



**Politecnico
di Torino**

Collegio di Architettura
Corso di Laurea Magistrale in Architettura per il Patrimonio
A.A. 2024/2025

Tesi di laurea magistrale

Porta Nuova nella Torino dell'Ottocento
dalla genesi fondiaria allo sviluppo urbanistico e infrastrutturale della città

Relatore:
Prof. Filippo De Pieri

Candidato:
Carlo Pangallo

INDICE

ABSTRACT.....	4
INTRODUZIONE	7
La stazione di Porta Nuova	15
1.1La diffusione della ferrovia e l'impatto sui centri abitati.....	16
1.2Lo sviluppo delle ferrovie piemontesi nel contesto italiano.....	19
1.3La ferrovia Torino-Genova	23
1.4La genesi fondiaria della stazione di Porta Nuova.....	26
1.4.1L'antica porta Nuova e l'abbattimento delle fortificazioni	26
1.4.2L'acquisizione dei terreni comunali	32
1.4.3Le espropriazioni a danno di privati: il caso del conte Rignon.....	41
1.5L'evoluzione della stazione di Porta Nuova (1848-1868).....	45
1.5.1Gli imbarcaderi provvisori (1848-50)	45
1.5.2Lo scalo definitivo (1861-68).....	52
Le trasformazioni urbanistiche: visioni e cantieri	63
2.1Il dibattito sull'attestamento della stazione (1845-1861)	64
2.1.1Le prime proposte (1845-46)	64
2.1.2L'arrivo di Henri Maus e la controproposta del consiglio degli Edili (1846-1847).....	68
2.1.3La risposta di Maus e le polemiche tra comune e governo	72
2.1.4Le altre proposte di attestamento	77
2.2Il "trasporto" delle strade di Nizza e di Stupinigi (1847-1851)	82
2.3 La demolizione del "casino" del dazio.....	86
2.4Il secondo spostamento della piazza d'Armi (1847)	88
L'influenza della ferrovia di Genova su una città in espansione 91	
3.1La ferrovia come barriera urbanistica	92
3.2Lo sviluppo infrastrutturale intorno a Porta Nuova.....	98
3.2.1Il cavalcavia di San Salvario (1874).....	98
3.2.2La passerella pedonale di Porta Nuova (1884).....	109
3.2.3L'infrastruttura del trasporto pubblico locale	117
INDICE DEI NOMI.....	126
BIBLIOGRAFIA	130

ABSTRACT | ita

L'arrivo della ferrovia nella città del primo Ottocento può essere considerato uno spartiacque nel più ampio quadro delle trasformazioni innescate dalla rivoluzione industriale. La nuova infrastruttura e il suo terminale urbano, la stazione ferroviaria, sono fin da subito oggetto di interessi di parte, dibattiti e trattative. Torino non fa eccezione: fin dall'avvio dei cantieri della ferrovia per Genova, nella seconda metà degli anni '40, si scatena un vivace dibattito, piuttosto ben documentato negli archivi, circa l'esatto attestamento della futura stazione. Semplificando, sono due le posizioni: la prima, impersonata dall'ingegnere belga Henri Maus per conto delle Ferrovie e del governo, predilige una stazione posta a ridosso dell'abitato, mentre la seconda, rappresentata dalla municipalità e da cittadini proprietari di terreni a sud di Torino, vede con favore un allontanamento della ferrovia dal nucleo storico come potenziale promozione dello sviluppo urbano del quadrante meridionale della città. L'urgenza dettata dall'inaugurazione della linea ferroviaria, tuttavia, fa sì che nel 1848 sia edificato un "imbarcadero" provvisorio; ne segue un secondo, di maggiori dimensioni, nel 1849, mentre i lavori per la stazione definitiva hanno inizio solamente nel 1861. In questo contributo di ricerca ci si pone l'obiettivo di ripercorrere e approfondire la storia di Porta Nuova, a partire dall'acquisizione dei terreni da parte delle Ferrovie. In particolare, incrociando le fonti documentarie e cartografiche disponibili è stato possibile ricostruire la situazione fondiaria dell'area, particolarmente intricata a causa della presenza di molteplici attori come il demanio, il comune e numerosi privati cittadini, perlopiù di estrazione aristocratica o alto borghese. Dalle prolungate trattative per la cessione dei terreni comunali emerge la complessa eredità lasciata dall'abbattimento delle antiche fortificazioni, mentre le espropriazioni a danno di privati mettono in luce le logiche speculative innescate anche dall'imminente arrivo della ferrovia. Mediante una storicizzazione dei diversi fabbricati viaggiatori susseguiti negli anni è stato possibile interpretarne le caratteristiche estetiche e funzionali, contestualizzando le scelte dei progettisti all'interno del coevo sviluppo ferroviario europeo. Per quanto riguarda il dibattito sull'attestamento, già oggetto di precedenti contributi, si è scelto di esaminarlo in rapporto ai piani di ingrandimento della città, che riflettono a loro modo i non sempre coincidenti interessi delle varie parti in gioco. Sono quindi state analizzate, mediante approfondimenti mirati, le effettive trasformazioni urbanistiche che interessano l'area intorno a Porta Nuova, indagando caso per caso l'influenza esercitata dalla stazione in parallelo e in seguito alla scelta definitiva del sito. Il lavoro si è infine concentrato sul ruolo della ferrovia nella crescita dei quartieri di San Salvario e della Crocetta: se da un lato agisce da barriera urbanistica e viene percepita come un ostacolo che deve essere superato, ad esempio attraverso cavalcavia o passerelle pedonali, dall'altro diventa un fulcro del nascente trasporto pubblico locale e favorisce un notevole sviluppo infrastrutturale dell'area.

ABSTRACT / eng

The railway advent in the early nineteenth-century city can be regarded as a watershed in the context of overall transformations triggered by the Industrial Revolution: the new infrastructure and its urban terminal, the railway station, immediately became the focus of partisan interests, debates and negotiations. Turin was no exception: ever since work began in the late 1840s on the railway line to Genoa, the precise location of the future station sparked off an eager debate, quite well documented in the archives. To simplify, two positions emerged: the first one, represented by the Belgian engineer Henry Maus on behalf of the Railways and the government, was in favour of a station right next to the city centre; the second one, advanced by the municipality and by land owners in the area south of Turin, supported moving the railway away from the historic core, so as to catalyze urban development in the city's southern quadrant. The urgency dictated by the inauguration of the railway line, however, meant that a temporary shed was built in 1848; a second, larger one followed in 1849, while work on the definitive station did not begin until 1861. The aim of this research is to retrace and further explore the history of Porta Nuova, beginning with land parcels acquisition by the Railways. In particular, by cross-referencing the available documentary and cartographic sources, it was possible to reconstruct the land situation in the area, which was particularly convoluted due to the presence of multiple agents, such as the state, the municipality and many private citizens, mostly of aristocratic or upper middle-class extraction. Prolonged negotiations about the transfer of municipal land reveal the complex legacy left by the demolition of the ancient fortifications, while expropriations of private landowners highlight speculative logic, triggered by the imminent arrival of the railway. By historicizing station buildings erected over the years, it was possible to understand their aesthetic and functionality, contextualizing the designers' choices within the contemporary European Railway development. Concerning the debate over the station site, which has already been extensively studied, it was examined in relation to the city's expansion plans, which reflect the different interests of the parties involved. Actual urban transformations affecting the area around Porta Nuova were then analyzed through targeted in-depth studies, investigating case by case the influence exerted by the station both in parallel with the final choice of the site and following it. Finally, the research focused on the role of the railway in the development of San Salvario and Crocetta neighborhoods: on one hand it acted as an urban barrier and was perceived as an obstacle to be overcome, e.g. through overpasses or pedestrian bridges, while on the other hand it became a hub for the emerging local public transport system and promoted significant infrastructural development in the area.

Piazza Carlo Felice e il secondo imbarcadero provvisorio in un disegno di Clemente Rovere del 1855 rielaborato dall'autore.



INTRODUZIONE

Tema di questo lavoro sono le complesse vicende relative alla costruzione della stazione ferroviaria di Porta Nuova nella Torino del XIX secolo. È un argomento ampiamente trattato in letteratura e fondato su una grande quantità di documenti, distribuiti principalmente tra l'Archivio di Stato di Torino e l'Archivio Storico della Città di Torino. Una lunga fase di ricerca d'archivio ha prima permesso di identificare i documenti inerenti al tema già utilizzati da altri ricercatori e poi di individuarne altri, che hanno stimolato nuovi approfondimenti o evidenziato aspetti minori, ma comunque interessanti.

Partendo dalla genesi fondiaria del progetto e dalle trasformazioni dei fabbricati viaggiatori e dell'area interna della stazione, compresa tra le odierne vie Nizza e Sacchi, si è allargato lo sguardo al più generale sviluppo urbanistico e infrastrutturale di un'ampia porzione di territorio circostante, che nell'arco di circa un trentennio, tra la fine degli anni '40 e l'inizio degli anni '80, passa da un carattere extraurbano e agricolo alla piena integrazione nella città in via di sviluppo. In particolare, l'orizzonte temporale qui esaminato va dal 1845, quando iniziano le prime discussioni sull'arrivo della ferrovia a Torino, al 1884, anno dell'Esposizione generale italiana sull'industria, organizzata nel parco del Valentino.

Sinossi

Nel primo capitolo, si esegue una breve disamina a livello globale dell'impatto sui territori della nuova infrastruttura ferroviaria, approfondendo il tema della stazione da un punto di vista architettonico e urbanistico che ne evidenzia il carattere di novità e il rapporto peculiare con i centri urbani. L'analisi è stata quindi ristretta ad una scala regionale e cittadina, contestualizzando l'edificazione di Porta Nuova rispetto allo sviluppo della rete ferroviaria piemontese, al caso specifico della ferrovia per Genova e alla delicata situazione internazionale di quel periodo.

Fin dalle prime fasi della ricerca, è emersa una ricca bibliografia sulla storia della stazione torinese; tra i contributi dove il tema trova il maggiore spazio: *La stazione di Torino Porta Nuova* di Silvio Ronco (1954), *La stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova* di Luigi Mirone (1962) e *Torino Porta Nuova: storia delle ferrovie piemontesi* di Luigi Ballatore e Fausto Masi (1988).

Si è scelto quindi di soffermarsi su un aspetto finora poco considerato, ovvero la genesi fondiaria del progetto. L'area su cui sorge la stazione è infatti un mosaico sia di terreni pubblici, divisi tra il demanio e la municipalità, sia di proprietà private, prevalentemente riconducibili all'aristocrazia e all'alta borghesia urbane.

Al demanio appartengono le antiche strade di Nizza e di Stupinigi, convergenti nella grande piazza Carlo Felice, nata dopo l'abbattimento della cinta muraria decretato da Napoleone. Il comune di Torino rivendica la piena proprietà delle aree a lato

delle due strade e della piazza stessa. Le trattative tra le due istituzioni pubbliche si protraggono dal 1847 fino al 1852 e si incentrano sull'interpretazione di un atto del 1817, con cui i terreni un tempo occupati dalle fortificazioni cittadine venivano ceduti al municipio. Non solo però nell'atto non era definita chiaramente l'estensione dei terreni coinvolti, ma la cessione risultava soggetta a un canone annuo in regime enfiteutico, che lasciava allo stato la facoltà di riacquisto a prezzi molto inferiori a quelli di mercato. A seguito di almeno tre distinte perizie, si arriva infine ad un accordo, che costituirà la base per la cessione ufficiale dei terreni alle Ferrovie nel marzo 1852. Per quanto concerne le espropriazioni a danno dei privati, si è scelto di approfondire il caso del conte Edoardo Rignon, proprietario di un vasto terreno a sud-est di piazza Carlo Felice, molto appetibile agli occhi degli speculatori per le sue dimensioni ragguardevoli, la sua vicinanza al futuro scalo della strada ferrata e per il prospetto di edificabilità che ne interessava una gran parte, in base ai più recenti piani di ingrandimento della città. Il conte Rignon arriva persino a ricorrere al re Carlo Alberto pur di ottenere maggiori compensazioni per la perdita subita e chiede che la municipalità gli ceda una superficie equivalente a quella espropriata.

Appena ottenuta una prima provvisoria disponibilità dei terreni, le Ferrovie edificano rapidamente un "imbarcadero" in legno, temporaneo, in vista dell'inaugurazione della tratta di ferrovia tra Torino e Moncalieri, prevista nel settembre del 1848. L'anno successivo ne viene costruito un secondo, in muratura. Nel decennio successivo l'area della stazione è oggetto di numerosi interventi, perlopiù dettati dal tentativo di far fronte al crescente sviluppo del servizio ferroviario. Solo nel 1861, tuttavia, viene avviato il cantiere per la stazione definitiva, che prosegue, tra alterne vicissitudini, fino al 1868.

Per quanto riguarda invece i fabbricati viaggiatori, ci si è proposti di andare oltre la semplice cronaca dei fatti e di analizzarne in chiave internazionale le caratteristiche estetiche e funzionali, con il supporto di testi come *The railway station: a social history* di Jeffrey Richards e John M. Mackenzie (1988) e *Storia dei viaggi in ferrovia* di Wolfgang Schivelbusch (1988). Dal confronto è emerso come le loro caratteristiche siano coerenti con i profondi mutamenti che coinvolgono il tipo architettonico della stazione ferroviaria tra gli anni '30 e la fine del secolo, specie in relazione alla gestione dei flussi di passeggeri in partenza e in arrivo. Inoltre, non solo il fabbricato viaggiatori diventa col tempo sempre più grande e articolato, ma vede cambiare la distribuzione interna dei vari ambienti al mutare delle modalità di fruizione della stazione.

Nel secondo capitolo si affronta il tema dell'attestamento della stazione, intorno a cui si scatena un dibattito che giunge al culmine tra il 1845 e il 1847, con le diverse posizioni riportate in Silvio Ronco, *La stazione di Torino Porta Nuova* (pp. 85-91), citate brevemente da Luigi Mirone in *La stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova* (pp. 13-14) e da Vera Comoli Mandracci in *Torino* (1983, p. 151) e in *Urbanistica e architettura* (2000, pp. 419-421) e approfondite da Filippo De Pieri in *La ferrovia nella città: progetti, cantieri, dibattiti* (2009).

Vista la già corposa ed esauriente letteratura a riguardo, da un lato ci si è soffermati su documenti non ancora esaminati, ad esempio in relazione ad un'embrionale proposta di edificare la stazione più a ovest, in corrispondenza della piazza d'Armi di San Secondo; dall'altro lato si sono valutate le varie proposte sull'attestamento in relazione agli annessi piani di ingrandimento, permettendo di estrapolare le idee, più o meno esplicite, dei diversi attori sul ruolo giocato dalla ferrovia e, più in generale, sul futuro di Torino. Affiorano così gli interessi e i timori delle varie parti in gioco: la municipalità ottiene un lieve arretramento dello scalo, così da garantire la continuità del viale del Re, ma deve anche gestire e moderare le proposte più ambiziose, provenienti da privati perlopiù proprietari di terreni in S. Salvario. Il progetto più dettagliato e rappresentativo, presentato dall'ex militare Bartolomeo Marocco, mira a specchiare la città esistente attraverso l'asse di simmetria del viale del Re, creando un vero e proprio sistema alternativo di servizi e grandi piazze. Esaminando la figura del vivaista Auguste Burdin, uno dei più strenui sostenitori del piano Marocco, accanto a palesi interessi di natura speculativa di tutti i proprietari coinvolti, è possibile osservare una sincera preoccupazione di stampo positivista a proposito della qualità e salubrità dei futuri ingrandimenti.

Ci si è poi soffermati su specifiche microstorie urbane, ovvero trasformazioni limitate nel tempo e nello spazio, che interessano il quadrante meridionale della città in parallelo e in seguito alla scelta definitiva del sito. Per ognuna di queste è stata valutata l'influenza dell'arrivo della ferrovia, dai casi più diretti ed evidenti, come la demolizione del casino del dazio, necessaria per lasciare spazio al fabbricato viaggiatori, fino ai casi meno diretti, come lo spostamento della piazza d'Armi, che nel 1847 libera i terreni immediatamente a ovest di piazza Carlo Felice.

Nel terzo capitolo, infine, preso atto che le complesse vicende dell'abbassamento del piano del ferro e delle varie proposte di dismissione o arretramento di Porta Nuova sono già state oggetto di diversi studi (su tutti Giuseppe Lavini, *Il Problema delle Stazioni Ferroviarie per le grandi Città ed in particolare per Torino* (1913), Luigi Ballatore e Fausto Masi, *Torino Porta Nuova: storia delle ferrovie piemontesi* e Filippo De Pieri, *La ferrovia nella città: progetti, cantieri, dibattiti*), ci si propone innanzi tutto di ricostruire la storia degli attraversamenti della nuova strada ferrata nei decenni successivi alla sua messa in esercizio.

Dalle varie testimonianze raccolte emerge una percezione piuttosto diffusa della ferrovia e del complesso di fabbricati della stazione di Porta Nuova come ostacolo, o addirittura barriera urbanistica, tra i due quartieri di San Salvario e della Crocetta. Il comune di Torino decide di affrontare il problema mediante opere che siano in grado di garantire un attraversamento stabile e sicuro, non condizionato dal traffico ferroviario come il preesistente passaggio a livello presso la cascina Vallinotto. Tali opere, che non risultano essere state oggetto di precedenti studi organici, sono il cavalcavia di San Salvario, oggi di corso Sommeiller, e la passerella pedonale attraverso il fascio binari della stazione, sulla linea via Berthollet-corso Duca di Genova (oggi corso Sta-

ti Uniti). La realizzazione del cavalcavia, nella prima metà degli anni '70, si intreccia strettamente sia con i piani di ingrandimento verso sud della città, sia con i progetti di crescita di Porta Nuova e rivela un certo mutamento nella sensibilità delle istituzioni comunali, che arrivano a subordinare la regolarità dello sviluppo urbano alla crescita degli impianti e delle strutture ferroviarie, suggerendo l'immagine di una Torino che si avvia a grandi passi verso l'industrializzazione. Le vicende relative alla passerella pedonale, invece, ruotano intorno all'Esposizione generale italiana del 1884 e al trasferimento delle officine ferroviarie da Porta Nuova. Proprio in vista dell'evento, ospitato nel parco del Valentino e quindi nel quartiere di S. Salvario, la passerella è ritenuta da cittadini e amministrazione un'opera strategica.

Nella parte conclusiva del capitolo, infine, si analizzano il ruolo e gli impatti di Porta Nuova come fulcro del nascente trasporto pubblico locale: non solo la stazione è toccata da numerose linee tranviarie urbane, ma è anche luogo di interscambio con tre tranvie intercomunali, verso Carignano-Saluzzo, Orbassano-Giaveno e Stupinigi-Vinovo-Piobesi, di cui costituisce il capolinea torinese. Questa condizione spinge i concessionari delle linee ad erigere in testa alle vie Sacchi e Nizza due padiglioni ad uso stazione, rispettivamente nel 1882 e nel 1883. Oggetto di approfondimento è specialmente il primo di questi, prodotto dalla ditta A. Migliavacca e C. nella ferriera di Vobarno (BS) in occasione dell'Esposizione nazionale italiana di Milano del 1881. L'elevato numero di locomotive e vetture impiegate porta inoltre la società che gestisce la tranvia per Giaveno a edificare un'apposita stazione dotata di rimesse e officine all'interno dell'isolato oggi compreso tra corso Sommeiller e le vie Governolo, Sacchi e S. Secondo.

Origini e prospettive dello studio

L'interesse per i temi trattati in questo lavoro trae origine da diverse esperienze compiute durante il percorso universitario.

Nell'atelier di progettazione Città e territorio, frequentato al secondo anno della triennale, si è lavorato anche sulla relazione tra infrastruttura e territorio, integrando moduli di progettazione architettonica, urbanistica e statistica. Un elemento chiave del corso, specialmente in relazione al modulo di urbanistica, è stata la ferrovia Torino-Ceres, in grado di collegare numerosi comuni della bassa valle con il capoluogo regionale in tempi relativamente rapidi e in maniera sostenibile. L'infrastruttura ferroviaria è stata analizzata anche in virtù del ruolo strategico che giocò nello sviluppo delle valli di Lanzo tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo, favorendo l'insediamento di stabilimenti industriali e promuovendo l'area come meta di villeggiatura per la borghesia torinese dell'epoca. Oggi le valli di Lanzo rientrano nelle cosiddette aree interne, ossia "quelle aree caratterizzate da una significativa distanza dai principali centri di offerta di servizi, in particolare quelli relativi all'istruzione, mobilità e servizi socio-sanitari" secondo la definizione riportata nella Strategia Nazionale Aree Interne (SNAI). Nell'ottica di alleviare questa condizione di isolamento e carenza

di servizi, la ferrovia rappresenta oggi, esattamente come nel passato, una grande opportunità per migliorare l'accessibilità e rispondere alle esigenze delle comunità locali, come più volte ribadito anche dagli stessi sindaci e rappresentanti dei comuni interessati.



Figura 1. Ponte ad arco della ferrovia Torino-Ceres, da [stagniweb.it](https://www.stagniweb.it), <https://www.stagniweb.it/index.htm>.

Durante un semestre effettuato presso il Politecnico di Losanna (EPFL) con il programma Erasmus+, nel corso *La nouvelle architecture internationale en Suisse* è stato affrontato il tema della storia delle infrastrutture e del rapporto tra ingegneria e architettura. In dettaglio, è stato molto stimolante, nell'approfondimento a scelta, lo studio della figura dell'ingegnere svizzero Robert Maillart, attivo nella prima parte del Novecento e pioniere nell'uso del calcestruzzo armato. Le opere di Maillart, tra cui spiccano i solai a fungo del granaio di Altdorf (1912), i pilastri e le capriate della tettoia dei Magazzini Generali di Chiasso (1924) e il ponte Salginatobel (1930), combinano elegantemente forma e funzione, travalicando nei campi dell'architettura e dell'arte plastica.



Figura 2. Pilastri a fungo, granaio di Altdorf.



Figura 3. Ponte Salginatobel.

Ulteriori stimoli sono derivati dalla mostra *Italia in movimento*, presso il MAXXI di Roma, dedicata alla costruzione della rete autostradale italiana e al suo impatto sul Paese e sul paesaggio, e dalla visita di *Train Zug Treno Tren. Voyages imaginaires*, esposizione sull'influenza culturale della ferrovia in quanto emblema del progresso industriale ospitata nel *Musée cantonal des beaux-arts* di Losanna.



Figura 4. Saul Leiter, *Kutztown*, 1948. Losanna, *Musée cantonal des beaux-arts*, *Train Zug Treno Tren. Voyages imaginaires*.



Figura 5. Melchiorre Bega, *Stazione di servizio BP*, Roma, MAXXI, *Italia in movimento*.

Dall'interesse per la storia della città e delle infrastrutture e per la relazione tra queste e il territorio, è nata l'idea di un lavoro sulla reazione dei centri abitati all'avvento della strada ferrata nel XIX secolo. In un primo momento l'analisi si è occupata anche dei centri minori, toccando in particolare il caso del comune di Ozzano Monferrato (AL), scelto perché rappresenta un perfetto esempio del fenomeno di sdoppiamento osservabile in molti piccoli centri a seguito dell'arrivo della ferrovia: quando questa interessa solo marginalmente l'abitato, per ragioni orografiche, come in questo caso, o perché intende servire più di una località allo stesso tempo, non è raro infatti che una nuova borgata sorga intorno alla stazione, crescendo fino a formare un nucleo di dimensioni paragonabili a quello originario. L'espansione urbana nella fase successiva tende in prima istanza ad eliminare la soluzione di continuità tra i due poli, permettendo così di ricucire il tessuto urbano (fig. 6).

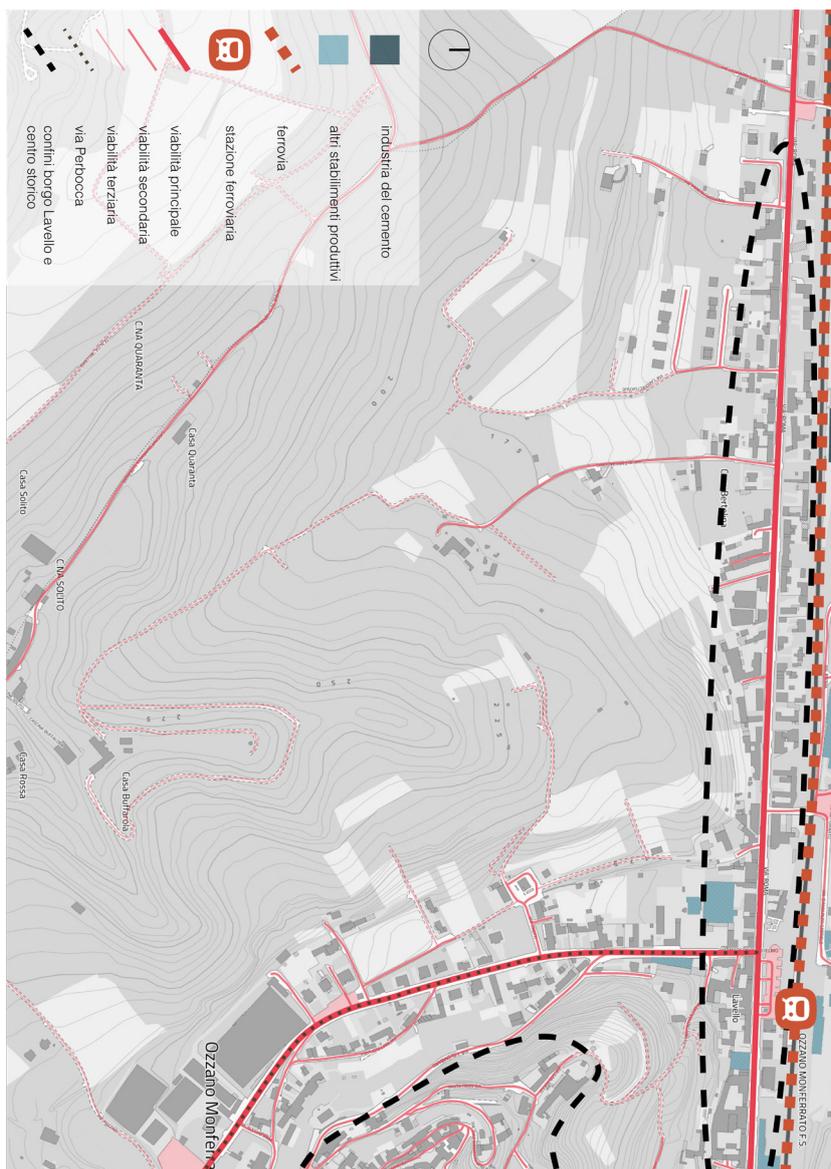


Figura 6. Schema di urbanizzazione Ozzano Monferrato (AL).

In conclusione, tuttavia, si è deciso di focalizzare l'attenzione sui grandi centri e in particolare su Torino, ponendosi l'obiettivo di registrare e comprendere le dinamiche che sottendono alla profonda trasformazione, anche urbanistica, che coinvolge la città nella seconda metà dell'Ottocento.

Non si pretende certo di aver svolto un lavoro esaustivo e restano anzi spazi di approfondimento, ad esempio circa i cambiamenti dell'assetto fondiario dei terreni a sud di Torino e il ruolo giocato dagli interessi speculativi dei relativi proprietari nel corso degli ingrandimenti ottocenteschi. Un ulteriore spunto di ricerca multidisciplinare potrebbe riguardare una storia sociale dell'effettiva permeabilità della tratta urbana della ferrovia di Genova prima e dopo l'edificazione dei cavalcavia.

Abbreviazioni:

ASCT: Archivio Storico della Città di Torino
ASTo: Archivio di Stato di Torino
FAI: Ferrovie Alta Italia

1.

La stazione di Porta Nuova

1.1 La diffusione della ferrovia e l'impatto sui centri abitati

L'origine della ferrovia è fatta generalmente risalire al 1825, in occasione dell'inaugurazione del servizio ferroviario effettuato con locomotive a vapore sulla linea Stockton-Darlington, in Inghilterra¹. Rappresenta una rivoluzione all'interno del più ampio contesto della rivoluzione industriale, che da questo momento in avanti accompagna e favorisce: dopo secoli di collegamenti effettuati mediante scomode e lente diligenze a trazione animale, la strada ferrata permette infatti una notevole riduzione di tempi e costi di percorrenza, pur riguardando, almeno nei primissimi anni, quasi esclusivamente il trasporto delle merci e in particolare del carbone, trasferito dalle zone minerarie ai centri industriali².

L'impatto di questa nuova infrastruttura sui territori attraversati è straordinario, ma non univoco: se da un lato sostiene il rapido processo di inurbamento della popolazione contadina, dall'altro, specie nelle maggiori capitali europee, rende possibile il trasferimento degli abitanti dal centro, percepito come insalubre e caotico, ai nuovi sobborghi periferici sorti lungo le linee ferroviarie³. Allo stesso tempo, sebbene la tendenza sia quella di una vera e propria gerarchizzazione dei centri urbani a seconda che siano o meno inseriti nella rete⁴, la riduzione delle distanze accresce la competizione tra città: mentre alcune, magari nate di recente dal nulla o quasi, subiscono una crescita repentina⁵, altre, meno attrattive, vedono la propria popolazione

¹ Allen Geoffrey Freeman, Clark Shedd Thomas, Vance James E., *Railroad*, Encyclopaedia Britannica, <https://www.britannica.com/technology/railroad>, consultato il 05/04/2025: Primitive forme di ferrovia sono documentate nelle miniere dell'Europa centrale fin dal XVII secolo e prevedono l'impiego di carrelli fatti correre su guide in ferro, trainati da cavalli o spinti a forza di braccia. La stessa trazione a vapore è oggetto di numerosi esperimenti fin dagli inizi del XIX secolo.

² *Ferrovia*, Treccani, Enciclopedia on line, <https://www.treccani.it/enciclopedia/ferrovia/>, consultato 25/03/2025: Nonostante una serie di esperimenti compiuti negli anni precedenti, bisogna attendere il 1830 perché sia inaugurato il primo servizio viaggiatori, effettuato sulla tratta Manchester-Liverpool con la celebre locomotiva Stephenson, dal nome del suo progettista.

³ Schivelbusch Wolfgang, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Einaudi, Torino 1988, pp. 37-39; Richards Jeffrey, Mackenzie John M., *The railway station : a social history*, Oxford University Press, Oxford 1988, p. 166: il fenomeno riguarda soprattutto la classe media e comporta la nascita di stazioni appositamente dedicate ai pendolari che, risiedendo nei sobborghi, devono raggiungere il centro cittadino per motivi di lavoro. La *City* di Londra, ad esempio, passa da 128.000 abitanti nel 1851 a 75.000 nel 1871.

⁴ Giuntini Andrea, *La nascita del sistema ferroviario e il ruolo della tecnica*, in Vittorio Marchis, Francesco Profumo (a cura di), *Il contributo italiano alla storia del pensiero. Tecnica*, Istituto della Enciclopedia italiana, Roma 2013, p. 239.

