, le due fiere si spostarono al Palazzo del Lavoro.

1959. L'elefante Jumbo ha terminato la "traversata" fra le Alpi con la spedizione inglese sulle orme di Annibale. La Mole Antonelliana non è ancora stata riparata dopo il crollo della guglia del 1953.

I “baracconi” delle giostre sotto una nevicata. La Lancia Appia è uscita nel 1953, il tram articolato tipo 2800 è del 1960.

È evidente la variegata colorazione degli edifici. Il piano colore comunale sarà adottato nel 1978.
La Lancia Fulvia è uscita nel 1963, la Fiat 850 nel 1964; il tram 20 è stato sostituito dal bus H fin dal 1955, che però mantiene fino al 1966 la tabella rossa ereditata dalle vecchie linee tranviarie.

Una immagine del 1966. Si intravvede il segnale di fine limitazione a 25 km/h al termine della salita dall’argine del Po, all’epoca percorribile in auto.

9 agosto 1968. Il 4 si avvicina al capolinea, facendo il giro in senso orario. Sono già tracciate le linee per la modifica del tracciato in senso antiorario. Contemporaneamente saranno rimossi i binari sui corsi Casale e Moncalieri.

Nel 1970 inizia la riscossione meccanizzata sui mezzi pubblici, che vengono verniciati di rosso per distinguerli. Anche la scritta a vernice fa risalire l'immagine circa al 1975.

Una foto panoramica, a colori, del maggio 1977 che mostra p. Vittorio trasformata in un grande giardino.
(la manifestazione, a cura dell'Associazione Fiorai, non si è più ripetuta).

Nel 1978 si parcheggiava anche ai piedi della scalinata del Tempio.

Fine anni ’70 – inizio ’80. p. Vittorio è ancora la sede del Carnevale. I mezzi pubblici hanno già adottato la colorazione arancio ministeriale.

Una veduta aerea degli anni ’80 del secolo scorso. Piazza Vittorio è un unico grande parcheggio.

TAXI
Torino Piemonte Antiche Immagini
14 gennaio 1987

Nel 2004 gli scavi per il parcheggio sotterraneo hanno portato alla luce i resti dell’insediamento di epoca romana e le tracce delle fortificazioni secentesche.

Nel nuovo millennio compaiono i percorsi ciclabili, le corse del tram sulla linea 13 sono integrate da autobus a metano.

2016. È comparsa la ZTL, i marciapiedi del ponte sono ciclopedonali, sono stati posati i dissuasori in cemento, sono stati rettificati i marciapiedi per consentire il transito alle motrici TPR, i lampioni mantengono lo stile classico.

Naturalmente, tutto è dovuto alle decine di autori delle immagini e ai contributori dei siti, delle pagine Facebook e dei blog che con il loro lavoro ci consentono di saperne un po’ di più.