



Universidad
Zaragoza

Trabajo Fin de Grado

Nizza - Millefonti : El habitar de un barrio
definido por la FIAT.

Nizza - Millefonti : Life in a neighborhood
defined by FIAT.

Autor/es

Víctor Chueca Torres

Director/es

Lucía Carmen Pérez Moreno

Escuela de Ingeniería y Arquitectura
2020 - 2021



DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y ORIGINALIDAD

(Este documento debe remitirse a seceina@unizar.es dentro del plazo de depósito)

D./D^a. Víctor Chueca Torres con NIF. 73160300Z

en aplicación de lo dispuesto en el art. 14 (Derechos de autor) del Acuerdo de 11 de septiembre de 2014, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de los TFG y TFM de la Universidad de Zaragoza,

Declaro que el presente Trabajo de Fin de Estudios de la titulación de
(Título del Trabajo)

Nizza-Millefonti: El habitar de un barrio definido por la Fiat.

es de mi autoría y es original, no habiéndose utilizado fuente sin ser citada debidamente.

Zaragoza, 22 de Noviembre de 2021

Fdo:



NIZZA - MILLEFONTI:
EL HABITAR DE UN BARRIO DEFINIDO POR LA FIAT

Víctor Chueca Torres

NIZZA - MILLEFONTI:

EL HABITAR DE UN BARRIO DEFINIDO POR LA FIAT

Víctor Chueca Torres

Directora

Lucía Carmen Pérez Moreno

Universidad de Zaragoza

Unidad Predepartamental de Arquitectura

Escuela de Ingeniería y Arquitectura

Curso 2020 - 2021

Trabajo Fin de Grado

Diciembre 2021

“... le strategie di una sola impresa possono essere determinanti per lo sviluppo futuro di un territorio o di un settore industriale o di un paese.”¹

Giorgio Barba Navaretti

¹ Giorgio Barba Navaretti y Gianmarco I.P. Ottaviano, Made In Torino? Fiat Chrysler Automobiles e il futuro dell'industria. (Bologna: Il Mulino, 2014)

ÍNDICE

00. RESUMEN	11
00.1 RESUMEN.....	13
00.2 ABSTRACT	14
01. INTRODUCCIÓN	15
01.1. MOTIVACIÓN	17
01.2. ENFOQUE Y OBJETIVOS.....	18
01.3. FUENTES Y METODOLOGÍA.....	19
02. CONSIDERACIONES GENERALES	21
02.1. EL POLO INDUSTRIAL ITALIANO	23
02.2. GIOVANNI AGNELLI	26
02.3. EL AUTOMÓVIL.....	28
02.3.1 EL NACIMIENTO DEL AUTOMÓVIL.....	28
02.3.2 FABBRICA ITALIANA AUTOMOBILI TORINO.....	29
03. LA EVOLUCIÓN URBANA DE TURÍN.....	35
03.1. ASENTAMIENTO Y PRIMEROS ENSANCHES.....	37
03.1.1 AUGUSTA TAURINORIUM.....	37
03.1.2 EL DOMINIO DE LOS SABOYA	41
03.1.3 LA PUERTA DE ITALIA	43
03.1.4 UNA CIUDAD FORTALEZA EN EXPANSIÓN.....	46
03.2. LA CAPITAL MORAL DE ITALIA	53
03.3. EL LINGOTTO: CENTRO DE OPERACIONES.....	59
04. NIZZA - MILLEFONTI (1900 - 1925).....	67
04.1. PERSPECTIVA URBANA	72
04.2. PERSPECTIVA SOCIAL	82
04.2.1 EL FENÓMENO MIGRATORIO	83
04.2.2 CUESTIÓN DE GÉNERO.....	85
04.2.3 UNA VISIÓN INFANTIL	87
04.2.4 ACTIVIDAD URBANA	89
04.3. FIAT: ¿CAPAZ DE DEFINIR UN BARRIO?.....	94
05. BIBLIOGRAFÍA.....	95

00

RESUMEN

RESUMEN
ABSTRACT

RESUMEN

A lo largo de la historia urbana de la ciudad, siempre ha manifestado una geometría reticular durante las distintas épocas de transición política, desde la Augusta Taurinorium del siglo I a.C. fundada por Caesar Augusto en el Imperio Romano, hasta la unificación nacional de Italia en 1861, y su consiguiente traslado a Roma.

El crecimiento urbano de Turín ha respondido siempre a factores físicos provocados por la naturaleza, es decir, por el río Po en el este y los Alpes por la zona oeste, pero pese a estos condicionantes siempre ha obedecido la trama urbana del 'quadrilatero romano'.

Después de unas sucesivas transformaciones del núcleo central de la ciudad, con el fin de adecuar la perspectiva visual dado el carácter de capital que la Casa de los Duques de Saboya habían otorgado a la ciudad, se reformaron los edificios y las avenidas principales, dotándoles de una naturaleza barroca, aunque la ciudad no tuvo grandes cambios urbanos hasta mediados del siglo XVIII.

Sin embargo, con el traslado de la capital, Turín se vio obligada a buscar una actividad alternativa que sustituyese el carácter real que había tenido durante años y que ahora se había perdido. Por lo tanto, comenzó una nueva época en la que el comercio y las grandes industrias fueron las principales vías de sustento económico.

La disposición de barrios periféricos donde se localizaban las grandes industrias y los precios de vida eran mucho menores que en el centro, dio pie a una migración masiva desde las distintas ciudades italianas - principalmente del sur - y de las clases menos pudientes que habitaban el centro de la ciudad. Estos barrios estaban definidos principalmente por la gran industria que en ellos se asentaba, como es el caso en Nizza-Millefonti del edificio Lingotto y la Fiat, que ha servido de ejemplo para analizar cómo era la vida en estos barrios, tanto a nivel urbano como a nivel social.

Palabras clave: Turín; Nizza-Millefonti; Fiat; desarrollo urbano; relación social.

ABSTRACT

Throughout the urban history of the city, a reticular geometry has always been manifested during the various periods of political transition, since the Augusta Taurinorium of the first century B.C. founded by Caesar Augustus in the Roman Empire, until the national unification of Italy in 1861, and its subsequent transfer to Rome.

The urban growth of Turin has always responded to physical factors caused by nature, that is, by the river Po in the east and the Alps in the west, but despite these conditions has always obeyed the urban fabric of the 'quadrilatero romano'.

After successive transformations of the central core of the city, in order to enhance the visual perspective given the capital character that the House of the Dukes of Savoy had granted to the city, the buildings and main avenues were renovated, endowing them with a baroque nature, although the city did not have great urban changes until the middle of the eighteenth century.

However, with the transfer of the capital, Turin was forced to look for an alternative activity to replace the real character it had had for years and had now lost. Therefore, a new era will begin in which trade and large industries would be the main routes of economic sustenance.

The disposition of peripheral neighbourhoods where the big industries were located and the prices of life were much lower than in the center, gave rise to a massive migration from the different Italian cities - mainly from the south - and of the less affluent classes that inhabited the center of the city. These neighbourhoods were defined mainly by the large-scale industry that was established in them, as is the case in Nizza-Millefonti of the Lingotto building and the Fiat, which has served as an example to analyze what life was like in these neighbourhoods, both on an urban and social level.

Key words: Turín; Nizza-Millefonti; Fiat; urban development; social relationship.

01

INTRODUCCIÓN

MOTIVACIÓN

ENFOQUE Y OBJETIVOS

FUENTES Y METODOLOGÍA

MOTIVACIÓN

“‘Arquitectura’ y ‘Automóvil’ son dos palabras que desde pequeño han estado presentes en mi vida, la primera, porque a una edad muy temprana supe a lo que me quería dedicar. La segunda, como bien me recuerdan mis padres, cuando apenas tenía unos meses de vida y no conseguía dormir era necesario darme una vuelta en coche por la ciudad. Quizás con esos paseos en coche, estaban dibujando en mi mente un plano de la ciudad. Introduciéndome en la arquitectura y el urbanismo. Sentía el movimiento del trayecto. Primero a la derecha, luego recto, después girar en la rotonda, así hasta que me dormía. Años más tarde, conseguí mi primer objetivo. Entrar en el Grado de Arquitectura. Pero bien, ahora la pregunta es la siguiente. ¿Qué relación tienen la arquitectura y el automóvil? La respuesta es muy sencilla. En 2019 realicé una estancia Erasmus en Turín. Ciudad que no conocía mucho. No fue hasta mi primera clase en la facultad, cuando relacioné ambos temas. Todos los días cogía el autobús para ir a la facultad. Miraba por la ventana y siempre veía mucho tráfico, daba igual la hora. Con una mirada crítica, analizaba todas las mañanas el mismo trayecto, la misma cantidad de coches, los edificios... Como he dicho, no conocía mucho Turín. Los primeros días, después de ver muchos vehículos FIAT. Tuve curiosidad. Me informé. ¡Sorpresa! Son siglas. Son automóviles cuyo origen está en Turín. La otra pieza del puzzle, era la facultad. El edificio Lingotto. Ahí era donde empezó todo. El origen del ¿por qué siempre veo los mismos vehículos? Este edificio fue una revolución arquitectónica a principios del siglo XX. Eso se debe a la pista de pruebas. Estaba construida en la cubierta del edificio. Entonces, uniendo estos dos temas me hice muchas preguntas sobre la FIAT ¿Cómo de importante es para la ciudad? ¿Ha hecho más cosas a parte de vehículos? ¿Ha estado involucrada en el desarrollo urbano de la ciudad? ¿Por qué...? ¿Cómo...? Preguntas que nos llevan hasta aquí. Hasta la realización de este trabajo.”

ENFOQUE Y OBJETIVOS

En primer lugar, el trabajo se presenta en cuatro bloques, ordenados de forma que se comienza con una introducción, donde se explica la motivación, la metodología y los objetivos que se quieren alcanzar.

Seguidamente, el siguiente bloque trata sobre las consideraciones generales. Es decir, sobre los principales factores a tener en cuenta para comprender el por qué Turín tiene tanta importancia dentro del panorama industrial italiano de comienzo del siglo XX.

A continuación, en este tercer bloque se explica el desarrollo urbano de la ciudad en tres periodos, el primer asentamiento militar, la transición de ser la capital de un reino a una capital industrial, y por último, realizar un primer acercamiento a Nizza - Millefonti como caso de estudio.

En el último bloque se baja por completo a la escala de barrio, y se hace un análisis sobre cómo la FIAT ha sido el 'ente' privado encargado de definir tanto el lugar de trabajo como el lugar de vida para sus empleados. Este estudio se realiza en el primer tercio del siglo XX, que coincide con el auge de las grandes industrias y sobre todo en el sector automovilístico.

El objetivo principal es entender cómo en la época industrial se desarrolla urbanísticamente una ciudad como Turín. La cual, tiene un pasado de carácter noble por ser el lugar elegido para asentar la residencia de los Saboya, pero cuando estos se trasladan a Roma, la ciudad busca un nuevo atractivo capaz de devolverle la importancia que había perdido con este movimiento. Por eso, se analiza cómo la FIAT es la encargada de ser uno de los motores de Turín para conseguir volver al más alto nivel del panorama italiano.

FUENTES Y METODOLOGÍA

El trabajo se divide en dos partes fundamentales, una recopilación de datos objetivos sobre la evolución y el desarrollo de la trama urbana de la ciudad, y una investigación profunda sobre FIAT y el barrio.

Para dibujar el recorrido histórico del desarrollo urbano se recopila en primer lugar una sucesión de planos a lo largo de la historia, desde el primer asentamiento hasta mediados del siglo XX, además se acompaña con bibliografía y la lectura de artículos y tesis que permiten entender el camino que sigue Turín para llegar a ser lo que hoy en día se conoce.

El objetivo de esta fase es entender el planeamiento urbano en los distintos periodos que marcaron un antes y un después para la ciudad.

En la parte de investigación, la metodología de estudio responde puramente a un análisis sociológico del barrio, se basa en la documentación obtenida del 'Centro Storico Fiat', además de la lectura y contraste de diferentes datos estadísticos recogidos en el 'Anuario Statistico della Città di Torino'² y una amplia bibliografía de urbanismo. Para, de este modo, realizar una comparación entre un relato oficial y un relato hipotético.

² Anuario Statistico della Città di Torino, <http://www.comune.torino.it/statistica/osservatorio/annuario/prec2000/index.htm>

02

CONSIDERACIONES GENERALES

EL POLO INDUSTRIAL ITALIANO

GIOVANNI AGNELLI

FABBRICA ITALIANA AUTOMOBILI TORINO

EL POLO INDUSTRIAL ITALIANO

La Revolución Industrial fue el proceso de transformación económico, social y tecnológico iniciado en Gran Bretaña en la segunda mitad del siglo XVIII, y que posteriormente se expandió por gran parte de Europa y América. En este periodo cambió la economía de un carácter rural que estaba basada fundamentalmente en la agricultura y el comercio, y dio paso a una economía de carácter urbana, industrializada y mecanizada.

Turín siempre había tenido una identidad propia, era el nexo de unión entre Italia y el resto de Europa. Primero, con la dinastía de los Saboya que se asentó en la ciudad y después, con la industrialización.

Casi un siglo más tarde del inicio de la I Revolución Industrial. En 1853, llegó el ferrocarril a Turín, consiguiendo así la unión de las ciudades colindantes en un menor tiempo de viaje y mayor comodidad para la gente con recursos. A su vez, este hecho fue muy importante a nivel industrial, conectando las grandes fábricas [1] situadas en el noroeste de Italia.



1_ Vista de la margen derecha del río Dora, 1915. Locomotoras maniobrando en las vías internas de una planta metalúrgica.

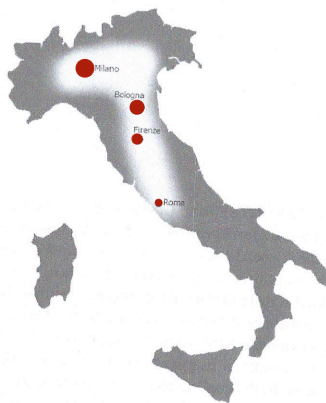
Con la llegada de la II Revolución Industrial, a la máquina de vapor, la energía hidráulica y la mecanización se sumaba la producción en masa, la cadena de montaje y la electricidad. Este hecho hizo que fábricas como Fiat, Ansaldo y Breda hicieran crecer a sus respectivas ciudades, tanto en número de habitantes como en territorio, dándoles un carácter de metrópolis industriales.

Esta industrialización a gran escala de la economía italiana se llevó a cabo en el noroeste de la península, creando un “triángulo industrial” [2] capaz de generar la principal economía del país y ejercer de paso fronterizo de mercancías para el abastecimiento de las fábricas y vías de exportación del producto italiano.

Las principales fuentes de ingreso eran las fábricas siderúrgicas y metal-mecánicas, ya fuese en pequeños o grandes establecimientos de producción, pero, también había gran cantidad de fábricas textiles y fábricas que aprovechaban la fuerza electromotriz del agua para su producción.



2_ Esquema del “triángulo industrial”.
Motor de la economía italiana en la primera
mitad del siglo XX.



3_ Esquema del “7”. Motor de la economía
italiana a partir de la segunda mitad del siglo
XX.

Después de la II Guerra Mundial, el “triángulo industrial”, que concentraba la mayor parte de la oferta laboral del país, se convirtió en una zona de fuerte migración interna desde otras zonas de Italia hasta mucho después del llamado “milagro económico”³ en la década de los sesenta.

En los años posteriores, estas áreas industriales sufrieron una gran decadencia, debido a la crisis que obligó a cerrar y trasladar empresas a otras zonas del ámbito nacional, dando lugar a una nueva área más dinámica que sería la nueva encargada de gestionar la economía, -con forma de “7” [3]- y que comprende el eje noreste, desde Milán hacia Trieste, bajando por Bolonia y Florencia hasta llegar a Roma.

“En ese sentido, la ‘transformación estructural’, evocada hace décadas por Arnaldo Bagnasco y por otros autores, parece haberse traducido, pues, también en una radical redefinición de la geografía nacional del desarrollo, dejándose definitivamente detrás lo que había sido el motor del ‘boom’ económico en la era fordista⁴, el ‘triángulo industrial’ del noroeste.”⁵

³ “Milagro económico” era el nombre que utilizan los historiadores, economistas, la prensa y medios de comunicación en general al periodo de prolongado y sostenido crecimiento económico en Italia en el lapso de tiempo comprendido entre los años finales de la Segunda Guerra Mundial y hasta finales de los años sesenta.

⁴ La Era fordista hace referencia al periodo en el cual se inició el sistema de producción en cadena que fue implementado por Henry Ford a partir de 1913. Y que, posteriormente se expandió por el resto del mundo.

⁵ Luca Davico, Torino e i diversi Piemonti (Solista e solitaria. Rapporto annuale su Torino, AA. VV. 2008), L’Eau Vive e Comitato Giorgio Rota, maggio 2008, 199-228.

GIOVANNI AGNELLI

Giovanni [4] fue un comerciante, senador y empresario que forjó una gran dinastía, no solo siendo uno de los ocho fundadores de la Fiat, sino que tenía grandes conocimientos sobre comercio.

Nació en Villar Perosa en 1866, un pequeño pueblo a cincuenta kilómetros de Turín. Después de graduarse en el colegio, se alistó en la academia militar de Módena, donde años más tarde se convirtió en oficial de caballería. Este joven soldado pasaría a formar parte del cuerpo de caballería de los Saboya.

En 1893, se retiró del ejército para poder cuidar de su familia y volvió a su pueblo natal para dedicarse al cultivo y explotación de los campos de la familia, además abrió un puesto de madera y semillas que lo introdujo en el comercio local.

El éxito adquirido en el mundo agrícola y comercial le llevó a ser elegido alcalde de Villar Perosa en 1895. Este cargo lo mantuvo durante casi medio siglo.



4_ Giovanni Agnelli (1866-1945). Fundador de la casa empresarial Fiat y político.

Ese mismo año, la familia se trasladó a la capital del Piemonte, donde Giovanni empezó a frecuentar el café de Madame Burello, un lugar donde se reunían los jóvenes aristócratas que eran amantes de la mecánica y el motor.

Un año más tarde, con las ideas claras, se convirtió en accionista de las Officine⁶ Storero, se especializó en bicicletas y más tarde firmó un contrato de importación de los triciclos Prunelle, equipados con uno de los primeros motores.