⁵ Zucconi Guido, *La città dell'Ottocento*, Laterza, Bari 2001, p. 16: è il caso, ad esempio, dei centri manifatturieri di Inghilterra e Belgio, delle città carbonifere della Ruhr e di città portuali come Liverpool.

addirittura diminuire⁶.

Per quanto riguarda i centri preesistenti, l'arrivo della ferrovia ne modifica, anche radicalmente, l'assetto urbanistico⁷. Il perno attorno al quale si concentrano tali trasformazioni è un nuovo edificio, in grado di dirigere e orientare i flussi di passeggeri e merci in movimento lungo la rete: la stazione ferroviaria.

Una prima netta cesura rispetto al passato riguarda il rapporto che la stazione ferroviaria intrattiene con la città. Fino all'inizio del XIX secolo, infatti, i lunghi tempi di viaggio richiedono la presenza di caselli, noti come stazioni di posta, deputati al cambio dei cavalli e al ristoro dei viaggiatori. La stazione di posta, tuttavia, non è soggetta a particolari vincoli geografici, se non una certa regolarità nella distribuzione lungo il percorso⁸, e se collocata nei centri abitati risulta perfettamente integrata a livello architettonico e urbanistico con il contesto circostante⁹. La stazione ferroviaria, di contro, nasce al servizio della città e ha necessariamente con essa una stretta relazione funzionale, ma ne risulta scollegata da ogni altro punto di vista, a partire dall'ubicazione che, almeno nelle prime fasi, è esterna all'abitato e alle antiche mura¹⁰.

Non appena i benefici della nuova infrastruttura diventano palesi, ad ogni modo, la presenza della stazione induce trasformazioni visibili a tutte le scale, nelle grandi città come nei centri minori. Nelle città più importanti, la presenza della stazione ne influenza profondamente la crescita e spesso finisce addirittura per monopolizzarla¹¹, orientandola in una determinata direzione e favorendo la nascita di nuovi quartieri che, direttamente o indirettamente, ruotano intorno alla ferrovia¹². La scelta di dove posizionare la stazione diventa quindi fondamentale, tanto da far scaturire intensi dibattiti circa la distanza rispetto all'abitato e l'allineamento da seguire in relazione alla rete viaria esistente. Gli esiti sono piuttosto variegati e cambiano anche a seconda del modello economico e politico vigente: nonostante i

⁶ Rees Gareth, *Early railway prints : a social history of the Railways from 1825 to 1850*, Phaidon, Oxford 1980, p. 14.

⁷ Zucconi Guido, *La città dell'Ottocento* cit., p. 71: "il treno entra di prepotenza nella città, introducendo un nuovo sistema di relazioni e aprendo la strada alla futura presenza di altre reti".

⁸ *Posta*, Treccani, Enciclopedia on line, <https://treccani.it/enciclopedia/posta/>, consultato 25/03/2025.

⁹ Schivelbusch Wolfgang, *Storia dei viaggi in ferrovia* cit., p. 185.

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ Zucconi Guido, *La città dell'Ottocento* cit., p. 142.

¹² Vale per lo sviluppo della cosiddetta "suburbia", ossia i quartieri residenziali alle periferie di grandi città come Parigi, Londra, New York che sorgono per ospitare la classe media in fuga dai centri storici (Richards Jeffrey, Mackenzie John M., *The railway station : a social history* cit., pp. 165-166), ma vale soprattutto per quelle aree che, grazie alla ferrovia, assumono un carattere prettamente industriale e proletario, venendo percepite come malfamate dalla cittadinanza (Schivelbusch Wolfgang, *Storia dei viaggi in ferrovia* cit., pp. 185-186).

maggiori scali europei siano infatti accomunati dall'adozione di una tipologia "di testa"¹³, laddove prevale l'iniziativa privata e il policentrismo, come a Londra, le ferrovie tendono ad attestarsi lungo assi viari preesistenti, mentre laddove prevale un modello dirigistico a trazione statale, come a Parigi, la stazione diventa occasione di profonde trasformazioni urbane¹⁴. Nella capitale francese i larghi viali nati su impulso del barone Haussmann non sono motivati solamente da ragioni di carattere militare, bensì anche dalla precisa volontà di facilitare gli affari della borghesia a fronte del notevole incremento del traffico cittadino, in buona parte dovuto alla ferrovia: poiché "le stazioni sono le teste di ponte del nuovo traffico che da qui si espande nell'intera città"¹⁵, i viali che collegano i capolinea tra loro e con il centro assumono caratteristiche tipiche della strada ferrata, spesso rappresentando nient'altro che la prosecuzione geometrica dei binari¹⁶.

Ma la stazione ferroviaria non è solo motore di dinamiche urbanistiche. Il rapido sviluppo del traffico passeggeri e merci rende presto necessaria la costruzione di fabbricati sempre più grandi e specializzati, in grado di accogliere tali passeggeri o tali merci in maniera efficiente. Specie nelle grandi città, quindi, l'edificio assume il ruolo di nuova porta d'ingresso urbana¹⁷, con tutta la valenza simbolica che ciò comporta: per i passeggeri in partenza la stazione, e in particolare il suo atrio, rappresentano il vestibolo attraverso cui si accede alla destinazione, grazie alla forte riduzione dei tempi di percorrenza e alla conseguente scomparsa dello spazio intermedio del viaggio¹⁸. Viceversa, per i passeggeri in arrivo il cosiddetto fabbricato viaggiatori, ossia l'edificio principale della stazione aperto al pubblico che ospita servizi come le biglietterie e le sale d'attesa, rappresenta il primo impatto della nuova città una volta scesi dal treno. Diventa essenziale, pertanto, coniugare l'efficienza degli impianti ferroviari con una certa bellezza e monumentalità, anche della facciata. La conseguenza più

¹³ Le stazioni di testa sono stazioni collocate al termine di una o più linee, e per questo molto frequenti nelle grandi capitali europee, sempre più centri nevralgici di reti in rapida espansione.

¹⁴ Zucconi Guido, *La città dell'Ottocento* cit., p. 139.

¹⁵ Schivelbusch Wolfgang, *Storia dei viaggi in ferrovia* cit., p. 194.

¹⁶ Bowie Karen, *L'implantation de la gare du Nord dans le clos Saint-Lazare*, in Florence Bourillon et al. (a cura di), *Du clos Saint-Lazare à la gare du Nord : Histoire d'un quartier de Paris*, Presses universitaires de Rennes, Rennes 2022, p. 185: ancora prima che Haussmann diventi prefetto della Senna, Napoleone III ribadisce la necessità che tutte le grandi arterie stradali conducano alla ferrovia. Un progetto risalente agli anni '50 del XIX secolo prevede addirittura che la Rue de Rennes sia prolungata sulla riva destra della Senna, così da collegare la gare Montparnasse con la gare du Nord.

¹⁷ Gerami Elena, Nascimbene Elisa, *Network station. Complesso integrato nell'ambito della stazione di Bologna*, tesi di laurea, rel. Marco Albin, Gianni Ravelli, Alessandro Timoteo Sassi, Francesca Franceschi, Politecnico di Milano, a.a. 2009-2010, p. 50.

¹⁸ Schivelbusch Wolfgang, *Storia dei viaggi in ferrovia* cit., p. 42.

significativa è il crearsi, in fase di progettazione, di un rigido dualismo tra parte tecnica, affidata agli ingegneri, e parte artistica, di competenza degli architetti¹⁹, tanto da poter parlare di un edificio che è “*mi-usine, mi-palais*”, ovvero “per metà fabbrica, per metà palazzo”²⁰. La tettoia in grandi volte metalliche a copertura del fascio di binari, tipica delle maggiori stazioni dell’epoca, afferisce al campo della tecnica. Il fabbricato viaggiatori tende invece a rientrare nell’ambito dell’arte, soprattutto in virtù del rapporto privilegiato che intrattiene con la città attraverso i suoi fronti²¹. Mentre la tettoia rappresenta un’occasione di sfoggio dei più recenti materiali e innovazioni tecniche, il fabbricato viaggiatori è spesso esemplificativo delle mode o dei risultati della ricerca architettonica del periodo²². I caratteri della stazione ferroviaria la rendono un banco di prova per architetti e ingegneri in tutto il mondo, finendo rapidamente per condensarsi in un vero e proprio tipo architettonico che rappresenta un importante polo d’attrazione della città ottocentesca, al pari di altri edifici nuovi, come gli ospedali e i luoghi dell’istruzione.

1.2 Lo sviluppo delle ferrovie piemontesi nel contesto italiano

Ancora nella prima metà dell’Ottocento, il principale mezzo di trasporto usato per i collegamenti tra centri urbani nel regno di Sardegna e negli altri stati italiani è la diligenza, caratterizzata da velocità medie pari a circa 8 chilometri/ora in pianura e 4 chilometri/ora in montagna²³. L’avvento del treno rappresenta un’opportunità per ridurre in misura significativa tempi e costi di percorrenza, e non sorprende quindi che le prime due proposte per la realizzazione di strade ferrate in Italia pervengano già nel 1826. La prima è da parte di un gruppo di commercianti genovesi e riguarda una ferrovia tra

¹⁹ Zucconi Guido, *La città dell’Ottocento* cit., p. 139.

²⁰ La citazione è attribuita a Wexler P. J., *La Formation du Vocabulaire des Chemins de Fer en France (1778-1842)*, Droz, Ginevra 1955, p. 83, ma è riportata in Schivelbusch Wolfgang, *Storia dei viaggi in ferrovia* cit., p. 186.

²¹ Si veda il caso di Torino nel paragrafo 1.5.2: sia da privati sia dall’amministrazione comunale pervengono richieste affinché il fronte di Porta Nuova rivolto verso piazza Carlo Felice sia all’altezza del contesto scenografico che lo circonda. Richards Jeffrey, Mackenzie John M., *The railway station : a social history* cit., p. 32: è probabilmente solo dal secondo dopoguerra che la frattura tra tecnica e arte nella progettazione delle stazioni ferroviarie si ricomponde. I nuovi fabbricati viaggiatori che sorgono in quegli anni rispondono perlopiù a logiche utilitaristiche, mentre l’immagine architettonica adotta “come veicolo principale l’esibizione del controllo della tecnologia”.

²² Richards Jeffrey, Mackenzie John M., *The railway station : a social history* cit., pp. 22-23: gli architetti, almeno inizialmente, tendono ad avere un atteggiamento prudente nelle scelte progettuali, prediligendo linguaggi architettonici riferiti al passato come il neoclassico.

²³ Ballatore Luigi, *Storia delle ferrovie in Piemonte*, il Punto, Torino 2002, p. 7.

Genova e la pianura padana²⁴, mentre la seconda è dell'industriale toscano Carlo Leopoldo Ginori Lisci per una linea lungo l'Arno tra Firenze e Livorno²⁵. Questi tentativi pionieristici, quasi coevi all'inaugurazione della ferrovia Stockton-Darlington, non hanno alcun seguito, ma provano come anche in Italia certi ambienti, per lo più circoscritti ad una sparuta borghesia illuminata, siano reattivi alle più recenti innovazioni e vedano nel treno grandi potenzialità di crescita. Lo sviluppo ferroviario dei diversi stati italiani preunitari, incluso il regno di Sardegna, è però frenato dalla concomitanza di una serie di cause: tra queste, spiccano una certa diffidenza da parte di governi e classi dirigenti²⁶, l'assenza o la scarsità di capitali, *know-how*²⁷ e materie prime (carbone e ferro in primis)²⁸ e difficoltà tecniche oggettive, legate ad una morfologia del territorio in prevalenza collinare e montuosa²⁹.

Per l'inaugurazione della prima ferrovia in Italia si deve pertanto attendere il 4 ottobre 1839, data di apertura della tratta di 7,4 chilometri tra Napoli e Portici, nel regno delle Due Sicilie³⁰. È seguita nel 1840 dalla Milano-Monza, nel Lombardo-Veneto sotto controllo austriaco, e nel 1844 dalla Livorno-Pisa, nel granducato di Toscana³¹. Il ritardo del regno di Sardegna in questa prima fase può essere in parte spiegato dalle già citate difficoltà tecniche, particolarmente accentuate per quanto riguarda le tratte di attraversamento delle catene alpina e appenninica, ritenute prioritarie³². Ma forse ancora più centrale è l'atteggiamento prudente del governo, che intende includere la realizzazione di linee ferroviarie all'interno di un piano organico, dettato da un preciso orientamento politico, in particolare per quanto

²⁴ Signorelli Bruno, *L'opera degli ingegneri piemontesi, belgi e inglesi per la iniziale progettazione delle strade ferrate negli Stati di Terraferma del Re di Sardegna (1824-47)*, in *Strade ferrate in Piemonte: cultura ferroviaria fra Otto e Novecento*, Politecnico di Torino, Facoltà di Ingegneria, 14-15 dicembre 1993, Celid, Torino 1993, p. 96: la linea ferroviaria, nelle intenzioni dei promotori, avrebbe dovuto collegare Genova con Sale, oggi in provincia di Alessandria. Il veto determinante viene dal Consiglio Reale di Commercio, timoroso circa il carattere di assoluta novità dell'opera.

²⁵ Conti Fulvio, *GINORI LISCI, Leopoldo Carlo*, in «Dizionario Biografico degli Italiani», vol. LV, Istituto della Enciclopedia italiana, Roma 2000, p. 50: la proposta è presentata al granduca Leopoldo II il 25 ottobre 1826.

²⁶ Ballatore Luigi, *Storia delle ferrovie in Piemonte* cit., p. 16: Ballatore parla di “forte attaccamento alle abitudini” e “generale avversione a qualsiasi innovazione da gran parte dell'opinione pubblica”, cui si aggiunge il conservatorismo dei vari governi a seguito della Restaurazione.

²⁷ Giuntini Andrea, *La nascita del sistema ferroviario e il ruolo della tecnica* cit., p. 240: a causa della scarsità di capitali in Italia, almeno inizialmente le risorse per la costruzione di linee ferroviarie provengono in buona parte dall'estero.

²⁸ Guardamagna Laura, *L'esordio delle ferrovie dalla Restaurazione all'Unità: un'importante infrastruttura per le forze armate*, in Chiara Devoti (a cura di), *Gli spazi dei militari e l'urbanistica della città. L'Italia del nord-ovest (1815-1918)*, «Storia dell'Urbanistica», vol. XXXVII, n. 10, 2018, p. 330.

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ Ballatore Luigi e Masi Fausto, *Torino Porta Nuova: storia delle ferrovie piemontesi*, Edizioni Abete, Roma 1988, p. 32.

³¹ *Ibidem*.

³² Mirone Luigi, *La stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», n.s., anno XVI, n. 3, Torino marzo 1962, p. 5.

concerne la politica estera, evitando iniziative isolate che avrebbero potuto risultare premature e avventate³³. Emerge infatti in maniera sempre più evidente l'importanza delle ferrovie da un punto di vista strategico e militare, oltre che economico, come si avrà modo di osservare per la prima volta sul campo negli anni '50, durante la guerra di Crimea³⁴. L'impero austro-ungarico, che è da sempre ostile ad un'unificazione italiana e rappresenta il principale ostacolo alle mire espansionistiche degli stati sardi verso il resto d'Italia, teme inoltre il forte potere di circolazione delle idee, in questo caso risorgimentali, associato al treno³⁵.

Il rapporto problematico con l'Austria rende quindi una priorità per il Piemonte collegarsi con il resto d'Europa, superando una storica condizione di isolamento nell'Italia nord-occidentale. Mentre gli austriaci, proprio nell'ottica di imporre tale isolamento, propendono per connettere il Lombardo-Veneto con gli stati dell'Italia centrale, deliberatamente escludendo Torino da ogni progetto³⁶, il governo sabaudo individua alcune direttrici fondamentali, formalizzate dalle Regie Patenti del 18 luglio 1844: da Genova a Torino, con una diramazione da Alessandria al confine lombardo, e un'altra diramazione da Alessandria al lago Maggiore, in potenza verso l'Europa centrale attraverso Svizzera e Baviera³⁷. Parallelamente, iniziano le discussioni per un collegamento con la Francia attraverso le Alpi, in corrispondenza della val di Susa³⁸.

Le patenti del 1844, insieme a quelle del 13 febbraio 1845 che stabiliscono che i fondi per le linee principali debbano provenire dallo stato³⁹, formano l'ossatura a sostegno del successivo sviluppo ferroviario piemontese e sono parte di una visione strategica lungimirante, già proiettata ad un'idea di rete italiana ed europea⁴⁰. Lo dimostra la straordinaria importanza che ancora oggi rivestono le direttrici indi-

³³ Ibidem.

³⁴ Guardamagna Laura, *L'esordio delle ferrovie dalla Restaurazione all'Unità: un'importante infrastruttura per le forze armate* cit., pp. 334-335: la costruzione di una ferrovia di 13 chilometri che congiunge il porto di Balaklava con i campi dei diversi eserciti partecipanti all'assedio di Sebastopoli avviene in sole tre settimane e si rivela fondamentale nella logistica di guerra e nel soccorso dei feriti. Anche nel 1859, in occasione della seconda guerra d'indipendenza, la ferrovia permette il rapido spostamento delle truppe sabaude e francesi verso il fronte in Lombardia, contribuendo in misura significativa alla vittoria finale contro l'Austria (Mirone Luigi, *La stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova* cit., p. 8).

³⁵ Ivi, p. 333: molti patrioti e intellettuali italiani vedono "il treno come mezzo di unificazione culturale prima che politica e commerciale".

³⁶ Ivi, p. 331.

³⁷ Mirone Luigi, *La stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova* cit., p. 5.

³⁸ Ivi, p. 6.

³⁹ Ballatore Luigi e Masi Fausto, *Torino Porta Nuova: storia delle ferrovie piemontesi* cit., p. 37.

⁴⁰ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, appello del corpo decurionale di Torino a re Carlo Alberto, 4 febbraio 1847: già nel 1847, venticinque anni prima del completamento del traforo del Frejus, la giunta municipale di Torino dà per scontato che la strada ferrata da Porta Nuova è "destinata ad attraversare l'Appennino e l'Alpi".

viduate in quegli anni, rimarcata dagli imponenti investimenti attualmente in corso da parte di Italia, Francia e Svizzera, con il supporto economico dell'Unione Europea, per ammodernare e potenziare quelle stesse direttrici: basti pensare al cosiddetto terzo valico dei Giovi tra Genova e Tortona, alla recentemente inaugurata galleria di base del San Gottardo e alla nuova linea Torino-Lione.

L'attenzione al tema e la fretta da parte del regno di Sardegna di recuperare il ritardo accumulato e rimettersi in pari con gli altri stati europei sono anche palesate dai viaggi compiuti, su impulso del governo, dagli ingegneri Carlo Bernardo Mosca e Giuseppe Bella in Francia e Regno Unito (1834-35)⁴¹, Sebastiano Grandis e Germain Sommeiller in Belgio (1846)⁴² e Alessandro Mazzucchetti in Francia (1853)⁴³. Persino l'esercito è coinvolto, come testimonia l'invio in Belgio di alcuni "operaj dell'Artiglieria" per un periodo di formazione di due anni relativo alla costruzione di locomotive⁴⁴.

Grazie a queste esperienze e alla convocazione in Piemonte di esperti e consulenti formati nei paesi più all'avanguardia, i tecnici sabaudi recuperano in breve tempo il divario con i colleghi esteri, contribuendo alla rapida crescita del sistema ferroviario piemontese⁴⁵. Se infatti nel 1848 il regno inaugura i primi 8 chilometri di linea, contro gli 84 già presenti in Campania, 112 nel Lombardo-Veneto e 160 nel granducato di Toscana⁴⁶, nel 1859 la rete degli stati sardi, per la verità circoscritta quasi solo al Piemonte, conta ben 941 chilometri⁴⁷, mentre le ferrovie del granducato di Toscana e del Lombardo-Veneto si limitano rispettivamente a 322 e 656 chilometri⁴⁸.

Al relativo successo del programma ferroviario piemontese contribuisce in maniera significativa Cavour, ministro del commercio nel 1850, delle finanze nel 1851 e primo ministro dall'anno successivo,

⁴¹ Guardamagna Laura, *L'esordio delle ferrovie dalla Restaurazione all'Unità: un'importante infrastruttura per le forze armate* cit., p. 330: Mosca esprime ammirazione per le ferrovie britanniche, ma mette in luce i potenziali problemi legati allo sviluppo di questa infrastruttura nel regno di Sardegna, tra cui scarsità di risorse minerarie e un territorio decisamente più montuoso.

⁴² Albenga Giuseppe, *GRANDIS, Sebastiano*, in «Enciclopedia Italiana», vol. XVII, Istituto della Enciclopedia italiana, Roma 1949, p. 722.

⁴³ Zorgno Anna Maria, *Le coperture voltate delle grandi stazioni ferroviarie piemontesi*, in *Strade ferrate in Piemonte: cultura ferroviaria fra Otto e Novecento*, Politecnico di Torino, Facoltà di Ingegneria, 14-15 dicembre 1993, Celid, Torino 1993, p. 151.

⁴⁴ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Bartolomeo Bona (Azienda generale delle strade ferrate) al ministero dei lavori pubblici, 16 febbraio 1849.

⁴⁵ Giuntini Andrea, *La nascita del sistema ferroviario e il ruolo della tecnica* cit., p. 241.

⁴⁶ Mirone Luigi, *La stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova* cit., p. 5.

⁴⁷ Ivi, p. 8: di questi 941 chilometri, 835 sono in Piemonte, con la sola linea Culoz-St. Jean de Maurienne in Savoia.

⁴⁸ Giuntini Andrea, *La nascita del sistema ferroviario e il ruolo della tecnica* cit., p. 242.

ma già da tempo strenuo sostenitore dell'utilità delle ferrovie⁴⁹ quale strumento di crescita economica per i territori attraversati, oltre che di unificazione culturale e spirituale del nascente stato italiano⁵⁰.

Nell'ambito dello sviluppo infrastrutturale, il governo sabaudo coniuga il liberismo propugnato da Cavour con una solida presenza dello stato⁵¹: a differenza del resto d'Italia, dove le ferrovie sono per lo più frutto di capitali e *know-how* esteri⁵², in Piemonte lo stato centrale non solo finanzia le linee che ritiene strategiche, ma costituisce anche, nel 1847, l'Azienda generale delle strade ferrate, con l'obiettivo di controllare la rete e dirigerne la crescita. La società, dipendente in un primo momento dal ministero dell'interno e poi, dal 1853⁵³, dal ministero dei lavori pubblici, è affidata sin dall'inizio a Bartolomeo Bona⁵⁴, tecnico che a sua volta svolgerà un ruolo cruciale nella crescita del sistema ferroviario piemontese e italiano postunitario.

1.3 La ferrovia Torino-Genova

La prima richiesta per una ferrovia che faciliti le comunicazioni tra Torino, capitale del regno di Sardegna, e Genova, principale porto e seconda maggiore città, risale al 1826⁵⁵, agli albori dell'era ferroviaria in Europa. Via diligenza, il viaggio tra i due centri abitati richiede infatti almeno 25 ore, escluso il tempo necessario per il ristoro e riposo

⁴⁹ Melodia Domenico, *L'avventura ferroviaria in Piemonte*, in *Strade ferrate in Piemonte: cultura ferroviaria fra Otto e Novecento*, Politecnico di Torino, Facoltà di Ingegneria, 14-15 dicembre 1993, Celid, Torino 1993, pp. 285-286: Cavour partecipa alla prima avventura ferroviaria nel regno di Sardegna, volta alla costruzione di una linea tra Chambéry e il lago del Bourget, in Savoia. Nonostante il fallimento dell'impresa che si era fatta carico della costruzione e della gestione della linea, Cavour non cambia idea e rimane anzi convinto della bontà dell'iniziativa privata nel settore ferroviario.

⁵⁰ Giuntini Andrea, *La nascita del sistema ferroviario e il ruolo della tecnica* cit., p. 240: secondo Cavour, "più di ogni altra riforma amministrativa, e forse anche di larghe concessioni politiche, l'esecuzione delle strade ferrate contribuirà a consolidare questo stato di mutua confidenza fra i governi e i popoli, base delle nostre future speranze".

⁵¹ Melodia Domenico, *L'avventura ferroviaria in Piemonte* cit., p. 287: pur di promuovere la costruzione di nuove tratte ferroviarie, Cavour sfrutta ogni possibile mezzo. Nel 1850 è approvata la prima concessione a privati per la realizzazione e gestione di una ferrovia (tra Torino e Savigliano), cui ne seguono numerose altre. La collaborazione tra pubblico e privato appare in qualche modo la sintesi delle posizioni di Cavour, sostenitore dell'iniziativa privata, e del conte Carlo Illarione Petitti di Roreto, che nel suo celebre saggio *Delle strade ferrate italiane e del miglior ordinamento di esse* (1845), indica come modello di esercizio preferibile un regime di monopolio dello stato.

⁵² Giuntini Andrea, *La nascita del sistema ferroviario e il ruolo della tecnica* cit., p. 239: anche a causa della sua frammentazione politica, la penisola italiana è "economicamente arretrata e incapace di sopperire autonomamente al bisogno di capitali". Persino nel Lombardo-Veneto l'iniziale previsione di un finanziamento pubblico delle ferrovie si deve scontrare con ricadute economiche inferiori alle previsioni, tanto che a partire dal 1854 si stabilisce che le linee ferroviarie meridionali dell'impero debbano essere costruite con capitali privati (Guardamagna Laura, *L'esordio delle ferrovie dalla Restaurazione all'Unità: un'importante infrastruttura per le forze armate* cit., p. 331).

⁵³ Guardamagna Laura, *L'esordio delle ferrovie dalla Restaurazione all'Unità: un'importante infrastruttura per le forze armate* cit., p. 340.

⁵⁴ Mirone Luigi, *La stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova* cit., p. 3.

⁵⁵ Si veda nota n. 24, paragrafo 1.2.

dei passeggeri⁵⁶. Nonostante la borghesia di entrambe le città guardi da subito con interesse al nuovo mezzo di trasporto⁵⁷, perché si arrivi all'approvazione definitiva dell'opera bisogna attendere le patenti del luglio 1844, in cui la tratta è indicata come assoluta priorità all'interno del futuro sistema ferroviario dello stato⁵⁸, tanto da spingere il governo a coprirne interamente i costi⁵⁹.

I primi lavori partono nel 1846, ma il progetto adottato è solo la conclusione di un lungo processo iniziato nel 1840 con la concessione alla progettazione della linea e con il lavoro dell'ingegnere Ignazio Porro e proseguito con l'intervento del noto ingegnere britannico Isambard Kingdom Brunel e di alcuni suoi collaboratori⁶⁰. A partire dal 1845 entra in gioco anche la figura dell'ingegnere belga Michel-Henri-Joseph Maus, a dimostrazione di come in questa fase le autorità sabaude ritengano necessaria la presenza di tecnici stranieri, provenienti in particolare da Belgio e Regno Unito⁶¹.

Nonostante il loro importante contributo, i tempi di completamento dell'opera si trovano a scontare l'eccezionale complessità, per l'epoca, dell'attraversamento della catena appenninica: la galleria dei Giovi, posta sotto l'omonimo passo, con i suoi 3.254 metri di lunghezza costituisce quasi un unicum a livello mondiale al momento del suo completamento⁶². La stessa pendenza della linea, pari al 35‰ nel tratto più ripido compreso tra Pontedecimo e Busalla, richiede la realizzazione di un'apposita locomotiva⁶³. Al termine dei lavori, si contano 10 gallerie per una lunghezza complessiva di 7381 metri, 20 ponti a più campate, 22 ponti ad una sola luce e 51 cavalcavia⁶⁴. Se quindi il primo breve tratto di otto chilometri tra Torino e Moncalieri è inaugurato il 24 settembre 1848⁶⁵, e a inizio 1850 la strada ferrata si

⁵⁶ Ballatore Luigi, *Storia delle ferrovie in Piemonte* cit., p. 7.

⁵⁷ Signorelli Bruno, *L'opera degli ingegneri piemontesi, belgi e inglesi per la iniziale progettazione delle strade ferrate negli Stati di Terraferma del Re di Sardegna (1824-47)* cit., p. 96: la spinta maggiore viene dalla borghesia mercantile di Genova, preoccupata dalla concorrenza dei porti di Marsiglia e Trieste.

⁵⁸ Ballatore Luigi, *Storia delle ferrovie in Piemonte* cit., p. 28.

⁵⁹ Guardamagna Laura, *L'esordio delle ferrovie dalla Restaurazione all'Unità: un'importante infrastruttura per le forze armate* cit., p. 340: Le Regie Patenti del 13 febbraio 1845 stabiliscono che "la Strada ferrata da Genova al Piemonte, con diramazione al Lago Maggiore e alla frontiera lombarda, verranno costruite per conto e cura del nostro Governo e a spese delle nostre finanze" (ASTo, Sez. Riunite, *Gran Cancelleria, Raccolta Regno di Sardegna 1845*, n. 479).

⁶⁰ Giuntini Andrea, *La nascita del sistema ferroviario e il ruolo della tecnica* cit., p. 244.

⁶¹ Signorelli Bruno, *L'opera degli ingegneri piemontesi, belgi e inglesi per la iniziale progettazione delle strade ferrate negli Stati di Terraferma del Re di Sardegna (1824-47)* cit., p. 105: l'arrivo di Maus è probabilmente anche legato alla decisione di affidare allo stato la costruzione della Torino-Genova, similmente a quanto era accaduto in Belgio e a differenza del Regno Unito, dove la realizzazione delle ferrovie è lasciata ai privati.

⁶² Giuntini Andrea, *La nascita del sistema ferroviario e il ruolo della tecnica* cit., p. 244.

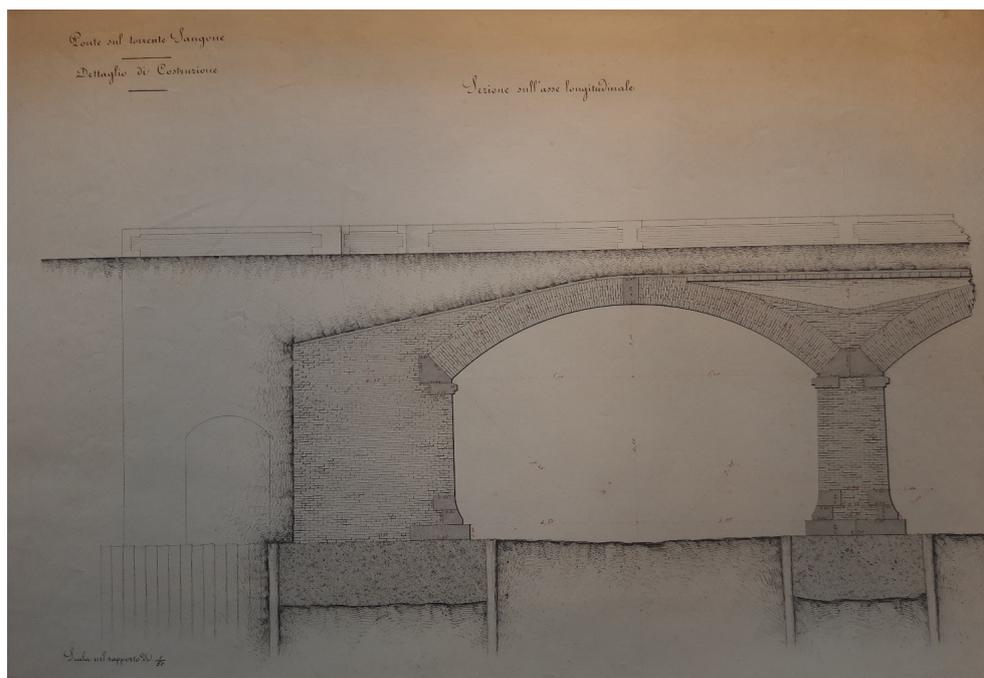
⁶³ *Ibidem*. La locomotiva, nota come Mastodonte dei Giovi, è frutto della collaborazione soprattutto di Henri Maus e Germain Sommeiller.

