

struire a tracciato rettangolare le loro città sui fianchi delle colline; Vetulonia ad esempio. Nessuna linea sul piano è più breve della retta, nessuna forma è più confacente all'edilizia che la rettangolare, non v'è nessuna distribuzione più regolare del movimento cittadino che l'ortogonale; e ben sarebbe che tale ortogonalismo fosse anche stato seguito nelle poche zone di ampliamento dove venne invece obliquato.

Ma tale felice coincidenza del vetusto rito italico colla naturale indicazione del sito, attraverso alla sapienza dell'augure, che, piantata la *groma* geometrica, tratti gli auspici, segnava alla sua città, la sua direzione di fronte al cielo, diede a Torino un orientamento così salubre (e cioè diagonalmente disposto rispetto ai 4 punti cardinali, in modo che le fronti delle sue case non sono totalmente nè a mezzogiorno, nè a mezzanotte) che oggi, cogli studi astronomici sui valori eliometrici delle varie insolazioni, si dimostra il migliore.

Ma, sotto l'influenza di un altro vigoroso valore naturale, Torino integrò la sapienza del suo tracciato ortogonalistico, il così detto *quadro geografico*, che si esprime essenzialmente nelle originarie vie di collegamento. Torino, come in genere quasi tutte le città, era sorta in prossimità di un importante nodo stradale, che, col transito dei commerci, costituiva un naturale centro di scambi, e, coll'innesto reciproco, offriva un appoggio strategico agli eserciti. Questo annodamento stradale era prodotto dalla sopraelevazione collinare del Monferrato e delle Langhe, posta in mezzo a regioni ricche di produzioni e di scambi quali sono il Vercellese, l'Astigiano, il Cuneese; tale rialzo obbligava le strade di comunicazione a deviare, trasportando verso ovest, ed ai piedi della massa collinare, il loro incrocio, che avrebbe dovuto, diversamente, verificarsi presso Asti.

Le antiche strade di Gallia, del Pinerolese, della Liguria, dell'Astigiano, del Monferrato e della Lomellina, a cui dipoi si aggiunsero le

strade di Pianezza, delle Valli di Lanzo, del Canavese, del Chierese, delle Langhe e del Cuneese, si stringevano così in un intreccio *stellare* che, soltanto la forza della volontà romana riuscì a cancellare sul territorio dell'antica città (tanto che nessuna traccia di vie diagonali risulta entro il quadrato primitivo romano) ma che, all'esterno di essa, permase indelebile, indistruttibile nei corsi Francia, via Monginevro e S. Paolo, corsi Orbassano-Stupinigi, via Nizza, corso Moncalieri col corso S. Maurizio, corso Casale col corso Regina Margherita, via Bologna, corso Ponte Mosca, corso Vercelli, stradale di Lanzo; tutte arterie fondamentali, convergenti verso il nodo ombelicale della città, e che, pur essendosi talora alquanto impicciate nei loro reciproci innesti, hanno istituito come la spina dorsale della disposizione stellare della città, quasi come un sistema cristallografico che ha dato l'orientamento a numerose altre vie radiali, che sono indispensabili alla comunicazione fra centro e periferia di una moderna città.

Questa disposizione stellare, che chi ha l'onore di parlare già rilevò in una pubblicazione sulla nostra città, in collaborazione coll'architetto Melis, è un impressionante documento della forza di tale valore detto *geografico* nello sviluppo della costituzione somatica delle città. La nostra scacchiera nel suo successivo graduale estendersi piatto e monotono, era misteriosamente preceduta da queste provvidenziali direttive, che rompevano naturalmente l'incantesimo ortogonalista, inserendovi quel sapiente innervamento radiale che ne è la necessaria integrazione perfezionatrice.

Così seguì nei pressi del corso Francia, del corso Stupinigi, del corso Palermo, e così via.

Per questo profondo valore urbanistico, fedelmente ascoltato, Torino ha inconsapevolmente e bene risolto, prima che il problema si affacciasse, l'inconveniente che le città americane ad indeformabile ed elefantica scacchiera, presto o tardi hanno dovuto subire; la deficienza di collegamenti diagonali; inconveniente