El 1 de Julio de 1899, Giovanni fue uno de los 8 fundadores de la marca Fiat - Fabbrica Italiana Automobili Torino - a petición del conde Emanuele Cacherano di Bricherasio. Tuvo el cargo de director gerente y más tarde el de presidente.

En 1920, ya era un aristócrata reconocido y le compró al senador Alfredo Frassati una participación del 20% del diario La Stampa, lo que le permitía tener un derecho de suscripción preferente. Seis años más tarde, ese derecho le permitió hacerse el único propietario del periódico. A partir de este punto, es cuando Agnelli comienza a crear una gran dinastía familiar que durante más de un siglo ha sido heredada por sus nietos.

Mientras tanto, en 1923 fue senador electo del Reino de Italia. Y con todo este 'caché' decidió a finales de los años veinte comprar un terreno en la colina Sestriere y hacer así la primera estación de esquí italiana.

Pero el éxito empresarial se contrapuso con tragedias a nivel familiar, falleciendo sus dos hijos en un lapso de siete años, quedándose así sin sucesores. Por lo tanto, su nieto Gianni ayudó a su abuelo en el desarrollo de sus negocios hasta la segunda Guerra Mundial y se convirtió en su sucesor.

Giovanni falleció en 1945 en su casa de Turín.

⁶ 'Officine' es una palabra en italiano cuya traducción al castellano es "taller".

EL AUTOMÓVIL

“...exaltar la velocidad, la potencia y el dinamismo, valores que encuentran un punto de unión en el automóvil, simbolo de modernidad y sello de la victoria del hombre y de la tecnología sobre el tiempo y el espacio.”⁷

Enrico Millete

EL NACIMIENTO DEL AUTOMÓVIL

La historia del automóvil se remonta a una serie de eventos, innovaciones y conocimientos científico-tecnológicos que dieron lugar a su nacimiento.

Antes de la I Revolución Industrial, existían los carruajes y carros que eran remolcados por animales de gran tamaño como burros, caballos o bueyes, lo que se conoce como “tracción a sangre”. El automóvil surgió a raíz de diversos estudios realizados para conseguir un medio de transporte más eficiente, ya que la “tracción a sangre” carecía de las limitaciones físicas del animal.⁸

La I Revolución Industrial dio pie a la creación de los primeros vehículos de vapor, pero estos eran demasiado grandes y pesados, por lo que se utilizaban para mover maquinaria pesada, sobre todo el campo militar. Pero con el descubrimiento del petróleo como nueva fuerza motriz a mediados del siglo XIX, se llevaron a cabo estudios sobre combustión que dieron como resultado el motor de combustión de dos tiempos, que posteriormente se duplicaría a cuatro tiempos.

Las primeras compañías automovilísticas surgieron en Francia y Alemania a finales del siglo XIX, mientras que Estados Unidos proporcionó a la industria automovilística su máximo potencial, la cadena de montaje ideada por Henry Ford en 1913 en Detroit.

En 1885, Karl Benz patentó el primer automóvil a combustión, el cual salió al mercado al año siguiente. A esta máquina le salieron multitud de competidores, ya que uno de los aspectos que empujó hacia adelante a la industria automotriz, fue la competición automovilística.

⁷ Enrico Millete y Donatella Sasso, Torino città dell'automobile. Un secolo di industria dalle origini a oggi. (Torino: Edizioni del Capricorno, 2017), 11

⁸ Julia Máxima Uriarte, “Historia del Automóvil”, Carcaterísticas.co, <https://www.caracteristicas.co/historia-del-automovil/> (Consultado: 12 de octubre de 2021).

En 1895 se realizó la primera carrera automovilística de París a Burdeos. Este hito fue el impulsor de la industria y del automóvil, aunque no faltaron los accidentes que pusieron en evidencia el peligro que traía consigo este modelo de transporte.

FABBRICA ITALIANA AUTOMOBILI TORINO

A finales del siglo XIX ya se deja entrever hacia donde se dirigía la principal industria de la ciudad, la producción de vehículos.

Es en este periodo cuando muchos talleres mecánicos de vehículos sin motor, como establecimientos productores de bicicletas, comienzan a indagar sobre el nuevo modelo de transporte incluyendo pequeños motores a sus triciclos y diseñando así las primeras directrices de estudio sobre el automóvil italiano.

Aparecerán muchos establecimientos productivos en estos primeros años en Turín, [5] pero los más importantes son; Storero Fabbrica Automobili, Diatto, Società Anónima Automobili Ansaldo y FIAT.

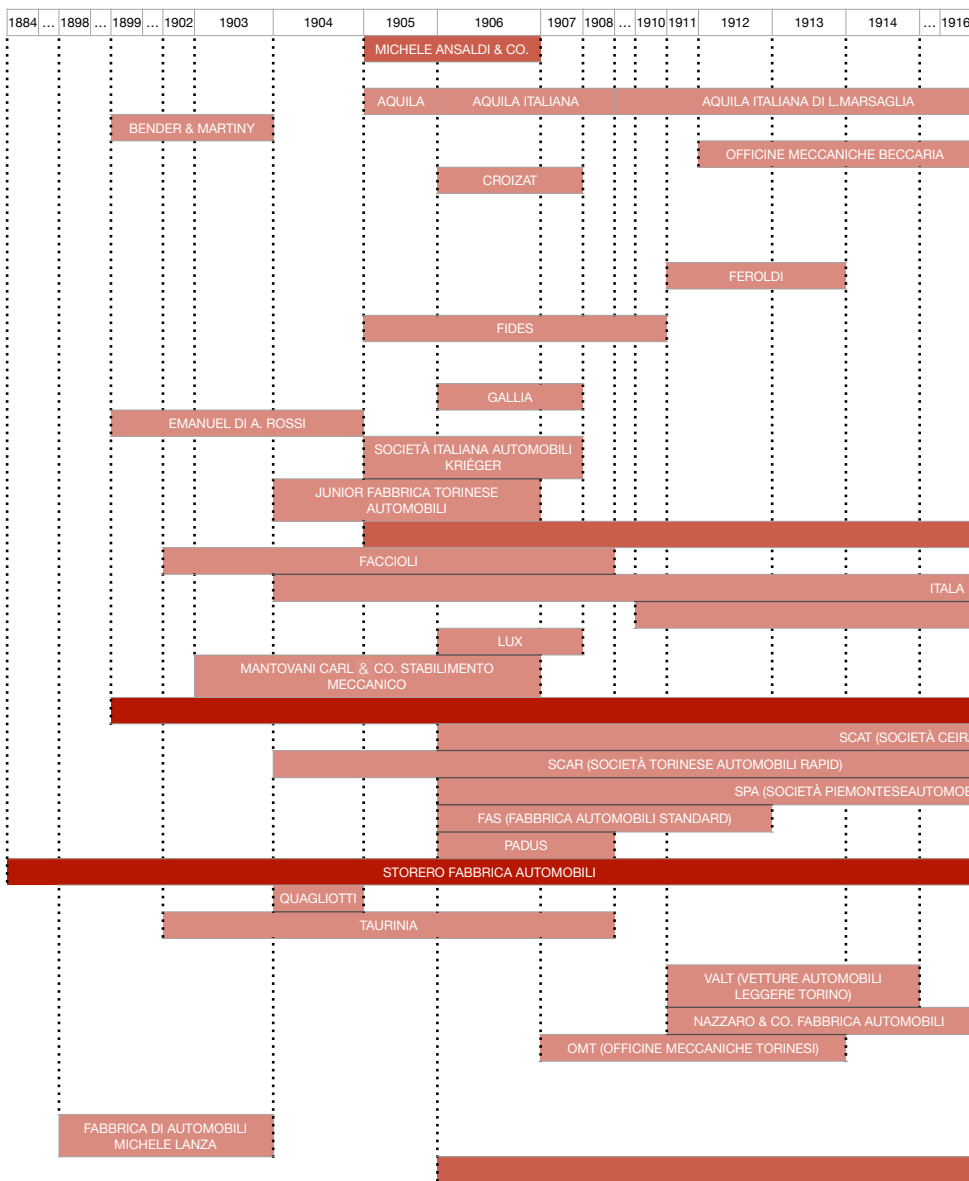
El 1 de Julio de 1899, Emanuele Cacherano di Bricherasio junto a un grupo de ocho inversores más fundó la FIAT, con el fin de acercar el automóvil a todo tipo de personas, dejando de lado la idea de automóvil como un bien de lujo exclusivo solo para la gente con dinero.⁹

Comenzaron trabajando el primer año en el establecimiento de la compañía Ceirano, donde se desarrolló el primer modelo de Fiat. [6]

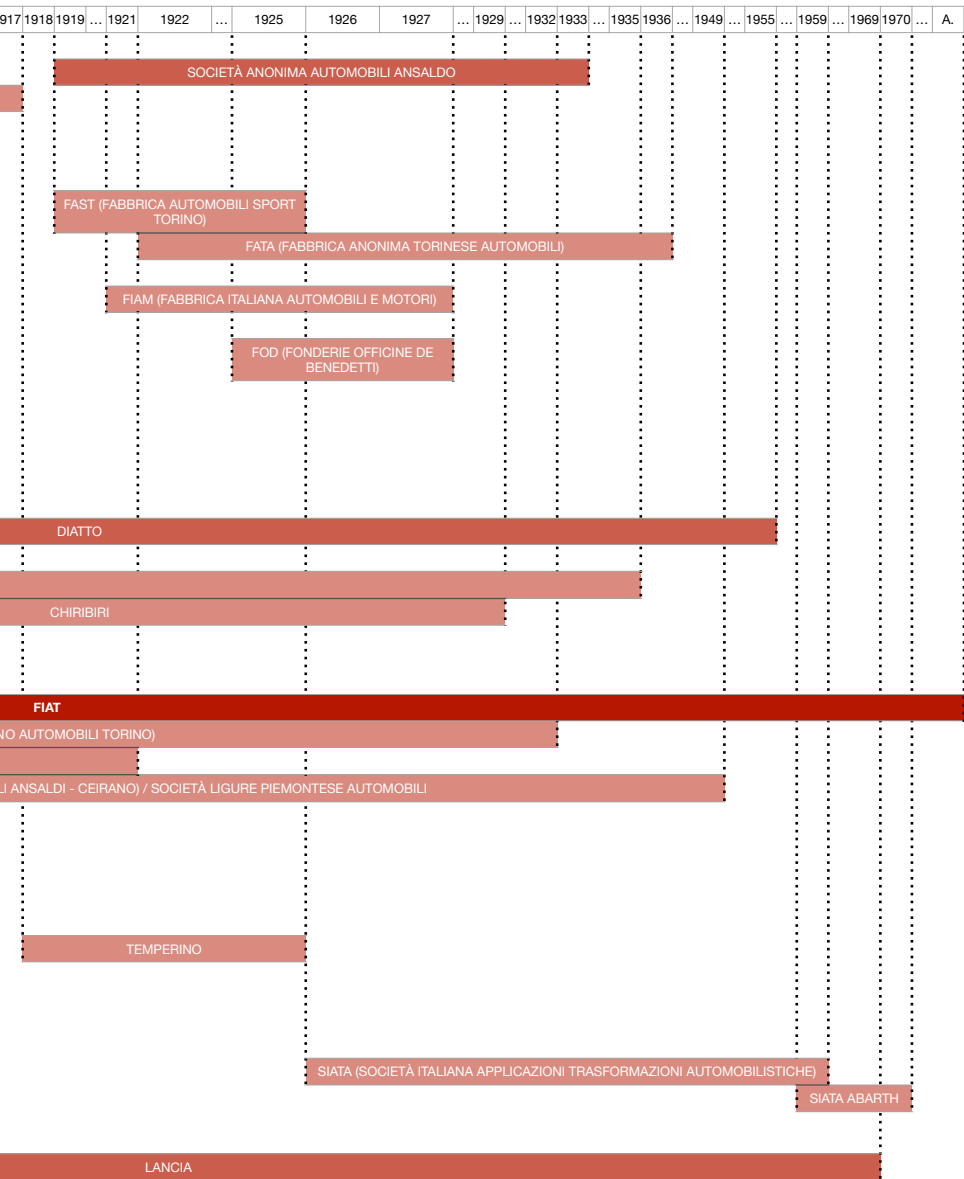
Pero en 1900, la actividad productiva se trasladó a un nuevo establecimiento en Corso Dante de alrededor de diez mil metros cuadrados proyectado por el ingeniero Enrico Marchesi, donde se realizaron otros modelos, incluso vehículos de competición. [7]

La incorporación de la Fiat en el sector industrial del automóvil turinés, promovió un gran incremento de establecimientos dedicados al sector siderúrgico y metal-mecánico de la ciudad.

⁹ Enrico Millete y Donatella Sasso, Torino città dell'automobile. Un secolo di industria dalle origini a oggi. (Torino: Edizioni del Capricorno, 2017), 11-13



5_ Tabla de establecimientos dedicadas a la



construcción de automóviles o componentes metálicos.

En 1903, el número de automóviles en territorio nacional apenas alcanzaba las 1870 unidades, llegando a triplicarse en el año 1909 con un total de 5862 vehículos a motor. Sin embargo, Turín sufre un aumento menos drástico, iniciándose en 1901 con un total de 73 unidades y alcanzando en 1904 la cifra de 268 automóviles.

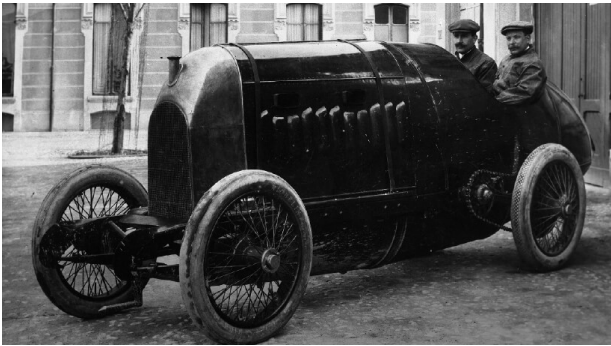
No solo aumenta el número de vehículos, sino que al mismo tiempo suben el número de empleados desde unos 50 a principios del siglo xx hasta alcanzar los 500 en el primer lustro. Lo cual, tanto el aumento de producción como el aumento de la mano de obra para hacer frente a todas las necesidades, obliga a la Fiat a buscar una nueva localización donde construir un establecimiento de mayores dimensiones.

Al comienzo de la I Guerra Mundial, se lleva a cabo el inicio de la construcción del nuevo proyecto de la Fiat, la fábrica del Lingotto [9] donde Giovanni Agnelli, tras su viaje a la fábrica de Ford en Detroit, copió el método americano de producción en cadena. Pero, además optimizó el espacio con la construcción en la cubierta de una pista de pruebas de más de 1,5 km de longitud, a la cual se accedía por dos rampas helicoidales situadas en los laterales del edificio.

Este edificio se estableció como “cuartel general” de la empresa, sirviendo como centro productivo, abastecido por los pequeños talleres distribuidos por la ciudad que se encargaban de realizar componentes para su ensamblaje en el Lingotto. De aquí, salieron la mayoría de los modelos que diseñó Fiat en el siglo XX, [8] aunque años más tarde ampliará su producción con otra planta de almacenaje en la zona de Mirafiori.



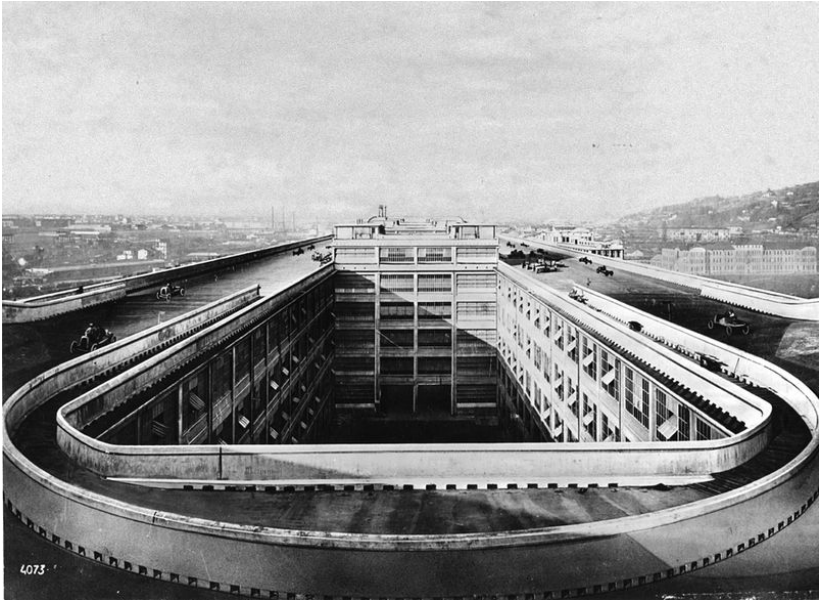
6_ Fiat 3 1/2 HP (1899)



7_ Fiat S76 300 HP (1911)



8_ Fiat Ballila Spider (1932)



9_ Pista de pruebas del edificio Lingotto . Años '30.

03

LA EVOLUCIÓN URBANA DE TURÍN

ASENTAMIENTO Y PRIMEROS ENSANCHES
LA CAPITAL MORAL DE ITALIA
EL LINGOTTO: CENTRO DE OPERACIONES

ASENTAMIENTO Y PRIMEROS ENSANCHES

AUGUSTA TAURINORIUM

La primera civilización humana que se asentó en el lugar data de la era del Neolítico, entre 4000 y 5000 años atrás. En aquella época, la localización de la futura ciudad era toda una llanura llena de bosques y áreas pantanosas, donde los campesinos del Neolítico construyeron un pequeño pueblo disperso.

Esta civilización fue una de las primeras en colonizar la región del Piemonte, cuyos orígenes provenían de los Celtas¹⁰ y los Ligures¹¹ que emigraron cerca del siglo IV a.C., aunque en aquella época se conoce que distintos grupos Celtas originarios del centro de Europa se establecieron en el norte de Italia fundando la región del Piemonte, donde vivían muchas tribus ligures.

Los 'Insubres' y los 'Taurini' fueron dos tribus que habitaban en el área del Piemonte. Estos últimos dieron el nombre a la ciudad que fue fundada por los Romanos a las orillas del río Po en el siglo I a.C. con el nombre de Augusta Taurinorium, [10] en honor a la tribu de los Taurini y a Caesar Augusto, quien poseía el cargo de Emperador de Roma.