⁶⁴ Ballatore Luigi, *Storia delle ferrovie in Piemonte* cit., p. 35.

⁶⁵ Mirone Luigi, *La stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova* cit., p. 4.

Figura 1.

Sezione longitudinale di dettaglio (scala 1:50) del ponte sul torrente Sangone della ferrovia Torino-Genova. ASTo, Sez. Corte, *Archivi di famiglie e persone, Spurgazzi Pietro*, Pietro Spurgazzi, *Ponte sul torrente Sangone. Dettaglio di costruzione.*



spinge già ad Alessandria e Novi Ligure⁶⁶, i cantieri della tratta appenninica fino a Genova terminano solo alla fine del 1853⁶⁷.

Un altro fattore che sicuramente non favorisce un rapido progredire dei lavori è il delicato contesto internazionale del periodo, che culmina nel marzo 1848 con lo scoppio della prima guerra d'indipendenza, proseguita fino al marzo 1849⁶⁸. Nonostante i problemi di carattere politico ed economico che la guerra comporta, la classe dirigente piemontese non interrompe mai del tutto i fondi destinati allo sviluppo ferroviario, visto come imprescindibile nel garantire la futura prosperità del regno⁶⁹. La delicata situazione del bilancio dello stato, unita all'urgenza di attivare le tratte al progredire dei lavori, spinge però il governo a scegliere di dare la precedenza all'infrastruttura ferroviaria, accantonando momentaneamente la costruzione delle stazioni: lo testimoniano le parole del ministro alle finanze Giovanni Nigra, che il 12 aprile 1849 riferisce al ministero dei lavori pubblici di come le difficoltà dei conti pubblici pregiudichino la realizzazione delle stazioni di Torino e Villafranca d'Asti:

“Le condizioni delle pubbliche finanze continuando a rendere strettamente necessaria la sospensione di qualsiasi nuova spesa non attinente al servizio dell'armata, ché questa infatti coll'attuale stato di cose richiede sacrifici di gran lunga maggiori de' mezzi ordinari soliti ad alimentare il Bilancio generale attivo dello Stato, il sottoscritto Ministro Segre-

⁶⁶ Ballatore Luigi, *Storia delle ferrovie in Piemonte* cit., p. 30.

⁶⁷ Giuntini Andrea, *La nascita del sistema ferroviario e il ruolo della tecnica* cit., p. 244.

⁶⁸ Mirone Luigi, *La stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova* cit., p. 8.

⁶⁹ Ballatore Luigi e Masi Fausto, *Torino Porta Nuova : storia delle ferrovie piemontesi* cit., p. 41: si vedano le parole del ministro dei Lavori pubblici Pietro Paleocapa.

tario di Stato per le finanze non potrebbe suo malgrado porgere un favorevole riscontro alla p[re]g[re]ma [pregiatissima] nota qui contro ricordata [...] sull'opportunità di attivare fin d'ora i lavori che concernono le stazioni della via ferrata a Torino ed a Villafranca"⁷⁰.

Lo stesso Nigra, in una lettera del 26 luglio, nuovamente destinata al ministero dei lavori pubblici, chiede che non sia fatta esplicita menzione al ricorso al debito pubblico per finanziare le stazioni di Torino, Asti e Villafranca, per una somma totale di 327.645,58 lire, onde evitare “quella specie di scredito che avrebbe potuto ingenerarsi nel pubblico sulla condizione delle Finanze”⁷¹.

Già a partire dal 1847, ad ogni modo, sono avviate le prime espropriazioni nell'area di Porta Nuova a Torino: il tema della genesi fondiaria del progetto, che non risulta affrontato in precedenti studi, è approfondito nei paragrafi successivi.

1.4 La genesi fondiaria della stazione di Porta Nuova

1.4.1 L'antica porta Nuova e l'abbattimento delle fortificazioni

La questione delle espropriazioni per la stazione della ferrovia Torino-Genova si lega piuttosto strettamente con il tema delle fortificazioni cittadine. Ancora a cavallo tra la fine del XVIII e l'inizio del XIX secolo, Torino è chiusa su tutti i lati, compreso quello meridionale, da una multipla cinta bastionata⁷². La stessa area su cui sarà poi edificato lo scalo della strada ferrata risulta almeno in parte occupata dagli spalti delle fortificazioni difensive: da una cartografia di Ignazio Amedeo Galletti risalente al 1790 (fig. 2), è possibile osservare l'imponente sistema di bastioni, ormai sormontati da *promenades*⁷³, e la seicentesca porta Nuova, ingresso meridionale della città, sita tra il bastione S. Barbara e il bastione del Beato Amedeo. A nord è presente una piazza da cui si innesta l'importante asse viario della contrada Nuova, sul cui sedime insiste l'odierna via Roma.

All'esterno degli spalti, come visibile in una cartografia posteriore di circa un decennio (fig. 3), è presente uno spiazzo semicircolare da

⁷⁰ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, ministero delle finanze al ministero dei lavori pubblici, 12 aprile 1849: la lettera risulta firmata per conto del ministro da Giovanni Battista Oytana, “primo uffiziale” (sic) alle Finanze.

⁷¹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, ministero delle finanze al ministero dei lavori pubblici, 26 luglio 1849.

⁷² Re Luciano, *Lavori pubblici e sviluppo edilizio*, in Umberto Levra (a cura di), *Storia di Torino*, vol. VI, *La città nel Risorgimento (1798-1864)*, Einaudi, Torino 2000, p. 171.

⁷³ Ibidem.

cui hanno origine una serie di viali alberati. Essi sono, da ovest verso est: la strada di Orbassano, anche nota come della Crocetta, la strada di Stupinigi, la strada di Pinerolo, ossia la futura strada di Nizza, che costeggia a est il convento di S. Salvario, una strada diagonale diretta all'area del Pallamaglio e infine una strada, simmetrica a quella di Orbassano, diretta al castello del Valentino (si tratta del viale poi noto come allea Oscura).

A seguito dell'avvento di Napoleone Bonaparte, uno dei primi editti, emesso il 23 giugno 1800, riguarda proprio la demolizione delle fortificazioni urbane, incluse quelle di Torino⁷⁴, avviando quella che è a tutti gli effetti una nuova stagione dello sviluppo urbano della città. Per quanto riguarda i terreni un tempo occupati dalle fortificazioni, un decreto del 5 maggio 1804 assegna alla città quelli liberati dalla cinta bastionata interna, mettendo in vendita come beni nazionali quelli delle fortificazioni esteriori⁷⁵. In un secondo momento, tuttavia, municipalità e governo si accordano per preservare entrambe le tipologie, così da poter sviluppare le ampie superfici disponibili sulla base di un disegno organico⁷⁶. I piani urbanistici del periodo napoleonico, che prendono il nome di *plans d'embellissement*, ossia “di abbellimento”, introducono diverse idee innovative, come ad esempio i grandi *boulevard* alberati di circonvallazione che offrono una risposta al problema del rapporto città-campagna, inevitabilmente posto dalla cancellazione del limite fisico delle fortificazioni⁷⁷. Particolarmente interessante in relazione al tema trattato è il *Plan général d'embellissement pour la Ville de Turin dressé par les ingénieurs composants le Conseil d'Ediles* del 1809, che porta la firma dei membri del consiglio degli Edili La Ramée Pertinchamp, Lombardi, Randoni, Bonsignore e Cardone⁷⁸. Il piano (fig. 4) prevede la realizzazione di un grande viale a sud della città, che dall'estremità sud-ovest della Cittadella termina in corrispondenza del fiume Po: si tratta del futuro viale del Re, oggi corso Vittorio Emanuele II. Risolve anche il nodo delle porte d'ingresso di Torino mediante quattro grandi piazze di forme e dimensioni diverse in corrispondenza dei vecchi accessi, compresa la porta Nuova. I monumentali piazzali, circondati da molteplici filari di alberi, sono

⁷⁴ Astrua Fabrizio, *Un segno nella memoria per il recupero edilizio e urbano: il progetto di Carlo Promis a Torino per dieci isolati lungo la via e la piazza Madama Cristina (1853)*, in Michele Fumo e Gennaro Ausiello (a cura di), *Il progetto nello spazio della memoria: segni, idee e potenzialità*, Napoli 1995, p. 629: l'editto è emesso a pochi giorni di distanza dalla battaglia di Marengo. In Re Luciano, *Lavori pubblici e sviluppo edilizio* cit., p. 172 la data riportata per l'editto napoleonico è il 24 giugno.

⁷⁵ Re Luciano, *Lavori pubblici e sviluppo edilizio* cit., p. 172.

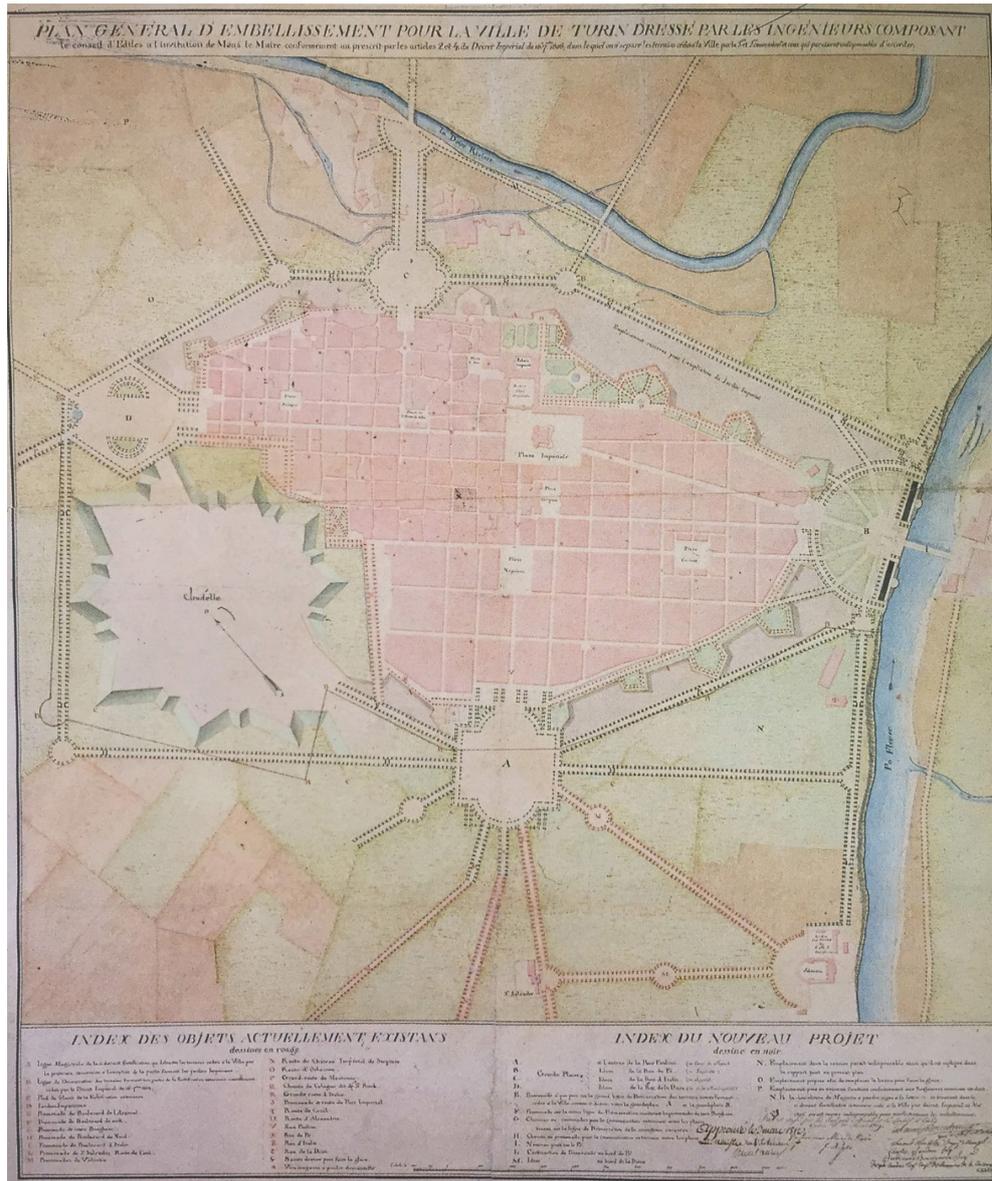
⁷⁶ Ibidem.

⁷⁷ Astrua Fabrizio, *Un segno nella memoria per il recupero edilizio e urbano* cit., p. 629.

⁷⁸ Re Luciano, *Lavori pubblici e sviluppo edilizio* cit., pp. 179-180.

Figura 4.

Archives Nationales De Paris, *Cartes et plans*, N/II/Pò/3, *Plan général d'embellissement pour la Ville de Turin dressé par les ingénieurs composants le Conseil d'Ediles*, 1809.



realizzati tra il 1811 e il 1814⁷⁹, anno della sconfitta di Napoleone e del suo esilio all'Elba.

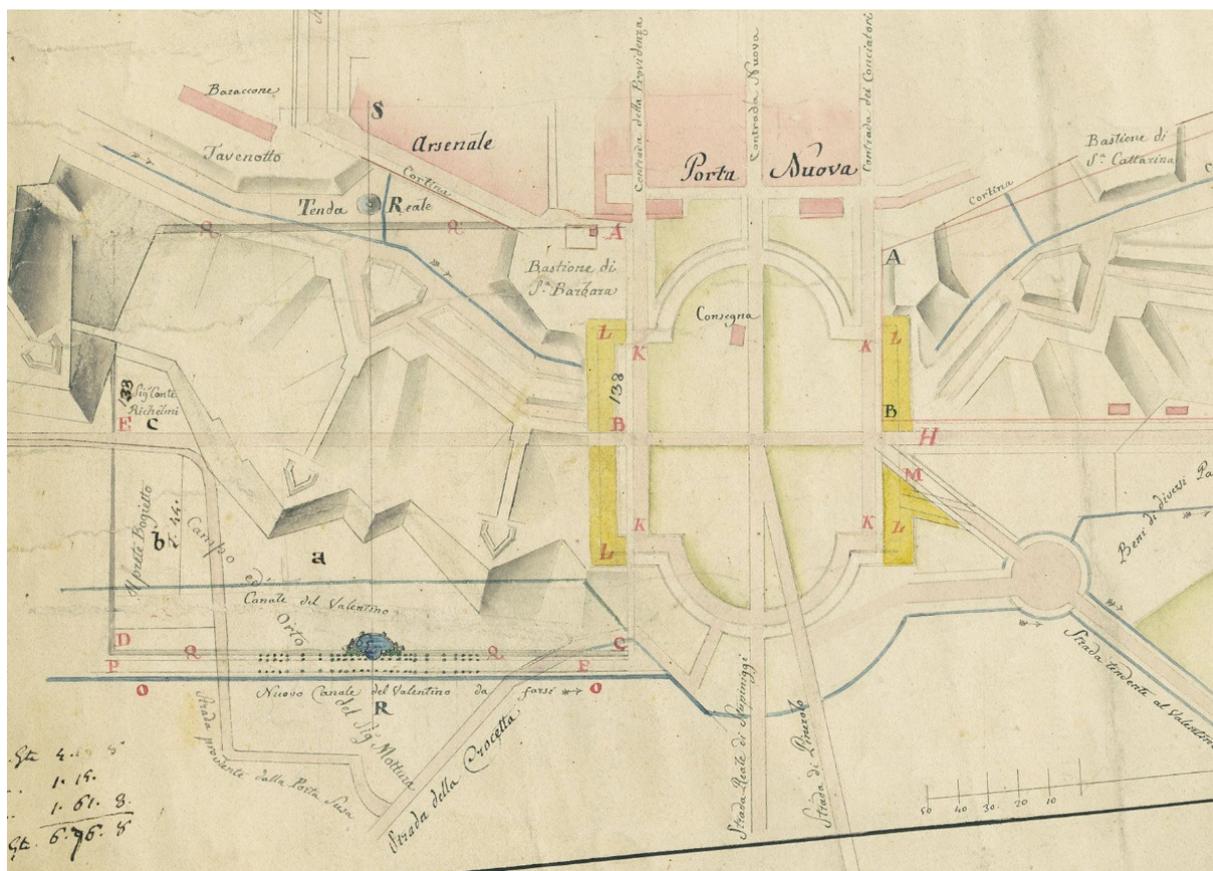
Con la Restaurazione, i terreni delle fortificazioni che erano stati attribuiti al comune passano brevemente sotto l'autorità del Governatore della città e della provincia⁸⁰. Le Regie Finanze, tuttavia, con atto dell'11 giugno 1817⁸¹ li cedono nuovamente alla municipalità tramite contratto di enfiteusi, in cambio dello sforzo da parte di questa di sostenere i costi del vasto programma di lavori pubblici intrapreso dal governo⁸² per sollevare l'economia del regno a seguito di una grave

⁷⁹ Ivi, p. 187.

⁸⁰ De Pieri Filippo, *Il controllo improbabile: progetti urbani, burocrazie, decisioni in una città capitale dell'Ottocento*, Franco Angeli, Milano 2005, p. 44.

⁸¹ ASTO, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Vittorio Colli di Felizzano e Giovanni Nigra (sindaci di Torino) a Bartolomeo Bona (direttore generale delle Strade ferrate), 13 dicembre 1847.

⁸² De Pieri Filippo, *Il controllo improbabile: progetti urbani, burocrazie, decisioni in una città capitale dell'Ottocento* cit., p. 45.



crisi economica⁸³. Non si tratta pertanto di una cessione totale, bensì di una cessione “in albergamento” perpetuo, che permette al comune il dominio utile dei suoli, in cambio del pagamento di un canone annuo di 12.000 lire⁸⁴. Questo particolare tipo di contratto rende possibile per il governo riscuotere in futuro i terreni al prezzo del canone, pagando cioè una cifra molto inferiore al loro valore di mercato. Tra i lavori pubblici inclusi nel piano del 1817, spicca la nuova piazza d’Armi a sud della città: progettata a partire dal 1816, è realizzata immediatamente a ovest della piazza di Porta Nuova (futura piazza Carlo Felice), tanto che inizialmente si prevede il “rettilineamento” dei lati est e ovest di quest’ultima, così da allinearli alle contrade della Provvidenza e dei Conciatori (fig. 5).

La piazza di Porta Nuova è infine lasciata nella sua forma originaria e la piazza d’Armi è pertanto collocata alcuni metri più a ovest, ma la viabilità dell’area subisce diverse modifiche: come visibile in figura 6, la piazza di Porta Nuova non è infatti realizzata in esatta corri-

Figura 5. ASCT, *Tipi e disegni*, 21.2.7A_1, Giuseppe Conti, *Pianta regolare delle opere esteriori e spalti della Fortificazione alla Porta Nuova*, 10 novembre 1816.

⁸³ Cardoza Anthony L., Symcox Geoffrey W., *Storia di Torino*, Einaudi, Torino 2006, p. 168: la crisi è attribuibile in parte a cause naturali, come una serie di cattivi raccolti tra 1816 e 1817 e una conseguente carestia, e in parte alle politiche economiche e fiscali di re Vittorio Emanuele I a seguito del suo ritorno sul trono, con l’istituzione di pesanti imposte sui prodotti agricoli. Nella primavera del 1817 Torino è anche colpita da un’epidemia di tifo.

⁸⁴ De Pieri Filippo, *Il controllo improbabile: progetti urbani, burocrazie, decisioni in una città capitale dell’Ottocento* cit., pp. 45-46.

spondenza del vecchio piazzale esterno rappresentato in figura 3, qui contraddistinto dalla lettera N. La nuova piazza è invece più a nord, rendendo necessario prolungare in tale direzione le strade di Stupinigi e Nizza e l'allea Oscura. In quest'occasione, il tratto terminale della strada di Stupinigi è rettificato e centrato, risultando in asse con il prolungamento della contrada Nuova. Poiché però la strada reale di Nizza è ombreggiata da due file di alberi per lato, si decide per una questione di simmetria di dotare di quattro filari almeno l'ultimo tratto della strada di Stupinigi (fig. 7).

1.4.2 L'acquisizione dei terreni comunali

Quando, alla fine dell'ottobre 1847, re Carlo Alberto dichiara la stazione opera di pubblica utilità per la seconda volta⁸⁵, perviene immediatamente dal ministero dell'interno la richiesta di autorizzare e avviare le necessarie espropriazioni⁸⁶. L'urgenza è dettata dall'assoluto bisogno, da parte dell'Azienda generale delle strade ferrate, di spazi in cui stoccare i diversi materiali giunti via nave a Genova e attesi in breve tempo a Torino, in particolare binari, cuscinetti e una macchina per il taglio delle traversine⁸⁷. La spesa totale necessaria per i terreni della stazione è inizialmente calcolata in 852.315 lire, di gran lunga superiore a quella stimata per la costruzione della stazione stessa⁸⁸. Sebbene la parte nettamente maggioritaria di questa somma sia dovuta a privati cittadini⁸⁹, i terreni in mano alla città di Torino sono strategicamente situati vicino all'abitato e quindi potenzialmente molto redditizi.

Si rende così necessaria una complicata trattativa a proposito delle indennità di espropriazione che si protrae per diversi anni, coinvolgendo il governo, per conto delle Strade ferrate, e l'amministrazione comunale. La trattativa coinvolge due istituzioni pubbliche che hanno a livello teorico interessi simili, volti all'ammodernamento e all'abbellimento della capitale in un periodo chiave sotto molteplici punti

⁸⁵ La pubblica utilità è dichiarata per il progetto redatto dagli ispettori del Genio civile Ernest Melano ed Henri Maus in data 30 ottobre. Per informazioni circa la cronologia dei diversi piani e progetti per la stazione di Torino, si vedano i paragrafi 1.5.1 e 2.1.

⁸⁶ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Relazione del ministero dell'interno a re Carlo Alberto, 2 novembre 1847.

⁸⁷ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Bartolomeo Bona (direttore generale delle Strade ferrate) a Luigi des Ambrois (ministero dell'interno), 30 ottobre 1847.

⁸⁸ Ibidem.

⁸⁹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Ernest Melano, *Stato dei terreni da acquistarsi per far luogo alla Stazione di Torino [...]*, 29 ottobre 1847: Le 70.408,84 lire a favore del comune di Torino rappresentano solamente l'8% del totale.

di vista: la città è in forte espansione demografica ed economica⁹⁰, e si avvia rapidamente a guidare il processo di unificazione nazionale. I documenti⁹¹, tuttavia, rivelano la costante volontà dei due soggetti coinvolti di ottenere concessioni a proprio favore, spesso a discapito della controparte.

La questione principale riguarda la diversa interpretazione circa la proprietà dei terreni un tempo occupati dalle fortificazioni, i cui spalti più esterni si spingevano ben più a sud dell'odierno corso Vittorio Emanuele II, occupando buona parte di piazza Carlo Felice e i lotti ad essa adiacenti. L'oggetto del contendere è l'effettiva estensione della superficie coinvolta nell'atto del 1817 e soggetta quindi a cessione in semplice albergimento, come approfondito nel paragrafo precedente. La posizione del governo è che vi rientrino “tutti i terreni provenienti da quelli anticamente conosciuti sotto il nome di spalti, fossi, e terreni dipendenti dalle distrutte fortificazioni, il cui reddito era per lo addietro attribuito a S.E. il Governatore [...]”⁹², per un totale di 316,52 giornate (equivalenti a più di 120 ettari) che comprendono la piazza Carlo Felice e tutti gli altri terreni necessari per la stazione.

I sindaci di Torino Vittorio Colli di Felizzano e Giovanni Nigra, peraltro di nomina regia⁹³, sottolineano invece come fin dall'inizio fossero previste specifiche eccezioni, e che di conseguenza solo una parte dei terreni destinati alla costruzione dello scalo sia inclusa nell'atto. In particolare, quelli occupati da piazzali, allee e “abbellimenti” secondo il *Plan général d'embellissement* napoleonico del 1808 vanno esclusi dagli altri, in quanto non più suscettibili “né di coltura né di reddito”, cioè non redditizi per l'enfiteuta.

Secondo la città, che si era fatta carico delle necessarie opere di spia-

⁹⁰ Cardoza Anthony L., Symcox Geoffrey W., *Storia di Torino* cit., p. 179: alla fine degli anni '40 la popolazione raggiunge le 140.000 unità, pari al 70% in più rispetto alla fine del periodo napoleonico.

⁹¹ Tra i più significativi, in seguito oggetto di approfondimento: ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Vittorio Colli di Felizzano e Giovanni Nigra a Bartolomeo Bona, 13 dicembre 1847 (l'amministrazione comunale contesta l'estensione dei terreni affidati in albergimento); ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Bartolomeo Bona a Ernest Melano, 9 giugno 1848 (Bartolomeo Bona conferma che non è stato possibile raggiungere un accordo); ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Luigi de Margherita a Bartolomeo Bona, 12 febbraio 1849 (richiesta di una nuova perizia da parte dell'amministrazione comunale, anche a causa della cessione forzata dei terreni fronteggianti le case Rorà e Mannati).

⁹² Atto 11 giugno 1817, cit. in ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Vittorio Colli di Felizzano e Giovanni Nigra (sindaci di Torino) a Bartolomeo Bona (direttore generale delle Strade ferrate), 13 dicembre 1847.

⁹³ Rocca Rosanna, *Amministratori e amministrazione*, in Umberto Levra (a cura di), *Storia di Torino*, vol. VI, *La città nel Risorgimento (1798-1864)*, Einaudi, Torino 2000, p. 437: nel periodo che intercorre tra il 1814 e il 1848 Torino è amministrata da coppie di sindaci che restano in carica per un periodo di un anno. I due sindaci appartengono a classi sociali diverse (uno all'aristocrazia e uno all'alta borghesia) e sono formalmente eletti da un consiglio generale, i cui membri sono però indicati dal re.

namento, così come della piantumazione degli alberi lungo i viali, una superficie pari ad almeno 60,93 giornate sulle 316,52 totali non si può considerare parte della concessione e il canone annuo di 12.000 lire è calcolato sulle 240 giornate “disponibili”⁹⁴. La stessa piazza Carlo Felice (considerata dallo sbocco della contrada Nuova fino al casotto del dazio, per un totale di 15,76 giornate o 60.000 metri quadrati) sarebbe esclusa, poiché nata su impulso del governo francese nel 1810, ben prima della stipula della concessione, avvenuta già in piena Restaurazione.

Più in generale, la città, pur dichiarandosi disponibile a trattare le indennità che le spettano senza che sia necessario ricorrere a tutte le formalità burocratiche normalmente previste nei casi di espropriazione per pubblica utilità, si trova nella condizione di dover necessariamente trarre il massimo profitto dall’alienazione di questi terreni⁹⁵. A questa necessità contribuisce sicuramente il danno economico derivante da due decisioni prese dal governo: la soppressione di alcuni potenziali isolati affacciati su piazza Carlo Felice, effetto della scelta di attestamento della stazione, e l’obbligo per la città di cedere al demanio i terreni (3700 metri quadrati circa) immediatamente a sud delle case note come Rorà e Mannati, poste all’angolo tra la contrada Nuova e la piazza (vedi figura 10)⁹⁶.

Anche per cercare di far luce sulla questione, nell’ottobre 1847 l’ispettore del genio civile Ernest Melano esegue una perizia volta ad accertare la condizione dei terreni da espropriare per la costruzione della stazione e per lo spostamento delle strade di Nizza e Stupinigi⁹⁷. Nella perizia di Melano, le indennità in favore della città di Torino sono calcolate in 15.408,84 lire per i terreni e 55.000 lire per il Dazio, per un totale di 70.408,84 lire. I terreni di proprietà comunale, pari a 23.602 metri quadrati, sono divisi tra quelli solo albergati alla città (una porzione di piazza Carlo Felice di 15148 metri quadrati e un pascolo di 4802) e quelli esclusi dall’albergo (le allee lungo la strada di Nizza, pari a 3652 metri quadrati).

Dai dati riportati nella tabella riassuntiva, risulta peraltro evidente come i terreni interessati siano in gran parte in mano a privati e la porzione da espropriare alla città corrisponda solamente al 18% circa

⁹⁴ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Vittorio Colli di Felizzano e Giovanni Nigra (sindaci di Torino) a Bartolomeo Bona (direttore generale delle Strade ferrate), 13 dicembre 1847.

⁹⁵ Ibidem.

⁹⁶ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Vittorio Colli di Felizzano e Giovanni Nigra (sindaci di Torino) a Luigi des Ambrois (ministro dell’interno), 5 ottobre 1847.

⁹⁷ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Ernest Melano, *Stato dei terreni da acquistarsi per far luogo alla Stazione di Torino, ed al traslocamento della Strada Reale di Nizza e quella di Stupinigi coll’ammontare della spesa presunta compreso la demolizione e mutilazione di alcuni fabbricati*, 29 ottobre 1847.

Figura 8.

Tabella riassuntiva (perizia di Ernest Melano) dei costi totali per l'area della futura stazione.

ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Ernest Melano, *Stato dei terreni da acquistarsi per far luogo alla Stazione di Torino [...]*, 29 ottobre 1847.

Ricapitolazione	Ammontare			Totale Lire
	Nella Stazione	Per la Strada di Vigza	Per la Strada di Stupinigi	
Acquisto dei terreni metri quad: 109856,00 pari a giornate 28.90.2.4	L. 569384,19			426384,19
Acquisto della fabbrica Del Dazio	55000,00			
Acquisto terreni Metri quad: 3710 pari a giornate 91.7.4		28752,50		
Mutilazione dei fabbricati Savone, Gibello Pianotti, e Foruara	180900,00			209652,50
Acquisto Corni m. q. 10815 pari a giornate 3.612			69659,10	
Acquisto delle fabbriche Binelli, Peliperi, Foruara Nuovi, Allegra, Navissa, e Carbonetto e mutilazione del Pajonetto			148620,00	218279,60
Totale Generale				852315,79

della superficie totale e al 3% della spesa complessiva⁹⁸.

La perizia di Melano, particolarmente sbilanciata in favore del governo, non soddisfa le richieste dell'amministrazione comunale, tanto che il direttore delle Strade ferrate Bartolomeo Bona in una lettera del 9 giugno 1848 scrive che "nulla si è ancora potuto combinare né colla Città di Torino, né col R.o Demanio per le indennità dei beni che [...] devono essere espropriati per lo stabilimento della stazione della strada ferrata"⁹⁹.