La situación geográfica en el noroeste de la península Itálica fue un gran condicionante para la fundación y expansión de la ciudad, incluso para las primeras tribus. A pesar de esto, era un asentamiento que se localizaba en una zona estratégica debido al comercio local y fluvial a través del Po, desde Augusta Taurinorium hasta su desembocadura en el Adriático. Por ello, los habitantes de la ciudad tuvieron que hacer frente a invasores y tropas militares.

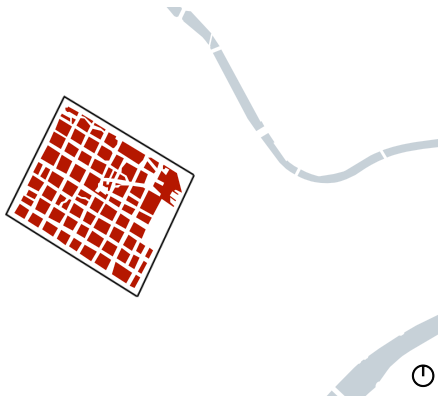
El propio nombre de la región del Piemonte¹² hacía referencia al lugar donde se asentaba la ciudad. Los Alpes por el oeste, los Apeninos de Liguria por el sur y las colinas de Monferrato por el este. Augusta Taurinorium se posiciona, por tanto, en la llanura donde discurren el río Po y el río Dora.¹³

¹⁰ (Def.) Celtas. Pueblo o conjunto de pueblos de la Edad de Hierro que hablaban lenguas celtas, una de las ramas de las lenguas indoeuropeas.

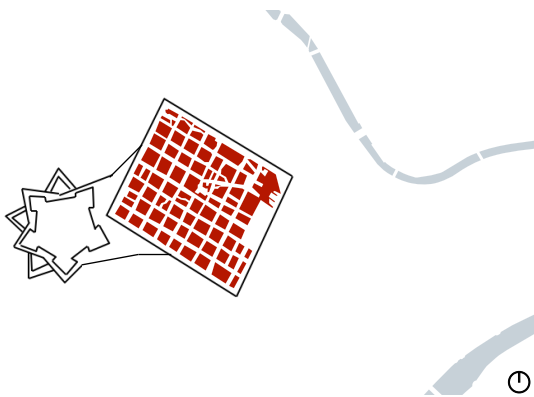
¹¹ (Def.) Ligures. Proveniente de la Región de Liguria, situada al sur del Piemonte.

¹² (Def.) Piemonte. Del latín 'Pedemontium', cuya traducción significa 'la tierra a los pies de la montaña'.

¹³ Anthony L. Cardoza y Geoffrey W. Symcox, A History of Turin. (Torino: Giulio Einaudi editore, 2006), 10-13



10_ Primer asentamiento. Augusta Taurinorum.
Siglo I a.C.



11_ Construcción de la Ciudadela. Turín.
Año 1572.

Desde una época muy temprana, Turín se convirtió en una ciudad de paso, debido al comercio y a su fundación como ciudad militar por los Romanos. Era una posición clave donde poder cruzar el Po, y esto le llevó a afianzarse como un punto de parada en la vía comercial entre el sur de Francia y el norte de Italia.

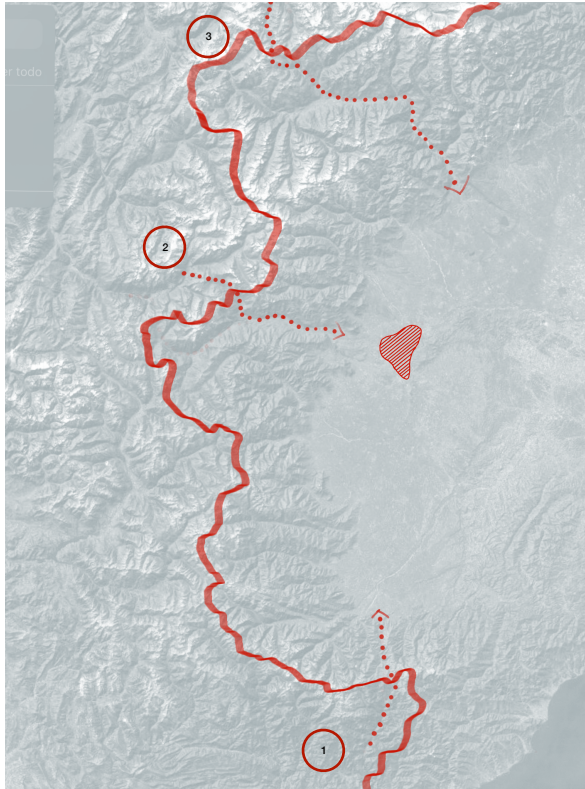
A raíz de esto, se convirtió en la puerta de entrada hacia Italia desde el resto de Europa, pero la irrupción de los Alpes en el camino hacía posible únicamente tres vías de acceso hacia el Piemonte; el valle de Susa, el paso del Pequeño San Bernardo en el valle de Aosta al norte y el desfiladero de la Maddalena y Tenda al sur, comunicando con la Provenza francesa. [12]

La alta orografía de los Alpes formaba parte de la defensa militar de la ciudad, creando una barrera abrupta de cerca 3000 metros de altura con el Monte Monviso, sin embargo, en la parte francesa los Alpes descienden gradualmente hacia el valle del Rhône.

De las tres vías de acceso anteriormente nombradas, la que ofrecía una mejor comunicación era aquella del valle de Susa¹⁴ por lo que en el año 773 las tropas de Carlomagno intentaron acceder por ahí para conquistar Italia, pero no fue el primero, sino que se estima que el ejército de Haníbal también intentó cruzar por este paso provenientes desde España.

Tres siglos más tarde, los condes de Saboya aparecieron en la parte sur de Francia como señores feudales. Sin embargo, sabían de la importancia de tener un control en los Alpes, al paso de la ruta comercial. Por lo que, dos siglos más tarde consiguieron afianzarse como los “guardianes” de la frontera, trasladando su sede a Turín y formando la Casa de los Saboya, una dinastía en constante crecimiento económico y político por sus labores en los Alpes.

¹⁴ El paso a través del valle de Susa sigue siendo en la actualidad el nexo de unión más favorable de la provincia del Piemonte.



- 1 - Desfiladero de la Maddalena y Tenda
- 2 - Valle de Susa
- 3 - Paso del Pequeño San Bernardo

12_ Tres vías de acceso hacia el Piemonte.

EL DOMINIO DE LOS SABOYA

En el año 1157, Federico I de Hohenstaufen, más conocido como Barbarroja, fue nombrado Emperador del Imperio Germánico y viajó desde Alemania para ser coronado en Roma. Tres años más tarde convocó una asamblea en Roncaglia para presentar un programa ambicioso en el que proponía instaurar de nuevo el poder Imperial en el Reino de Italia.

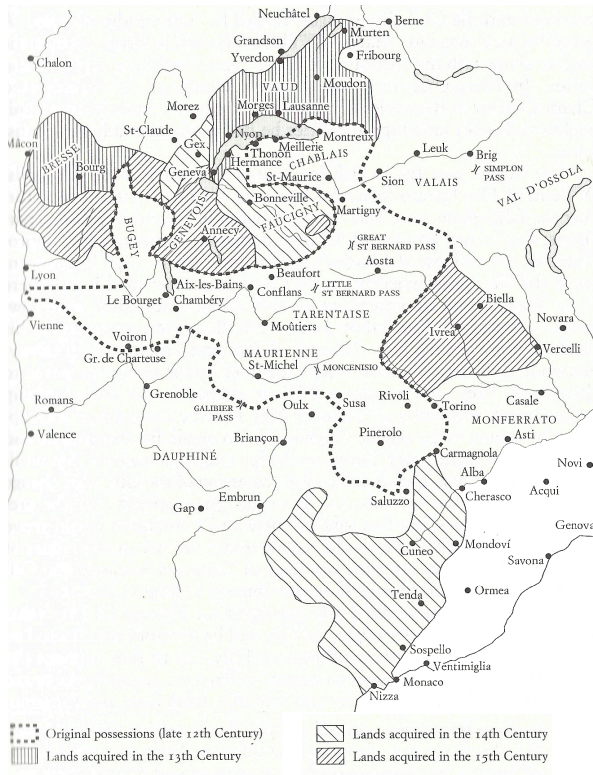
Sin embargo, en 1187, Federico I Barbarroja partió en cruzada hacia la Tierra Sagrada, falleciendo dos años más tarde y dejando su legado a su hijo Enrique VI, quien rehuyó en su papel por restaurar la autoridad imperial en el Reino de Italia, acarreado que todo el poder administrativo que había creado su padre cayese en desuso. Diez años más tarde falleció, delegando el cargo en su hijo que llegó a ser el Emperador Federico II. Sin embargo, dos pretendientes rivales lucharon por el trono Imperial Germánico, sumergiendo al Imperio en una guerra civil, pero dejando de lado los territorios del norte de Italia.

La ausencia de un fuerte poder le otorgó al Obispo privado de Turín todo el apoyo durante el siguiente siglo para ejercer de ente autoritario en la ciudad. Pero años más tarde, el Obispo tuvo problemas debido a su afán de poder. Quería ser el máximo dirigente de la expansión del territorio, además de su ya importante papel dentro de la Iglesia Católica, lo cual derivó en pequeñas guerras con las ciudades vecinas y algunos pequeños señores feudales.

Mientras tanto, los condes de Saboya estaban en alerta, ya que tenían la oportunidad de aprovechar su buena posición económica y administrativa en la ciudad como grandes señores feudales, teniendo ventaja sobre los marqueses de Monferrato y Saluzzo. [13]

A partir del siglo XIII, después de una sucesión de muertes tempranas en el seno de la familia de los Saboya que impidió afianzar sus poderes aprovechando su buena posición social, Tomás I construyó una red de alianzas con importantes casas reales del oeste de Europa, que fortaleció su poder diplomático y militar, trabajando para expandir los terrenos y derechos señoriales que habían obtenido al otro lado de los Alpes.

En 1214, Federico II se unió a la oposición para derrotar al Emperador Otto IV y años más tarde fue coronado emperador, obteniendo un rápido reconocimiento de parte del Obispo de Turín y reafirmando la unión tradicional entre los obispos y sus protectores imperiales.



13_ Evolución del estado de los Saboya desde el siglo XII hasta el siglo XV.

El Conde Tomás I no reconoció a Federico II como su señor, por lo que se unió a distintas ligas que actuaban en su contra como Vercelli y Milán, que eran los principales enemigos del poder imperial. El Obispo de Turín percibió este hecho como un ataque contra el Imperio y contra la ciudad, por lo que en 1222 se unió a su rival el Marqués de Saluzzo, derivando este hecho en una guerra que duró dos años hasta el Tratado de Asti, añadiendo una cláusula para los mercaderes de Asti. Estos intereses comerciales proponían que los comerciantes de Asti abandonasen el uso del puente que cruzaba el Po, trasladando la ruta unos pocos kilómetros río arriba en la zona de Carignano, recorriendo así, una distancia menor. Esto les permitía pasar los Alpes por otra zona sin tener que pagar peajes a la ciudad de Turín por el uso del puente.

Este tratado creó una alianza formal entre ambas partes, comenzando así un periodo en el que trabajaron juntas para extender sus influencias en el Piemonte, y por las cuales la provincia de Asti reconocía las reclamaciones de los Saboya sobre Turín.

LA PUERTA DE ITALIA

El Príncipe Ludovico de Acaja fue el último en su línea. Falleció en 1418 sin heredero legítimo, por lo que las posesiones territoriales pasaron a Amadeo VIII, a quien el emperador le había otorgado un nuevo título nobiliario de mayor rango dos años antes, ahora era el Duque Amadeo. Por primera vez, todos los territorios de los Saboya en ambos lados de los Alpes estaban unidos bajo un mismo gobernante.

Amadeo VIII continuó con la política de expansión que se había llevado a cabo por el norte de Italia, pero prefirió utilizar la diplomacia en vez de las fuerzas militares. Formalmente constituyó el Piemonte como un principado para su hijo Amadeo, pero con la repentina muerte del príncipe en 1431, su hermano Ludovico heredó el título de príncipe del Piemonte. Tres años más tarde Amadeo VIII abdicó y Ludovico se convirtió en el nuevo gobernador de los territorios de los Saboya desde el este hasta el oeste.

En 1433, Ludovico estableció un nuevo Estatuto organizando la ciudad de Turín en tres clases sociales: nobles, pobres y populares. Con el objetivo de dar un mayor peso a los miembros exentos de cualquier título nobiliario para influenciar a la élite urbana, pero esta reforma no fue realmente exitosa.

Turín se afianzó entonces como la capital del nuevo principado, que desde la desaparición de la línea Saboya-Acaja se había situado en Pinerolo. Esta fue perdiendo toda la importancia política que había adquirido durante años.

Después del fallecimiento de Ludovico de Acaja, tanto el consejo que gobernaba el Piemonte como la universidad¹⁵ estuvieron en constante movimiento, sin encontrar un lugar donde asentarse, hasta que finalmente en 1436 el Duque Ludovico I estableció estas instituciones permanentemente en Turín. Además de la corte ducal, la universidad promovió un enriquecimiento de la vida cultural de la ciudad, incluso con la presencia de personajes ilustres¹⁶.

Durante el siglo XV los duques de Saboya hicieron todo lo posible por embellecer Turín, tratando de dignificar el rol de capital de sus dominios en el Piemonte.

Turín se fundó como una ciudad militar Romana y con el paso del tiempo la trama urbana apenas sufrió cambios, sin embargo, los edificios estaban en mal estado, dando una imagen de pobreza que la Corte no podía permitir. El paisaje urbano era poco atractivo, existía una carencia de buena arquitectura y edificios monumentales, ya fuesen públicos o privados. Turín todavía tenía un fuerte carácter rústico con establos y graneros junto a las viviendas y animales de granja vagando por las calles sin pavimentar.

En los Estatutos se recogió una norma que obligaba a los ciudadanos a mantener limpia las calles, pero no se llevó a cabo.

La gente noble vivía en grandes casas con fortificaciones defensivas, sin embargo, la mayoría de la población era gente sin recursos que habitaba en casas de ladrillo y madera con cubierta de paja, lo cual era una de las mayores preocupaciones debido a la posible propagación de un incendio, ya que destruiría gran parte de la ciudad. Muchos propietarios añadieron balcones y pórticos a sus edificios, invadiendo la calle a pesar de las ordenanzas del ayuntamiento de respetar las líneas de fachada establecidas.

El cambio urbano más significativo de Turín vino a final de siglo con la construcción de la nueva catedral. El complejo de tres iglesias fue demolido y se construyó el actual edificio, el primero y único con características del Renacimiento. Esta iglesia fue construida por el arquitecto Toscano Bartolomeo di Francesco da Settignano, que gran parte de su trabajo se desarrolló en Roma, con proyectos eclesiásticos ordenados por el Papa Sixto IV.

¹⁵ Museo Torino, <https://www.museotorino.it/site/exhibitions/history/room/13>

¹⁶ El humanista neerlandés Domenico Erasmus recibió su doctorado en Teología por la Universidad de Turín en 1506.

Por otro lado, el ayuntamiento parecía no haber tomado parte en los esquemas de embellecimiento y mejora de la ciudad, ya que estaba ocupado en las tareas administrativas diarias. Como resultado de sus esfuerzos, un gran número de nuevos artesanos emigraron a la ciudad. Gracias a este hecho la economía se fue reactivando poco a poco.

En 1425, el ayuntamiento estableció una nueva ordenanza para la industria textil de lana tratando de detener su declive mediante la reordenación de la producción para su exportación. Contrató a expertos de Milán para que se trasladaran a Turín y les enseñaran a los tejedores a producir el nuevo tipo de ropa. Este experimento resultó positivo, por lo que la producción y la población aumentaron. Además, el ayuntamiento ofreció subvenciones a muchas industrias de la seda para desarrollar su trabajo en la ciudad.

Este hecho marcó el comienzo de Turín como futura ciudad industrial, basándose la economía de la ciudad en este sector desde el siglo XVII hasta el siglo XIX.

Algunos impulsos para el crecimiento de la economía vinieron desde el exterior, principalmente comerciantes milaneses que se establecieron en Turín en los sectores de venta al por menor, productos metálicos y otros materiales. Mientras que otros comerciaban con pieles y cueros que provenían de la campiña circundante.

Por lo tanto, las visitas periódicas de la Corte a Turín y la presencia de la Universidad con sus numerosos estudiantes, creó una demanda de buenos servicios y trajo un considerable beneficio a los artesanos y vendedores de la ciudad.

Desde mitad del siglo XV el rol de Turín como capital de las tierras de los Saboya en el Piemonte estimuló su economía y crecimiento geográfico. Dentro de todo el territorio de los Saboya todavía la ciudad permanecía eclipsada por la antigua capital situada en Chambéry, donde residía normalmente la corte ducal, pero el epicentro del estado Saboyardo¹⁷, cambió hacia el este, hacia Turín. Por tanto, el Piemonte se fortaleció y popularizó, urbanizándose más que los otros terrenos montañosos al oeste.

La rápida transformación de la estructura social de la ciudad, diversificando la élite urbana y enriqueciendo su cultura contribuyó a consolidar el posicionamiento de Turín a la cabeza de la jerarquía de las ciudades del Piemonte. Una vez el gobierno se trasladó a Turín definitivamente, la ciudad de

¹⁷ (Def.) Saboyardo. Término referido a todo aquello concerniente, relativo, perteneciente o nativo a la antigua región europea de Saboya.

Pinerolo acusó una gran despoblación. Sin embargo, con toda esta migración hacia la gran ciudad hizo que esta sobrepasase en población a ciudades como Moncalieri, Chieri, Savigliano y Cuneo, llegando a ser la ciudad más grandes después del completo remplazo de Chambéry como capital de todo el terreno Saboyardo.

En 1494, la relativa calma política llegó a su fin con la invasión Francesa de Italia, que inició un ciclo de guerras entre España y Francia por conseguir el dominio de la península que perduraría hasta finales de 1559.

Este problema llevo a los Saboya a un gran dilema, ya que Francia estaba demasiado cerca y era muy poderosa como para permitir que se posicionasen de una forma neutral, además Turín y sus territorios en el Piemonte constituían la avenida natural para la marcha del ejército Francés hacia el interior de Italia. Esto, disminuyó la confianza del pueblo sobre la autoridad de los duques.

Finalmente, el año 1536 fue catastrófico para la Casa de Saboya. En el lapso de tres meses, el Duque Carlos II vio como las tropas Francesas, Españolas y Suizas traspasaron sus territorios. Turín cayó sin luchar. El duque decidió abandonar a su suerte a la ciudad, por lo que ahora el dominio sería completamente de las tropas Francesas durante los próximos diecisiete años.