Per provare a risolvere lo stallo, già nel mese di maggio del 1848 è avviata una trattativa che vede come protagonisti l'ingegnere capo dell'ufficio d'Arte Giovanni Barone, in rappresentanza della città¹⁰⁰, e l'ingegnere Pietro Spurgazzi, in rappresentanza delle Strade ferrate e del governo¹⁰¹. Il 12 agosto i geometri Sebastiano Pio Ferrero (assistente del genio civile delle strade ferrate) e Luigi Delfino (assi-

⁹⁸ Ibidem: la superficie totale da espropriarsi risulta essere di 127.411 metri quadrati. La spesa necessaria per tutti i terreni è stimata in 467.795,79 lire, mentre se si include l'acquisto e la demolizione dei fabbricati d'intralcio alla nuova stazione arriva a ben 852.315,79 lire. La percentuale per la spesa è calcolata rispetto ai costi per i soli terreni, quindi 467.795,79 lire.

⁹⁹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Bartolomeo Bona a Ernest Melano, 9 giugno 1848: Bona invita comunque Melano a proseguire nella redazione del progetto della stazione.

¹⁰⁰ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, città di Torino a Bartolomeo Bona (direttore generale delle Strade ferrate), 2 maggio 1848: la città, in data 2 maggio 1848, comunica di aver conferito ufficialmente a Giovanni Barone l'incarico come suo rappresentante nella trattativa per la retrocessione alle Strade ferrate dei terreni comunali fuori Porta Nuova.

¹⁰¹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, ministero dell'interno all'Azienda generale delle strade ferrate, 4 novembre 1847: il ministero dell'interno esprime parere favorevole ad affidare a Pietro Spurgazzi l'incarico di rappresentante delle Strade ferrate per quanto riguarda le espropriazioni.



stente dell'ufficio d'Arte di Torino) eseguono una nuova perizia, da cui emerge come i terreni da espropriare alla città corrispondano a 28.739,21 metri quadrati, circa 5000 in più rispetto alle misure precedenti¹⁰².

Sulla base di queste misure, Spurgazzi e Barone propongono una nuova stima di indennità, pari a 109.814,08 lire, divise tra 57.814,08 per i terreni e 52.000 per l'ufficio del dazio. Si tratta di un totale superiore di quasi 40.000 lire rispetto alla stima di Melano, ma l'incremento è interamente imputabile ai terreni, dal momento che il costo di espropriazione del dazio addirittura si riduce di 3.000 lire. Spurgazzi spiega di aver ottenuto questa riduzione a seguito di "un'attenta e scrupolosa investigazione di tutte le spese dalla Città sostenute per la recente costruzione di quel fabbricato, il quale anche al presente si può avere in concetto come di nuovo", ma che "riesce incompatibile" con la posizione prevista per lo scalo¹⁰³.

Figura 9.

ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 2, cart. 1, fasc. 2, Giuseppe Sona, *Estratto dal Piano 11 dicembre 1848 esprime le Località ed i Progetti di Fabbricazione nel sito dello Scalo delle Strade Ferrate*, 24 febbraio 1849.

¹⁰² ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 2, cart. 1, fasc. 2, doc. 1, Sebastiano Pio Ferrero, *Relazione della misura di alcuni beni espropriati per far luogo allo scalo in Torino della via ferrata che da questa Città tende a Genova*, 12 agosto 1848. I dati conclusivi della perizia sono anche riportati da Pietro Spurgazzi in ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, *Basi di amichevole componimento*, 1848.

¹⁰³ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Pietro Spurgazzi, *Trattative avute coll'Ingegnere Barone Delegato per la Città, e Basi di amichevole Componimento cui quelle hanno Condotto*, 1848.

Per quanto riguarda invece la molto più alta indennità per i terreni, essa è imputata a due ragioni: la superficie da occupare è più ampia di quanto preventivato e buona parte dei terreni ritenuti dal demanio soltanto in albergimento alla città sono di effettiva proprietà comunale¹⁰⁴. Come visibile nelle figure 10 e 11, dei circa 28.800 metri quadrati individuati, sono soltanto 10.500 (276 tavole) quelli che rientrano nell'atto di cessione del 1817 e possono quindi essere riscossi dal governo con un prezzo ridotto di 0,22 lire per metro quadrato. I restanti 18.000 metri quadrati devono invece essere pagati a prezzo di mercato, prendendo come riferimento il valore dei terreni adiacenti, in mano a privati.

Nel dettaglio, Spurgazzi e Melano propongono di suddividere i terreni di proprietà comunale in quattro distinte categorie. La prima (n. 1 in figura 10) comprende per l'appunto i terreni albergati alla città: ne fanno parte due appezzamenti situati all'interno di piazza Carlo Felice precedentemente occupati dalle fortificazioni e un appezzamento localizzato più a sud, in affaccio sulla strada di Stupinigi. La seconda (n. 2) include gli appezzamenti non albergati posti allo sbocco dei due stradali nella piazza (circa 5550 metri quadrati in tutto): per questi è fissato un prezzo di 5,25 lire per metro quadrato, similmente a quanto stabilito con il conte Edoardo Rignon per il suo terreno a est della strada di Nizza¹⁰⁵. La terza categoria riguarda due appezzamenti a gerbido¹⁰⁶ (1600 metri quadrati circa, n. 3 in figura 10) racchiusi nell'antico "rondò" antistante la porta Nuova (rappresentato con la linea tratteggiata grigia). In questo caso il prezzo è calcolato in 7,35 lire per metro quadrato, sulla base di quanto deciso per i terreni di proprietà della società Golzio e Daziani, posti poco più a sud. Per i controviali delle due strade (11.110 metri quadrati circa, n. 4 in figura) è infine concordato un prezzo di 1,31 lire per metro quadrato, in linea con quello del terreno di Giovanni Battista Destefanis sito all'estremità ovest dell'emiciclo meridionale di piazza Carlo Felice¹⁰⁷. L'"amichevole componimento"¹⁰⁸ tra Spurgazzi e Barone è definito negli ultimi giorni del dicembre 1848, e inviato alle Strade ferrate e alla città di Torino per l'approvazione nel gennaio 1849¹⁰⁹.

¹⁰⁴ Ibidem.

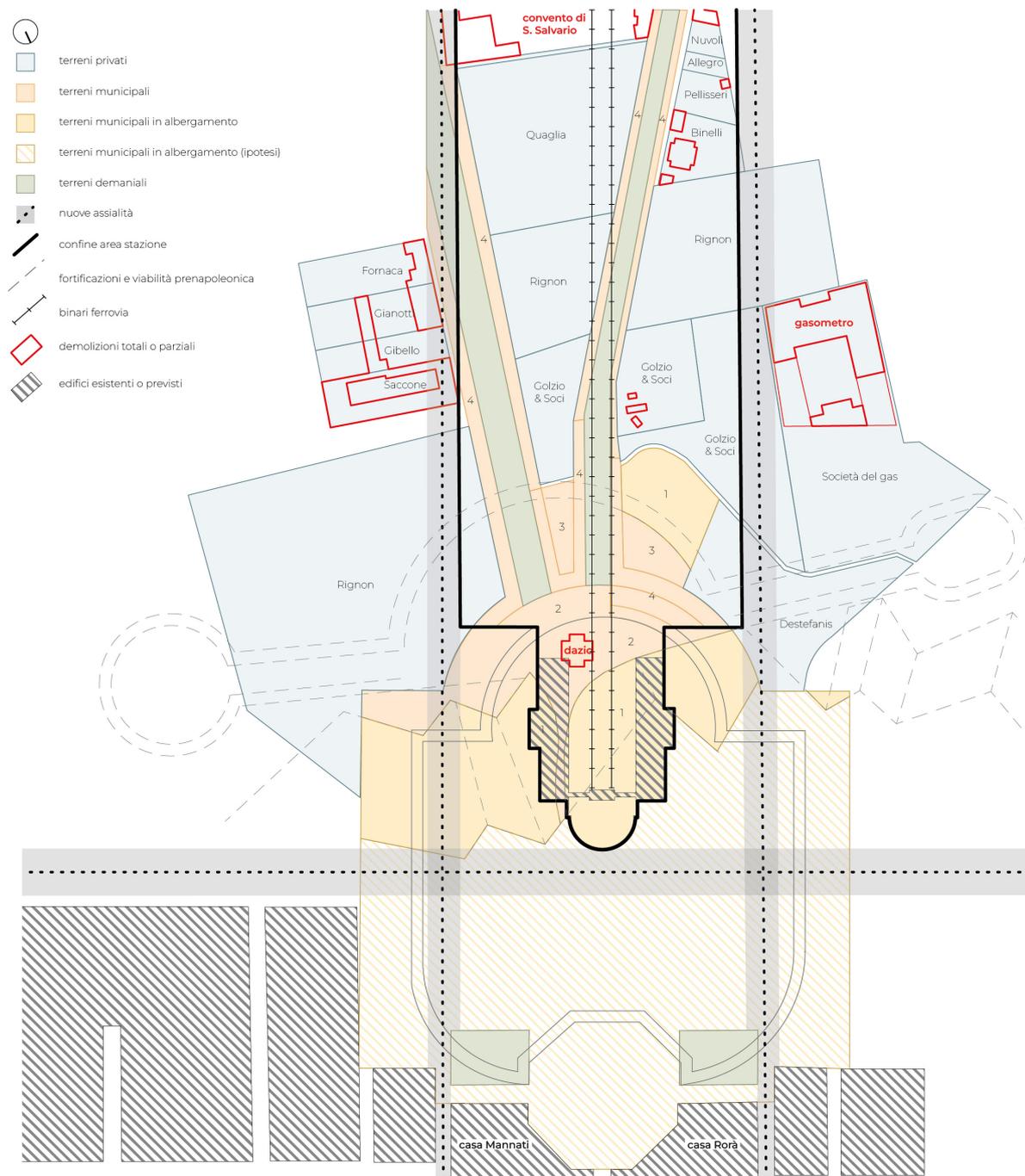
¹⁰⁵ Il terreno in questione, pari a circa 30.500 metri quadrati, è oggetto di approfondimento nel paragrafo successivo.

¹⁰⁶ I due appezzamenti sono situati tra le strade di Nizza e Stupinigi e lateralmente a quest'ultima. In aggiunta al terreno albergato posto fuori piazza Carlo Felice, sono ripetutamente identificati con il termine "gerbido", stante ad indicare in questo caso un'area incolta e lasciata a prato.

¹⁰⁷ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, *Basi di amichevole componimento*, 1848.

¹⁰⁸ Ibidem.

¹⁰⁹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, ministero dei lavori pubblici alle Strade ferrate, 13 gennaio 1849.



La trattativa, che a questo punto sembra potersi finalmente concludere, è invece nuovamente riaperta da due richieste. Una prima, da parte del ministero dei lavori pubblici, riguarda l'effettiva proprietà dei controviali, o allee, della strada di Stupinigi che, pur essendo stati attribuiti alla città, erano stati mantenuti a spese del demanio fin dal 1814. La risposta delle regie Finanze conferma la proprietà municipale della porzione di controviali della strada di Stupinigi "ombreggiata da due file d'alberi, e che dal limite dell'antico Rondò di Porta

Figura 10. Schema indicante gli edifici da demolire, il perimetro dei terreni da espropriare e la relativa proprietà.

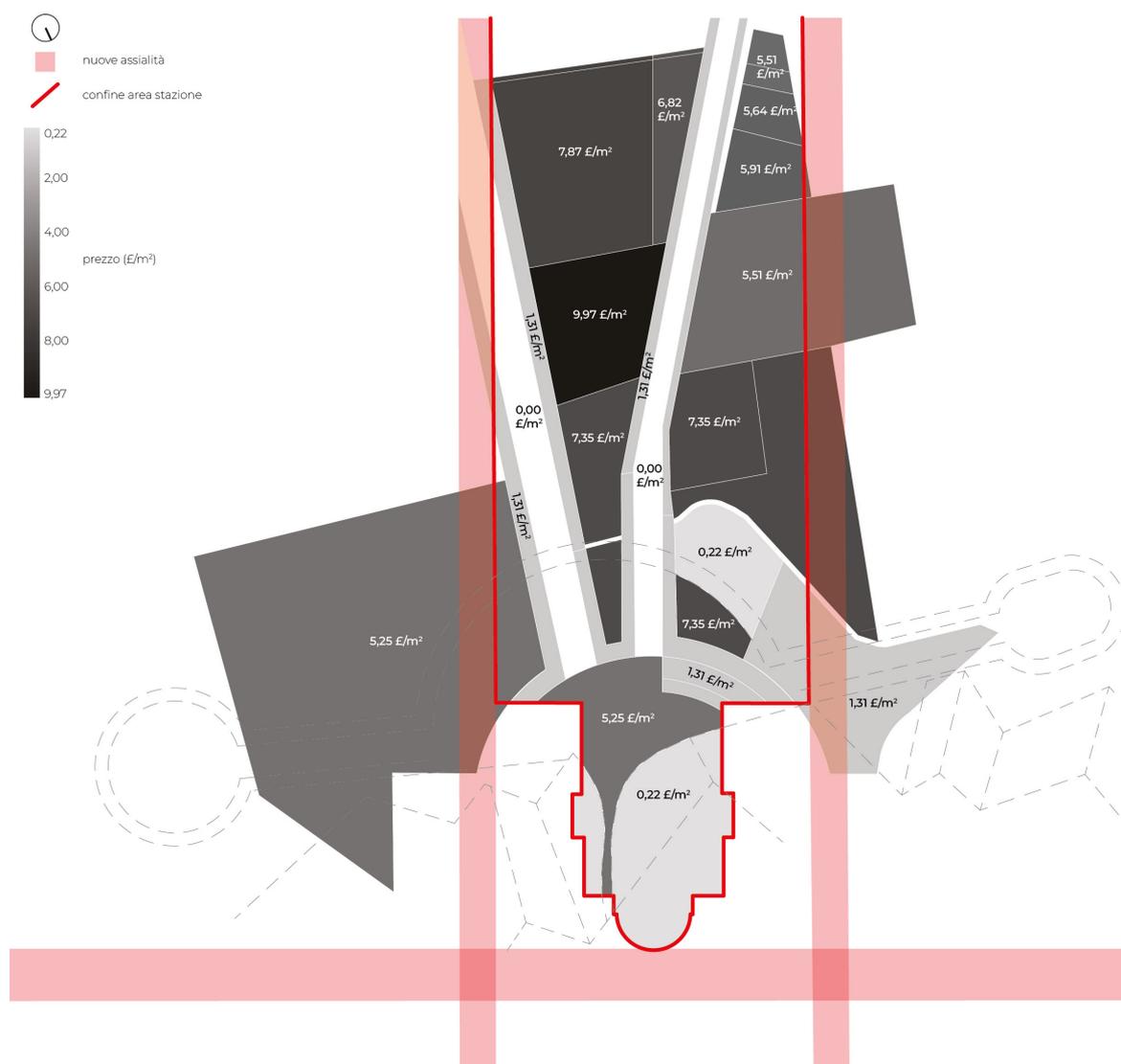


Figura 11. Schema indicante il prezzo in lire al metro quadro dei terreni da espropriare per la stazione e per le nuove strade di Nizza e Stupinigi.

Nuova si protende ora nell'interno del piazzale¹¹⁰, realizzata con queste caratteristiche nel 1813, in simmetria con l'appena prolungata strada di Nizza.

La seconda richiesta proviene invece da alcuni consiglieri comunali, che a seguito di una comparazione con fondi adiacenti ritengono che il valore dei terreni di proprietà della città sia superiore a quello assegnato da Spurgazzi e Barone. Poiché la città non si può permettere di aggiungere “un nuovo aggravio a quello non lieve nascente a di lei

¹¹⁰ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, ministero delle finanze alle Strade ferrate, 29 gennaio 1849.

danno dalla voluta cessione dei due consaputi isolati¹¹¹ di fronte alle case Rorà e Mannati, si opta per chiedere ancora una nuova perizia, indipendente da quelle precedenti e affidata al geometra Giuseppe Sona.

La relazione di Sona, datata 24 febbraio 1849¹¹², arriva alla conclusione che l'effettivo valore dei terreni sia molto maggiore di quello calcolato nell'"amichevole componimento"¹¹³. Questo vale specialmente per i controviali delle strade di Nizza e di Stupinigi che secondo Sona sarebbe più opportuno scomporre, nella stima dei prezzi, in base al terreno prospiciente¹¹⁴ e non trattare in modo uniforme per tutta la loro lunghezza. Le prime tre categorie individuate da Spurgazzi e Melano potrebbero invece essere riunite in una sola, considerando allo stesso modo tutti gli appezzamenti colorati in rosato in figura 9.

L'urgenza di iniziare i lavori per la nuova stazione spinge però le Strade ferrate a chiedere alla città l'immediata disponibilità dei terreni, così da poter avviare il cantiere, prorogando un eventuale ricalcolo delle indennità. Allo stesso tempo, il 27 novembre Pietro Spurgazzi risponde in maniera dettagliata alle obiezioni, specificando i criteri adottati in accordo con l'ingegner Barone¹¹⁵: se per i terreni in albergo non ci possono essere dubbi sul prezzo di 0,22 lire per metro quadrato sulla base del canone stabilito nel 1817, per gli appezzamenti inclusi nella seconda e terza categoria Spurgazzi concede che il valore dovrebbe teoricamente essere maggiore, dal momento che in entrambi i casi sono più vicini all'abitati e in posizione più centrale rispetto ai terreni da cui prendono il valore. Tali vantaggi sono però annullati da semplici constatazioni: i terreni della seconda categoria sono soggetti a servitù di passaggio a seguito del prolungamento delle strade di Nizza e Stupinigi all'interno dell'antico rondò e, a causa del perimetro tortuoso dei vecchi spalti con cui confinano, hanno forme poco adatte ad una potenziale edificazione. Gli appezzamenti della terza categoria risultano piccoli, oltre ad avere anch'essi forme poco utili. Per quanto concerne il prezzo dei controviali, non solo questi non si prestano all'edificazione o ad altre destinazioni d'uso

¹¹¹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Luigi de Margherita (sindaco di Torino) a Bartolomeo Bona, 12 febbraio 1849.

¹¹² ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 2, cart. 1, fasc. 2, doc. 7, Giuseppe Sona, *Stima dei terreni da cedere dalla Città per la costruzione dello Scalo della Strada ferrata*, 24 febbraio 1849.

¹¹³ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Carlo Pinchia (sindaco di Torino) a Bartolomeo Bona, 20 aprile 1849.

¹¹⁴ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 2, cart. 1, fasc. 2, doc. 7, Giuseppe Sona, *Stima dei terreni da cedere dalla Città per la costruzione dello Scalo della Strada ferrata*, 24 febbraio 1849.

¹¹⁵ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 2, cart. 1, fasc. 2, doc. 19, Pietro Spurgazzi, *Alcuni Cenni in risposta alle Eccezioni fatte dal Geometra Sig. Sona alle Basi di Amichevole Componimento [...]*, 27 novembre 1849.

a causa della loro forma e dimensioni, ma l'assunzione di Sona che i terreni potrebbero essere facilmente acquistati dai proprietari limitrofi è inesatta. Non tiene in conto, infatti, che i proprietari traggono un beneficio dalla presenza dei controviali, poiché questi proteggono i fabbricati dagli inconvenienti di una strada ad alta percorrenza, e non avrebbero quindi particolare interesse nell'edificare direttamente a ridosso dello stradale.

Le argomentazioni fornite da Spurgazzi risultano probabilmente convincenti, dal momento che nel marzo 1852, quando è finalmente stipulato il contratto di cessione dei terreni, il costo a carico delle Strade ferrate rimane di 109.814,08 lire¹¹⁶.

La cessione ufficiale del 23 marzo 1852 non risolve però la questione in maniera definitiva, dal momento che occasionali e minori richieste pervengono da parte della città anche successivamente. La situazione dell'area occupata dallo scalo provvisorio resta infatti precaria e in costante evoluzione almeno fino agli anni '60 e le Strade ferrate si trovano quindi a dover occupare aree non incluse nel contratto che, rientrando per lo più all'interno di piazza Carlo Felice, sono di proprietà della città. È il caso, ad esempio, dei terreni occupati ad uso giardino e ad uso caffè a levante della stazione, verso la Strada di Nizza, e per il magazzino bagagli e relativo marciapiede a ponente¹¹⁷.

1.4.3 Le espropriazioni a danno di privati: il caso del conte Rignon

Per quanto riguarda i beni appartenenti a privati, è chiaro fin da subito che la modalità con cui si devono eseguire le espropriazioni è quella cosiddetta "d'ufficio", senza cioè che queste siano incluse all'interno di una gara d'appalto e risultino quindi a carico del suo vincitore¹¹⁸. Le ragioni di questa scelta risiedono principalmente nel fatto che in occasione della dichiarazione di pubblica utilità dell'ottobre 1847 non sia ancora pronto il progetto delle opere murarie, con il conseguente rischio che nessun impresario sia disposto a partecipare ad una gara limitata alle sole espropriazioni. Altre motivazioni sono da ricercarsi nel ridotto numero di proprietari coinvolti, nella loro estrazione sociale, per lo più aristocratica o medio-alto borghese, e nell'elevato prezzo dei terreni, tutti fattori che rischiano di scorag-

¹¹⁶ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 2, cart. 1, fasc. 2, doc. 44, 12 marzo 1852.

¹¹⁷ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Alessandro Mazzucchetti alle Strade ferrate, 6 agosto 1852.

¹¹⁸ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Bartolomeo Bona (direttore generale delle Strade ferrate) a Luigi des Ambrois (ministero dell'interno), 30 ottobre 1847.

giare ulteriormente eventuali appaltatori¹¹⁹. Osservando la figura 11, è significativo come alcuni terreni di privati siano caratterizzati da prezzi sensibilmente più alti, pur essendo anche molto più distanti dal centro di Torino rispetto a quelli del comune. Il terreno del conte Edoardo Rignon posto tra le strade di Nizza e Stupinigi, ad esempio, è espropriato al prezzo di quasi 10 lire per metro quadrato. I criteri adottati da Pietro Spurgazzi tengono in conto prima di tutto eventuali fattori esterni, come il vincolo di inedificabilità che determina un prezzo di appena 1,31 lire per metro quadrato per il terreno del signor Destefanis, nonostante affacci su piazza Carlo Felice. Si basano quindi sulla distanza dall'abitato e su forma e dimensioni del lotto: una forma regolare e grandi dimensioni possono compensare la maggiore distanza, come nel caso del terreno del signor Quaglia, pagato 7,87 lire per metro quadrato, a fronte delle 7,35 pagate per i lotti dei signori Golzio e soci.

Nel caso di terreni collocati in posizione più laterale, Spurgazzi non manca di considerare altri fattori: è il caso del terreno a est della strada di Nizza di proprietà del conte Rignon, rappresentato nelle figure 10 e 11 e campito in celeste nelle figure 12 e 13. Il lotto, che nel 1847, al momento dell'avvio della pratica d'esproprio, consiste in un prato di otto giornate, equivalenti a circa 30.500 metri quadrati o tre ettari¹²⁰, è infatti particolarmente significativo: la posizione nell'angolo sud-est della vecchia piazza Carlo Felice, tra l'allea Oscura, anche nota come viale del Valentino, i viali circostanti la piazza e la strada reale di Nizza, lo rende eccezionalmente vicino all'abitato di Torino. Il pregio del lotto è ulteriormente accresciuto dalle dimensioni e soprattutto dal prospetto di edificabilità che lo contraddistingue nella sua interezza, come è reso evidente dalle parole di Rignon stesso, secondo cui "varii speculatorii già sin dagli anni scorsi facevano all'esponente vantaggiosissime offerte per la vendita di quel terreno"¹²¹. A partire dal piano regolatore approvato con regie Patenti del 7 agosto 1846, il primo a rappresentare la ferrovia per Genova e la sua stazione, si prevede che il terreno venga almeno parzialmente occupato (fig. 12), non tanto per gli edifici dello scalo, quanto per la nuova viabilità urbana.

La decisione di rettificare e spostare verso est la strada di Nizza, risalente all'anno successivo¹²², rende necessario arretrare ulteriormente

¹¹⁹ Ibidem.

¹²⁰ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, appello di Edoardo Rignon a re Carlo Alberto, 3 marzo 1847.

¹²¹ Ibidem.

¹²² Lo spostamento delle strade di Nizza e Stupinigi è affrontato con maggiore dettaglio nel paragrafo 2.2.

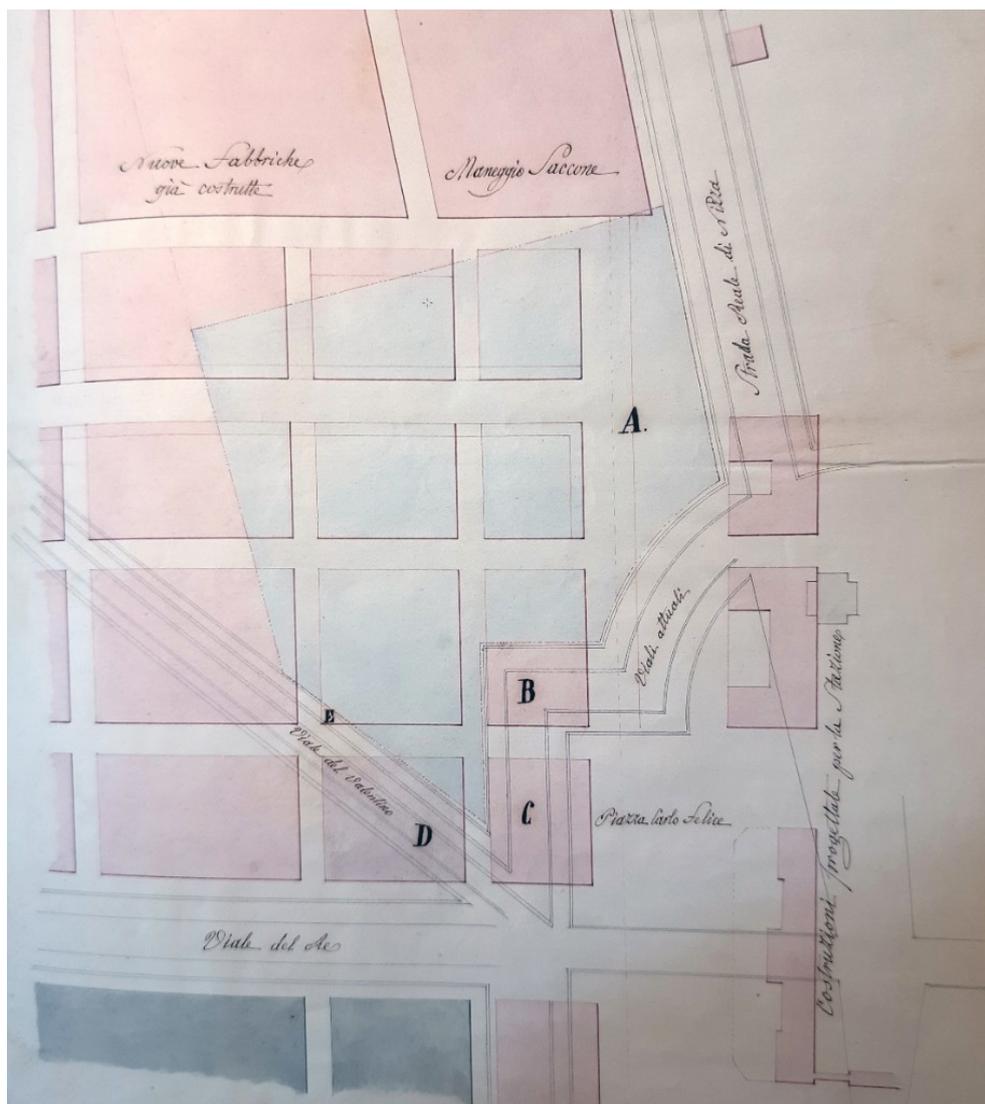


Figura 13. Cartografia indicante (in celeste) il terreno di proprietà del conte Rignon oggetto del ricorso. ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Piano annesso al ricorso del Conte Rignon, 3 marzo 1847.

bricabili, contrassegnati con le lettere B, C, D, E¹²⁴.

Dal punto di vista dell'amministrazione comunale la richiesta del conte Rignon è problematica sotto diversi aspetti: in primis perché, se accolta, costituirebbe un importante precedente che finirebbe inevitabilmente per minare la pianificazione urbana e il futuro sviluppo della città, fondato anche sul principio che siano i costruttori a sobbarcarsi la spesa per terreni destinati a uso pubblico, come strade e piazze¹²⁵. In secondo luogo, per ragioni burocratiche, dal momento che il terreno espropriato a Rignon è ceduto al governo, mentre quello richiesto in permuta dovrebbe essere fornito dalla città di Torino¹²⁶.

¹²⁴ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, appello di Edoardo Rignon a re Carlo Alberto, 3 marzo 1847.

¹²⁵ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Vittorio Colli di Felizzano e Giovanni Nigra (sindaci di Torino) a Luigi des Ambrois (ministro dell'interno), 15 marzo 1847.

¹²⁶ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, appello di Edoardo Rignon a re Carlo Alberto, 3 marzo 1847.

La città rigetta pertanto il ricorso nella sua totalità e il conte Rignon è indennizzato della perdita dei terreni sulla base di un prezzo inizialmente calcolato in 7,75 lire per metro quadrato¹²⁷, poi ridotte a 5,25 nella stima finale. Il prezzo relativamente basso è giustificato secondo Spurgazzi dai “notabili vantaggi, e quindi dall’aumento di valore che ne sarebbe derivato alla rimanente porzione di quel terreno, in causa appunto della predetta opera di pubblica utilità [lo scalo della strada ferrata]”¹²⁸.

La disputa è comunque significativa perché mette chiaramente in luce la complessità delle trattative, portate avanti da almeno tre attori principali: i privati, il comune di Torino e il governo. È altresì paradigmatica degli interessi economici dei proprietari di terreni in San Salvario, che vedono nell’arrivo della strada ferrata un’opportunità e al tempo stesso un potenziale ostacolo, come dimostrano anche le numerose proteste e proposte alternative approfondite nel capitolo successivo.

1.5 L’evoluzione della stazione di Porta Nuova (1848-1868)

1.5.1 Gli imbarcaderi provvisori (1848-50)

Tra i primi progetti per il capolinea torinese della ferrovia per Genova, risalenti al 1845, e l’effettiva costruzione del primo “imbarcadero”¹²⁹ provvisorio intercorre un lasso di tempo di circa tre anni e mezzo. La principale causa va ricercata nell’acceso dibattito, occorso principalmente tra il 1845 e il 1847, circa l’attestamento dello scalo della ferrovia a sud di Torino¹³⁰.

Il 27 agosto 1846, infatti, Henri Maus presenta un primo piano dettagliato che prevede la collocazione della stazione nel centro della piazza Carlo Felice, il più possibile vicino all’abitato¹³¹. Il piano, giudicato ammissibile e conveniente da re Carlo Alberto, è dichiarato di utilità pubblica già il 29 settembre dello stesso anno, su richiesta del

¹²⁷ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Ernest Melano, *Stato dei terreni da acquistarsi per far luogo alla Stazione di Torino [...]*, 29 ottobre 1847.

¹²⁸ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 2, cart. 1, fasc. 2, doc. 19, Pietro Spurgazzi, *Alcuni Cenni in risposta alle Eccezioni fatte dal Geometra Sig. Sona alle Basi di Amichevole Componimento [...]*, 27 novembre 1849.

¹²⁹ La parola è probabilmente la diretta traduzione del termine *débarcadère*, impiegato nel mondo francofono in riferimento ai fabbricati viaggiatori delle prime stazioni ferroviarie.

¹³⁰ Si veda paragrafo 2.1 per maggiori informazioni circa il dibattito sull’attestamento della stazione.

¹³¹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Relazione del ministero dell’interno a re Carlo Alberto, 29 settembre 1846.

Consiglio speciale per le strade ferrate¹³².

Le veementi proteste di parte della cittadinanza e dello stesso consiglio comunale finiscono inevitabilmente per ritardarne l'attuazione, tanto che nel luglio 1847 si rende necessaria la costruzione, al costo di 1322 lire, di una tettoia provvisoria per il ricovero delle locomotive e vetture provenienti da Genova, probabilmente in vista dell'arrivo di una locomotiva dallo stabilimento di produzione di Seraing (Belgio), previsto nel dicembre dello stesso anno¹³³.

Nonostante i diversi progetti di arretramento della stazione suggeriti dal comune o da privati cittadini non trovino particolare seguito, verso la fine del 1847 il re decide di concedere un lieve spostamento dello scalo a sud del viale del Re, così da permettere la continuità di quest'ultimo¹³⁴.

Il secondo piano, presentato il 30 ottobre 1847 e dichiarato di pubblico interesse il 2 novembre¹³⁵, è opera non solo di Maus, ma anche dell'ispettore del genio civile Ernest Melano, e riflette la decisione presa da Carlo Alberto. L'inclusione al suo interno del perimetro della stazione, e quindi di terreni e fabbricati da occupare, permette di avviare con la città di Torino e con i privati le trattative di espropriazione che, come analizzato in precedenza, si rivelano particolarmente lunghe e complesse. A questo punto, tuttavia, il progetto per le opere murarie della stazione, affidato a Melano, non è ancora pronto, nonostante l'avvicinarsi dell'entrata in servizio della prima tratta della linea imponga di procedere con una certa celerità. Bisogna attendere il 31 giugno 1848 perché Melano presenti disegni, perizia e capitolato relativi ad un progetto che include il trasporto delle strade di Nizza e Stupinigi, la realizzazione di nuovi canali di scolo per le acque (nell'area era presente in particolare il canale "del Valentino", anche noto come "dei Borghesi"¹³⁶), la regolarizzazione dei terreni su cui deve sorgere lo scalo e infine la costruzione di sette fabbricati, indicati come "tettoie", atti ad ospitare lo scalo medesimo e i servizi annessi.

¹³² ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Dichiarazione di utilità pubblica, 29 settembre 1846.

¹³³ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Relazione del ministero dell'interno a re Carlo Alberto, 20 luglio 1847.

¹³⁴ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Dichiarazione di pubblica utilità per la stazione di Torino, 2 novembre 1847.

¹³⁵ Ibidem: non sono chiari i contributi specifici forniti da Maus e Melano nella redazione del piano. Il 25 giugno 1848, data della presentazione del progetto per l'imbarcadero provvisorio, è riportato invece solo il nome di Ernest Melano.

¹³⁶ Il canale, visibile nelle figure 5 e 9, costeggia a sud la piazza d'Armi, segna il confine tra i terreni del signor Destefanis e della Società del gas, sottopassa le strade di Nizza e Stupinigi passando a sud dei due gerbidi di proprietà della città di Torino e si interra infine al di sotto del terreno del conte Rignon, attraverso un "cavo conduttore di non lieve corpo di acqua" (ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 2, cart. 1, fasc. 2, doc. 7, Giuseppe Sona, *Stima dei terreni da cedere dalla Città per la costruzione dello Scalo della Strada ferrata*, 24 febbraio 1849).



Figura 14. Stralcio di mappa catastale risalente al 1866 dove è ancora possibile individuare, marcato con un colore più scuro, il secondo imbarcadero provvisorio. ASTo, Sez. Riunite, Catasti, *Catasto Rabbini*, Circondario di Torino, Torino, foglio XXVI, 1866.

Il costo previsto è di 640.880 lire, escluse le espropriazioni¹³⁷. Si tratta comunque di un “parziale progetto”¹³⁸, dal momento che fin da subito il ministero dei lavori pubblici intende procedere con la costruzione delle opere indifferibili per l’attivazione del servizio ferroviario, “rimandando a tempo migliore le altre opere a compimento della stazione”, nell’ottica di distribuire la spesa in un più lungo intervallo di tempo e “per meglio consultare l’esperienza”¹³⁹.

Il 5 agosto le opere per la stazione sono appaltate a Luigi Vanotti, per un costo finale di 554.882,64 lire a seguito di ribasso d’asta¹⁴⁰, ma la sempre più pressante urgenza di avere a disposizione una struttura in grado di fornire riparo ai viaggiatori e offrire qualche servizio essenziale spinge le Strade ferrate a costruire un imbarcadero provvi-

¹³⁷ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Bartolomeo Bona, 25 giugno 1848.

¹³⁸ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Relazione del ministero dei lavori pubblici a re Carlo Alberto, 21 luglio 1848.

¹³⁹ Ibidem.

¹⁴⁰ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Azienda generale delle strade ferrate al ministero dei lavori pubblici, 7 settembre 1848.

sorio¹⁴¹: nel mese di settembre, appena in tempo per l'inaugurazione della tratta ferroviaria tra Torino e Moncalieri, avvenuta il 24 dello stesso mese¹⁴², è inaugurato così un basso fabbricato in legno, dotato di un solo piano e di un piccolo avancorpo, per un totale di 240 metri quadrati. L'edificio, noto come *Imbarcadero di Genova*, è posto parallelamente ai binari tra questi e la strada di Nizza e, come tutte le stazioni sorte nel primo periodo di espansione ferroviaria¹⁴³, è già dotato di quei servizi basilari che rimarranno immutati nei decenni successivi: oltre a un atrio, ospita infatti una biglietteria, le sale d'attesa e un alloggio per il guardiano¹⁴⁴.

L'apertura della nuova tratta fino ad Asti e il conseguente aumento dei passeggeri rendono subito evidente l'esigenza di realizzare una nuova e più grande stazione, la cui progettazione è completata da Ernest Melano in data 13 febbraio 1849¹⁴⁵. La spesa, stimata in 95.800 lire, è giustificata dal fatto che non sia "per ora conveniente di intraprendere la costruzione degli ampi edificii che saranno col tempo necessari pel primo importante scalo della strada ferrata"¹⁴⁶ a Torino. Probabilmente in previsione di una reazione negativa da parte dell'amministrazione comunale, il governo ritiene comunque necessario esplicitare le motivazioni che rendono necessaria la costruzione di una seconda stazione provvisoria, nonostante i lavori per quella definitiva risultino già deliberati¹⁴⁷. Il secondo imbarcadero, realizzato questa volta in muratura, è terminato a dicembre. Posizionato lungo il viale del Re, trasversalmente ai binari, è un edificio a pianta rettangolare di un solo piano, con una lunghezza di 60 metri e una larghezza di 17 per un totale di 1100 metri quadrati¹⁴⁸. Risulta costituito da un atrio, una biglietteria con ufficio retrostante, due sale

¹⁴¹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Bartolomeo Bona al ministero dei lavori pubblici, 17 febbraio 1849: "Intanto, premendo di aprire l'esercizio della strada, si è, nello scorso settembre, costruita la tettoia in legno che serve in oggi di scalo, e che fin d'allora si divisava di farla poi servire, come già si fece per quella stabilita a Moncalieri per alcune delle stazioni intermedie di ultimo ordine".

¹⁴² De Pieri Filippo, *La ferrovia nella città: progetti, cantieri, dibattiti*, in Paola Sereno (a cura di), *Torino reti e trasporti: strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 2009, p. 197.

¹⁴³ Richards Jeffrey, Mackenzie John M., *The railway station: a social history* cit., p. 19: le prime stazioni costruite appositamente, e non riadattate come tali, sono Liverpool Road a Manchester e Crown Street a Liverpool, entrambe inaugurate nel 1830 e costituite da un semplice fabbricato viaggiatori parallelo ai binari. Sono dotate di sala d'attesa per merci e passeggeri, biglietteria, alloggio per il personale.

¹⁴⁴ Ballatore Luigi e Masi Fausto, *Torino Porta Nuova: storia delle ferrovie piemontesi* cit., p. 53. Nel testo si indica Pietro Spurgazzi come autore del progetto.

¹⁴⁵ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Relazione del ministero dei lavori pubblici a re Carlo Alberto, 2 marzo 1849.

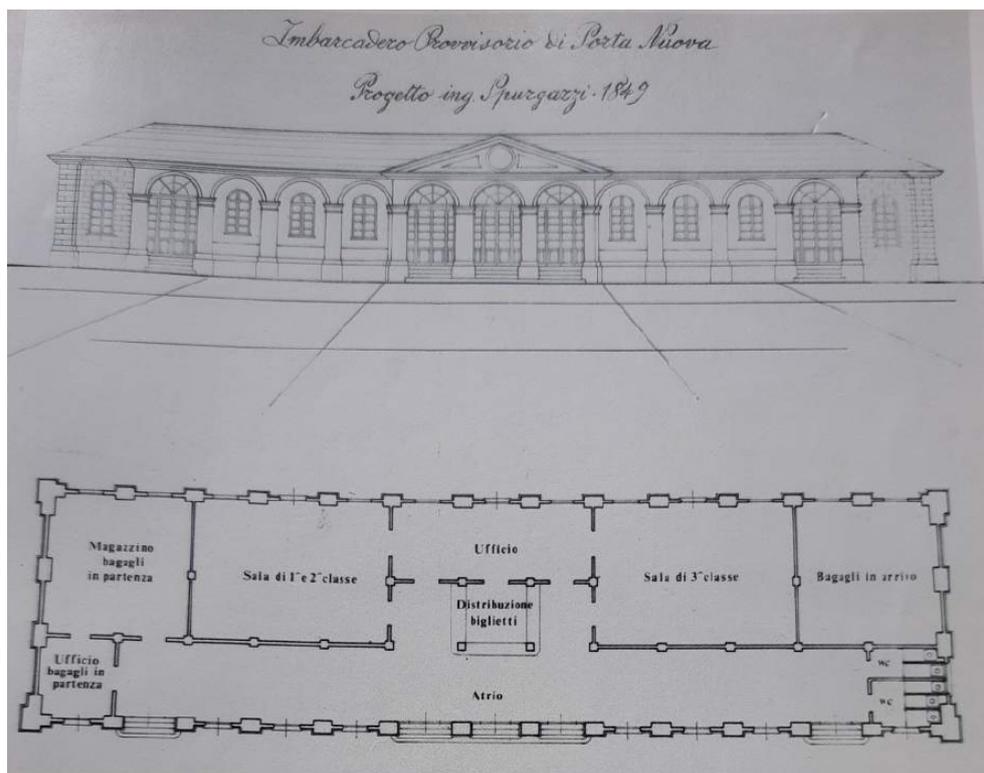
¹⁴⁶ Ibidem.

¹⁴⁷ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 73, ministero dei lavori pubblici all'Azienda generale strade ferrate, 16 febbraio 1849: il 16 febbraio Luigi Barbavara, primo ufficiale presso il ministero dei lavori pubblici, richiede a Pietro Spurgazzi di compilare una relazione in merito.

¹⁴⁸ Ballatore Luigi e Masi Fausto, *Torino Porta Nuova: storia delle ferrovie piemontesi* cit., p. 54.

Figura 15.

Planimetria e prospetto verso il viale del Re dell'imbarcadero di Porta Nuova, in Ballatore Luigi e Masi Fausto, *Torino Porta Nuova : storia delle ferrovie piemontesi* cit., p. 55.



d'attesa per i passeggeri, un ufficio e un magazzino per i bagagli in partenza, un magazzino per i bagagli in arrivo e i servizi igienici. Il fronte rivolto verso piazza Carlo Felice (fig. 15), pur modesto, riprende stilemi tipici dell'architettura neoclassica, quali la regolare scansione della facciata in arcate separate da lesene e la presenza, in corrispondenza degli ingressi principali, di un finto pronao centrale sormontato da un timpano triangolare. Il linguaggio architettonico scelto è del tutto coerente con quanto sta avvenendo nel resto del continente, dove l'ampio ricorso al neoclassico e in particolare al motivo dell'arco da un lato permette di rassicurare la popolazione di fronte all'avvento del nuovo mezzo di trasporto, simbolo della rivoluzione industriale; dall'altro si mostra particolarmente adatto a rappresentare metaforicamente il trionfo della ferrovia che entra nella città ottocentesca¹⁴⁹.

Il periodo che intercorre tra la fine dei lavori di costruzione del secondo imbarcadero provvisorio, nel 1849, e l'avvio del cantiere per lo scalo definitivo è tutt'altro che stazionario.

Nel corso di tutti gli anni '50, infatti, il costante incremento dei flussi di merci e persone trasportati via treno richiede inevitabilmente di

¹⁴⁹ Richards Jeffrey, Mackenzie John M., *The railway station : a social history* cit., p. 23: esempi in ambito europeo sono le stazioni di Amsterdam Willemspoort (1843), Newcastle Central (1850) e soprattutto Euston a Londra con il suo monumentale arco dorico (1850).

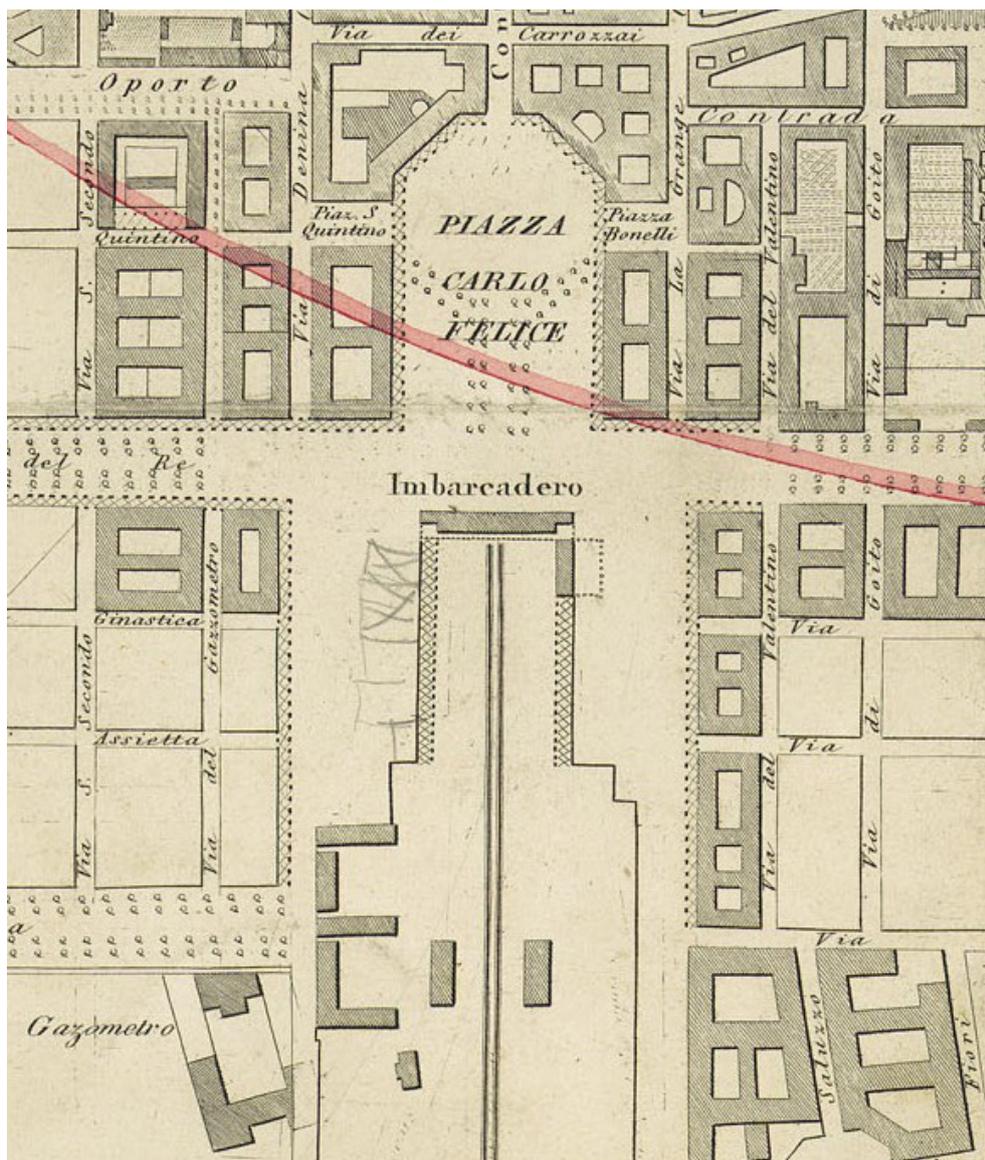


Figura 16. Stralcio di cartografia che rappresenta la situazione dello scalo di Torino nel 1852. Si può notare quello che pare essere il secondo imbarcadero provvisorio (imbarcadero di Porta Nuova). Le dimensioni non coincidono tuttavia con quelle riportate in Ballatore Luigi e Masi Fausto, *Torino Porta Nuova : storia delle ferrovie piemontesi* cit., p. 54, né con quelle del fabbricato rappresentato nelle mappe del catasto Rabbini (fig. 14). ASCT, *Tipi e disegni*, 44.1.22, *Pianta della Città e Borghi di Torino : 1852, 1852.*

migliorare fruibilità ed efficienza dell'imbarcadero di Porta Nuova. Ogni progettualità a medio e lungo termine, tuttavia, si trova a fare i conti con l'incerta situazione dell'area, su cui incombono le indecisioni relative alle tempistiche per la costruzione della stazione definitiva e alle sue future caratteristiche architettonico-urbanistiche. Gli interventi realizzati in questo lasso di tempo sono quindi di modesta entità e a carattere puntuale, volti più che altro a tamponare le carenze man mano palesate.

Nel marzo 1850, ad esempio, è definitivamente deliberata la costruzione di un locale ad uso caffè a levante della stazione¹⁵⁰. Nello stesso anno sono intrapresi importanti lavori agli ambienti interni dell'imbarcadero, le cui pareti fino a quel momento non avevano neanche

¹⁵⁰ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 73, ministero dei lavori pubblici all'Azienda generale strade ferrate, 23 marzo 1850.

ricevuto la tinteggiatura¹⁵¹. Si inseriscono elementi d'arredo, è posata la carta da parati sui muri della sala d'attesa di 1° e 2° classe e sono aggiunte le cortine alle finestre¹⁵².

Tra 1850 e 1851, inoltre, si susseguono vari progetti per la copertura dell'area interna della stazione e in particolare delle vie di partenza e di arrivo. L'Azienda delle strade ferrate chiama l'ingegner Sebastiano Grandis, che ha ormai acquisito notevole esperienza nel settore ferroviario, per esprimere un proprio parere su questi progetti¹⁵³, di cui due sono da attribuirsi ad Alessandro Mazzucchetti e due all'ingegnere De Bergue. Non sono disponibili disegni, ma dalle descrizioni emerge come siano presentate sia alternative ad arco unico, sia a tre navate, completamente metalliche o con sistema misto ferro-legno. Grandis non si limita a fornirne una valutazione quantitativa, basata sui diversi costi stimati, ma ne fornisce anche una qualitativa: suggerisce infatti che sia preferibile una soluzione ad un solo arco che, oltre ad "interrompere meno la visuale della contrada di Porta Nuova", ha il grande pregio di rifarsi alle "grandiose tettoje che si costrussero testé a Parigi all'origine delle grandi linee che ivi mettono capo"¹⁵⁴, risultando decisamente più innovativa e al passo con i tempi. Grandis fornisce un giudizio particolarmente severo nei confronti dei progetti di Mazzucchetti, rei di essere complessivamente poco armoniosi ed eleganti: "Sotto l'aspetto di eleganza i progetti del S. Ing.re Mazzucchetti lasciano molto a desiderare: sono esili, secchi e privi d'armonia fra le colonne e il soffitto"¹⁵⁵. In ultima istanza, ad ogni modo, le Strade ferrate scelgono ancora una volta un progetto di Pietro Spurgazzi orientato al massimo risparmio, che prevede la realizzazione di una tettoia provvisoria in ferro galvanizzato, da sostituirsi con lo zinco, e pilastri in legno. Il principale ostacolo a un'unica copertura ad arco è dato infatti dalla natura permanente che un'opera di questo genere avrebbe, visti gli alti costi dei materiali. Al momento di costruire la stazione definitiva, si sarebbe quindi dovuto necessariamente adattare alla copertura i fabbricati laterali per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri¹⁵⁶.

¹⁵¹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Bartolomeo Bona al ministero dei lavori pubblici, 21 settembre 1850: in occasione dell'inaugurazione si era semplicemente provveduto a posizionare sedili in legno per la sala d'attesa di 3° classe e sedili imbottiti in "tela di crine" per la sala d'attesa di 1° e 2° classe.

¹⁵² Ibidem.

¹⁵³ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 23, Sebastiano Grandis (Strade ferrate) a Bartolomeo Bona, 7 dicembre 1850.

¹⁵⁴ Ibidem. Grandis si riferisce probabilmente alla tettoia della recentemente inaugurata gare de l'Est.

¹⁵⁵ Ibidem.

¹⁵⁶ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 23, Pietro Paleocapa (ministro dei lavori pubblici) all'Azienda generale strade ferrate, 23 aprile 1851.

1.5.2 Lo scalo definitivo (1861-68)

Nonostante i miglioramenti apportati all'imbarcadero provvisorio, alla fine degli anni '50 nell'area della stazione sorge un insieme disorganico di fabbricati di varia natura, tra cui rimesse per il materiale rotabile, magazzini per le merci e tettoie per la manutenzione¹⁵⁷, e il completamento dello scalo definitivo diventa un'istanza percepita come via via più pressante dai cittadini e dalla politica torinese. La città, che si avvia a diventare seppur per breve tempo capitale dell'Italia unita, chiede assiduamente informazioni circa lo stato del progetto, sollecitando ministero e Strade ferrate affinché sia degno della "grandiosa piazza Carlo Felice"¹⁵⁸.

Il 1° agosto 1860 Bartolomeo Bona, direttore delle Strade ferrate, comunica al sindaco di Torino che l'incarico di studiare il progetto per lo scalo definitivo è stato assegnato all'ingegner Alessandro Mazzucchetti¹⁵⁹, scelta naturale in virtù dell'esperienza maturata con la progettazione delle stazioni di Alessandria (1851-60) e Genova (1853-1860)¹⁶⁰.

Nel mese di novembre il consiglio comunale, denunciando le cattive condizioni in cui si trova la stazione provvisoria, specie per quanto riguarda il soffitto del locale adibito a biglietteria, chiede al governo di provvedere alle necessarie riparazioni, e al tempo stesso accorciare i tempi necessari per dotare finalmente la città di una stazione che "abbia in sostanza tutti i vantaggi che il progresso del secolo e i bisogni del tempo richiedono"¹⁶¹. La posizione del comune racchiude anche una certa frustrazione derivante dal confronto con altri centri urbani del regno, in particolare Genova che aveva appena visto completata la stazione di Piazza Principe: in una lettera del 4 aprile 1861 al ministro dei lavori pubblici, il sindaco di Torino Augusto Nomis di Cossilla, ribadendo l'importanza della realizzazione specialmente di due opere, ossia la ferrovia di Savona e lo scalo definitivo sulla Piazza Carlo Felice, sostiene come per la seconda giungano al municipio numerose richieste da parte dell'opinione pubblica, "[...] e sia infatti cosa anormale che la sola capitale vada tuttora priva di un edificio che ogni altro Comune toccato dalla ferrovia possiede, e che per la Città di Genova esiste già da qualche tempo e ha portato all'erario dello

¹⁵⁷ Zorgno Anna Maria, *Le coperture voltate delle grandi stazioni ferroviarie piemontesi* cit., p. 147.

¹⁵⁸ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 83, cart. 7, fasc. 14, doc. 0, 28 luglio 1860.

¹⁵⁹ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 83, cart. 7, fasc. 14, doc. 1, 1° agosto 1860.

¹⁶⁰ Bodrato Enrica, Perin Antonella, *Strada ferrata e militari: alcune stazioni sulla linea Torino-Genova*, in Chiara Devoti (a cura di), *Gli spazi dei militari e l'urbanistica della città. L'Italia del nord-ovest (1815-1918)*, «Storia dell'Urbanistica», vol. XXXVII, n. 10, 2018, p. 355.

¹⁶¹ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 83, cart. 7, fasc. 14, doc. 2, 13 novembre 1860.

Stato un aggravio ben maggiore forse di quello che potrà portare per la Città di Torino”¹⁶².

Il 1° giugno è finalmente presentato al Parlamento il progetto di Legge relativo allo Scalo definitivo¹⁶³, con il cantiere che è avviato a breve distanza sotto la direzione di Mazzucchetti e portato a termine nel 1868 sotto la direzione dell’ingegnere Angelo Gilodi, subentrato nel 1864¹⁶⁴.

Il progetto di Mazzucchetti è esemplificativo dell’evoluzione che le stazioni ferroviarie europee hanno tra gli anni ’30 e ’60 del XIX secolo¹⁶⁵: l’impianto planimetrico è bilaterale, la facciata abbandona il linguaggio neoclassico e si lascia andare ad una maggiore sintesi creativa e il fascio binari è coperto da un’ardita tettoia metallica.

L’impianto bilaterale, caratterizzato da due ali parallele ai binari che ospitano la gran parte, se non la totalità, dei servizi, non rappresenta di per sé un’assoluta novità, e anzi i suoi maggiori esempi risalgono ad un periodo compreso tra la fine degli anni ’30 e i primissimi anni ’50 del secolo, come nel caso delle stazioni londinesi di Euston (1839) e King’s Cross (1852) e della parigina gare de Montparnasse (1852)¹⁶⁶. Non sorprende quindi che la soluzione bilaterale fosse già stata individuata quasi quindici anni prima dall’ingegnere Henri Maus per i suoi primi progetti di scalo a Porta Nuova. Come visibile nello stralcio cartografico sottostante, risalente al 1847, l’impianto dei fabbricati viaggiatori non è mai messo in discussione, nemmeno durante i dibattiti, affrontati estesamente nel capitolo 2, tra l’ingegner Maus e il consiglio degli Edili di Torino, poiché circoscritti solamente all’attestamento della strada ferrata e alle sue conseguenze in termini urbanistici.

I due fabbricati viaggiatori, destinati uno ai passeggeri in partenza (ala est, verso via Nizza) e uno ai passeggeri in arrivo (ala ovest, verso via Sacchi), permettono tuttavia di separare nettamente i flussi all’interno della stazione, marcando un’evidente differenza con i precedenti imbarcaderi provvisori, più piccoli e meno articolati (fig. 18). L’ingresso e l’uscita dalla stazione avvengono dai lati, mentre gli accessi dal fronte principale di piazza Carlo Felice rimangono solita-

¹⁶² ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 83, cart. 7, fasc. 14, doc. 9, 4 aprile 1861.

¹⁶³ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 83, cart. 7, fasc. 14, doc. 12, 31 maggio 1861.

¹⁶⁴ Bodrato Enrica, Perin Antonella, *Strada ferrata e militari: alcune stazioni sulla linea Torino-Genova* cit., p. 368.

¹⁶⁵ Schivelbusch Wolfgang, *Storia dei viaggi in ferrovia* cit., p. 187: le mutazioni sono il risultato di venti anni di espansione ferroviaria, ma anche della diffusione di materiali e tecniche di costruzione innovative. L’edificazione del Crystal Palace nel 1851 contribuisce a dare un forte impulso all’architettura in ferro e vetro anche nell’ambito ferroviario.

¹⁶⁶ Richards Jeffrey, Mackenzie John M., *The railway station : a social history* cit., p. 21.

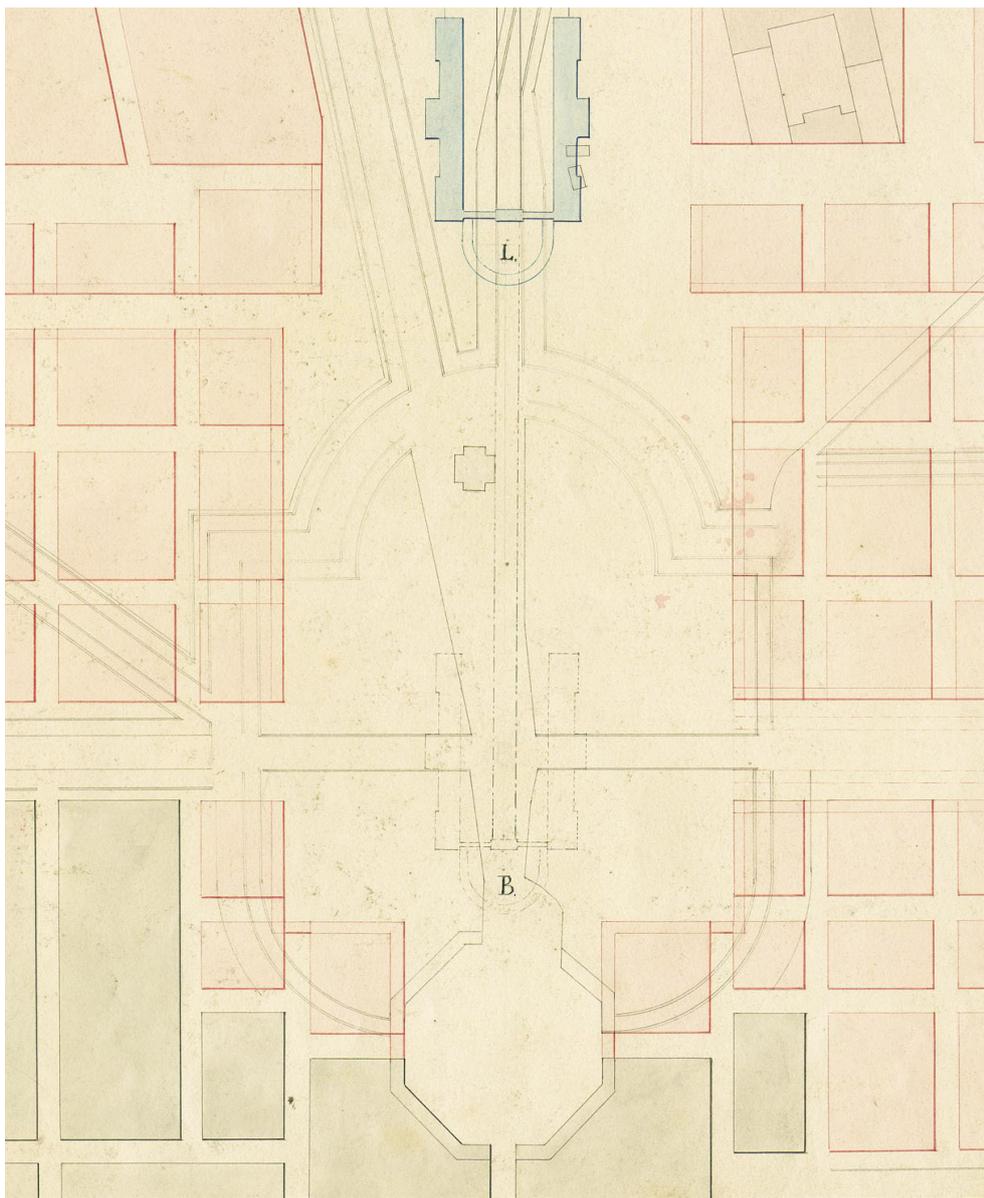


Figura 17. Stralcio di cartografia indicante il confronto tra lo scalo proposto da Maus (contrassegnato dalla lettera B, in asse con il viale del Re) e il piano del consiglio degli Edili (lettera L, arretrato più a sud). ASCT, *Tipi e disegni*, 39.2.42, *Stralcio di piano dei progettati ingrandimenti fuori Porta Nuova coll'indicazione del sito di scalo della strada ferrata stabilito dal Sig. Ispettore Ing. Can. Maus, e di quello proposto dal R. Consiglio degli Edili in seduta delli 22 Genn. 1847, 1847.*

pagina accanto:

Figura 18. Schemi di distribuzione dei flussi di viaggiatori in partenza e in arrivo nei due imbarcaderi provvisori, nella stazione di Mazzucchetti e nella Porta Nuova post 1955, a seguito dell'arretramento dei binari.