UNA CIUDAD FORTALEZA EN EXPANSIÓN

El Tratado de Cateau-Cambrésis en 1559 dio por finalizada las guerras que habían tenido lugar en la península Itálica desde 1494. El duque Emanuele Filiberto de Saboya entró en Turín en el año 1563, es decir, un año después de la retirada de las tropas Francesas de la ciudad. Esta entrada demostró que Turín volvía a ser la capital del Estado de Saboya.

La ciudad todavía tenía una apariencia muy rústica y provincial, con ausencia de edificios bonitos, así que desde la primera vez que el duque soñó con transformar la ciudad arquitectónicamente, hizo valer su estatus como capital. Sin embargo, durante su reinado Turín permaneció sin ninguna distinción arquitectónica. Esa transformación en una gran capital barroca llegaría en los siglos XVII y XVIII con sus sucesores. En cambio, Emanuele Filiberto efectuó un cambio radical con la construcción de una nueva ciudadela en la esquina suroeste. [11] Esta era la primera gran actuación en el planeamiento urbano desde la época de los Romanos y tenía claramente como finalidad la defensa de la ciudad ante los patentes intentos de invasión.

En 1564, Emanuele Filiberto le propuso a uno de los más ilustres ingenieros militares el diseño de la Ciudadela. Este ingeniero era Francesco Paciotto de Urbino y la diseñó acorde a los últimos principios de arquitectura militar, con una planta pentagonal en la que se disponían una serie de bastiones en cada esquina.

Emanuele Filiberto lanzó numerosas iniciativas para incentivar el desarrollo económico en la capital del Estado. Fomentó la plantación de moreras para incrementar la producción de seda, con el fin de exportarla a grandes industrias en Lyon. Siguiendo los pasos de los antiguos reinados, trató de introducir artesanos extranjeros y expertos en la ciudad, alcanzando así nuevos acuerdos comerciales con otros países, como por ejemplo con la llegada de comerciantes de origen Judío.

El estatus de Turín como capital se vio reforzada con la fundación nuevamente de la Universidad en 1566, después de haber dejado de funcionar por la ocupación Francesa y de haber intentado dividirla en dos sedes, Pinerolo y Turín. Finalmente, permaneció una única sede en Turín.

Otro factor que reforzó el nuevo estatus de la capital Saboyarda y confirió un nuevo significado espiritual fue el traslado de la Sábana Santa en 1578 desde Chambéry, donde había reposado durante siglos. La reliquia se colocó en un ataúd en la Catedral de Turín, a la espera de la construcción de una capilla especial donde situarla.

La capilla fue diseñada por Guarino Guarini¹⁸ y construida un siglo más tarde. El diseño de la misma servía como nexo de unión entre la catedral y el palacio real, enfatizando el poder espiritual de la Casa de Saboya. Desde su llegada a Turín, la Sábana Santa hizo que la ciudad se llenase de peregrinos y demostraciones masivas de devoción.

Carlo Emanuele sucedió a su padre en 1580 y desde entonces, la ciudad aumentó considerablemente su población, entorno a diez mil habitantes en cuarenta años. Por tanto, adquirió una vitalidad que los antiguos núcleos urbanos no tenían. Carlo Emanuele apadrinó artistas y escritores provenientes del barroco como el poeta Giambattista Marino, el filósofo Giovanni Botero y el pintor Federico Zuccaro.

¹⁸ Guarino Guarini fue un arquitecto italiano en el siglo XVII. Diseñó muchos edificios públicos, privados y eclesiásticos en Turín, trabajando especialmente para los Saboya y recibiendo la influencia estilística de Francesco Borromini e influyendo en su alumno Filippo Juvarra.

La transformación barroca de Turín se inició con la construcción de un gran espacio ceremonial delante del palacio ducal y el antiguo castillo. Esto dio pie a una secuencia de cambios en la trama de la ciudad. Se erigió una nueva puerta en la parte sur de la muralla.¹⁹ Esta 'Porta Nuova' se añadió a la ciudad mediante una nueva prolongación de la muralla, fortificada con bastiones. Dentro de la nueva extensión aparecía un axis²⁰ lineal [14-16] unido con el palacio ducal y Piazza Castello, diseñada como una ruta procesional para entradas formales. Esta calle estaba alineada mediante residencias de familias nobles precedidas por pórticos.

La nueva extensión [17] fue una prolongación del planeamiento urbano Romano pero con calles más anchas que favorecían el paso de los carruajes y el tráfico rodado que aumentaría considerablemente a partir del siglo XVII, de este modo, la ciudad empezó a romper la barrera romana para comenzar con una serie de ampliaciones a lo largo del siglo.

Para dirigir el desarrollo arquitectónico de Turín Carlo Emanuele creó un equipo de arquitectos e ingenieros militares que determinaron la extensión de las calles y plazas y regularon las alturas de los nuevos edificios de las calles principales. También prestaron atención a los materiales, el alcantarillado y el pavimento, además hicieron especial hincapié en las defensas de la ciudad, asegurando los posibles nuevos crecimientos en el futuro. Este comité continuó diseñando y revisando los edificios hasta el final del Antiguo Régimen.²¹

La extensión que Carlo Emanuele decretó en 1619 se llamó 'Città Nuova' y no estaba planeada para incrementar el espacio de vida de la ciudad, sino que tenía una función estética con el fin de transformar la capital con un diseño más elegante. En 1699, el Duque Carlo Emanuele II ordenó construir una nueva extensión, esta vez hacia el puente que atravesaba el río Po. [18]

¹⁹ Esta puerta en la parte sur de la muralla tomó el nombre de 'Porta Nova' cuya traducción es Puerta Nueva.

²⁰ El nuevo axis lineal que se une hasta Piazza Castello en la actualidad corresponde con Vía Roma.

²¹ (Def.) Antiguo Régimen. Este término hace referencia a la gestión política que la Casa de Saboya llevó a cabo en los territorios del norte de Italia y sur de Francia.



14_ Via Roma.



15_ Piazza San Carlo.



16_ Palazzo Reale.

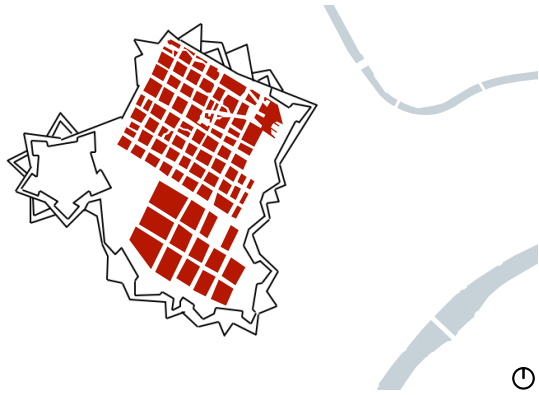
Finalmente, en el siglo XVIII se completó un ciclo de residencias señoriales que mandó construir Carlo Emanuele I, empezando este proceso con Villas en la zona de Mirafiori²² y el Regio Parco. También construyó una residencia para la Duquesa Maria Cristina en el Valentino.²³ El Duque Carlo Emanuele II construyó un palacio de caza en Venaria Reale que más tarde reformaría Filippo Juvarra,²⁴ quien construyó para los Saboya distintos edificios como el palacio de caza de Stupinigi a mitad del siglo XVIII o el majestuoso mausoleo de Superga en la colina del Monferrato. [19-21]

Estas construcciones en el exterior de la ciudad trataron de dar una visión elegante de la misma, y a su vez proclamaba el poder y gloria de la Casa de Saboya.

²² Mirafiori posteriormente tendrá mucha importancia en Turín a finales del siglo XX con la construcción de la segunda planta de construcción de vehículos Fiat.

²³ Actualmente el Valentino es el parque principal más importante de Turín. En su interior se encuentra una pista donde se disputaban carreras de Fórmula 1, siendo uno de los primeros circuitos urbanos. Además esa residencia en la actualidad es una de las sedes de la Facultad de Arquitectura del Politécnico di Torino.

²⁴ Filippo Juvarra fue un arquitecto italiano de finales del siglo XVII y principios del XVIII. Recibió la influencia de Carlo y Francesco Fontana en Roma y de Guarino Guarini en Turín, donde a partir de 1714, Víctor Amadeo II de Saboya lo nombró como el primer arquitecto de la corte, realizando todo tipo de proyectos, aunque especialmente eclesiásticos y palacios para los Saboya.



17_ Primer ensanche al sur.
Año 1640.



18_ Segundo ensanche y ampliación de la muralla.
Año 1699.



19_ Palazzo di Caccia Stupinigi.



20_ Castello del Valentino.



21_ Basilica di Superga.

LA CAPITAL MORAL DE ITALIA

Las tres siguientes décadas a 1831, Turín sufrió un cambio remarcable, y tanto la Casa de Saboya como su capital real tomarían gran importancia en este periodo. Con una dinastía menor tanto Francesa como Italiana, en la periferia de la península, la ciudad se posicionó como el centro del movimiento para la unificación nacional.

La sucesión de Carlo Alberto en el trono del Reino de Cerdeña en 1831 no rompió con las tradiciones políticas de sus predecesores. Carlo Alberto trató de transformar el régimen para centralizarlo y convertirlo en más eficiente mediante la creación de un Consejo de Estado y estableciendo una nueva Comisión de gobierno para reformar el sistema legal Saboyardo y hacer frente a la epidemia de cólera. Además, introdujo una serie de reformas económicas para promover el libre comercio.

Una de las iniciativas más importantes llevadas a cabo fue el plan de desarrollo estatal de la década de 1840, con el fin de promover la construcción de vías de ferrocarril en el Piemonte para compañías privadas que serían financiadas por locales, propietarios de terrenos e inversores extranjeros. Finalmente, este gobierno impulsó el desarrollo del trazado Turín - Génova en 1845, y además, para promover inversiones y flujo de capital, la corona aprobó la fundación de la Banca Nazionale entre 1844 y 1847, que consistía en la fusión de la Banca de Génova y la Banca de Turín.

La ambición de Carlo Alberto fue muy extensa en el ámbito cultural, donde sus iniciativas exaltaban la gloria y logros conseguidos por la Casa de Saboya para estimular el orgullo popular y jurar lealtad a la monarquía. Para conseguirlo construyó monumentos en las plazas, rituales simbólicos, edificios, pinturas, etc. con el objetivo de engrandecer a la realeza. Al final de su reinado, Turín tenía más monumentos que cualquier otra ciudad italiana.

Empezando en 1831, el rey lanzó una campaña arquitectónica y pictórica para modernizar y redecorar las residencias reales de Turín, Racconigi y Pollenzo.

Las reformas económicas y administrativas produjeron un cambio en la relación de la ciudad con el resto del Piemonte. Por ejemplo, la política de desplazamiento libre para un comerciante y la consiguiente expansión de las actividades comerciales enfatizaron el rol de Turín respecto a los terrenos colindantes y creó un vínculo clave con el movimiento de bienes desde el resto de Europa.

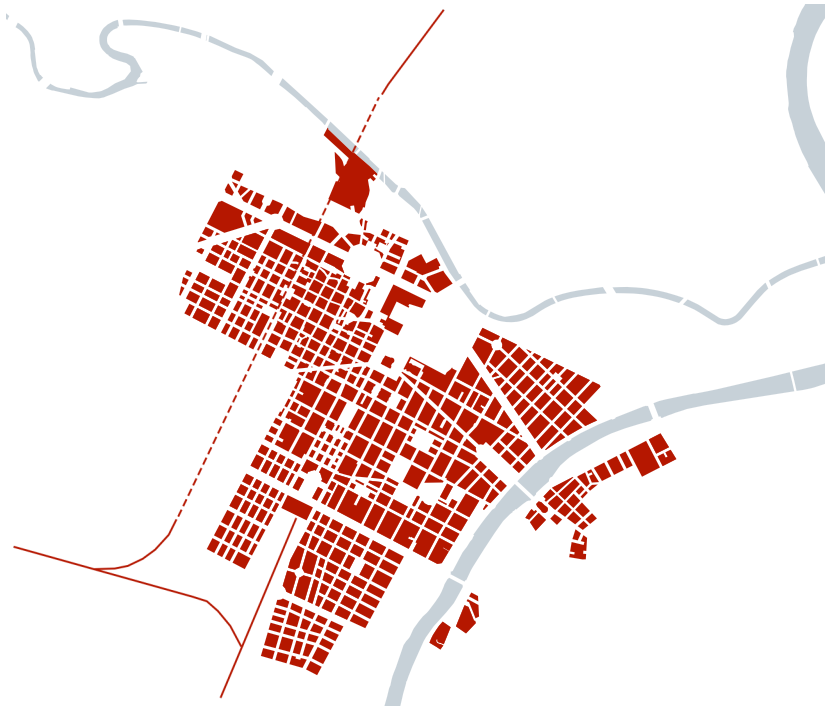
El crecimiento prominente de la capital estimuló una expansión demográfica y territorial desde 1820, aunque se aceleró veinte años más tarde llegando a alcanzar la cifra de 140.000 habitantes provenientes de otras áreas de la región. Para acomodar a toda la población creciente, la expansión de Turín continuó no solo hacia el sur de la antigua muralla, sino también hacia el norte y oeste, dirección Porta Susa, Borgo San Donato y Vanchiglia. [22]

Durante el reinado de Carlo Alberto Turín sufrió la escasez de vivienda popular ya que las nuevas áreas de expansión estaban destinadas a la alta clase social. En ese momento la densidad de población de la ciudad superaba en tres veces la de Florencia, que era la más grande de la península.²⁵

La sobrepoblación hizo que la vida de las personas de baja clase social fuese corta y dura, ya que en aquella época la esperanza de vida era de treinta años y las jornadas laborales duraban entre doce y catorce horas, su comida era insuficiente y de pobre calidad, el estándar de higiene personal y la sanidad pública tenían unos niveles peligrosamente bajos. En estos mismos grupos sociales había un mayor abandono y mortalidad infantil, y eran el principal foco de víctimas de las epidemias.

La crisis económica de final de la década de 1840 magnificó las tensiones sociales y el apoyo se debilitó para establecer orden en Turín. En el otoño de 1847, una alianza secreta de las clases medias reformistas y las clases populares económicamente oprimidas comenzaron a tomar importancia en la capital.

²⁵ El crecimiento de la ciudad de Florencia tiene cierto parecido al de Turín, ya que ambas ciudades parten de las medidas tomadas por las familias más influyentes, en Turín los Saboya y en Florencia los Medici.



22_ Plano de Turín. Año 1862.

En Octubre de ese mismo año hubo manifestaciones con eslóganes que atacaban a los Jesuitas y abogaban por las reformas para la unificación nacional y liberal.

En un intento por apaciguar las tensiones sociales y ganarse el favor de la opinión pública de la clase media, Carlo Alberto se inclinó a regañadientes hacia la política de reforma a finales de 1847. En primer lugar, se posicionó con una postura anti-Austriaca y despidió a un gran número de ministros de gobierno poco populares. Pero, cuando estos pasos para aplacar a la oposición fallaron, el rey siguió el ejemplo de los otros gobernantes italianos, el Papa Pío IX y Leopoldo II del Gran Ducado de Toscana, garantizando un rango de reformas que limitaban el poder de los policías y los censores, fortaleciendo el Consejo de Estado e introduciendo la elección de alcaldes municipales a nivel local.

Carlo Alberto promulgó una constitución que llamó 'Statuto', cuya importancia apareció en Marzo de 1848, extendiendo mucho más allá de las fronteras del Piemonte el modelo de monarquía constitucional del nuevo estado de la Italia unificada después de 1861.

A nivel local, el 'Statuto' permitió la participación política de grupos sociales excluidos anteriormente. Por otra parte, el rey permanecía como "cabeza suprema del estado",²⁶ comandaba las fuerzas armadas, controlaba la política extranjera y propuso la candidatura de todos los oficiales de estado.

La proclamación del 'Statuto' reflejó el gran éxito de la moderada élite liberal noble y burguesa de Turín en el desarrollo político del Piemonte en el invierno de 1848. El perfil internacional de Turín aumentó cuando se convirtió en el centro de mando para la guerra de liberación nacional y expansión dinástica contra el Imperio Austriaco. Carlo Alberto declaró la guerra a Austria y esta decisión catapultó al rey Saboyardo a liderar una coalición de gobernantes italianos, reuniendo a Fernando II de Nápoles, al Papa Pío IX²⁷ y Leopoldo II, Gran Duque de Toscana.

A mitad de Mayo, el Papa y Fernando II retiraron a sus hombres de la guerra, dejando el inmediato conflicto militar en manos únicamente de las fuerzas Piemontesas. Mientras Carlo Alberto tuvo éxito en su expansión por los territorios de Lombardía y el norte de Italia divulgando su reinado constitucional con su capital en Turín, le fue bastante peor al frente militar, siendo derrotados por la armada Austriaca en la batalla de Custoza. A causa de esta derrota,

²⁶ Cardoza y Symcox, A History of Turin, 180

²⁷ El Papa Pío IX era primo del emperador del Imperio Austriaco.

Carlo Alberto abdicó en favor de su hijo Vittorio Emanuele II que negoció la paz con los victoriosos Austriacos.

La única gran excepción del triunfo del absolutismo y reacción en Italia se encuentra en Turín. Existían tres circunstancias que diferenciaban el reinado de los Saboya de cualquier otro de la península. En primer lugar, la Casa de Saboya emergió de las revoluciones como una dinastía que no dependía de la influencia militar Austriaca. En segundo lugar, Turín fue la única capital en el estado Italiano después de 1848 capaz de retener una constitución con un parlamento electo que compartía responsabilidades políticas con la monarquía. Y por último, la entrada del Conde Camillo Benso di Cavour en la vida política después de 1848.

La supervivencia del 'Statuto' permitió el desarrollo político de la ciudad de Turín, divergiendo en muchas maneras de las otras capitales regionales durante las siguientes décadas.

Los esfuerzos de Cavour y los moderados de la Cámara de Diputados de secularizar el Estado Piemontés en el respeto fundamental, la estructura de los alineamientos políticos y la división institucional de poderes entre el trono y el parlamento en la década de 1850 fueron compromisos políticos elaborados en Turín, y durante la siguiente década se extendieron al resto del país, definiendo las características del nuevo estado Italiano después de 1861.

La entrada del Piemonte en el mercado Europeo, impulsó la exportación de sus productos naturales, así como la importación de maquinaria a bajo coste para la elaboración de buenos productos manufacturados, favoreciendo sobre todo a la industria textil.