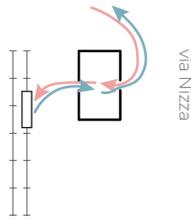
mente chiusi¹⁶⁷: in un momento storico in cui la fiducia nella capacità dei comuni cittadini di interagire con lo spazio industriale e le sue macchine è ancora scarsa, si intende, similmente a quanto avviene nel resto d'Europa, moderare l'effetto del passaggio dallo spazio della città, che ancora conserva il suo carattere preindustriale, allo spazio della ferrovia¹⁶⁸. La funzione di filtro è rivestita specialmente dalle sale d'attesa, punto di passaggio obbligatorio in cui i passeggeri si concentrano prima della partenza e le cui porte verso le banchine sono aperte solamente in momenti prestabiliti, poco prima della partenza del treno¹⁶⁹.

¹⁶⁷ Mirone Luigi, *La stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova* cit., p. 18. A p. 25, Mirone riporta che i portali nelle cinque grandi vetrate di fondo sono impiegati "soltanto per gli arrivi e le partenze ufficiali dei grandi personaggi".

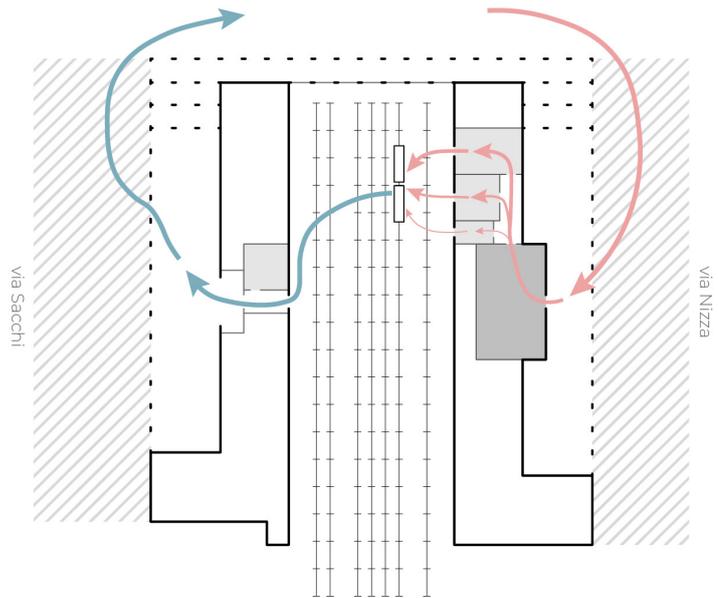
¹⁶⁸ Schivelbusch Wolfgang, *Storia dei viaggi in ferrovia* cit., p. 189.

¹⁶⁹ Ivi, p. 190.

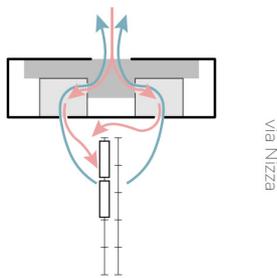
1° Imbarcadero di Genova - 1848



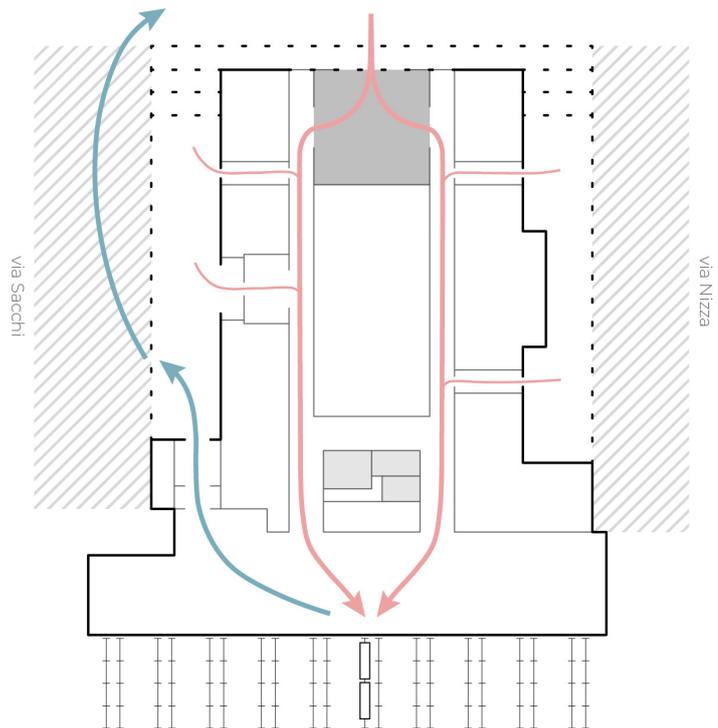
Stazione di Porta Nuova - 1868



2° Imbarcadero di Genova - 1849



Stazione di Porta Nuova - 1955



Dal confronto con la stazione di Porta Nuova in seguito ai lavori di arretramento dei binari del 1911 e del periodo tra il 1948 e il 1955¹⁷⁰, emergono notevoli differenze in termini di organizzazione distributiva: sembra infatti resistere l'idea di mantenere almeno un certo grado

¹⁷⁰ De Pieri Filippo, *La ferrovia nella città: progetti, cantieri, dibattiti* cit., pp. 215, 217: l'arretramento del 1911 è pari a 55 metri. Nel periodo 1948-1955, in occasione dei lavori di ricostruzione post-bellica, i binari sono ulteriormente arretrati, portandone la testa alla linea odierna.

di separazione dei flussi in partenza e in arrivo, ma l'impianto bilaterale risulta completamente superato, anche in virtù della scelta di aprire permanentemente almeno tre dei grandi portali d'ingresso verso piazza Carlo Felice¹⁷¹. Le stesse sale d'attesa, da luogo di passaggio obbligato, diventano del tutto marginali nel regolare funzionamento dello scalo e i passeggeri sono liberi di raggiungere direttamente il fascio binari a partire dall'atrio (o dagli atrii) d'ingresso.

Tornando alla Porta Nuova ottocentesca, le sale d'attesa sono tre, divise in base alle classi sociali; spicca per la ricchezza dell'apparato decorativo la sala Gonin, destinata ai viaggiatori di prima classe, nonché alla famiglia reale, in un'epoca in cui re e regine viaggiano abitualmente in treno e necessitano quindi di spazi dedicati¹⁷². Gli accessi laterali, a Torino come altrove, impongono inoltre la presenza di due piazzali, in grado di gestire il traffico di pedoni e vetture. Anche in questo caso, Henri Maus sottolinea già in una lettera dell'11 febbraio 1847 l'importanza di lasciare grandi spazi ai lati, piuttosto che frontalmente all'edificio come richiesto dagli Edili. Nella lettera, indirizzata al ministro dell'Interno Luigi des Ambrois, afferma infatti:

*“Le projet de Messieurs les Ediles diffère de celui que j'ai présenté en ce que ces Messieurs réservent le plus grand espace possible sur la façade du débarcadère tournée vers la ville, tandis que je propose de donner ce plus grand espace sur les façades latérales parcequ'en effet c'est le long de ces faces que se développeront les files de voitures de voyageurs tant pour le départ que pour l'arrivée; c'est sur l'un des cotés que sera l'entrée des cours de la Douane et du service des marchandises [...]”*¹⁷³.

Non è possibile sapere con certezza se Maus abbia esercitato su Mazzucchetti un'influenza diretta su questo aspetto, ma è significativo come il nuovo fabbricato viaggiatori non sfrutti pienamente la larghezza dell'area disponibile tra via Sacchi e via Nizza, pari a 190 metri: i due corpi laterali sono infatti larghi 40 metri e sono separati dalla grande galleria centrale, a sua volta larga 48 metri. Diventa così possibile ricavare due piazze laterali sulle vie Nizza e Sacchi, rispettivamente di 28 e 34 metri¹⁷⁴. In aggiunta, in ognuna delle ali è lasciata una vasta area coperta, contrassegnata dai numeri 20 e 39 nella figura 19, per la sosta delle vetture adoperate per il trasporto dei passeggeri

¹⁷¹ Mirone Luigi, *La stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova* cit., p. 25: secondo Mirone i tre portali sono aperti in occasione dei lavori del 1911, eseguiti in vista dell'Esposizione Internazionale.

¹⁷² Richards Jeffrey, Mackenzie John M., *The railway station: a social history* cit., p. 161.

¹⁷³ ASTo, Sezioni Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, doc. 17, Henri Maus a Luigi des Ambrois, 11 febbraio 1847.

¹⁷⁴ Mirone Luigi, *La stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova* cit., p. 17. In Ballatore Luigi e Masi Fausto, *Torino Porta Nuova: storia delle ferrovie piemontesi* cit., p. 99, è riportata per la piazza su via Sacchi una larghezza di 31 metri, ma questo non è possibile in relazione alla larghezza totale del lotto di 190 metri.

Figura 19.

Planimetria generale della stazione di Porta Nuova a Torino, in Ronco Silvio, *La stazione di Torino Porta Nuova*, in «Studi geografici su Torino e il Piemonte», vol. I, 1954, p. 95.

La planimetria è ruotata per essere meglio confrontabile con quella della gare du Nord di Parigi.

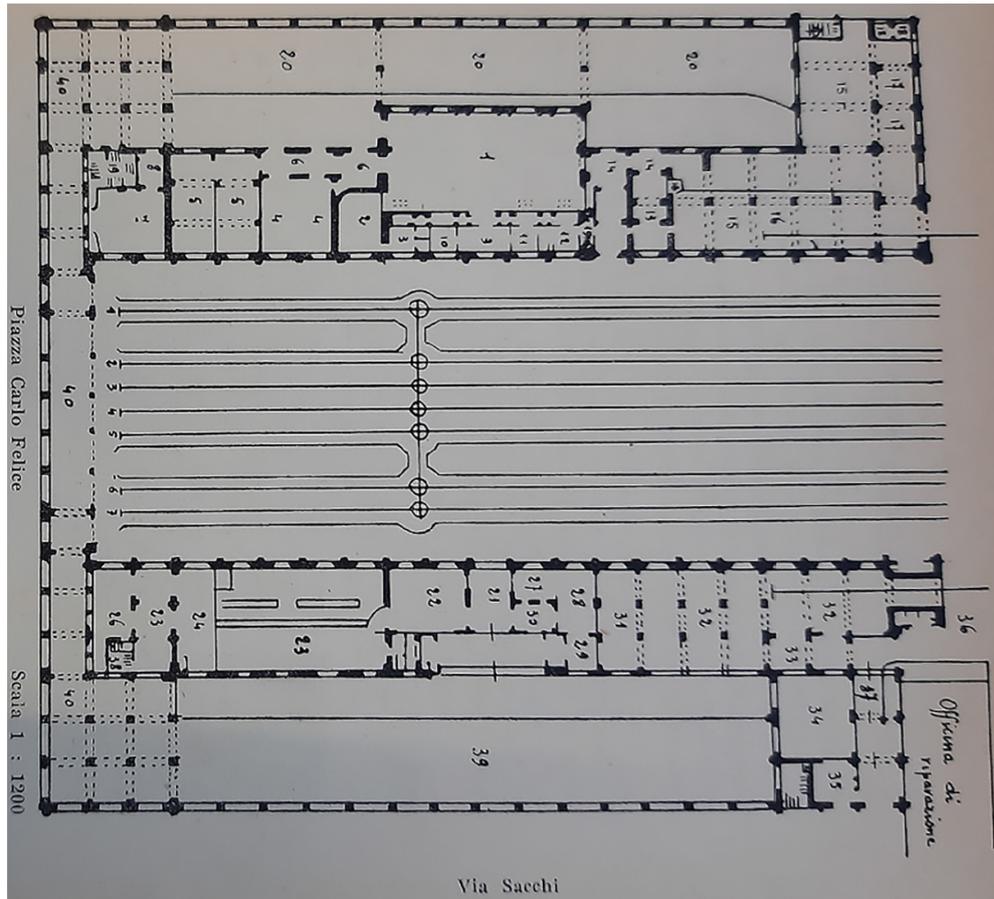
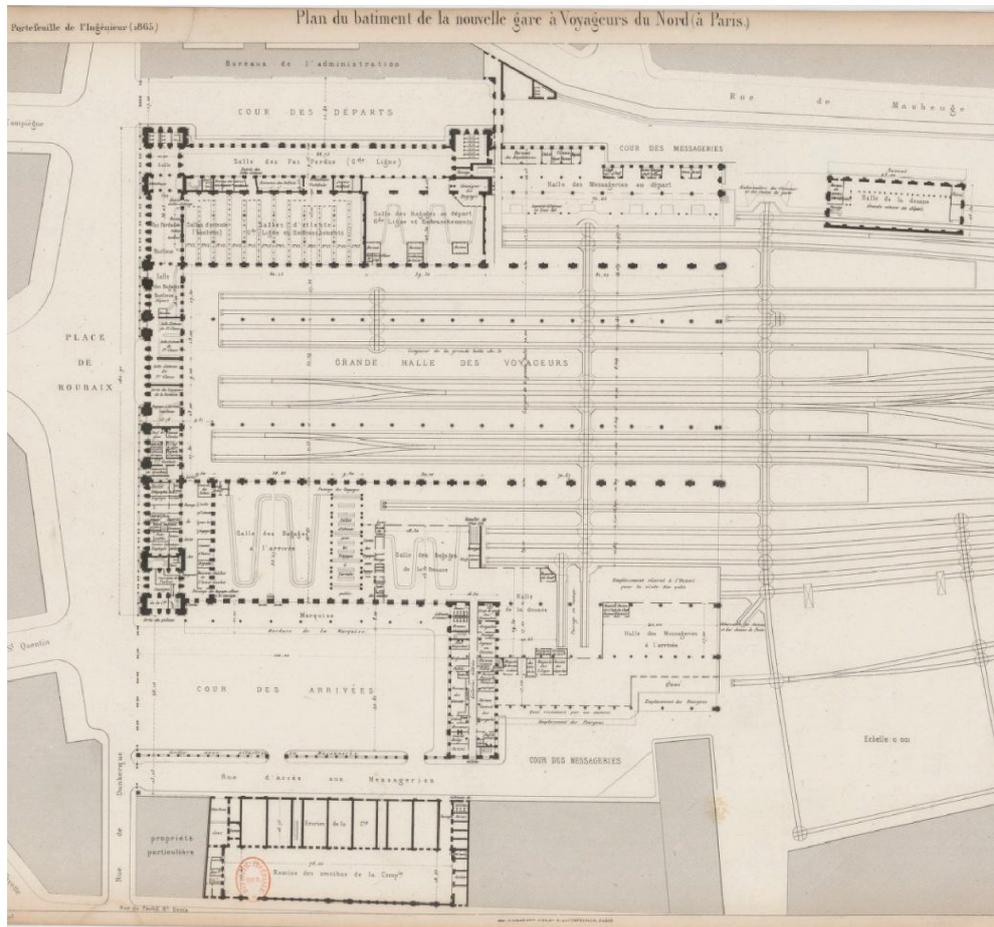


Figura 20.

Planimetria generale della gare du Nord a Parigi, *Plan de la nouvelle gare à voyageurs du Nord, à Paris*, in Perdonnet Auguste, Polonceau Camille, Flachet Eugène, *Nouveau portefeuille de l'ingénieur des chemins de fer*, Eugène Lacroix, Parigi 1866, serie K, n. 31.



in partenza e in arrivo e delle merci.

L'impianto adottato da Mazzucchetti, ad ogni modo, si distingue dagli esempi puramente bilaterali e rappresenta di fatto un ibrido con le stazioni di testa più moderne, che in paesi come Francia e Regno Unito, a partire dagli anni '50, iniziano ad essere costituite da un unico edificio posto al termine dei binari che gestisce unitariamente i flussi dei passeggeri¹⁷⁵. È possibile che un riferimento per Torino sia la gare du Nord di Parigi, stazione capolinea della ferrovia tra Lille e la capitale francese che presenta notevoli somiglianze con Porta Nuova, a partire dall'evoluzione storica. Così come Porta Nuova, anche la gare du Nord è inizialmente realizzata in forma di imbarcadero di modeste dimensioni nel 1846, all'incirca in occasione dell'inaugurazione del primo tratto di linea¹⁷⁶. Dopo solo undici anni di attività, tuttavia, è già palese la necessità di un ingrandimento e la prima stazione è demolita per lasciare posto al fabbricato viaggiatori definitivo, completato nel 1865¹⁷⁷.

Osservando la planimetria (fig. 20), si può notare la disposizione degli ambienti a ferro di cavallo intorno a uno spazio centrale, denominato *Grand halle des voyageurs*, che ospita banchine e binari. Esattamente come per Porta Nuova, una delle ali è dedicata alle partenze (ala ovest, in alto nell'immagine) e una agli arrivi (ala est, in basso) e tutte e due affacciano esternamente su apposite "corti"¹⁷⁸ laterali dedicate alla sosta delle vetture e al carico e scarico di merci e passeggeri. Le ali sono raccordate da una stretta manica ortogonale su cui si innesta il prospetto principale e più rappresentativo, che nel caso di Parigi fronteggia place Napoléon III (allora nota come place de Roubaix) e nel caso di Torino piazza Carlo Felice. Il centro della facciata, nonché suo asse di simmetria, è in asse rispettivamente con il boulevard de Denain e con la contrada Nuova, diventando così il punto di fuga di una prospettiva urbana che in entrambi i casi è esaltata dall'uniformità e regolarità dei palazzi.

Allo stesso modo, la decisione di attestare i binari a così breve distanza dal prospetto principale produce anche effetti di carattere scenografico, esaltando il ruolo della stazione come porta d'ingresso urbana: a Porta Nuova, ad esempio, i soli sei metri che separano la testa

¹⁷⁵ Richards Jeffrey, Mackenzie John M., *The railway station : a social history* cit., p. 21: una delle prime grandi stazioni di testa costituite da un unico fabbricato viaggiatori è la gare de l'Est di Parigi, completata nel 1852.

¹⁷⁶ Bowie Karen, *L'implantation de la gare du Nord dans le clos Saint-Lazare*, in Florence Bourillon et al. (a cura di), *Du clos Saint-Lazare à la gare du Nord : Histoire d'un quartier de Paris*, Presses universitaires de Rennes, Rennes 2022, p. 189.

¹⁷⁷ Ibidem.

¹⁷⁸ Sulla planimetria generale (fig. 20) i due piazzali sono denominati *Cour des départs* e *Cour des arrivées*.



Figura 21. Confronto prospetto-tettoia della gare du Nord di Parigi (a sinistra) e di Porta Nuova (a destra).

dei binari e le vetrate d'ingresso¹⁷⁹ mettono i passeggeri appena scesi dai treni in comunicazione visiva con il centro cittadino e permettono loro di intravedere la grandiosità della nuova piazza Carlo Felice, circondata dai monumentali palazzi porticati progettati da Carlo Promis e sede di un giardino all'inglese.

Da un punto di vista compositivo, i prospetti sono difficilmente confrontabili. Quello della gare du Nord adotta un linguaggio più tipicamente neoclassico, come suggeriscono le ampie finestre termali e le lesene di ordine gigante sormontate da statue. Il prospetto di Porta Nuova è invece il risultato di una fusione eclettica di linguaggi differenti e sembra ben inquadrarsi nella seconda delle quattro fasi che secondo lo storico dell'architettura Carroll L. V. Meeks contraddistinguono l'era del pittoresco nel lessico architettonico delle stazioni ferroviarie¹⁸⁰, in cui si assiste ad un progressivo smarcamento dell'eclettismo dalle sue forme più storiciste.

Se infatti l'imponente porticato che occupa tutto il registro inferiore risvoltando lungo le vie Nizza e Sacchi, in continuità con i portici dei palazzi adiacenti, può risultare neorinascimentale, lo stesso non vale per il timpano centinato semicircolare al centro della facciata, le cui ampie vetrate policrome e l'esile struttura lapidea rimandano a caratteri più tipici dell'architettura gotica. La scelta progettuale dell'allora giovane architetto Carlo Ceppi, cui Mazzucchetti affida il disegno

¹⁷⁹ Mirone Luigi, *La stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova* cit., p. 18.

¹⁸⁰ Richards Jeffrey, Mackenzie John M., *The railway station : a social history* cit., pp. 22, 25: la seconda fase, contraddistinta proprio dalla tendenza alla sintesi di più linguaggi compositivi, è datata da Meeks al periodo 1850-60 circa.

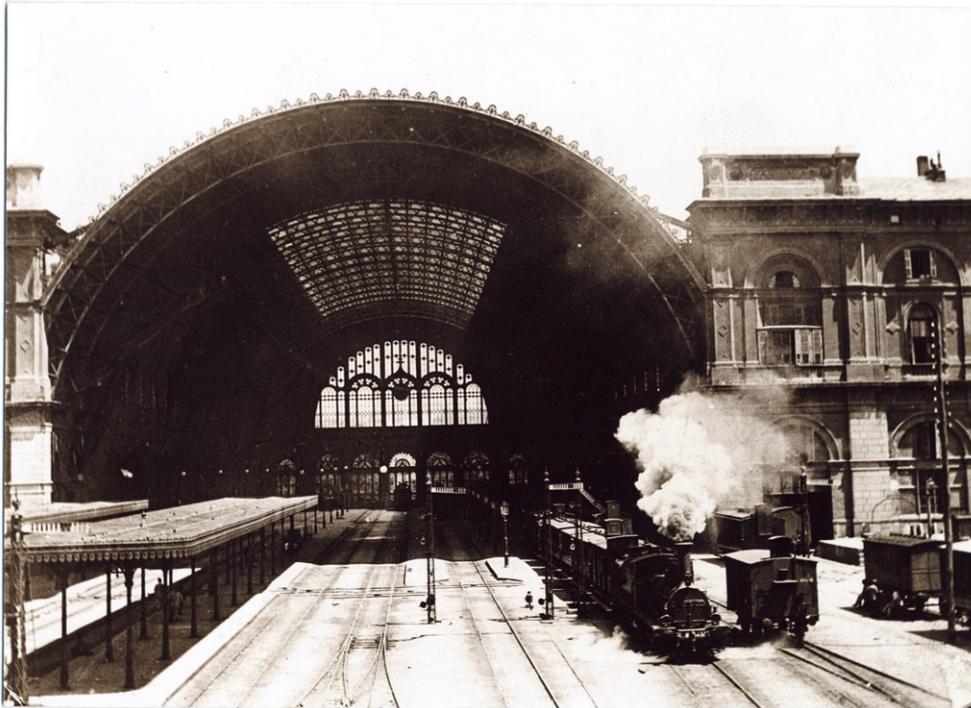


Figura 22.

La stazione di Porta Nuova nel 1889, a seguito della realizzazione delle prime pensiline metalliche esterne alla grande volta centrale. ASCT, *Nuove acquisizioni fotografiche*, 9/10. In De Pieri Filippo, *La ferrovia nella città: progetti, cantieri, dibattiti* cit., p. 205.



Figura 23.

Tettoia e fabbricato viaggiatori della stazione di Genova Principe. In Ballatore Luigi, *Storia delle ferrovie in Piemonte* cit., p. 32.

del prospetto¹⁸¹, non risponde a principi meramente estetici, ma permette di garantire una sufficiente illuminazione naturale della vasta galleria centrale anche dal suo fronte nord.

Una caratteristica che le due stazioni condividono è la corrispondenza tra il coronamento della facciata e la copertura metallica. Come a Parigi la facciata a capanna della gare du Nord precede una tettoia a due falde, così a Torino il grande timpano semicircolare rivela il simile andamento nella copertura retrostante, nonostante il primo

¹⁸¹ De Pieri Filippo, *La ferrovia nella città: progetti, cantieri, dibattiti* cit., p. 206: è difficile valutare l'entità del contributo di Ceppi, ma è probabile che abbia riguardato in particolare proprio il timpano centrale.

presenti un diametro di 30 metri e la seconda di 48¹⁸² (fig. 22).

Proprio la copertura metallica di Porta Nuova è un'opera ingegneristica di notevole complessità, eccezionale in rapporto al contesto italiano e innovativa persino in ambito europeo, tanto da diventare un simbolo della reattività della Torino di inizio anni '60 alle nuove idee in termini di cultura tecnica provenienti dai paesi più avanzati¹⁸³. Il progetto di Mazzucchetti, in effetti, beneficia sicuramente degli scambi e dei viaggi oltralpe effettuati negli anni precedenti ed è palese l'influenza esercitata sull'ingegnere in particolar modo dai padiglioni costruiti in occasione delle maggiori esposizioni internazionali¹⁸⁴. D'altronde, come rimarca Guido Zucconi ne *La città dell'Ottocento*, "l'architettura delle stazioni non può non collegarsi strettamente alle grandi esposizioni universali, traendone una specie di linfa vitale e diffondendo un'immagine a livello internazionale"¹⁸⁵.

Porta Nuova e specialmente la sua tettoia, quindi, non sono altro che l'esito finale di un percorso iniziato molti anni prima e passato anche per la realizzazione delle tettoie delle stazioni di Alessandria e Genova Principe¹⁸⁶. Ad Alessandria la copertura di luce pari a 37,50 metri è costituita da una serie di archi ribassati a traliccio ligneo, la cui spinta è contrastata mediante l'impiego di tiranti metallici¹⁸⁷. A Genova la luce è di 48 metri, come quella di Porta Nuova, e la struttura è interamente metallica, ma gli archi sono piuttosto ribassati (freccia di 12 m) e si rende necessario ancora una volta l'uso di catene per l'eliminazione delle spinte orizzontali¹⁸⁸.

Nel caso di Torino il sistema è di nuovo interamente metallico, ma la venti centine in ferro, distanti 7 metri l'una dall'altra, sono semicircolari, con una freccia che è quindi pari a 24 metri. Gli archi sono incastrati alla base e la presenza di robuste spalle in muratura non rende necessaria l'installazione di catene¹⁸⁹. Sulla sommità della tettoia è installato un ampio lucernario di 24 per 90 metri, che non è però centrato rispetto alla lunghezza della volta, bensì traslato verso piazza

¹⁸² Mirone Luigi, *La stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova* cit., p. 21.

¹⁸³ Zoragno Anna Maria, *Le coperture voltate delle grandi stazioni ferroviarie piemontesi* cit., p. 144.

¹⁸⁴ Ivi, pp. 153-154: nell'ideazione delle centine lignee adoperate per la tettoia della stazione di Alessandria, Mazzucchetti trae probabilmente ispirazione dagli archi di copertura della navata centrale del Crystal Palace di Londra e dagli archi a traliccio ligneo del Palazzo per l'esposizione industriale di Dublino. Allo stesso modo, il modello per la copertura di Porta Nuova è costituito dalla volta metallica del Palais de l'Industrie di Parigi, la cui luce è peraltro uguale.

¹⁸⁵ Zucconi Guido, *La città dell'Ottocento* cit., p. 142.

¹⁸⁶ Ivi, p. 143.

¹⁸⁷ Bodrato Enrica, Perin Antonella, *Strada ferrata e militari: alcune stazioni sulla linea Torino-Genova* cit., p. 363.

¹⁸⁸ Mirone Luigi, *La stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova* cit., p. 18.

¹⁸⁹ Zoragno Anna Maria, *Le coperture voltate delle grandi stazioni ferroviarie piemontesi* cit., p. 157.

Carlo Felice¹⁹⁰. Questo espediente permette di fornire una migliore illuminazione alla porzione nord della galleria che, a differenza di quella sud, è chiusa dal prospetto principale dell'edificio.

¹⁹⁰ Mirone Luigi, *La stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova* cit., p. 19.

2.

**Le trasformazioni urbanistiche:
visioni e cantieri**

2.1 Il dibattito sull'attestamento della stazione (1845-1861)

2.1.1 Le prime proposte (1845-46)

La rapida espansione che coinvolge il fronte meridionale di Torino nella seconda metà dell'800¹ è in parte legata alla sua maggiore salubrità², specie in confronto al lato settentrionale della città, chiuso dalla Dora e occupato da numerosi stabilimenti dell'industria manifatturiera, e in parte alla disponibilità immediata di grandi superfici, senza le limitazioni costituite dalla piazza d'Armi e dalle servitù militari della Cittadella (a ovest) e dal fiume Po (a est)³. La disponibilità di spazio è probabilmente il principale fattore che fa ricadere sui terreni a sud la scelta per la collocazione di alcuni grandi edifici pubblici, tra cui un ospedale militare, un nuovo tempio monumentale e lo scalo della ferrovia Torino-Genova⁴.

Proprio l'arrivo della strada ferrata produce conseguenze che influiscono in modo profondo sulla crescita della città, su più livelli e per un periodo di tempo difficilmente definibile con precisione. Le prime tracce che ne testimoniano l'ingresso nella pianificazione urbanistica di Torino risalgono al 1845, come visibile nello stralcio di *Topografia della Città e Borghi di Torino* riportato in figura 1. La cartografia, realizzata per indicare i progetti per una nuova linea del dazio, riporta, ancora segnato a matita, il tracciato della ferrovia proveniente da sud, compreso tra le strade di Nizza e di Stupinigi e centrato rispetto a piazza Carlo Felice, a questa data ancora nota come piazza del Re (da qui partiva il cosiddetto viale del Re, *boulevard* alberato diretto verso il fiume Po, oggi corso Vittorio Emanuele II).

La collocazione del futuro scalo a sud della città, scelta naturale anche in virtù della direzione di provenienza della strada ferrata, e l'adozione della tipologia di stazione di testa invece che di transito rappresentano i due assiomi della pianificazione ferroviaria e urbanistica

¹ Comoli Mandracci Vera, *Torino*, Laterza, Roma-Bari 1983; Comoli Mandracci Vera, *Urbanistica e architettura*, in Umberto Levra (a cura di), *Storia di Torino*, vol. VI, *La città nel Risorgimento (1798-1864)*, Einaudi, Torino 2000; De Pieri Filippo, *Il controllo improbabile: progetti urbani, burocrazie, decisioni in una città capitale dell'Ottocento*, Franco Angeli, Milano 2005.