Las medidas económicas de la creación de la Banca Nazionale fueron el comienzo de una colaboración pública y privada dirigida por Cavour para expandir las líneas de ferrocarril, modernizar el puerto de Génova y construir nuevas vías para la expansión del transporte marítimo transatlántico.

En 1861, el sistema de la red ferroviaria del reino de Saboya era mayor que cualquier otra del estado Italiano, cubriendo el 40% del total de la península. Turín era la capital de la economía del estado más moderno en la península Italiana, y a su vez, sirvió de modelo para que otros estados regionales emularan.

Como consecuencia de esta expansión que comenzó una década atrás, Turín vio florecer el periodismo político, por lo que escritores, estudiantes y figuras políticas de otras regiones no solo encontraron hospitalidad y seguridad en la capital del Piemonte, sino que también encontraron un trabajo productivo, colaborando en periódicos, enseñando en la universidad y tomando posiciones en la floreciente industria editorial.

“Turín ha llegado a ser la Meca, el Jerusalén, la Ciudad Sagrada de los Italianos.”²⁸

Un migrante napolitano.

Una vez que llegaron los nuevos peregrinos culturales del resto de Italia, estos contribuyeron en gran medida a la renovación de la vida intelectual de la antigua capital real. La nueva vitalidad cultural de Turín encontró su expresión en la construcción de teatros a partir de 1850 que tenían una audiencia variada de oficiales militares, estudiantes y prósperas clases medias, por lo que la opinión pública comenzó a tomar forma entre la población.

El proceso político de unificación terminó el primer trimestre de 1861 con la elección del primer parlamento y el reconocimiento de Vittorio Emanuele II como el primer Rey de Italia con la capital nacional en Turín.

Turín permaneció en el centro del poder y el gobierno de Cavour tuvo que realizar un nuevo sistema administrativo, jurídico, educativo con representación política y de comunicación rápidamente por todo el país tan rápido como fuera posible.

Como capital nacional, Turín sufrió un rápido lavado de cara con la construcción de nuevos edificios y el desarrollo de grandes avenidas principales, parques públicos y otros servicios necesarios para acomodar sus expansivas responsabilidades gubernamentales y el crecimiento de empleados públicos.

En consecuencia, el proceso de construcción del Estado en el nuevo Reino de Italia implicaba grandes concesiones a otros antiguos estados regionales. Estos desarrollos predijeron un traumático acontecimiento, el traslado de la capital nacional de Turín a Florencia en Enero de 1865.

²⁸ Cardoza y Symcox, A History of Turin, 188

EL LINGOTTO: CENTRO DE OPERACIONES

El traslado de la capital de la reciente unificación nacional se trasladó a Florencia tras el acuerdo entre el gobierno de Cavour y el de Napoleón III de Francia, por el que Napoleón retiraría sus tropas de Roma en un plazo de dos años si la capital se trasladaba en los próximos seis meses.

El gobierno municipal y la prensa de Turín catalogaron este movimiento como una injusticia para la región, lo que provocó una serie de revueltas de la población, que no estaba de acuerdo en la realización de esta maniobra, ya que la ciudad entraría en una grave depresión significando una pérdida de orgullo y de estatus político para la ciudad.

El traslado de la capital conllevó la pérdida de empleos que habían generado trabajo para un sector directo o indirecto de gente local. Turín sufrió fuertes golpes en la década de 1880 y 1890 como resultado de la depresión global de la agricultura, una guerra comercial con Francia y diferentes escándalos fiscales.

Esta secuencia de crisis de finales del siglo XIX que encadenó la ciudad, llevó al gobierno municipal a desarrollar una nueva visión de la antigua capital como la ciudad del trabajo y el pensamiento. Esto comenzó en 1880 con una amplia coalición de intereses para la universidad y la comunidad empresarial que desarrollaron y promovieron una identidad alternativa para la ciudad.

La ciudad tenía que reinventarse como un centro de producción de la economía moderna, donde la ciencia y la tecnología se unían con las empresas industriales para crear una sociedad moderna de bienestar, progreso y armonía social. Esto no se hizo notable hasta después de 1900, cuando Turín emergió como uno de los grandes centros de producción de la Italia industrial.

El gobierno nacional ofreció a la ciudad una compensación económica con el montante de 100 millones de liras²⁹ y una asistencia fiscal que no facilitó el impacto psicológico del repentino cambio en los habitantes de la antigua capital.

²⁹ La lira era la moneda utilizada en Italia hasta la creación del euro como moneda de intercambio en los países de la Unión Europea. 1 Lira equivale a 0,09 Euros.

“¡Turín no se vende!”³⁰

El Alcalde de Turín, Emanuele Luserna di Rorà.

Las protestas de los habitantes de Turín sirvieron para reaccionar a la pérdida de la capital, como si fuese el fin del mundo. Turín resurgió a base de las actividades productivas que no dependían de la presencia de la corte y las instituciones estatales. Mientras, la mitad de la población activa de trabajadores participaban de alguna manera en el proceso de manufactura, lo que se consideró como factorías industriales.

La población de Turín que había llegado a su máximo en 1864 con un total de 220.000 habitantes sufrió una dura caída de casi 30.000 habitantes en los siguientes cuatro años.

Finalmente, la vida cultural de la ciudad perdió su brillo después de 1864 con la despoblación de grupos de emigrantes intelectuales que habían tenido un rol en la clase media a nivel artístico y académico a mitad de la década de 1850. Esto llevó al cese de muchos periódicos a partir de 1865. Por lo tanto, esto repercutió en la Universidad de Turín con la pérdida del atractivo para los mejores estudiantes de Italia.

El gobierno municipal no tuvo tanto éxito promoviendo el desarrollo industrial, a pesar de que prometió incrementar la disponibilidad de las fuentes de energía para la industria local. La ciudad empezó a mostrar signos de una recuperación en la década de 1870, con el aumento de la población que crecía a un ritmo más rápido que en el resto de la península, alcanzando el cuarto de millón de habitantes, debido a la vitalidad de la industria química y textil.

Surgieron nuevas iniciativas en el sector financiero con la fundación de la ‘Banca di Torino’ y la ‘Unione banche piemontese e subalpina’ que se unían al ya longevo ‘Banco sconto e sete’, la banca del comercio y la industria. Como resultado al final de la década la ciudad se consolidó en lo alto de país como centro bancario y financiero. A finales de 1880 y principios de 1890 sucedió la mayor crisis del sistema financiero Italiano, en la que los bancos de Turín tuvieron un mayor rol debido a los problemas creados por la depresión en la agricultura, la guerra comercial con Francia³¹ y el ‘boom’ especulativo de la construcción con el precio del suelo doblándose después de 1885.

³⁰ Cardoza y Symcox, A History of Turin, 197

³¹ Francia era el principal comprador de los productos que se cultivaban en el Piemonte, por lo que la guerra comercial sumergió a Turín en un problema financiero.

Cuando el 'boom' de la construcción colapsó, los precios se desplomaron y los bancos se encontraron en serias dificultades con préstamos que llegaron a ser incluso más difíciles de cobrar, y proyectos de propiedades inacabadas de las que no se pudieron deshacer.

Mientras que pequeños bancos sobrevivieron a esta crisis, Turín perdió su posición como centro financiero de Italia, un estatus que la ciudad disfrutó durante treinta décadas.

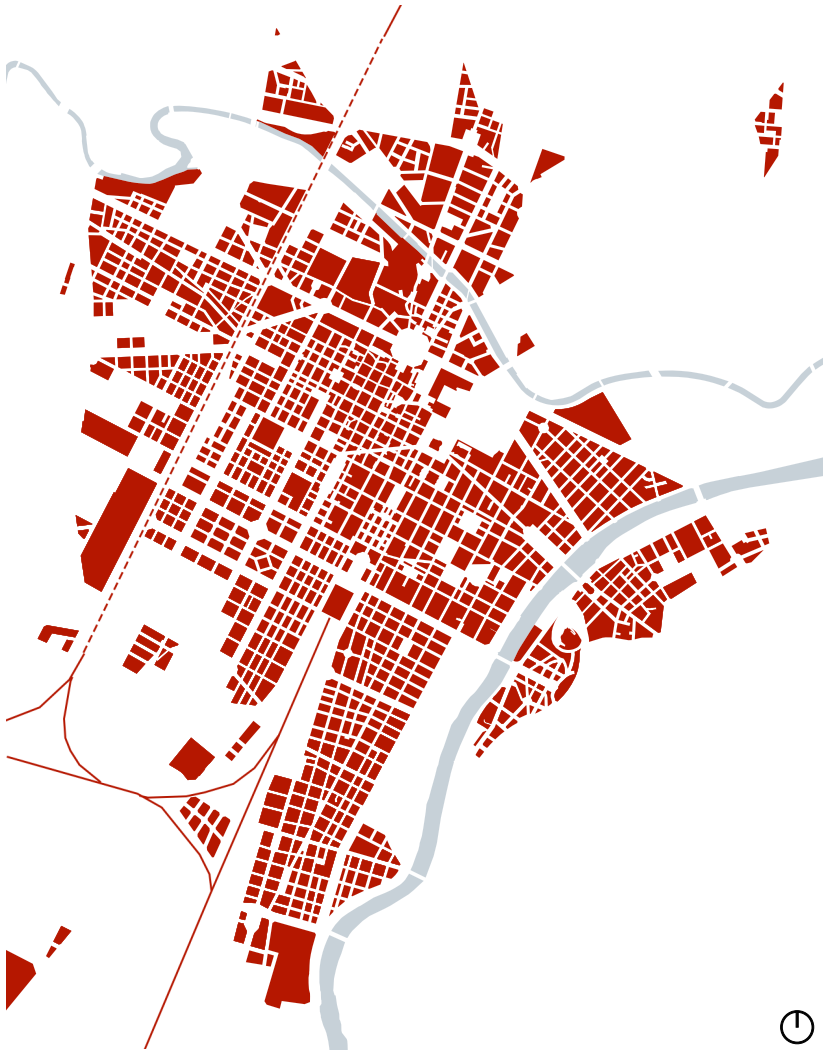
La combinación de las crisis de la agricultura, banquera y comercial sumergió a la ciudad en un periodo de depresión económica y miseria durante las últimas décadas del siglo XIX. La industria de la lana en declive, un gran número de pequeñas factorías y tiendas que se vieron obligados a cerrar, y la construcción que sufrió un abrupta caída en los precios produjeron niveles de estrés social que no se habían visto desde los peores años de la era Napoleónica.

El masivo desempleo, el empobrecimiento de las clases medias y la recuperación colectiva de la migración desde las campiñas y otras partes de Italia, incrementó el número de vagabundos en la ciudad.

Para paliar esta huida de jóvenes intelectuales en este periodo de crisis económica, los líderes municipales y la universidad estaban trabajando juntos para promover una nueva visión optimista de Turín como un gran centro de producción, trabajo y ciencia.

En la década de 1880, las facultades científicas de la Universidad de Turín habían convertido a la ciudad en un gran centro de positivismo en la península Itálica. Por entonces, Galileo Ferraris³² era el único gran científico Italiano que se dedicaba a las ciencias aplicadas. La comunidad científica de Turín no cesó su actividad puramente teórica en la universidad. Además, destacados académicos aplicaron sus experiencias para preparar la ciudad para su progresivo desarrollo industrial mediante soluciones técnicas en energía, agua y problemas sanitarios.

³² Galileo Ferraris fue un físico e ingeniero eléctrico italiano, que destacaba por sus estudios en materia de corriente alterna.



23_ Plano de Turín. Año 1901.

Turín se convirtió en la gran ciudad del país donde se ofrecían unas buenas enseñanzas en la universidad para los ingenieros civiles, que más tarde encontrarían empleo en obras públicas en el 'boom'³³ de la industria de la construcción. Estos hechos hicieron que el Real Politécnico de Turín llegase a ser el equivalente italiano al Instituto de Tecnología de Massachusetts en el siglo XX.

A comienzos de siglo, la ciudad entró en un continuo crecimiento industrial, sobre todo en los sectores químico y metalúrgico, llegando a aumentar su producción a más del doble. Las inversiones de capital para un desarrollo arquitectónico de la ciudad con más equipamientos aumentó cerca del 114%, sin embargo, la agricultura en la economía nacional decrecía rápidamente. [23]

Turín se posicionó rápidamente como el mayor productor en la expansión económica de estos años, esto fue gracias al crecimiento de la energía hidroeléctrica³⁴ y las industrias mecánicas.

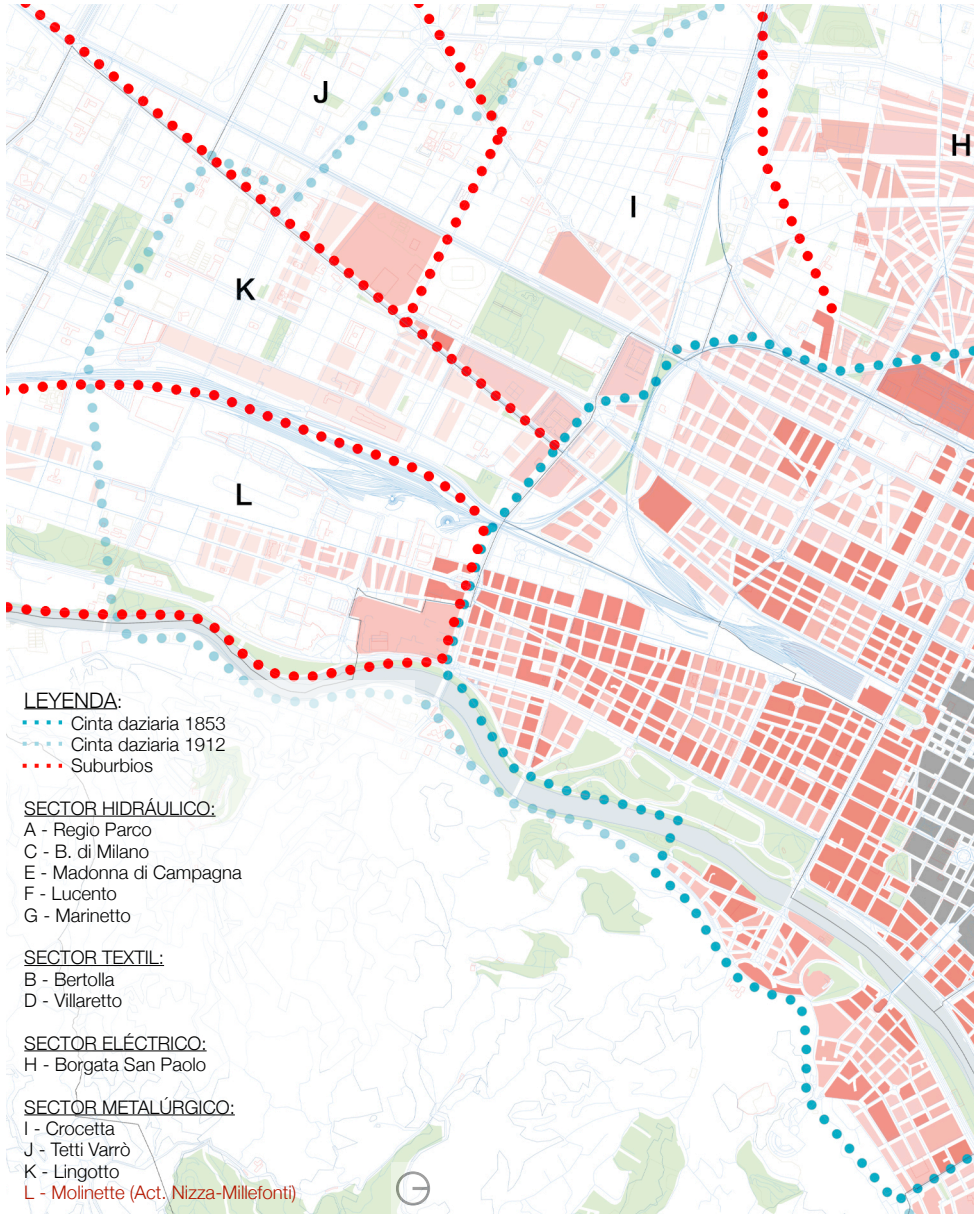
El crecimiento más impresionante tuvo lugar en el sector ingenieril, con la incipiente industria automovilística que se concentró en el Piemonte con inversión inicial de 7 compañías en 1904 y alcanzando tres años más tarde un total de 61 compañías automovilísticas. La ciudad por aquel entonces se encontraba en un periodo de desarrollo urbanístico de gran calado. La entrada en el nuevo siglo sirvió para lavar la cara de la ciudad y comenzar de nuevo, olvidando su posición de antigua capital.

Los pequeños establecimientos industriales que se encontraban dentro de la ciudad, poco a poco se transformaron en grandes empresas que no tenían cabida en la barroca trama urbana, por lo que compañías como Fiat, Olivetti, Lancia, Lavazza y muchas más del sector textil e hidráulico se posicionaron alrededor de Turín, desde el este hasta el oeste, pero siempre en el lado norte del Po y separadas de la trama urbana de aquel entonces. [24]

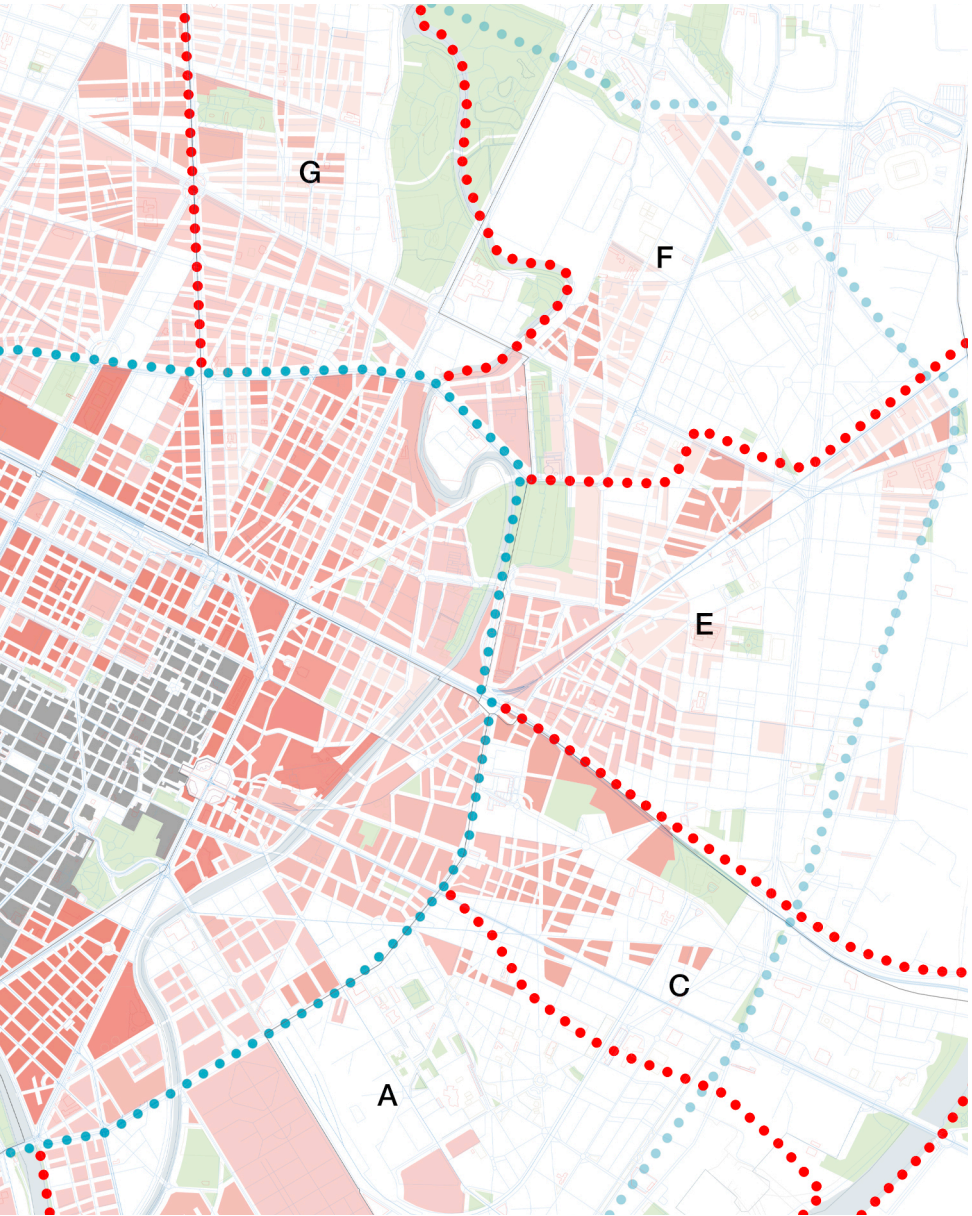
Por lo tanto, el desarrollo urbano en aquella época comenzó a crear nuevos barrios periféricos que atendían especialmente a una gran empresa. Aunque, evidentemente dentro del barrio existían pequeños establecimientos asociados o no a la empresa principal. Este es el caso del 'Quartiere' Nizza-Millefonti, en donde Giovanni Agnelli eligió situar su nuevo centro de producción, realizándose el proyecto de diseño y construcción del edificio Lingotto, un hito que marcaría la arquitectura industrial italiana del siglo XX.

³³ El término 'boom' hace referencia al éxito o auge de algo en particular. En este caso se asocia con el crecimiento de la industria de la construcción.

³⁴ Las industrias que utilizaban la fuerza electromotriz del agua se localizaban a lo largo del río Dora.



24_ Plano de Turín. Principios del siglo XX.



Superpuesto sobre el plano actual.

04

NIZZA - MILLEFONTI (1900-1925)

PERSPECTIVA URBANA
PERSPECTIVA SOCIAL

FIAT: ¿CAPAZ DE DEFINIR UN BARRIO?

El incipiente incremento empresarial en Turín decantó la balanza hacia la industria automovilística y el sector mecánico-metalúrgico en el primer decenio del siglo XX. En el censo industrial de 1911, el 30 % de los trabajadores estaban asociados a este sector, donde un cuarto de estos se localizaban en establecimientos de construcción de automóviles y pequeños talleres de producción de accesorios.

Es adecuado hablar de fábrica y territorio:

“La **fábrica** constituye el lugar de la producción, de la organización sindical, de la lucha económica y junto a la política del trabajo y el capital, el lugar en el cual la clase social se estructura según la organización del trabajo, del tipo de vivienda que el trabajador escoge, del grado de cualificación profesional, de los niveles retributivos.

El **territorio** se entiende como el lugar de la cultura material, de la vida cotidiana, de las formas de socializar, de las condiciones económicas de vida, de los problemas comunes que el proletariado afronta fuera de la fábrica, en los diferentes niveles del territorio urbano.”³⁵

Stefano Musso

Un estudio del crecimiento urbano, la formación de Nizza-Millefonti como barrio industrial, la condición habitativa, la estratificación de la sociedad en el territorio, las condiciones higiénico-sanitarias, el mercado del trabajo, las ventajas retributivas, los niveles de escolarización, las condiciones de vida, la forma de socializar en el barrio, etc. son aspectos que relacionan el Lingotto con el territorio y producen un comportamiento en la población muy distinto al modo de vida que se lleva a cabo en otras zonas de la ciudad.

Este crecimiento industrial conlleva consigo un rápido aumento de población muy elevado en toda la ciudad en busca de un trabajo estable y que genere un cierto confort económico a las familias. Pero, todo este flujo migratorio se asentará principalmente en la periferia, donde están las industrias más grandes, como sucede en Nizza-Millefonti con la Fiat. [25]

³⁵ Daniele Jalla y Stefano Musso, Territorio, fabbrica e cultura operaia a Torino 1900 - 1940. (Cuneo: Regione Piemonte, 1981), 76

	1.901	...	1.911	...	1.921
Centro	282.753	< 27.969	310.722	< 32.596	343.318
Suburbio	52.903	< 64.108	117.011	< 41.945	158.956
Total	335.656		427.733		502.274

25_ Población presente en el centro y en los suburbios.
Censo de población 1901, 1911 y 1921.

El barrio obrero por excelencia, se forma en el límite de la 'cinta daziaria'³⁶ transformándose en un centro de vida social que tiende a reproducir la vida comunitaria donde se entrelazan las características importadas de la antigua comunidad campesina del barrio con la migración industrial. En el suburbio el sentido de pertenencia territorial tiende a transformarse en un sentido de pertenencia social o cultural, es decir, en un sentido de pertenencia de clase, que junto a los vínculos establecidos en los procesos de socialización cotidiana actúa como catalizador en el comportamiento solidario del trabajador a nivel urbano, los cuales pueden trabajar dentro de ciertos límites sin depender de la colocación política, ideológica o religiosa.

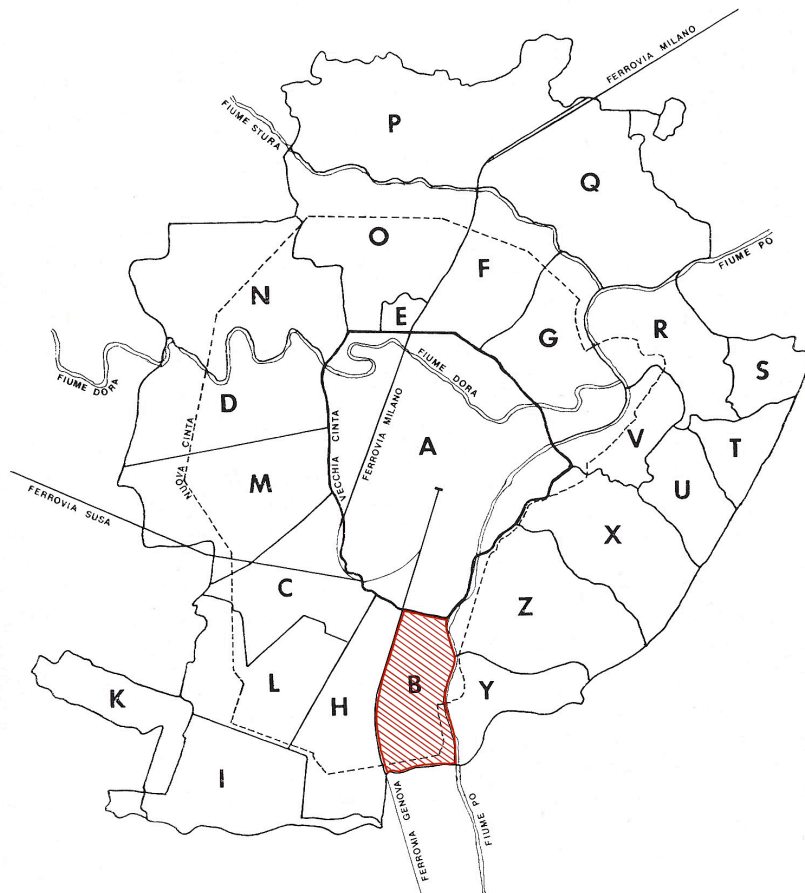
“El sentido de pertenencia cultural, y por consiguiente la conciencia solidaria, son más fuertes cuanto más similares resultan los modelos culturales y comportamientos cotidianos en orden al trabajo, a la familia, a la vida social.”³⁷

Stefano Musso

Por lo tanto, se realiza un acercamiento al barrio desde una perspectiva urbana y social con el fin de entender el papel que tuvo la Fiat en el desarrollo urbano de Nizza-Millefonti, y los modelos de relación de las personas a nivel extra laboral.

³⁶ La 'Cinta Daziaria' hace referencia al límite urbano que establecía la ciudad, delimitando el centro urbano con la periferia, normalmente el campo. Fuera de esta muralla no se tenía que pagar impuestos.

³⁷ Daniele Jalla y Stefano Musso, Territorio, fabbrica e cultura operaia a Torino 1900 - 1940. (Cuneo: Regione Piemonte, 1981), 89



- | | | |
|--------------------------|---------------------------|-------------------|
| A) Centrale | I) Mirafiori | R) Sassi |
| B) Molinette | K) Drosso Tre Tetti | S) Superga |
| C) Crocetta | L) Tetti Varrò | T) Mongreno |
| D) Martinetto | M) P. Strada, B. S. Paolo | U) Reaglie |
| E) B. Lanzo, B. Vittoria | N) Lucento | V) Mad. del Pione |
| F) B. di Milano | O) Mad. di Campagna | X) S. Margherita |
| G) Regio Parco | P) Villarejo | Y) Cavoretto |
| H) Lingotto | Q) Bertolla | Z) San Vito |

26_ Fraccione de censo. Año 1901-1931.

PERSPECTIVA URBANA

La primera 'cinta daziaria' se construyó en 1853 tratando de delimitar dónde acababa la ciudad y dónde empezaba el campo. Por lo que, con las sucesivas ampliaciones del crecimiento urbano y los asentamientos industriales, esta barrera pasó a dividir dos zonas muy diferenciadas de la trama urbana de la ciudad. La interior tenía su base en el 'quadriatero romano', siguiendo la retícula original, y la exterior se organizaba respecto a ejes vectoriales que ejercen como principales accesos a la ciudad, y es aquí donde se localiza Nizza-Millefonti. Esta división no solo divide dos ciudades o dos formas de desarrollo urbano, sino que divide dos épocas y dos tiempos de evolución. El área en su exterior es un símbolo de la representación industrial, mientras que al otro lado del muro se hallan los barrios residenciales y las ampliaciones barrocas realizadas en los siglos anteriores.

“Cada época tiende a plasmar en profundidad un complejo juego de modificaciones estructurales y funcionales, cada ciudad conserva impresa, en su paisaje como en su organización espacial, la memoria del propio pasado, las señales de su historia y de su evolución.”³⁸

Daniele Jalla

El panorama del desarrollo industrial y urbano de Turín precedente a la Primera Guerra Mundial parece prever el cierre de una fase del desarrollo notablemente condicionada por las antiguas actividades productivas tradicionales del centro y de los primeros asentamientos industriales en el río Dora.

La dislocación en la zona suroeste de la industria mecánica y los primeros grandes asentamientos en la zona norte constituyen la señal de una apertura urbana a una nueva fase de crecimiento que se inició durante los años de la Primera Guerra Mundial, mientras que en este periodo la construcción residencial se bloqueó, se llevó a cabo la decisión de un desarrollo de la construcción de grandes establecimientos industriales que favorecían las exigencias de la producción bélica y de los ingentes beneficios relacionados con la alta remuneración de los pedidos estatales. Dando lugar a la construcción del Lingotto y por tanto, a una jerarquización de Nizza-Millefonti.

³⁸ Jalla y Musso, Territorio, fabbrica e cultura operaia a Torino 1900-1940, 106

El Lingotto se coloca en torno a la nueva 'cinta daziaria' que se realizó en 1920, dando comienzo a un ventenio en el que la industria mecánica gravitaría en el suroeste³⁹ de la ciudad, mientras que en la zona norte se desplegarían las importantes fábricas químicas, con la principal representación de la Snia.⁴⁰

El asentamiento del Lingotto y de las fábricas de gran calado en la periferia, llevarán a la completa eliminación de la 'cinta daziaria', dejando así espacios sin edificar que la expansión constructiva no tardaría en colmar en los años sucesivos. [27-28]

Debido a las razones del mercado, a la política del fascismo de especialización funcional⁴¹ del centro histórico y a la cercanía del lugar del trabajo, serán barrios donde tiende a gravitar la población trabajadora, mientras que en el centro de la ciudad se pretende reservar la residencia para la burguesía y las funciones direccionales, administrativas y de representación, así como los negocios de lujo.

La cinta asume el valor de límite físico e ideal entre dos mundos bien distintos, y al concentrarse en sus alrededores los sectores populares y el asentamiento contemporáneo a lo largo de toda la cara periférica, las nuevas industrias constituyen la rotura del consolidado modelo urbano de residencia "mixta".

En el exterior de la cinta los costes de construcción serán menos elevados, y por lo tanto, serán menores los precios de los productos alimenticios y de todos los géneros de primera necesidad, así que se van a alojar sectores de población menos pudientes o de reciente migración, además de los habitantes del centro histórico que han sido expulsados.

Por lo tanto, la mejora de las vías y los medios de comunicación con el centro, la saturación de los espacios no edificados entre distintos barrios periféricos y la demolición de la 'cinta daziaria' son elementos que tienden a atenuar las distancias que empujan hacia el aislamiento de los barrios periféricos, reforzando la integración de los habitantes en una dimensión ciudadana más amplia que la propia visión de barrio.

³⁹ Inauguración de la fábrica Fiat Mirafiori en 1939. Situada en una ubicación muy cercana a la Fiat Lingotto y a las vías del tren.

⁴⁰ Snia es una empresa de gran importancia del sector químico.

⁴¹ Especialización funcional hace referencia a la "renovación" que a partir de 1930 pretende expulsar del centro a los 'estratos proletarios' de las zonas renovadas, no solo en la zona de via Roma, sino también las zonas de Puerta Palatina, via San Tommaso, además de otras intervenciones menores.

Sin embargo, Nizza-Millefonti no tiene un único centro en torno al que gira la vida fuera del trabajo, sino que tiene muchos puntos centrales disgregados principalmente en vía Nizza que corresponden cada uno a distintas fases de desarrollo del barrio. Pero, a nivel laboral el Lingotto ejerce de foco principal a través del cual gira una gran parte del trabajo en el barrio.

En el primer ventenio del siglo XX, vía Nizza ejerce como un claro eje vertebrador del barrio, donde se sitúan los primeros núcleos de viviendas y pequeños establecimientos de carácter más artesanal, mientras que hacia la parte norte, junto a San Salvario se localizan las principales zonas industriales en 1907. [29] A principios de la década de 1910 sigue un claro crecimiento de viviendas en su mayorías sobre este eje, incluso comienzan a desaparecer las antiguas 'cascine'⁴² que se situaban en los terrenos rurales hacia el río Po, y comienzan a aparecer conjuntos residenciales de mayor tamaño. [30]

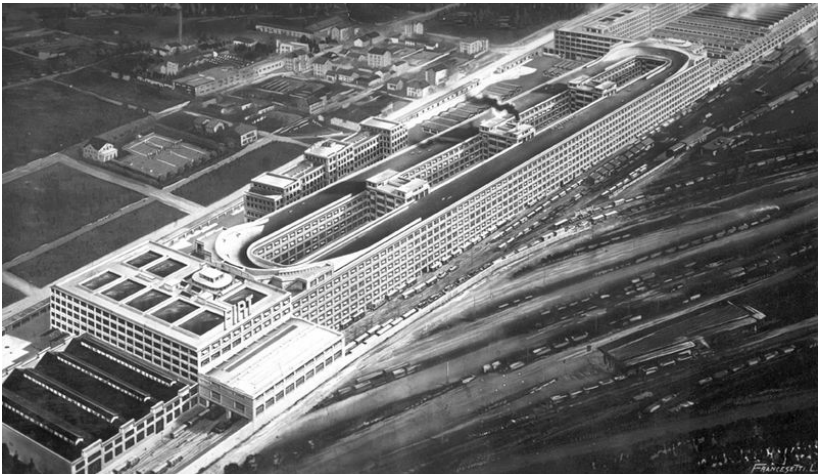
Por último, después de la Primera Guerra Mundial y con la construcción de la fábrica Lingotto que albergaría la producción en cadena de la Fiat, el barrio comienza a tener un carácter más industrial, dejando de lado esa tradición agrícola, y el eje de vía Nizza sufrió una revitalización aún mayor con el paso de los tranvías que acercaban el barrio al centro de la ciudad. Aparecieron las primeras casas populares de trabajadores, de empresas ajenas a la Fiat, pero que después de la Segunda Guerra Mundial, con el auge del crecimiento de población industrial, esta sería la encargada de ofrecer un mayor confort habitativo a sus trabajadores, por lo que se instauró este modelo de vivienda gestionado en su mayoría por la Fiat en todo el barrio. Y frente a las carencias de espacios públicos y de relación social fuera de las horas laborales, se propuso por el centenario de la unificación nacional de Italia en 1961, la transformación del bosque del Imperio en un parque lineal junto al río que conectaba también la ciudad con un eje verde natural, donde podían llevar a cabo actividades opcionales.⁴³ Estas actuaciones permitieron al barrio incorporarse a la trama urbana del centro, consolidándose como una ciudad compacta. [31]

⁴² La palabra 'cascine' hace referencia a los caseríos de los agricultores donde se guardaban los instrumentos de trabajo y disponían también de establos para los animales.

⁴³ Las actividades opcionales son aquellas que no son necesarias en el uso diario, sino que son complementarias, como por ejemplo hacer deporte.



27_ Edificio Lingotto. Año 1923.