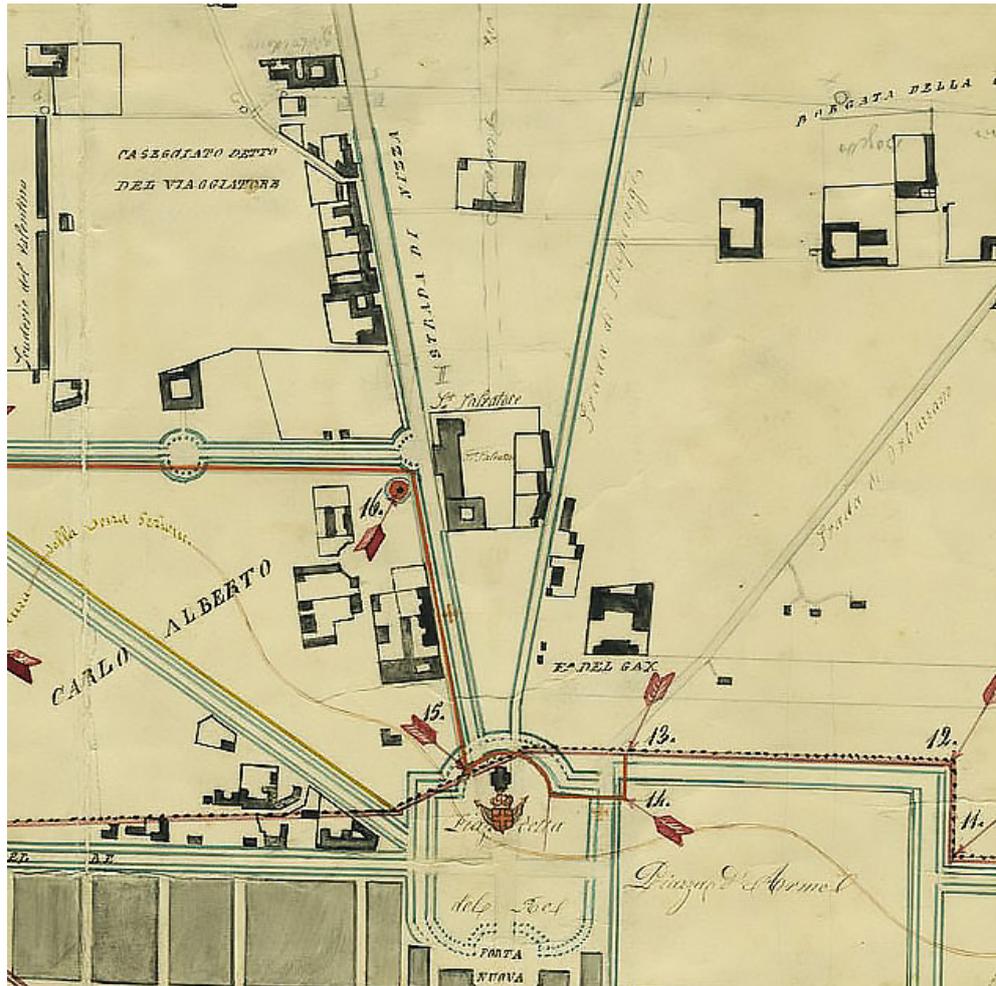
² Si veda ad esempio ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, doc. 18, Auguste Burdin et al., Appello a S.M., 9 dicembre 1847: i terreni a sud di Torino sono giudicati "la parte più sana e più amena del suo orizzonte".

³ Comoli Mandracci Vera, *Urbanistica e architettura*, in Umberto Levra (a cura di), *Storia di Torino*, vol. VI, *La città nel Risorgimento (1798-1864)*, Einaudi, Torino 2000, p. 397.

⁴ Ivi, pp. 399-400.

Figura 1.

Stralcio di cartografia che rappresenta il fronte meridionale della città nel 1845. Tra le strade di Nizza e Stupinigi è visibile una traccia (a matita) con la dicitura “via ferrata”. ASCT, *Tipi e disegni*, 20.1.1, *Topografia della Città e Borghi di Torino*, 1845.



degli anni successivi⁵. Le discussioni e le scelte determinanti per il futuro di questa porzione di città si prolungano per un periodo di almeno otto anni, compreso tra il 1845 e il 1853⁶. Il dibattito strettamente circoscritto all’attestamento della ferrovia Torino-Genova, invece, avviene per lo più nel triennio 1845-47, nonostante appelli e pressioni da parte di gruppi di cittadini continuino almeno fino al 1861, anno di inizio del cantiere per la stazione definitiva.

Tale dibattito riguarda quasi esclusivamente la collocazione del capolinea rispetto ad una direttrice nord-sud, dando per scontato che l’asse più adatto lungo una direttrice est-ovest sia costituito dal prolungamento geometrico della contrada Nuova (oggi via Roma): molti dei terreni più a ridosso dell’abitato, compresi quelli della piazza Carlo Felice, sono già in mano pubblica, permettendo allo stato di ridurre i costi delle espropriazioni⁷, e i pochi edifici da abbattere,

⁵ De Pieri Filippo, *La ferrovia nella città: progetti, cantieri, dibattiti*, in Paola Sereno (a cura di), *Torino reti e trasporti: strade, veicoli e uomini dall’Antico regime all’Età contemporanea*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 2009, p. 193.

⁶ De Pieri Filippo, *La ferrovia nella città: progetti, cantieri, dibattiti* cit., p. 193.

⁷ Si veda paragrafo 1.4.2, dove sono affrontate maggiormente in dettaglio le espropriazioni a danno della città di Torino.

cascinali e fabbricati a vocazione agricola⁸, rendono inoltre relativamente semplice portare i convogli ferroviari in immediata prossimità del denso nucleo urbano. Da qui, proprio grazie alla contrada Nuova, i passeggeri possono rapidamente raggiungere piazza Castello, centro cittadino nonché fulcro del potere politico del regno di Sardegna, in quanto sede del re.

La questione relativa all'asse est-ovest su cui far convergere i binari, se mai davvero esistita, è pertanto rapidamente risolta. L'unica eccezione di cui si sia trovata traccia negli archivi risale all'11 aprile 1846, quando pervengono al gabinetto di re Carlo Alberto alcune «Osservazioni sullo sbocco della strada ferrata di Genova a Porta Nuova»⁹, in cui si afferma che attestare la ferrovia su piazza Carlo Felice sarebbe un grave errore. La posizione della stazione non solo finirebbe per rovinare l'estetica della piazza, ma sarebbe anche poco funzionale: arrecherebbe un danno considerevole alle comunicazioni, trovandosi nel punto in cui convergono le tre strade di Nizza, Stupinigi e Orbassano, e priverebbe l'edificio del dazio di un ampio spazio necessario per la fermata di carri e animali¹⁰. La proposta che ne consegue pare essere l'unica a mettere in discussione la scelta dell'asse della contrada Nuova. Si richiede infatti di traslare la strada ferrata a ovest di Porta Nuova e di piazza Carlo Felice, “portando la linea di sbocco sulla piazza d'Arme”¹¹, in corrispondenza del suo limite meridionale o, alternativamente, nel suo centro. I vasti spazi liberi della piazza d'Armi, di cui già nel 1846 è previsto lo spostamento, permetterebbero l'edificazione di un nuovo quartiere, nonché di ampie dogane per arrivi e partenze dei viaggiatori, officine per la produzione di locomotive e locali di ampliamento del vicino arsenale¹². Non sono disponibili disegni, ma basandosi sulle descrizioni testuali è possibile ipotizzare che la ferrovia si sarebbe allontanata dal prolungamento della contrada Nuova in corrispondenza di una cascina a sud del convento di San Salvario, nota come Vallinotto¹³, deviando verso la piazza d'Armi fino a portarsi su una linea corrispondente all'incirca all'attuale corso Re Umberto, più di 400 metri a ovest del

⁸ Pozzati Alice, *Progettare San Salvario: ipotesi, dibattiti e trasformazioni tra Ottocento e Novecento*, tesi di laurea, rel. Annalisa Dameri, Politecnico di Torino, a.a. 2013-14, p. 72.

⁹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, doc. 1, *Osservazioni sullo sbocco della strada ferrata di Genova a Porta Nuova*, 11 aprile 1846.

¹⁰ Si veda paragrafo 2.3: quello della collocazione del dazio e degli spazi annessi è un problema che si ripresenterà più volte negli anni successivi.

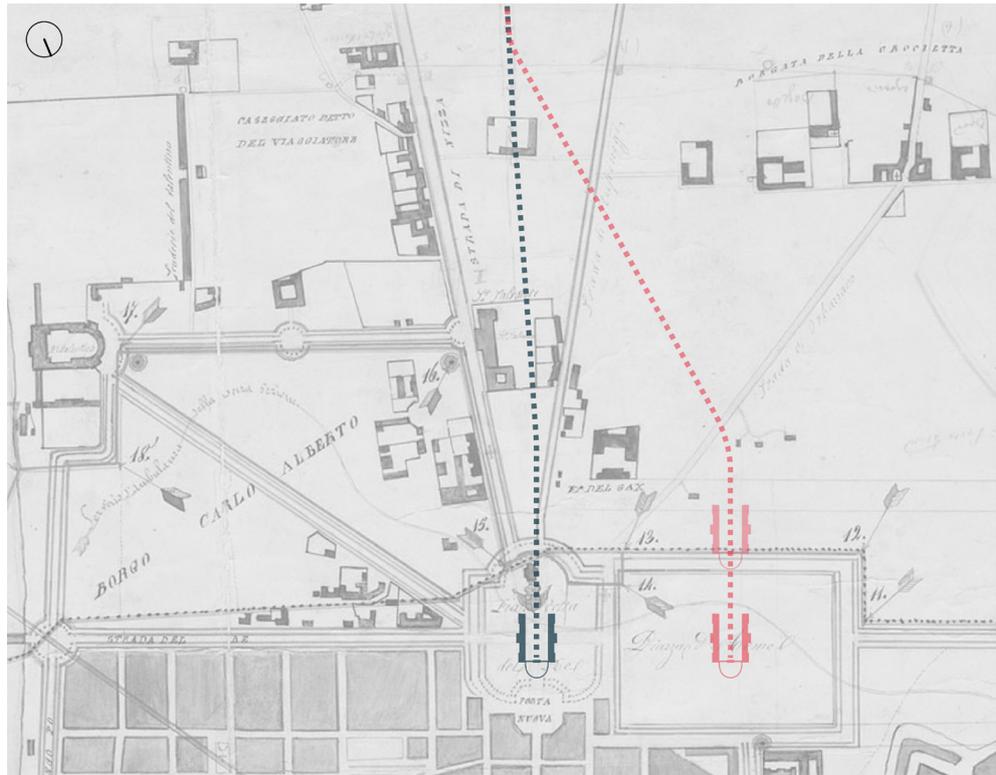
¹¹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, doc. 1, *Osservazioni sullo sbocco della strada ferrata di Genova a Porta Nuova*, 11 aprile 1846.

¹² Ibidem.

¹³ La cascina è riportata con il nome “Vallinotto” nei disegni del catasto Rabbini (ASTo, Sez. Riunite, Catasti, *Catasto Rabbini*, Circondario di Torino, Torino, foglio XXVI, 1866), ma risultano altri nomi: vedi nota n. 14 in capitolo 3.

Figura 2.

Ricostruzione posizione imbarcadere e tracciato ferroviario (in rosato) secondo proposta dell'aprile 1846 per attestamento in piazza d'Armi, a ovest di Porta Nuova. Elaborazione dell'autore a partire da ASCT, *Tipi e disegni*, 20.1.1, *Topografia della Città e Borghi di Torino*, 1845.



centro di piazza Carlo Felice¹⁴ (fig. 2). In questa maniera non sarebbe stato necessario effettuare alcuna demolizione, lasciando intatto il convento con il suo giardino.

Le osservazioni sono riferite al re il 14 aprile, ma questi “giudica che [il piano] non sia da prendersi in considerazione”¹⁵, di fatto riconfermando, a proposito della contrada Nuova, “il ruolo essenziale di quell’asse, che era stato da sempre l’arteria principale della composizione urbanistica e della costruzione della città”¹⁶.

Il dibattito, quindi, finisce per concentrarsi sul punto di attestamento della ferrovia lungo l’asse nord-sud, cristallizzandosi di fatto su due posizioni, profondamente influenzate da interessi di parte e dall’osservazione di ciò che stava avvenendo nelle altre capitali europee. La prima posizione vorrebbe una stazione quanto più possibile vicina al centro, interconnessa con il tessuto urbano esistente; la seconda, invece, sostiene la necessità di mantenere una maggiore distanza dal nucleo storico, vedendo nella ferrovia un modo per orientare il successivo sviluppo urbano¹⁷.

¹⁴ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, doc. 1, *Osservazioni sullo sbocco della strada ferrata di Genova a Porta Nuova*, 11 aprile 1846: nel documento si riporta che “Deviando la linea dalla curva presso la Cascina prima di S. Salvario nessuna difficoltà s’incontra, anzi si salva il Religioso Stabilimento ed un altro fabbricato dal taglio che ora si danneggerebbero [sic], per cui si hanno da dare gravose indennità”.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ Comoli Mandracchi Vera, *Torino cit.*, p. 153.

¹⁷ Zucconi Guido, *La città dell'Ottocento*, Laterza, Bari 2001, p. 142.

Uno dei protagonisti della prima fase del dibattito è Luigi Barbavara, ingegnere del genio civile, all'epoca responsabile della progettazione della prima tratta della ferrovia, tra Torino e Moncalieri. Barbavara ritiene più conveniente attestare la strada ferrata a una certa distanza dal centro della città, prima del convento di S. Salvario e dell'attuale Corso Marconi¹⁸. Questa posizione, inizialmente condivisa anche dal Consiglio speciale delle strade ferrate, è basata sull'idea che la stazione debba situarsi non lontano dalle aree più popolose ed attive da un punto di vista commerciale, ma comunque alla periferia della città, così da non ostacolarne la futura espansione.

La soluzione di Barbavara è presto superata, anche per l'ingresso sulla scena di Michel-Henri-Joseph Maus, ingegnere belga di fama internazionale, esperto nell'ambito della progettazione di ferrovie e infrastrutture correlate¹⁹.

2.1.2 L'arrivo di Henri Maus e la controproposta del consiglio degli Edili (1846-1847)

Henri Maus propone di avvicinare quanto più possibile la strada ferrata al nucleo storico, intendendo la stazione come una vera e propria porta d'ingresso alla città²⁰, accessibile facilmente a tutti i cittadini ed esercizi commerciali. Secondo questa logica, il luogo ideale individuato dall'ingegnere belga non può che essere il centro della piazza Carlo Felice, all'intersezione tra il viale del Re e il prolungamento della contrada Nuova.

Il progetto (fig. 4) porta la data del 27 agosto 1846²¹ e prevede la realizzazione di due fabbricati viaggiatori di 100 metri di lunghezza e 18 di larghezza in corrispondenza dell'avancorpo centrale²². Gli edi-

pagina accanto:

Figura 3.
Piano regolatore del 1846 indicante la prima soluzione di Henri Maus per la stazione e la proposta per il nuovo ospedale militare. ASCT, *Tipi e disegni*, 39.2.36, *Piano Regolatore delle nuove fabbriche tra i viali del Re e di S. Salvatore presso la Città di Torino*, 1846.

Figura 4.
Pratica edilizia per la stazione di Torino. La pratica è datata 27 agosto 1846 e firmata dall'allievo ingegnere Nenzi Mella e dall'ispettore onorario del genio civile Henri Maus. Al di sotto delle firme si può leggere: "Il presente disegno subì poi notevoli variazioni". ASCT, *Progetti Edilizi 1780-1928*, 1846, n. 1, tav. 1, Nenzi Mella, *Plan general de la station de Turin*, 27 agosto 1846.

¹⁸ De Pieri Filippo, *La ferrovia nella città: progetti, cantieri, dibattiti* cit., p. 194.

¹⁹ Lederer André, *Henri Maus*, in «Biographie Nationale de Belgique», vol. XXXIX, Établissements Emile Bruylant, Bruxelles 1976: come approfondito nel paragrafo 1.2, in questa fase embrionale di sviluppo delle ferrovie piemontesi le conoscenze in ambito di progettazione ferroviaria sono ancora limitate, e per questa ragione si tende a ricorrere a tecnici stranieri. Questi provengono in particolare da paesi in cui le ferrovie si trovano in uno stato più avanzato come Belgio e Regno Unito. È secondo questa logica che Henri Maus, nel 1845, è chiamato da re Carlo Alberto per identificare una possibile soluzione al nodo dell'attraversamento ferroviario della catena alpina. A partire dal 1847, quando è nominato Ispettore onorario del genio civile, segue, parallelamente ai progetti per un tunnel sotto il Frejus, la realizzazione della prima tratta della ferrovia Torino-Genova.

L'ingegner Maus è erroneamente riportato come "ing. Mans" molteplici volte in Ronco Silvio, *La stazione di Torino Porta Nuova*, in «Studi geografici su Torino e il Piemonte», vol. I, 1954, nonché in Comoli Mandracci Vera, *Torino* cit., p. 151.

²⁰ Comoli Mandracci Vera, *Urbanistica e architettura* cit., p. 419.

²¹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Dichiarazione di pubblica utilità per la stazione di Torino, 2 novembre 1847.

²² Ronco Silvio, *La stazione di Torino Porta Nuova*, in «Studi geografici su Torino e il Piemonte», vol. I, 1954, p. 86, si sostiene che il progetto di Maus preveda due edifici paralleli di circa 80 metri per 12. Tale valore è riportato anche in Ballatore Luigi, Masi Fausto, *Torino Porta Nuova: storia delle ferrovie piemontesi*, Abete, Roma 1988, p. 93. Dall'analisi dei disegni disponibili, tra cui il *Piano Regolatore delle nuove fabbriche tra i viali del Re e di S. Salvatore presso la Città di Torino* (fig. 3) e il *Plan general de la station de Turin* (fig. 4), i fabbricati risultano tuttavia avere una lunghezza di circa 100 metri.

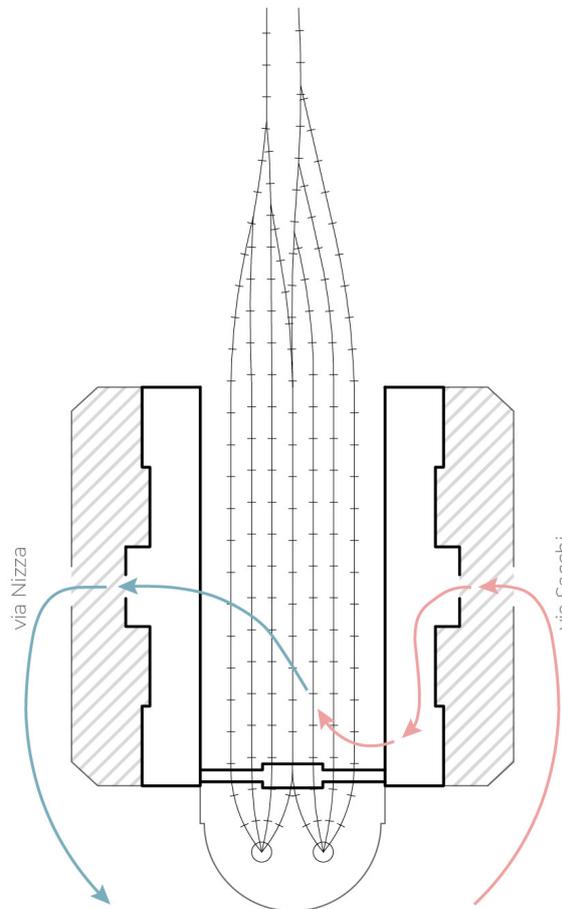


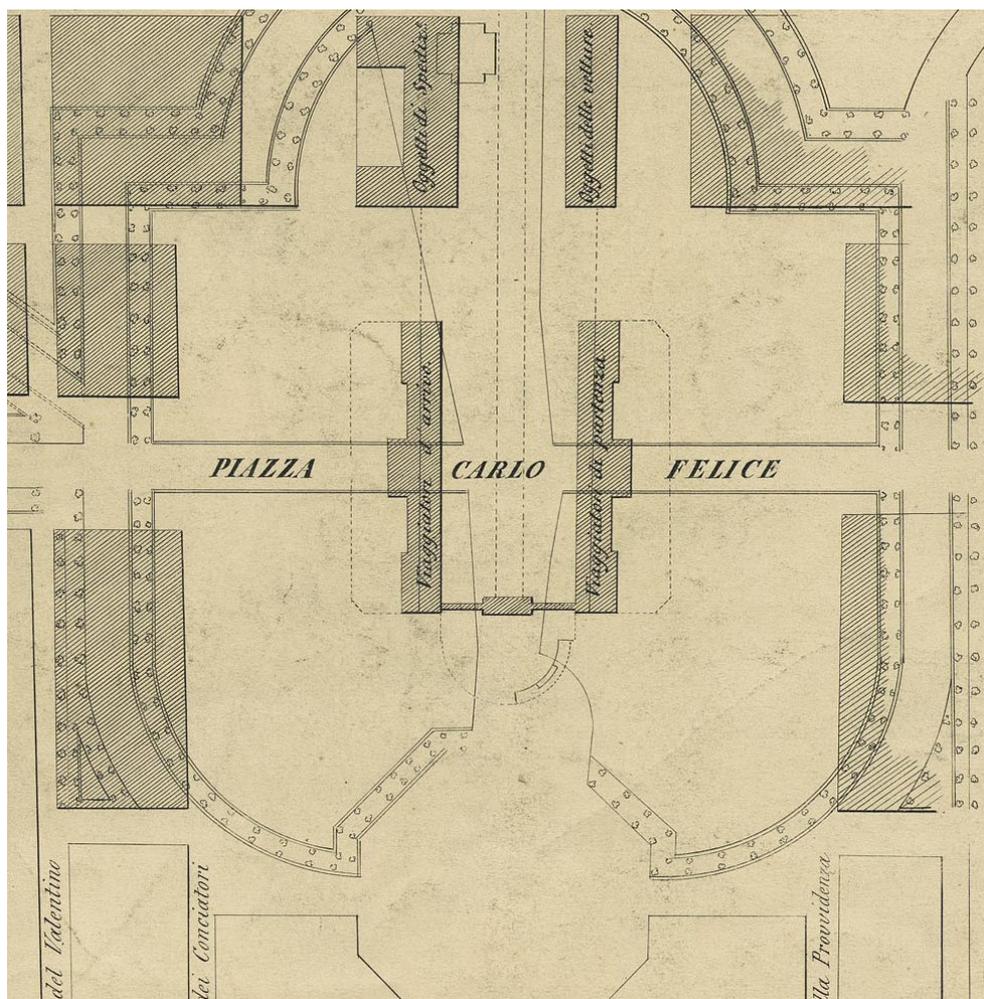
Figura 5. Schema di distribuzione dei flussi di viaggiatori in partenza e in arrivo secondo il progetto dell'ingegnere Henri Maus del 1846.

fici sono paralleli alla strada ferrata e collegati tra loro a nord da una cancellata semicircolare, posta in un'area della piazza oggi occupata dal giardino Sambuy. Una rigida ripartizione funzionale degli spazi assegna il fabbricato est ai viaggiatori in arrivo ed il fabbricato ovest a quelli in partenza, con ulteriori edifici di servizio in posizione più arretrata²³. I rispettivi ingressi sono costituiti da due avancorpi in asse con il viale del Re, la cui continuità risulta inevitabilmente interrotta. Il piano regolatore sembra limitarsi ad organizzare la futura espansione urbana con il solo obiettivo di fare spazio alla stazione, lasciando irrisolti alcuni importanti nodi come lo spostamento delle strade di Nizza e Stupinigi: nel loro tratto terminale, le due arterie sono previste con larghezze differenti e non sembrano presentare alcuna relazione con gli assi viari del tessuto urbano esistente, sboccando in maniera asimmetrica nella grande piazza intorno all'imbarcadero. La stessa piazza Carlo Felice rimane poco meno larga della vecchia *grande place*, dal momento che gli isolati, distanti tra loro circa 220 metri,

²³ ASCT, *Tipi e disegni*, 39.2.36, *Piano Regolatore delle nuove fabbriche tra i viali del Re e di S. Salvatore presso la Città di Torino*, 1846.

Figura 6.

Dettaglio del piano regolatore del 1846 dove è visibile la sovrapposizione tra la vecchia piazza napoleonica e la nuova piazza che risulterebbe dalla proposta di Maus. Stralcio di ASCT, *Tipi e disegni*, 39.2.36, *Piano Regolatore delle nuove fabbriche tra i viali del Re e di S. Salvatore presso la Città di Torino*, 1846.



sono previsti solo a est del prolungamento della contrada dei Conciatori (oggi via Lagrange) e a ovest del prolungamento della contrada della Provvidenza (via XX Settembre), in corrispondenza dei viali alberati che circondavano la piazza napoleonica (fig. 6).

Non può quindi stupire che la soluzione proposta da Henri Maus incontri immediatamente numerose critiche da parte di privati cittadini e della stessa amministrazione comunale: la dichiarazione di pubblica utilità per il progetto dell'ingegnere belga, firmata da re Carlo Alberto il 29 settembre 1846 sulla base dell'idea che il sito, così vicino all'abitato, sia "il più comodo per la popolazione, e pel commercio"²⁴, non dissuade infatti i sindaci di Torino (Vittorio Colli di Felizzano e Giovanni Nigra) dal presentare, in data 4 febbraio 1847, un appello al re per l'arretramento della stazione, così da evitare i "gravi inconvenienti che risulterebbero dall'adozione del progetto del Sig. Cav. Ingegn. Maus pello stabilimento dello sbocco della strada ferrata sul-

²⁴ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, doc. 3, Dichiarazione di pubblica utilità per la stazione di Torino, 29 settembre 1846.

la piazza Carlo Felice”²⁵. L’appello dell’amministrazione comunale è corredato di un piano alternativo presentato dal consiglio degli Edili nella seduta del 22 gennaio²⁶, in cui lo scalo è spostato di alcune centinaia di metri a sud, oltre il viale del re e in linea con l’asse costituito da corso Duca di Genova (oggi corso Stati Uniti) e via Berthollet.

Le argomentazioni da parte del corpo decurionale della città sono del tutto simili a quelle avanzate nell’aprile 1846, ma si pone l’accento in particolare sul rischio che il piano di Maus privi la città di una “piazza bella, vasta, regolare, indispensabile alla circolazione”²⁷, specie alla luce del futuro afflusso di merci e persone dirette allo scalo ferroviario. L’arretramento della stazione, oltre a garantire la continuità del viale del Re, consente pertanto la realizzazione di una piazza di circa 80.000 metri quadri, più del doppio rispetto a piazza Vittorio Emanuele I (oggi Vittorio Veneto), la più grande della città.

Come visibile nella figura 7, tuttavia, di nuovo il piano non sembra in grado di risolvere in maniera convincente il nodo della futura viabilità urbana: nonostante gli assi viari nord-sud del borgo San Salvario e del borgo San Secondo siano tracciati in prosecuzione di quelli esistenti, le strade di Nizza e Stupinigi sono gestite in modo differente. Mentre la prima ricalca interamente il proprio percorso originario, la seconda è rettificata, ma senza alcun nesso con il reticolo del nucleo storico. Lo stretto corridoio di circa 60 metri lasciato alla strada ferrata tra gli isolati a sud della stazione sembra inoltre tradire ancora una scarsa consapevolezza circa le potenzialità della nuova infrastruttura, che verrebbe così privata di ogni futura possibilità di crescita, sia in termini di numero di binari, sia in termini di fabbricati di servizio.

2.1.3 La risposta di Maus e le polemiche tra comune e governo

Ad alcuni giorni di distanza, l’11 febbraio, Henri Maus risponde alle criticità sollevate dall’amministrazione comunale in una lunga lettera destinata al ministro dell’Interno Luigi des Ambrois²⁸. L’ingegnere belga, che proprio nel 1847 è nominato ispettore onorario del genio

²⁵ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, doc. 15, Gabinetto di Sua Maestà a Luigi des Ambrois, 4 febbraio 1847.

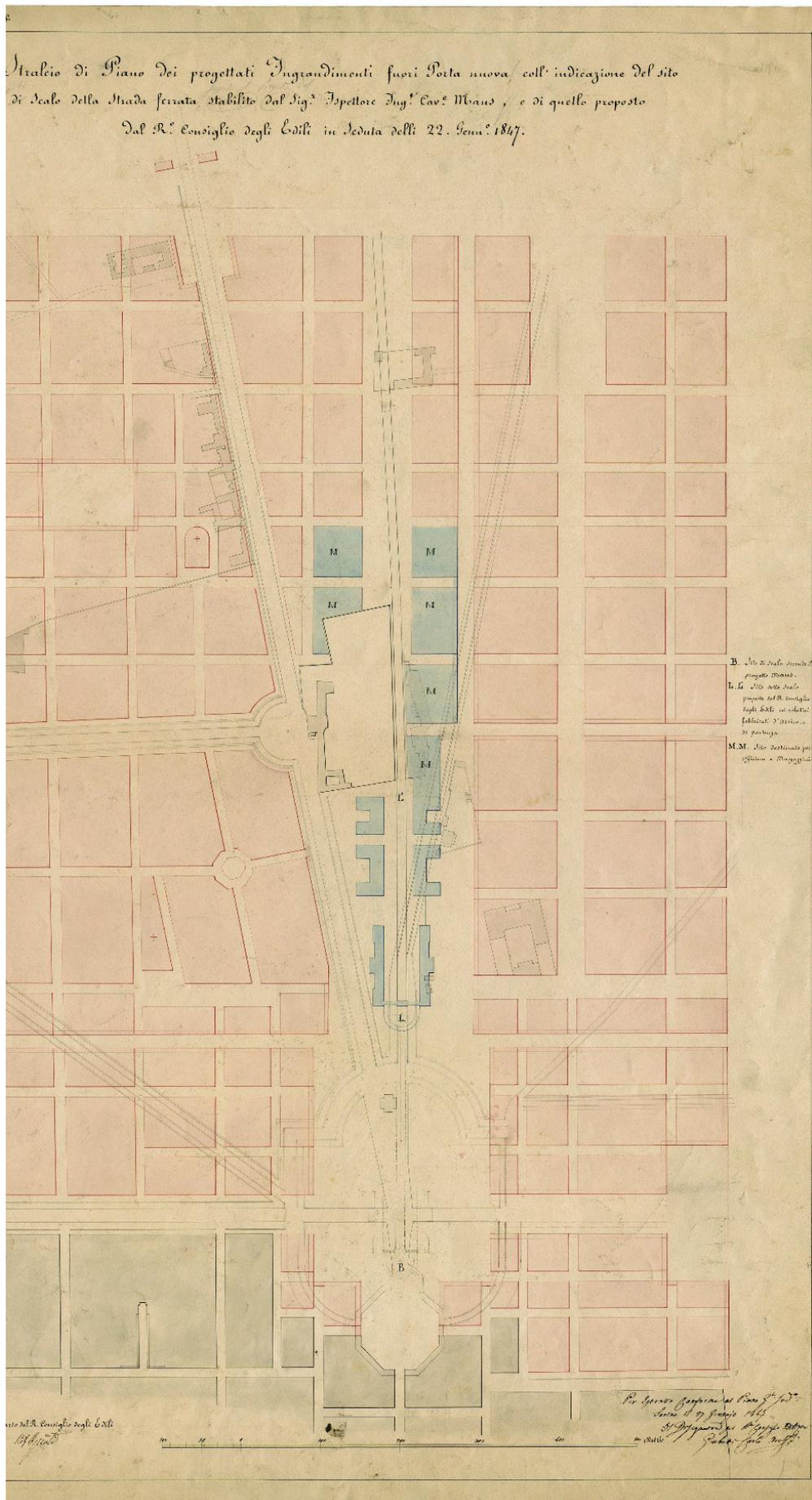
²⁶ Ronco Silvio, *La stazione di Torino Porta Nuova* cit., p. 89. La data del 22 gennaio per la presentazione del piano del consiglio degli Edili è anche riportata in diversi disegni, come ad esempio ASCT, *Tipi e disegni*, 39.2.32, *Stralcio di Piano degli Ingrandimenti di questa Capitale progettati fuori Porta Nuova*, 27 gennaio 1847.