28_ Edificio Lingotto y al fondo Nizza-Millefonti. Año 1923.



29_ Plano Regulador 1907.



'Quartiere' Nizza-Millefonti.



30_ Plano Regulador 1911.



'Quartiere' Nizza-Millefonti.



31_ Plano Regulator 1924.



'Quartiere' Nizza-Millefonti.

PERSPECTIVA SOCIAL

En los suburbios, los diversos modelos culturales de trabajadores y aquellos de la pequeña burguesía de los tenderos y de los artesanos conviven en un estrecho contacto, creando algunas tensiones, pero influenciándose reciprocamente. Aunque, esta influencia cultural no puede ser considerada simétrica, desde las clases altas a las clases bajas como viceversa: la primera, dada la desigualdad de poder en la sociedad capitalista, tienen una mayor posibilidad de imponer sus valores e interpretaciones a través de múltiples instrumentos de influencia cultural. En una fase de rápido cambio social unido a la industrialización, los modelos de referencia culturales de los trabajadores, las ideologías del trabajo y de la familia sufren la permanencia de las fases precedentes, asumiendo nuevas y autónomas determinaciones en relación a las condiciones de trabajo y de vida del grupo social de pertenencia, pero a su vez, sufren los modelos y valores propuestos por las clases dominantes.

La atribución al barrio de una unidad particularmente definida con un rol permanente de la organización social de las personas. Tanto es así que se ha afirmado una visión de comunidad compacta, homogénea y cerrada en su interior y separada del resto de la ciudad, que quizás se pueda redimensionar, pero que antes de todo impone una investigación de las razones por las cuales ha impuesto y el por qué del propio barrio se ha reconocido como un rol particular de importancia.

Sin embargo, los datos relativos a la movilidad casa-trabajo de Nizza-Millefonti no parecen confirmar una visión del barrio como la de un ámbito en el que se desarrolla la vida cotidiana de los individuos una vez termina la jornada de trabajo.

Después de la familia, la sede del intenso cambio social y cultural en el exterior de la realidad productiva, el ámbito en el que se desarrollan más intensamente la solidaridad y el control social, no es el barrio, sino más bien el vecindario, encerrado en el edificio, en un grupo de casas, a lo sumo en la calle, o en barrios con estructura menos compacta. Por lo que el barrio, más que un espacio social homogéneo representa una sucesión de diferentes ámbitos ligados a la función habitativa de las familias donde se realiza una mayor interacción social entre núcleos familiares diversos. Parece que el vecindario y las relaciones en pequeña escala son en realidad la clave de la existencia Nizza-Millefonti como un ámbito espacial y social predominante, el elemento determinante de la existencia, el punto de partida por una comprensión de los fenómenos a los cuales se refieren.

EL FENÓMENO MIGRATORIO

El barrio se vive en una comunidad que va más allá de la familia y que se basa en la unión de la solidaridad en una población, homogéneamente aparente en una clase social, que afronta problemas de vida comunes como el transporte, el alojamiento, los precios, el cuidado de los niños y los momentos críticos de la familia en el caso de abandono o enfermedad del “jefe de la familia”⁴⁴ en una situación de ausencia de servicios asistenciales.

Durante el periodo de la Primera Guerra Mundial, se percibe una carencia de trabajadores experimentados, así como la excepción del servicio militar para aquellos que pertenecían a la mano de obra altamente cualificada y que era necesaria en la producción, son factores que promueven una alta migración de personas cualificadas. En esta época existe una necesidad de sustituir a los trabajadores especializados por mano de obra genérica más barata que tiene como motivo el comienzo de la producción en serie, especialmente de armas y municiones, a la vez que vehículos militares en su mayoría, todo ello producido en la misma planta de Lingotto. Esto lleva a la aceleración del proceso de innovación de la organización del trabajo bajo la influencia americana de las líneas de producción que en Turín llevan a la Fiat a la cúspide de la vanguardia, introduciendo un acercamiento a las condiciones de trabajo y de estructura del salario en las diversas categorías de trabajadores y que normalmente era aceptado por los habitantes locales con pocos recursos o migrantes en busca de unas condiciones de vida mejores a las de su lugar de procedencia.

“El problema es la formación de la conciencia de clase, o sin embargo, de una conciencia ‘solidaria’ dentro de la clase, no necesariamente como conciencia directamente e inmediatamente política (...) pero como conciencia profesional y sindical no corporativa y no cerrada al interior del único oficio o de la compañía, capaz de crear momentos de solidaridad y de lucha común.”⁴⁵

Stefano Musso

Las tendencias desiguales del comportamiento sindical y político de los altos cargos de los trabajadores, lleva al tema de la estratificación interna del operario, es decir, de los grupos en los cuales se puede subdividir por distintas características socio-económicas y culturales, de las relaciones entre tales

⁴⁴ Jalla y Musso, Territorio, fabbrica e cultura operaia a Torino 1900-1940, 83) La expresión “jefe de familia” que se utiliza en el libro claramente denota un sexismo, por lo que a partir de ahora me refiero a esta expresión como cabeza de familia.

⁴⁵ Jalla y Musso, Territorio, fabbrica e cultura operaia a Torino 1900-1940, 89

grupos y los factores de unidad y división. En términos generales, es aquello de la formación de la conciencia de clase. Las diversas características deben ser individualizadas no solamente en la base de los diversos sectores ocupacionales, del rol en el proceso productivo, de la posición en el mercado de trabajo, de las diferencias retributivas, pero también en las formas de sociabilidad, de cultura e ideología.

Paralelamente al desarrollo industrial se halla el crecimiento de población en la ciudad. Este incremento demográfico es bastante reducido, cuando no negativo, como en los años de la guerra, por lo que el rápido incremento de población es netamente debido al saldo migratorio, y a su vez, la elevada movilidad de la población constituye un alto indicador de la fuerza del trabajo.

[32]

Sectores	Rango de edad por sexo				
	M -15	M +15	F -15	F 15/21	F +21
Minero	—	148	—	—	2
Metal-Mecánico	985	11.915	128	396	963
Lav. Minerales	127	2.134	45	104	245
Construcción	956	7.271	4	—	3
Productos Químicos	39	2.376	58	311	715
Madera	494	3.483	3	40	140
Papel	343	2.716	180	413	651
Textil	173	1.527	1.085	2.622	4.719
Piel / Cuero	82	1.724	55	141	468
Ropa	211	1.654	1.011	1.734	3.777
Construcción de vehículos	220	13.051	7	44	95
Alimentación	135	2.742	138	871	1.788
Bellas Artes	9	192	2	44	100
Total Industria	3.774	50.933	2.716	6.720	13.666

32_ Censo industrial. Año 1911.

Sin embargo, la estacionalidad, la precariedad y la ocasión de la ocupación son características de una gran parte del trabajador proveniente de este sector de la población, con una acentuación en la mano de obra menos cualificada que pasan pequeños periodos de tiempo moviéndose por los distintos establecimientos de la misma empresa, incluso cambiando a otro sector distinto y moviéndose por toda la región en busca de un confort económico y estable para el trabajador y su familia.

CUESTIÓN DE GÉNERO

La mujer:

El empleo de la mano de obra femenina era sinónimo de empleo de un trabajo no cualificado, con la excepción de algún trabajo en la sastrería [33] o en el sector del tejido, y en cada caso, este hecho hacía referencia al trabajo con una baja remuneración. Más del 50% de las trabajadoras de Turín se han inscrito en el sector de la ropa y el tejido. Hay una gran presencia femenina en varias industrias para suministros militares, en la industria química, en la alimenticia, en la industria del papel, y teniendo un menor protagonismo en el sector mecánico. En los otros sectores a las mujeres se les reserva los trabajos simples y aquellos que no requieren excesiva fuerza física. En particular, en el sector químico, en el de vestimenta, o en el alimenticio. El empleo de mano de obra femenina aumenta con el crecimiento de las dimensiones de las empresas, también con la introducción de máquinas que simplifican las tareas con un bajo coste.

La necesidad de producción bélica aumenta porcentualmente el personal de la industria en la población. Por lo tanto, existe un ingreso masivo de la mujer en la fábrica, permaneciendo o volviendo, después del matrimonio, por lo que lleva a un nuevo protagonismo femenino de las reivindicaciones laborales. El salario femenino asumía un carácter complementario en el balance familiar respecto al del cabeza de familia. Las reivindicaciones femeninas estarían a la cabeza de las movilizaciones laborales.



33_ Mujeres trabajando en una fábrica textil. Año 1910.

El hombre:

En el sector textil una especie de taylorismo⁴⁶ introducida por el marco mecánico, ha hecho superflua la habilidad del tejedor a mano. La mano de obra masculina se encuentra todavía en trabajos especializados, como aquellos de tintoria o aquellos referidos a maquinas complejas o en trabajos de vigilancia y responsabilidad, pero al contrario que la mujer, este encuentra mayor oferta de trabajo en el sector del automóvil. Las diferencias salariales entre el hombre y la mujer van unidas al grado de cualificación profesional, apareciendo por tanto fuertes condicionantes del “convenio” social que asigna a las mujeres un rol subordinado en la formación del rédito familiar.

En la industria mecánica se lleva a cabo la concentración más fuerte de mano de obra masculina altamente cualificada, que disfruta de niveles más elevado de retribución, de una mayor estabilidad ocupacional y de una mayor fuerza contractual.

La familia:

La familia cuenta con fuertes elementos de unidad entre los diferentes sectores del empleo. No se puede imaginar otra opción en la que mucha familias trabajadoras el empleado cualificado no era el padre de la joven trabajadora del sector textil o de la modista, además, tenía un hijo aprendiz probablemente en su mismo establecimiento o en cualquier pequeño taller, mientras que la mujer no trabajaría más en la fábrica donde probablemente hubiese trabajado muchos años durante su juventud.

El capitalismo obliga al trabajador industrial a buscar una casa con espacio suficiente para todos los miembros donde los comportamientos característicos son el no tener deudas, el ahorro y la máxima cooperación económica de parte de todos los miembros de la familia como vehículo de mejora de las condiciones de vida. Los hijos tenían la obligación de contribuir al rédito familiar desde pequeños, con servicios y pequeños trabajos de distintos tipos, y debían priorizar en la escuela el aprendizaje de un oficio.

El salario del cabeza de familia, que se dedicaba al trabajo cualificado es la fuente principal del rédito familiar; la mujer, además de desempeñar el trabajo doméstico, contribuye en el incremento del salario con diversas actividades complementarias, desempeñadas fundamentalmente en el domicilio. El trabajo

⁴⁶ (Def.) Taylorismo. Hace referencia a la división de las distintas tareas del proceso de producción. Fue un método de organización industrial, cuyo fin era aumentar la productividad y evitar el control que el obrero podía tener en los tiempos de producción. Está relacionado con la producción en cadena.

extra-doméstico para la mujer casada asumía connotaciones negativas, también si desempeñaba una jornada partida, compatible con los quehaceres domésticos, y además, muchas ejercían de “policía social” en la época, vigilando desde sus ventanas, sin embargo esto se consideraba un hecho humillante.

UNA VISIÓN INFANTIL

La visión infantil de la vida en el barrio se ha obtenido de la entrevista realizada a Luigi Alitta en la que en la primera parte hace referencia a un periodo de cuatro años entorno a 1909, cuando solamente era un niño, mientras que en la segunda, el entrevistado había alcanzado la mayoría de edad a inicios de la década de 1920. Esto ofrece el modo de habitar que tiene un menor en cuanto a la casa como un lugar de relación familiar y la calle, donde comienza a percibir la realidad de la relación social que existe en el grupo social al que pertenece el hijo de un trabajador en Nizza-Millefonti.

La casa:

“(…) Veníamos de Lino, mi padre había sido trasladado a ‘Barriera di Nizza’, donde había una casa grande que en piemontés llamaban ‘cason’, y el propietario solo alquilaba el alojamiento a familias que tenían menos de tres hijos. (...) Había un baño compartido por dos familias, en la terraza. Además, en el patio, estaban los lavabos para las familias, donde cada familia tenía dos pilas con agua corriente. Y también había una parte del patio que tenía alrededor de ocho duchas, donde los inquilinos podían ducharse siguiendo su turno regulado por días.”⁴⁷

Luigi Alitta

La casa era el símbolo de distinción social de la familia, estaba dotada de servicios higiénico-sanitarios modernos que la diferenciaban de otras viviendas de Nizza-Millefonti donde vivían personas menos pudientes. Pero sobre todo, esta se concibe como el primer ámbito de vida social, un lugar de encuentro e integración entre sus habitantes, entre la familia. Estos núcleos familiares crean un microcosmos parcialmente separado del exterior, en donde las viviendas se estructuraban en torno a un patio que junto con los balcones favorecían el intercambio social de los distintos núcleos familiares.

⁴⁷ Jalla y Musso, Territorio, fabbrica e cultura operaia a Torino 1900-1940, 198

La calle:

“En la ‘Barriera di Nizza’, detrás de esa casa había un espacio vacío por donde antiguamente transcurría el muro de la ‘cinta daziaria’. (...) En este prado se juntaban los jóvenes. La delincuencia instruía a estos chavales. A nosotros nos mandaban romper las ventanas de las casas. (...)”⁴⁸

Luigi Alitta

Sin embargo, ese niño que vivía la casa como un primer contacto social con su unidad familiar cambiará totalmente su perspectiva en la manera de socializar en el momento que sale del espacio acotado que hace referencia a los núcleos familiares y comienza a vivir la calle y relacionarse con otros niños del barrio de su mismo grupo social e incluso distintos. Entonces, comienza un periodo donde al salir de la escuela se reunían todos los amigos para hacer travesuras con los amigos, siempre con esa conciencia de pertenencia al barrio y enfrentándose a los individuos de las otras facciones. Estas travesuras son impensables en una sociedad homogénea. Pero el joven Luigi se salva de un turbio futuro, debido al traslado de su padre a un barrio donde la sociedad era más compacta que en Nizza-Millefonti, permitía poner en importancia el gran interclasismo⁴⁹ existente donde los jóvenes pertenecientes a la clase más baja practicaban todo tipo de actos vandálicos contra los sectores más pudientes pertenecientes o no al barrio.

Esos actos son realizados por jóvenes hasta la mayoría de edad y que principalmente no pertenecen al grupo social de las familias que viven en comunidad.

Esas “trastadas” en un lenguaje infantil significan el propio sentimiento de pertenencia territorial, siempre y cuando hasta el punto en el que los adultos tolerasen estos actos.

⁴⁸ Jalla y Musso, Territorio, fabbrica e cultura operaia a Torino 1900-1940, 199

⁴⁹ (Def.) Interclasismo. Que se produce entre diferentes clases sociales o miembros de ellas.

ACTIVIDAD URBANA

Las jornadas laborales obligan a los habitantes a mantenerse alejados de sus núcleos familiares durante muchas horas al día, a aislarse de la vida que sucede en el exterior de la fábrica; el reposo, los encuentros, la fiesta, la diversión, etc. Es allí donde uno siente su casa, entre la gente que conoce, que frecuenta los mismos locales y que tienen los mismos hábitos.

Tras el pequeño ámbito de la vivienda, el barrio supone un salto de calidad que corresponde a dos funciones diversas que vienen a desarrollar la vida cotidiana. Mientras que la casa es el lugar cotidiano por excelencia, el barrio es el ámbito de la sociedad colectiva, de las acciones más extraordinarias que pueden ocurrir en la vida cotidiana.

Nizza-Millefonti alcanzaba una extensión lineal restringida por las barreras físicas del Po al este, aunque realmente la urbanización del barrio terminaba en vía Genova, donde se situaban los lavaderos y comenzaba el bosque del Imperio que llegaba hasta al río. Las vías ferroviarias al oeste, San Salvario ⁵⁰ dentro de la 'cinta daziaria' por el norte, y la zona agrícola de Mirafiori hacia el sur, completaban los límites del barrio.

El eje principal era Vía Nizza, cuyo nombre procedía por la orientación hacia la ciudad homónima situada en Francia, servía como uno de los accesos de la campaña hasta el centro de la ciudad. Por lo tanto, era la única calle que estaba conectada mediante el uso de tranvías, y además, aquí se localizaban todos los comercios y las grandes industrias, así como las viviendas de los antiguos terratenientes de la zona, que posteriormente serían derruidas para albergar en una zona de 400.000 metros cuadrados el edificio Lingotto.

Una vez se eliminó el muro de la 'cinta daziaria' quedó una brecha terrenal entre Nizza-Millefonti y San Salvario, que no tardaría mucho en ser edificada por las antiguas casas populares⁵¹ de las principales industrias de la zona. En primer lugar comenzaron las casas promovidas por el grupo Lanza y para trabajadores ferroviarios a mediados del primer decenio del siglo XX. La Fiat se uniría más tarde a este modelo de vivienda que ocuparía gran parte del barrio, sobre todo de la zona limítrofe a vía Nizza y el edificio Lingotto.

⁵⁰ San Salvario fue uno de los primeros barrios industriales en el interior de la 'cinta daziaria' dedicado principalmente al sector mecánico, acogiendo el primer establecimiento Fiat.

⁵¹ Las casa populares eran viviendas que promovían las grandes empresas para sus trabajadores, donde tenían unos servicios higienice-sanitarios mucho mejores. Pese a la ausencia de un patio, la relación social se producía en la calle, la gran mejora fue la inclusión de un baño en cada vivienda, sin la necesidad de compartirlo con otros núcleos familiares.

En cuanto al modelo de relación, la Fiat Lingotto establecía relaciones sociales laborales, pero a su vez, después de una larga jornada de trabajo, vía Nizza era la encargada de articular estos tipos de relaciones sociales con las personas que normalmente frecuentaban los mismos lugares después del trabajo, como los bares y comercios.

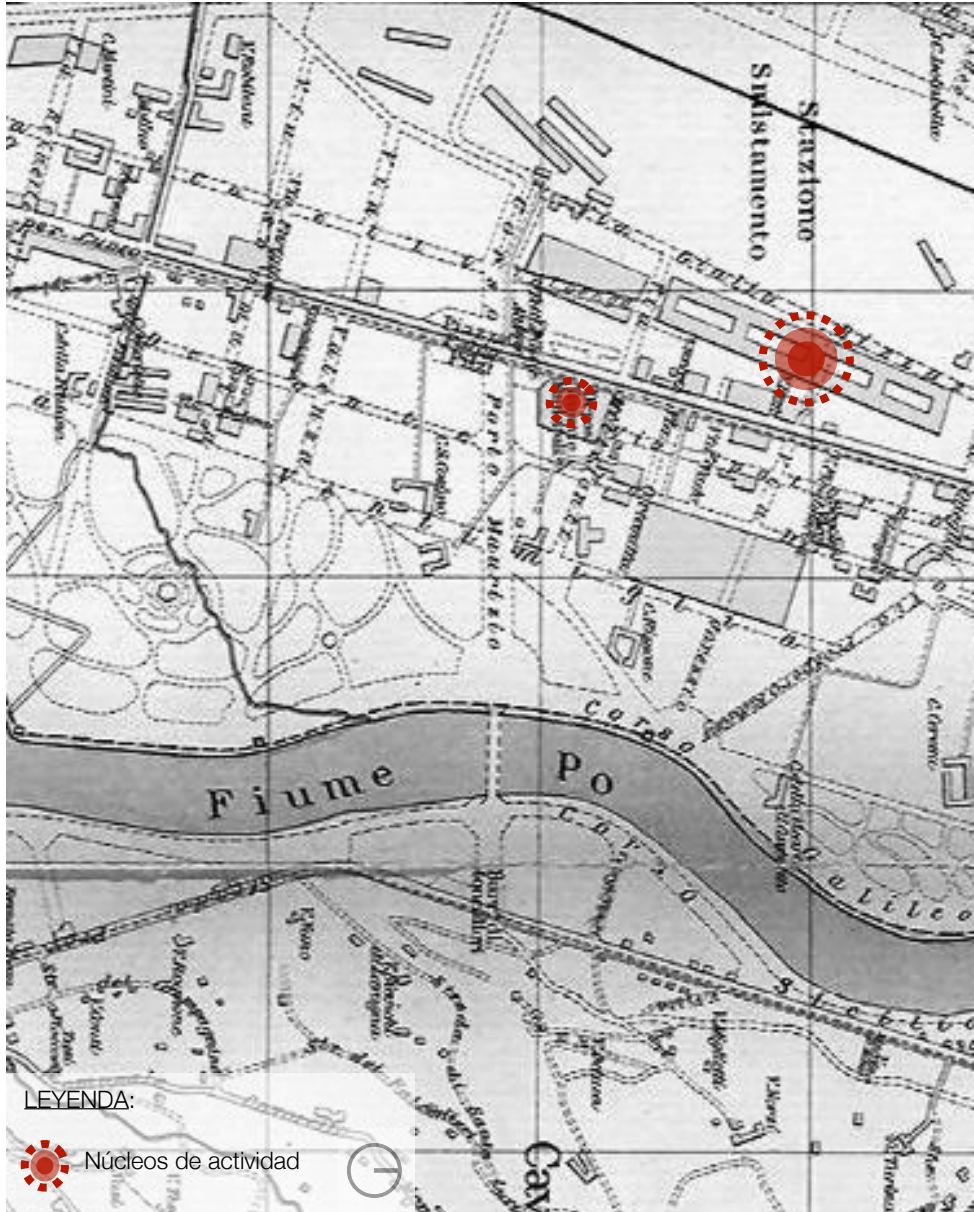
Por lo general, mientras el cabeza de familia estaba en la fábrica y los niños en el colegio, la mujer permanecía en casa haciendo las labores del hogar, y realizando las compras de alimentación. Pese a la ausencia de plazas donde se situaban los mercados eran los mercaderes los que se ocupaban de pasar por todas las calles llamando la atención para que los vecinos se acercasen a por sus provisiones. También las mujeres se reunían en vía Genova donde se encontraban los lavaderos y pasaban largas horas, en comunión con personas externas a su grupo social de pertenencia. Allí, donde terminaba lo urbano y comenzaba el bosque en el año 1961 se propuso la construcción de un parque por la celebración del centenario de la unificación nacional de Italia.

Una vez que los niños salían de la escuela, los patios de las viviendas se llenaban de vida y bullicio producido por los juegos que practicaban. Es ahí donde se producía una mayor relación social que venía marcada por el entorno familiar.

Además, en estos patios se encontraban los aseos para todos los habitantes de los edificios que conformaban la manzana. Sin embargo, en 1929 se construyeron unos baños públicos en vía Tepice, junto a la antigua 'cinta', dando un significado de entrada en la ciudad de Turín, ya que anteriormente los baños municipales más cercanos se encontraban al inicio de San Salvario.



34_ Casas populares Fiat. Año 1960.











'Quartiere' Nizza-Millefonti.

FIAT: ¿CAPAZ DE DEFINIR UN BARRIO?

La ausencia de una plaza central, de un único punto de gravitación, de referencia y de encuentro determina un tipo de relación más débil e incierta en pequeñas áreas. Además, el propio barrio tiene un carácter de tránsito desde el campo hacia la gran ciudad, y desde la ciudad hacia las grandes infraestructuras industriales, hospitales, etc. Esto impide que se recoja sobre sí misma y determina incluso una relativa extirpación de parte de la actividad hacia el tráfico de población y de mercancías que pasa a través de ella: los pequeños comercios se sitúan entorno a gran parte de vía Nizza, que no solo tiene un público local, sino también de tránsito. Así mismo, el discurso puede ser el mismo en las categorías de actividad examinando la influencia de esta particular “función” de barrera en el complejo de la vida que se desarrolla en su interior.

Nizza-Millefonti se desarrolla en un marco distinto a los barrios industriales del noreste de la ciudad, por lo que se recoge una población más dispar en diferencia con otras zonas. El Lingotto en los primeros años del siglo XX solo es capaz de producir relaciones sociales de tipo laboral, que debido a la disgregación de edificios en el barrio y a la humilde cantidad de ellos será incapaz de producir encuentros sociales fuera del trabajo, hasta que después de la Segunda Guerra Mundial comenzará la construcción masiva de casas populares para los trabajadores de la Fiat.

	Calidad del entorno físico	
	Baja	Alta
Actividades necesarias		
Actividades opcionales		
Actividades 'resultantes' (sociales)		

36_ Representación gráfica de las relaciones entre la calidad de los espacios exteriores y el índice de apariciones de actividades exteriores

05

BIBLIOGRAFÍA

LIBROS

ARTÍCULOS

TESIS

RECURSOS ELECTRÓNICOS

BIBLIOTECA DE IMÁGENES

LIBROS

Abrate, Mario. 1978. *L'industria Piemontese 1870-1970. Un secolo di sviluppo*. Torino: Mediocredito Piemontese.

Ángel Martín Ramos. 2004. *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: Ediciones UPC.

Bagnasco, Arnaldo. 1987. La reestructuración de la gran industria y los procesos sociopolíticos en la ciudad: Turín, por ejemplo. *Revista española de investigaciones sociológicas*. 45-73. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas.

Bagnasco, Arnaldo; Berta, Giuseppe; Pichierrri, Angelo. 2020. *Chi ha fermato Torino? Una metafora per l'Italia*. Torino: Giulio Einaudi editore.

Barba Navaretti, Giorgio y I.P. Ottaviano, Gianmarco. 2014. *Fiat Chrysler Automobiles e il futuro dell'industria*. Bologna: Il Mulino.

Beltrami, Elena; Cavallo, Sandra, Gennuso, Egle; Gentile, Maurizio; Gribaudi, Gabriella; Gribaudi, M. 1981. *Relazioni sociali e strategie individuali in ambiente urbano: Torino nel novecento*. Cuneo: Regione Piemonte.

Bianco, Marco y Scaglione, Massimo. 2011. *San Salvario*. Torino: Graphot Editrice.

Bolgiani, Franco; Sergi, Giuseppe; Comba, Rinaldo; Accademia delle scienze di Torino. 1997. *Storia di Torino*. Torino: Giulio Einaudi editore.

Ciaffi, Daniella; Crivello, Silvia; Davico, Luca; Mela, Alfredo. 2019. *Torino. Economia, governo e spazi urbani in una città in trasformazione*. Soveria Mannelli: Rubbettino Editore.

E. J. Morris, Anthony. 2016. *Historia de la forma urbana desde sus orígenes hasta la Revolución industrial*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Fantini, Silvana y Rava, Antonella. 2016. *Torino 1915-2015. Cento anni di cambiamenti*. Torino: Centro Stampa della Città di Torino.

Gehl, Jan. 2013. *La humanización del espacio urbano*. La vida social entre los edificios. Barcelona: Editorial Reverté.

Hall, Peter. 2013. *Ciudades del mañana*. Historia del urbanismo en el siglo XX. Barcelona: Ediciones del Serbal.

Instituto Centrale di Statistica. 1928. Vol. XIX. *Censimento della popolazione del Regno d'Italia al 1° Dicembre 1921*. Roma: Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

Instituto Centrale di Statistica. 1960. *Comuni e loro popolazione al censimenti dal 1861 al 1951*. Roma: Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

Jacobs, Jane. 2013. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing Libros.

Jalla, Daniele y Musso, Stefano. 1981. *Territorio, fabbrica e cultura operaia a Torino 1900 - 1940*. Cuneo: Regione Piemonte

L. Cardoza, Anthony y W. Symcox, Geoffrey. 2006. *A History of Turin*. Torino: Einaudi.

López de Lucio, Ramón. 1993. *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*. Valencia: Servei de Publicacions Universitat de Valencia.

Magnone, Marco; Bergamin, Edoardo; Garavini, Daniela; Vespa, Fabrizio. 2011. *L'altra Torino. 24 centri fuori dal centro*. Torino: Espress Edizioni.

Maida, Bruno. 2007. *Artigiani nella città dell'industria. La Cna a Torino (1946-2006)*. Torino: Edizioni Seb 27.

Margotti, Marta. 2012. *La Fabbrica dei Cattolici. Chiesa, industria e organizzazioni operaie a Torino (1948-1965)*. Torino: Edizioni Angolo Manzoni.

Milleto, Enrico y Sasso, Donatella. 2017. *Torino Città dell'automobile. Un secolo di industria dalle origini a oggi*. Torino: Edizioni del Capricorno.

Rodríguez-Tarduchy, María José. 2011. *Forma y ciudad. En los límites de la arquitectura y el urbanismo*. Madrid: Cinter Divulgaciones.

Signoretti, Andrea. 2014. *Fabbriche globali. Un confronto fra Torino e Detroit*. Bologna: Il Mulino.

ARTÍCULOS

Davico, Luca. 2008. Torino e i diversi Piemonti (Solista e solitaria. Rapporto annuale su Torino, AA. VV. 2008) *L'Eau Vive e Comitato Giorgio Rota*, maggio.

De Teran, Fernando. 1971. (*Algunos aspectos conflictivos de la relación entre planificación económica y planificación territorial*. Madrid. 1972) Descongestión industrial, zonificación y urbanismo: Experiencias extranjeras y en España. Serie II, Vol. 982.

García-González, María Cristina y Guerrero, Salvador. 2017. (Ministerio de Fomento, Madrid. 2017) *La Roma fascista y las redes transnacionales del urbanismo: entre el ensimismamiento y la publicidad*.

Herrero, Luis E. 2019. *Fiat, la estrella de Turín*. La Vanguardia. 11 de Julio. Sección Historia y Vida.

Rossi, Alice. 2014. *Evictions, urban displacement and migrant re-appropriation in Turin (Northern Italy)*. Vol. 2. University of Milan-Bicocca.

Whitford, Josh y Enrietti, Aldo. 2005. (International Journal of Urban and Regional Research, AA. VV. 2005.) *Surviving the Fall of a King: The Regional Institutional Implications of Crisis at Fiat Auto*, Diciembre.

Vanolo, Alberto. 2015. *The fordist city and the creative city: Evolution and resilience in Turin, Italy*. City, Culture and Society.

Zangola, Mauro. 2019. *Il disagio giovanile nelle periferie di Torino*, Giugno.

TESIS

Iacoviello, Francesca. 2018. *Città e fabbrica. Analisi storica e mappatura del primo sviluppo industriale di Torino con riferimento all'industria dei metalli*. Tesi di Laurea Magistrale. Corso di laurea magistrale in Architettura per il restauro e la valorizzazione del patrimonio, Politécnico di Torino.

Demelas, Tatiana. 2019. *Lingotto - Mercati generali e Nizza-Millefonti: Storia di due quartieri*. Tesi di Laurea Triennale in Architettura per il progetto, Politécnico di Torino

RECURSOS ELECTRÓNICOS

Anuario Statistico Comune di Torino. Torino. Annuari precedenti.
<http://www.comune.torino.it/statistica/osservatorio/annuario/index.htm>

Atlante di Torino. Carta 1907, 1911, 1924. Torino.
<http://www.atlanteditorino.it/vie/GI.html>

Biografías y Vidas. Giovanni Agnelli.
https://www.biografiasyvidas.com/biografia/a/agnelli_giovanni.htm

Centro Online Storia e Cultura dell'Industria. Torino e le fabbriche. Istituto per la memoria e la cultura del lavoro dell'impresa e dei diritti sociali.
https://www.fondazione scuola.it/sites/default/files/allegati_iniziative/laygt_torinofabbriche_03.pdf

Fiat Chrysler Automobiles Heritage. L'azienda. Le vetture.
<https://www.fc heritage.com/it-it/brand#fiat>

Geoportale Comune di Torino.
<http://geoportale.comune.torino.it/geocatalogocoto/?sezione=mappa>

Musei Reali Torino. Cappella della Sacra Sindone. Torino.
<https://www.museireali.beniculturali.it/cappella-della-sacra-sindone/>

Museo Torino. Stabilimento FIAT Lingotto, Torino.
<https://www.museotorino.it/view/s/2da9c2e6c07446ed89d7480f08820cae>

Museo Torino. Torino: Storia di una città. Torino.
<https://www.museotorino.it/site/exhibitions/history/room/19>

Rapporto "Giorgio Rota". Un progetto del Centro Einaudi dedicato allo sviluppo e al futuro delle città.
<https://www.rapporto-rota.it/rapporti-su-torino.html?start=10>

Sitio web oficial de Características.co. "Historia del Automóvil".
<https://www.caracteristicas.co/historia-del-automovil/>

Torino Storia.
<https://torinostoria.com/articoli/900/page/10/>

BIBLIOTECA DE IMÁGENES

- 0_ Portada** Fuente: Fotografía de autor 2019.
- 1_** Fuente: Archivo Fotográfico Sergio Scarpa.
- 2_** Fuente: Torino. Economía, governo e spazi urbani in una città in trasformazione. p. 54.
- 3_** Fuente: Torino. Economía, governo e spazi urbani in una città in trasformazione. p. 54.
- 4_** Fuente: Sitio web oficial de Bibliografías y vidas.
https://www.biografiasyvidas.com/biografia/a/agnelli_giovanni.htm
- 5_ Tabla** Fuente: Elaboración propia.
- 6_** Fuente: Fiat Chrysler Automobiles Heritage. Le vetture.
<https://www.fcaheritage.com/it-it/brand#fiat>
- 7_** Fuente: Fiat Chrysler Automobiles Heritage. Le vetture.
<https://www.fcaheritage.com/it-it/brand#fiat>
- 8_** Fuente: Fiat Chrysler Automobiles Heritage. Le vetture.
<https://www.fcaheritage.com/it-it/brand#fiat>
- 9_** Fuente: Archivo Storico Fiat Chrysler Automobiles
- 10_** Fuente: Elaboración propia.
- 11_** Fuente: Elaboración Propia.
- 12_** Fuente: Elaboración Propia.
- 13_** Fuente: A History of Turin. p. 73.
- 14_** Fuente: Fotografía de autor 2019.
- 15_** Fuente: Fotografía de autor 2019.
- 16_** Fuente: Museo Torino. Palazzo Reale.
<https://www.museotorino.it>
- 17_** Fuente: Elaboración propia.
- 18_** Fuente: Elaboración propia.
- 19_** Fuente: Museo Torino. Palazzo di Caccia Stupinigi.
<https://www.museotorino.it>
- 20_** Fuente: Fotografía de autor 2019.
- 21_** Fuente: Museo Torino. Basilica di Superga.
<https://www.museotorino.it>
- 22_** Fuente: Elaboración propia.
- 23_** Fuente: Elaboración propia.
- 24_** Fuente: Elaboración propia.
- 25_ Tabla** Fuente: Territorio, fabbrica e cultura operaia a Torino 1900-1940. p. 32.
- 26_** Fuente: Territorio, fabbrica e cultura operaia a Torino 1900-1940. p. 38.
- 27_** Fuente: Fiat Chrysler Automobiles Heritage. L'azienda.
<https://www.fcaheritage.com/it-it/brand#fiat>

- 28_** Fuente: Fiat Chrysler Automobiles Heritage. L'azienda.
<https://www.fcaheritage.com/it-it/brand#fiat>
- 29_** Fuente: Cultor Atlante di Torino le mappe. 1907.
<http://www.atlanteditorino.it/mappe.html>
- 30_** Fuente: Cultor Atlante di Torino le mappe. 1911.
<http://www.atlanteditorino.it/mappe.html>
- 31_** Fuente: Cultor Atlante di Torino le mappe. 1924.
<http://www.atlanteditorino.it/mappe.html>
- 32_ Tabla** Fuente: Territorio, fabbrica e cultura operaia a Torino 1900-1940. p. 27.
- 33_** Fuente: Archivio Fotografico Sergio Scarpa.
- 34_** Fuente: Museo Torino. Case Popolari Fiat.
<https://www.museotorino.it/view/s/d7158d9cef9942b28cfc61aff1fd2f66>
- 35_** Fuente: Cultor Atlante di Torino le mappe. 1924.
<http://www.atlanteditorino.it/mappe.html>
- 36_ Tabla** Fuente: La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios. p. 19.

AGRADECIMIENTOS

La gratitud en silencio no sirve a nadie. Escribo estas líneas para agradecer a todas aquellas personas que me han apoyado en este largo camino, en especial a mis padres que siempre están ahí y me han permitido vivir experiencias enriquecedoras, las cuales he querido intentar plasmar un 'pedacito' en este libro.

También me gustaría agradecer a todos los entes públicos con los que he contactado por correo electrónico que se encargan de temas urbanísticos en Turín y han tenido una gran amabilidad para enviarme datos o redirigirme a otros departamentos. Esto ha sido un poco difícil debido a la pandemia de la Covid-19 que no me permitió volver a recabar datos personalmente. Además, agradezco de todo corazón a mi amigo Stefano Cornaglia por haberme ayudado con el idioma durante mi estancia en Turín.

Por último, también quiero agradecer a Lucía Carmen Pérez por dirigir y hacer realidad este trabajo, que tanto esfuerzo y cariño he puesto en él.