²⁷ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Appello del corpo decurionale di Torino a re Carlo Alberto, 4 febbraio 1847.

²⁸ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, doc. 17, Henri Maus a Luigi des Ambrois, 11 febbraio 1847.

Figura 7.

Confronto tra il sito identificato da Maus (in asse al viale del Re, lettera B) e il sito proposto dal consiglio degli Edili (lettera L). ASCT, *Tipi e disegni*, 39.2.42, *Stralcio di piano dei progettati ingrandimenti fuori Porta Nuova coll'indicazione del sito di scalo della strada ferrata stabilito dal Sig. Ispettore Ing. Cav. Maus, e di quello proposto dal R. Consiglio degli Edili in seduta delli 22. Genn. 1847.*



civile²⁹, fa pesare la propria esperienza in campo internazionale e fornisce un'ampia casistica di città europee e della loro relazione con l'infrastruttura ferroviaria, sottolineando come, in generale, i vantaggi di una stazione centrale spingono “*les gouvernements et les compagnies à faire pénétrer le chemin de fer dans l'intérieur même des villes malgré des sacrifices souvent considérables*”³⁰. Cita, ad esempio, il caso di Londra, dove le ferrovie di Greenwich e Dover raggiungono il cuore della città, mentre quelle di Birmingham e Bristol si fermano alle sue porte, “*mais c'est là un inconvénient tellement senti que Monsieur Brunel [Isambard Kingdom Brunel, noto ingegnere britannico³¹] m'a entretenu pendant mon dernier séjour en Piémont d'un projet pour faire arriver ces chemins de fer près du centre de la cité, malgré les frais prodigieux qui doivent en résulter*”³². Altri esempi avanzati dall'ingegnere belga riguardano diverse città del Belgio, tra cui Gand, Bruges e la capitale Bruxelles, dove agli albori della ferrovia diverse stazioni erano state poste all'esterno delle città, ma “*furent, sur les instances des Régences qui ont fourni souvent de larges subsides, portées à l'intérieur*”³³. A Torino, peraltro, questa operazione sarebbe possibile senza dover abbattere molti fabbricati, attestando per l'appunto la strada ferrata al centro di un piazzale privo di ostacoli rilevanti come piazza Carlo Felice.

Le parole di Maus sembrano corrispondere con quanto effettivamente accaduto in quei paesi europei dove le ferrovie sono maggiormente e da più tempo diffuse. Negli anni '30, infatti, le stazioni tendono generalmente ad essere collocate ai margini dell'abitato, all'esterno dei densi centri cittadini³⁴. Questi ultimi non vengono interessati non tanto per rispetto dell'edilizia storica, quanto per il prezzo molto più elevato dei terreni da espropriare³⁵. Nel Regno Unito, dove le compagnie ferroviarie sono private, la ragione è da ricercarsi anche nel più immediato ritorno economico che tale scelta garantisce agli investitori, la cui priorità, in questa prima fase, è di attivare quanto

²⁹ Lederer André, *Henri Maus*, in «Biographie Nationale de Belgique», vol. XXXIX, Établissements Emile Bruylant, Bruxelles 1976, p. 672.

³⁰ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, doc. 17, Henri Maus a Luigi des Ambrois, 11 febbraio 1847.

³¹ *Isambard Kingdom Brunel*, Royal Museums Greenwich, <https://www.rmg.co.uk/stories/topics/who-was-isambard-kingdom-brunel>, consultato 04/05/2025.

³² ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, doc. 17, Henri Maus a Luigi des Ambrois, 11 febbraio 1847.

³³ Ibidem.

³⁴ Kellett John R., *The impact of railways on Victorian cities*, Routledge and Kegan Paul, Londra 1969, p. 4.

³⁵ Schivelbusch Wolfgang, *Storia dei viaggi in ferrovia* cit., p. 193: non si può del tutto escludere che in questo periodo cominci ad esserci una certa sensibilità nei confronti dell'architettura storica, ma il prezzo dei terreni è il fattore preminente: la ferrovia richiede infatti ampie superfici per la linea ferroviaria vera e propria, le stazioni, i magazzini e tende pertanto ad attestarsi in settori della città che garantiscano condizioni ottimali da un punto di vista dei prezzi dei terreni e delle comunicazioni.

prima le tratte di strada ferrata al minor costo possibile, eludendo le continue e ostinate resistenze da parte dei proprietari e i conseguenti ritardi³⁶.

A partire da fine anni '30 e inizio anni '40, tuttavia, diventa sempre più importante avere stazioni non solo più grandi ed efficienti, ma anche più centrali, così da intercettare il massimo numero di passeggeri³⁷. Le compagnie si convincono allora a investire ingenti somme per portare le ferrovie nel cuore delle città, utilizzando tutti gli strumenti permessi dalle tecnologie dell'epoca: in Regno Unito, pur di ridurre al minimo gli ostacoli burocratici, si ricorre spesso a tunnel per l'ultimo tratto di avvicinamento, come nel caso della breve estensione tra Camden Town e Euston a Londra³⁸. A Parigi, gli studi pubblicati dall'ingegnere Louis-Léger Vallée nel 1837 prevedono la realizzazione di ferrovie in trincea nei quartieri centrali e su viadotti sopraelevati nei quartieri periferici³⁹. In generale, ove possibile, si genera una vera e propria corsa ad accaparrarsi porzioni dei centri storici, tanto che al 1849 le compagnie ferroviarie britanniche avranno speso 19.240.000 sterline soltanto in acquisizioni di terreni, pari a circa un quarto dei costi totali di costruzione⁴⁰.

Henri Maus non si limita tuttavia a riportare semplicemente ciò che sta accadendo negli altri paesi europei, ma fornisce anche considerazioni di carattere architettonico e urbanistico, ad esempio circa la monumentalità del nuovo imbarcadero: la monumentalità non è infatti data solo dall'edificio in sé, ma anche dal contesto in cui tale edificio è inserito, e quindi da una posizione che lo esalti e metta in evidenza, ragione che rende il centro di piazza Carlo Felice il luogo più consono. Al contrario, una piazza ulteriormente ampliata, come richiesto dal consiglio degli Edili, risulterebbe eccessivamente grandiosa, al punto di svilire l'effetto prodotto dagli edifici che la circondano.

L'ingegnere belga critica anche l'eccessiva importanza data dagli Edili alla superficie antistante la facciata nord, cioè quella rivolta verso la città. Dal suo punto di vista, infatti, i lati funzionali a garantire l'ef-

³⁶ Kellett John R., *The impact of railways on Victorian cities* cit., pp. 8-9.

³⁷ Kellett John R., *The impact of railways on Victorian cities* cit., pp. 10-11: i passeggeri in questa fase rappresentano il 61% dei ricavi delle compagnie ferroviarie britanniche. A Londra nel 1846, anno del primo progetto Maus per la stazione di Torino, sono presentati ben diciannove progetti di ferrovie urbane.

³⁸ Ivi, p. 5: la tratta, lunga meno di 2 chilometri, costa ben 380.000 sterline alla London and Birmingham Company.

³⁹ Bowie Karen, *L'implantation de la gare du Nord dans le clos Saint-Lazare*, in Florence Bourillon et al. (a cura di), *Du clos Saint-Lazare à la gare du Nord : Histoire d'un quartier de Paris*, Presses universitaires de Rennes, Rennes 2022, pp. 184-185.

⁴⁰ Kellett John R., *The impact of railways on Victorian cities* cit., pp. 9-10.

ficienza di uno scalo ferroviario sono quelli laterali, poiché permettono un afflusso più agevole per le vetture che trasportano le merci, nonché i passeggeri in arrivo ed in partenza⁴¹.

Anche in questo caso il re⁴² e il governo ribadiscono il loro sostegno al piano di Maus, come si può riscontrare in una lettera del 2 settembre 1847⁴³ a Des Ambrois da parte del ministro alle Finanze Ottavio Thaon di Revel. Questi redarguisce piuttosto duramente l'operato dell'amministrazione comunale, che in prima istanza non avrebbe dovuto farsi promotrice del progetto di arretramento della stazione, dal momento che una simile decisione deve necessariamente partire dalla volontà del sovrano.

In secondo luogo, il ministro contesta direttamente il progetto da un punto di vista urbanistico tanto che, in risposta alla richiesta da parte della città di non interrompere la continuità di visuale del viale del Re, si spinge addirittura a criticare un principio cardine dello sviluppo urbano torinese, ossia il ricorso a una forte geometricità nel tracciamento degli assi viari. Thaon di Revel esprime infatti la sua contrarietà alla "eccessiva tendenza che havvi generalmente in questa Capitale non solo per la simmetria sino al monotono, ma anche per la linea retta sino all'infinito"⁴⁴. Al di là del viale del Re, i piani osservabili nelle figure 3 e 7 sembrano effettivamente fondati sul diretto prolungamento degli assi viari del centro storico, ottenendo lotti piuttosto regolari di forma rettangolare. Come storicamente avvenuto in occasione degli ingrandimenti della città, anche in questo caso l'espansione si regge strutturalmente su una specifica arteria, ossia il proseguimento, in forma di viale alberato, della neoclassica via dell'Arco (oggi via Accademia Albertina)⁴⁵. È anche possibile che l'impressione di eccessiva monotonia possa derivare, almeno in parte, dagli effetti del regolamento d'Ornato approvato il 31 ottobre 1843, che prevede per le zone di ampliamento una rigorosa uniformità, anche a livello architettonico⁴⁶. L'opinione di Thaon di Revel

⁴¹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, doc. 17, Henri Maus a Luigi des Ambrois, 11 febbraio 1847. Come analizzato nel capitolo precedente e come visibile in figura 5, la stazione è strutturata secondo un impianto di tipo bilaterale, tale per cui i flussi dei passeggeri in partenza e in arrivo sono rigorosamente separati e accesso e uscita dalla stazione avvengono sui piazzali laterali, paralleli ai binari.

⁴² In testa alla lettera di Henri Maus a Luigi des Ambrois dell'11 febbraio 1847 si può leggere: "S. M. [Sua Maestà] determina che si eseguisca senza variazioni il piano della stazione già approvato dalla M. S."

⁴³ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, doc. 17, Ottavio Thaon di Revel (Regia segreteria di stato per gli affari delle finanze) a Luigi des Ambrois (Regia segreteria di stato per gli affari interni), 2 settembre 1847: le parole di Thaon di Revel sono coerenti con l'orientamento politico mostrato nel corso della sua lunga carriera, fondato su un conservatorismo volto sì a svecchiare, ma mai a minare, il potere assoluto del re.

⁴⁴ Ibidem.

⁴⁵ Comoli Mandracci Vera, *Urbanistica e architettura* cit., p. 400.

⁴⁶ Ivi, p. 401.

sembra inoltre concorde con la pur successiva aspra critica dell'architetto viennese Camillo Sitte nei confronti dell'espansione urbana moderna, accusata di grettezza e assenza di fantasia perché basata su un rigido schema a scacchiera, troppo denso e troppo uniforme⁴⁷.

Da un punto di vista economico, è evidente il vantaggio che la città avrebbe in caso di arretramento della stazione: mantenendo la proprietà dei terreni di piazza Carlo Felice, potrebbe ricavare una somma considerevole dalla loro vendita a privati per l'edificazione, invece di doverli retrocedere al governo a un prezzo molto inferiore a quello di mercato. Al tempo stesso, la maggior libertà di circolazione, ed in particolare il prolungamento della strada di Stupinigi senza l'ostacolo della ferrovia, accrescerebbero il valore dei terreni della porzione orientale della vecchia piazza d'Armi, divenuti a quel punto fabbricabili⁴⁸.

Di contro, arretrare lo scalo verso sud si rivelerebbe progressivamente più dispendioso per le Finanze, che non potrebbero beneficiare dei terreni già di proprietà pubblica delle piazze Carlo Felice e d'Armi, e si troverebbero invece a dover acquisire una maggiore superficie di terreni di proprietà privata per ospitare la stazione e la nuova dogana. Dal punto di vista di Thaon di Revel, quindi, perché la proposta della città possa avere un seguito, è necessario che questa, pur non dovendo necessariamente sopperire alla spesa più elevata dovuta all'arretramento della stazione, “ceda o rappresenti per lo meno tutti quei profitti pecuniari che ciò sarebbe per arrecarle, e che senza questa condizione ben ragionevole non le si lasci fiducia alcuna della stessa variazione che si cerca bensì d'insinuare sia per riuscire utile alle R.e Finanze”⁴⁹.

2.1.4 Le altre proposte di attestamento

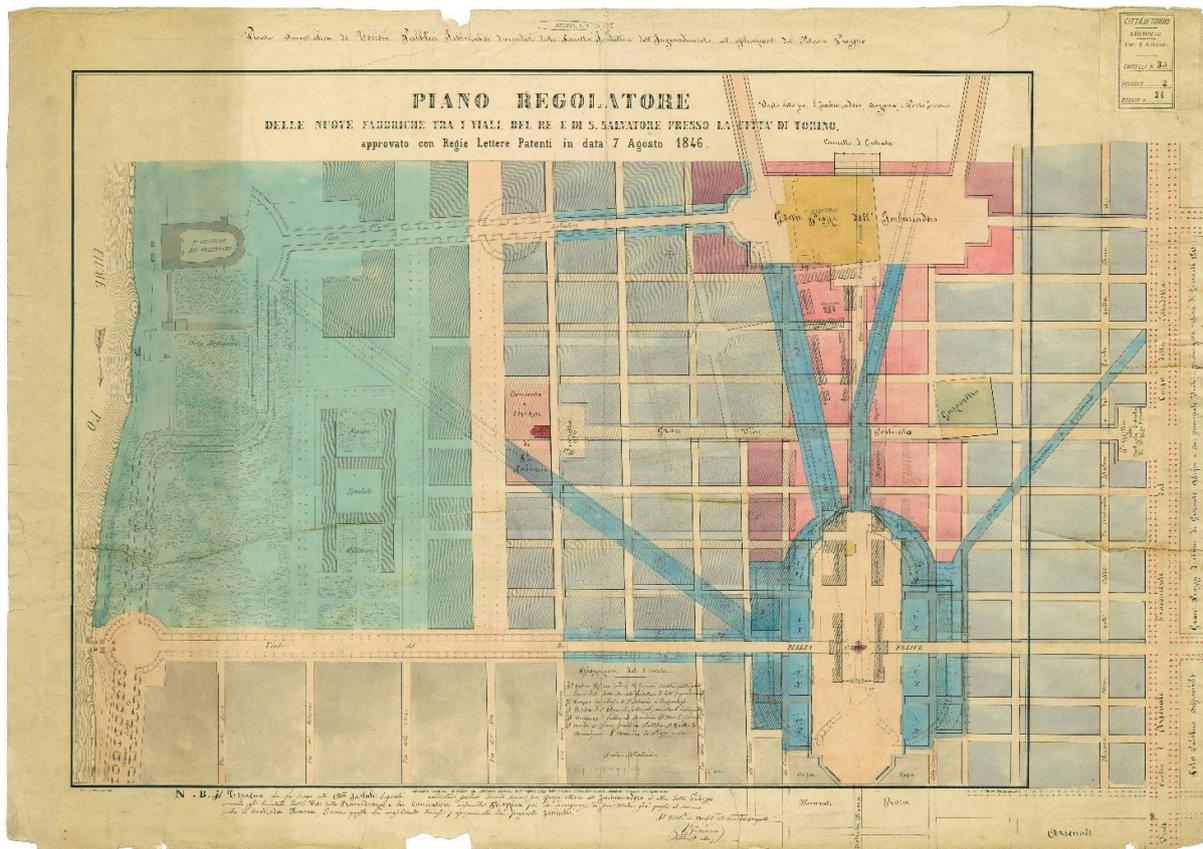
Non è soltanto l'amministrazione comunale a palesare insoddisfazione verso il progetto di Henri Maus; anche molti privati cittadini, per lo più proprietari di beni in San Salvatoro, ritengono che l'attestamento della strada ferrata in piazza Carlo Felice costituisca un danno ai loro interessi economici⁵⁰. Uno dei più strenui sostenitori della necessità di arretrare la stazione verso sud si rivela essere Bartolomeo Marocco, “militare in retiro”, nonché autoproclamato “dilettante in

⁴⁷ Zucconi Guido, *La città dell'Ottocento* cit., p. 128.

⁴⁸ In quel momento non è ancora noto se la realizzazione dello scalo della ferrovia comporti l'occupazione anche solo di parte dei terreni della vecchia piazza d'Armi: si veda paragrafo 2.4.

⁴⁹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, doc. 17, Ottavio Thaon di Revel a Luigi des Ambrois, 2 settembre 1847.

⁵⁰ Comoli Mandracci Vera, *Urbanistica e architettura* cit., p. 420.



architettura”⁵¹. Marocco inoltra un primo ricorso a Carlo Alberto, con annesso disegno, già nel gennaio 1847⁵², mentre una seconda versione risalirebbe al mese di aprile⁵³.

Il grande piano proposto da Bartolomeo Marocco (fig. 8) prevede lo spostamento dell'imbarcadero a sud del viale di San Salvatore (oggi corso Marconi) e la realizzazione, di fronte ad esso, di una grande piazza, su cui si innestano il proseguimento della contrada Nuova da nord, e le nuove strade di Nizza e Stupinigi da sud. Il progetto comprende anche la creazione di una nuova e più ampia piazza d'Armi a ovest del quartiere dell'imbarcadero e di un grande giardino pubblico, circa il doppio dell'attuale parco del Valentino, a est, lungo il fiume Po⁵⁴. Il piano non sembra motivato solamente da una logica di massimo sfruttamento dei terreni, bensì anche da una sincera volontà di proporre qualcosa di avveniristico⁵⁵. In questo senso il viale del Re sembra diventare l'asse di simmetria attraverso cui specchiare

Figura 8. Piano di Bartolomeo Marocco a confronto con il piano per l'imbarcadero di Henri Maus. ASCT, *Tipi e disegni*, 39.2.34, *Pianta dimostrativa de terreni pubblici fabbricabili domandati dalla Società fondatrice dell'ingrandimento coll'applicazione del nuovo progetto*, 1847.

⁵¹ Bartolomeo Marocco è un ex capitano dell'esercito sabauda (Comoli Mandracci Vera, *Urbanistica e architettura* cit., p. 420). A fianco della propria firma, aggiunge i due titoli “militare in retiro” e “dilettante in architettura” su diversi disegni. Uno di questi è ASCT, *Tipi e disegni*, 39.2.39, *Progetto d'Ingrandimento di Questa Capitale attiguo a Porta Nuova*.

⁵² De Pieri Filippo, *Il controllo improbabile: progetti urbani, burocrazie, decisioni in una città capitale dell'Ottocento*, Franco Angeli, Milano 2005, p. 176.

⁵³ Ivi, p. 177.

⁵⁴ ASCT, *Tipi e disegni*, 39.2.39, *Progetto d'Ingrandimento di Questa Capitale attiguo a Porta Nuova*.

⁵⁵ Comoli Mandracci Vera, *Urbanistica e architettura* cit., p. 420.

la città esistente, creando un sistema alternativo di servizi e grandi piazze in continuità con la città storica.

Marocco non agisce tuttavia da solo, ed anzi la sua proposta riscuote un certo successo, principalmente tra altri proprietari di terreni in San Salvario. Tra di essi rientra Auguste Burdin, vivaista di origini savoiarde⁵⁶. Burdin esplicita il suo supporto a Marocco a partire dal settembre 1847⁵⁷, quando pubblica un opuscolo dal titolo *Considérations sur l'emplacement le plus convenable de l'embarcadère central des chemins de fer à Turin*⁵⁸, da cui traspare una certa visione positivista, secondo cui lo sviluppo urbano va regolato sulla base di rigorosi criteri scientifici. Lo scalo deve così essere separato dalla città attraverso una grande piazza, in modo da proteggere le abitazioni dal rumore costante e dai rischi che accompagnano una grande stazione. Il limite a cui attestare la ferrovia deve essere fissato tenendo conto del processo di ingrandimento della città, senza costituirne un ostacolo, e al contempo deve favorire il commercio, coincidendo possibilmente con la linea del dazio. Il grande parco pubblico è inteso da Burdin come “*espace d'active circulation sociale et commerciale entre la ville et l'embarcadère*”⁵⁹, mentre i maggiori costi ed i sacrifici che il piano imporrebbe, tra cui la demolizione del convento di S. Salvario, valutato come “*assez peu agréable à l'œil*”, “*seraient amplement compensés par la beauté et la grandeur du résultat*”⁶⁰. Auguste Burdin dettaglia anche il modo in cui tale piano si può concretizzare, ossia tramite una società per azioni costituita dai suoi promotori, lasciando poi “*à la spéculation privée à faire le reste*”, secondo una prospettiva di liberismo in campo economico che sembra anticipare di alcuni mesi le novità introdotte con la concessione dello Statuto albertino, inclusa una maggiore libertà lasciata all'iniziativa privata nel settore delle costruzioni⁶¹. Non si tratta però di qualcosa di inusitato, dal momento che a partire dal 1843 la cosiddetta Società dei costruttori di Vanchiglia, nata con l'obiettivo di realizzare l'espansione di Torino a nord del viale di S. Maurizio, inizia ad acquisire terreni in

⁵⁶ Montaldo Silvano, *I Burdin. Una dinastia di vivaisti tra Savoia e l'Italia*, in Daniele Jalla (a cura di), *Il Museo della Frutta “Francesco Garnier Valletti”*, Officina Libreria, Milano 2007, pp. 37-51: la dinastia dei Burdin come vivaisti nasce con Martin Burdin nella seconda metà del '700 in Savoia, allora parte integrante del regno di Sardegna. Nel 1827, François, figlio di Martin, trasferisce definitivamente il centro dell'attività di famiglia a Torino, in un vivaio sito nei pressi del convento di San Salvatore. Alla morte di François, Auguste, unico figlio, eredita l'ingente patrimonio paterno: Auguste introduce numerose innovazioni tecnologiche, crea un museo agricolo e pone le basi dell'attuale museo della Frutta, con l'ambizioso obiettivo di realizzare una “*riforma sociale per mezzo dell'istruzione agricola*” (p. 46).

⁵⁷ De Pieri Filippo, *Il controllo improbabile: progetti urbani, burocrazie, decisioni in una città capitale dell'Ottocento* cit., p. 177.

⁵⁸ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, doc. 17, *Considérations sur l'emplacement le plus convenable de l'embarcadère central des chemins de fer à Turin*, 26 settembre 1847.

⁵⁹ *Ibidem*.

⁶⁰ *Ibidem*.

⁶¹ Comoli Mandracci Vera, *Urbanistica e architettura* cit., p. 401.

quella che si rivela essere la prima grande operazione di ingrandimento di iniziativa privata a Torino nell'800⁶².

Non va tuttavia tralasciato il fatto che Burdin, proprietario in San Salvario di un vivaio tra i più grandi ed innovativi di tutto il regno di Sardegna⁶³, a seguito di alcuni investimenti sbagliati si trovi in quel momento in una situazione finanziaria molto delicata, ulteriormente compromessa dalla crisi economica del 1846-47⁶⁴. È evidente che abbia quindi tutto l'interesse nell'aumentare quanto più possibile il valore dei terreni di sua proprietà, resi fabbricabili sulla base del nuovo piano regolatore della città, così da poterli vendere in caso di bisogno, come avrebbe peraltro fatto già nel maggio-giugno del 1848 a seguito del blocco dei commerci provocato dalle rivoluzioni di quell'anno⁶⁵. I sostenitori del piano di Marocco, d'altra parte, non fanno mistero dei propri interessi economici legati all'ipotesi di arretramento della stazione, ma cercano di sottolineare i vantaggi che ne deriverebbero anche per le istituzioni pubbliche: nell'appello al re depositato su iniziativa di Burdin il 9 dicembre 1847⁶⁶, i firmatari, ventiquattro proprietari, tra cui lo stesso Auguste Burdin, il conte Edoardo Rignon e Carlo Beccaria⁶⁷, accludono un calcolo dimostrativo a sostegno di questa tesi⁶⁸. I risultati stimano un maggior valore dei terreni fino a 700.000 lire per le regie Finanze, 1.300.000 lire per la città e 5-6 milioni di lire per i privati. Nel caso del governo, inoltre, va considerato il risparmio che, secondo i firmatari, sarebbe ottenibile da una minore spesa per l'acquisto dei terreni per il nuovo imbarcadero, nonché dalla possibilità di fruire fin da subito di superfici prive di edifici da demolire.

Dopo aver deciso, nel mese di settembre, di venire parzialmente incontro alle richieste di comune e privati, concedendo un lieve arretramento a sud del viale del Re⁶⁹, Carlo Alberto si mostra questa volta

⁶² De Pieri Filippo, *Il controllo improbabile: progetti urbani, burocrazie, decisioni in una città capitale dell'Ottocento* cit., pp. 130-132.

⁶³ Montaldo Silvano, *I Burdin. Una dinastia di vivaisti tra Savoia e l'Italia* cit., pp. 46-47.

⁶⁴ Ivi, pp. 47-48: Auguste Burdin, "pur dotato di spirito innovatore [...] non aveva infatti il senso degli affari del padre e si lanciò in una serie di investimenti eccessivi". Oltre che dalla situazione contingente, Burdin è anche penalizzato dal progressivo aumento della concorrenza.

⁶⁵ *Ibidem*: Burdin è costretto a istituire una società per azioni per salvare i vivai e a vendere una parte dei terreni di San Salvario.

⁶⁶ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, doc. 18, 9 dicembre 1847.

⁶⁷ Si veda paragrafo 1.4.3 circa le espropriazioni a danno dei privati e il ricorso presentato dal conte Rignon.

⁶⁸ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, *Calcolo dimostrativo dell'Interesse delle Regie Finanze, della Città di Torino e dei Privati nel trasporto dell'Imbarcadero oltre S. Salvario fra i due stradali di Niz̄za e Stupinigi*, 9 dicembre 1847.

⁶⁹ De Pieri Filippo, *Il controllo improbabile: progetti urbani, burocrazie, decisioni in una città capitale dell'Ottocento* cit., p. 177.

convintamente contrario, come peraltro anche il suo ministro delle Finanze. Thaon di Revel, nella lettera di trasmissione del ricorso al ministero degli Interni del 10 dicembre 1847, appare convinto del fatto che i ricorrenti sono mossi in prevalenza, se non del tutto, da interessi particolari, e che d'altronde “non è più il caso di ritornare un'altra volta sul nuovo progetto di quella stazione, che venne ultimamente approvato da S.M. con essenziale modificazione di quello precedente”⁷⁰. Il 16 dicembre la proposta di Burdin e degli altri proprietari è quindi ancora una volta rigettata dal re, che determina “che nulla sia innovato alle decisioni prese”⁷¹.

Se da questo momento in avanti l'amministrazione civica sembra accontentarsi dell'arretramento della stazione a sud del viale del re e preferisce indirizzare le sue richieste a una rapida costruzione della stazione definitiva, alcuni privati cittadini non cedono dal proposito di ottenere un'ulteriore modifica del piano: ancora nel gennaio 1861, all'alba dell'inizio dei lavori per la costruzione dello scalo definitivo, il consigliere comunale Desiderato Chiaves, rilevante figura politica a livello locale e nazionale⁷², presenta alla giunta comunale una petizione⁷³ per allontanare la ferrovia da piazza Carlo Felice firmata da 473 cittadini.

Nel testo della petizione, dopo aver ribadito l'importanza che la realizzazione dello scalo definitivo di Porta Nuova avrà per l'intera città, i firmatari chiedono di arretrare il fronte dell'edificio alla stessa linea proposta dal consiglio degli Edili nel 1847, cioè quella formata da via Berthollet e corso Duca di Genova. Essi sostengono che tale arretramento renderebbe piazza Carlo Felice “una delle più rimarchevoli e maestose di Europa”⁷⁴ e, nella speranza di conferire maggiore autorevolezza alla propria iniziativa, invocano il sostegno di Carlo Promis, che in un suo precedente progetto avrebbe indicato quella stessa linea per l'attestamento della strada ferrata. Secondo i firmatari, la realizzazione del nuovo scalo nella stessa posizione di quello provvisorio lascerebbe la piazza incompiuta, riducendo l'utilità dei portici presenti nei tre isolati già realizzati lungo il suo perimetro.

Come nei casi precedenti, tuttavia, almeno parte delle reali ragioni

⁷⁰ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Ottavio Thaon di Revel a Luigi des Ambrois, 10 dicembre 1847: Thaon di Revel sostiene che “li ricorrenti sono in sostanza spinti da viste di particolare interesse”.

⁷¹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, 16 dicembre 1847.

⁷² Duranti Luciana, *CHIAVES, Desiderato*, in «Dizionario Biografico degli Italiani», vol. XXIV, Istituto della Enciclopedia italiana, Roma 1980, pp. 651-652: avvocato, Chiaves entra nel consiglio comunale di Torino nel 1852 e vi resta per circa trent'anni. Parallelamente, è eletto numerose volte al Parlamento italiano nel periodo compreso tra il 1857 ed il 1882.

⁷³ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 83, cart. 7, fasc. 14, doc. 6.1, *Nuovo scalo a Porta Nuova*, 18 gennaio 1861.

⁷⁴ *Ibidem*.

della petizione vanno ricercate negli interessi economici e speculativi dei privati coinvolti: i 473 firmatari risultano infatti essere “contribuenti in massima parte proprietari e negozianti di questa Città”⁷⁵ che ritengono dannosa per il proprio tornaconto personale la scelta di mantenere l’attestamento alla stessa linea del secondo imbarcadero.

Nel corso della seduta del 21 gennaio 1861, la giunta comunale, pur riconoscendo la bontà della proposta, esprime il proprio timore che una simile richiesta rischi di ritardare ulteriormente o addirittura impedire il completamento di un progetto tanto atteso, ed invita quindi i firmatari a presentare la propria petizione direttamente al governo⁷⁶. La giunta suggerisce altresì che sia molto probabile un parere contrario del governo, dal momento che quest’ultimo, nell’ottica di ridurre le spese, ha ogni interesse nel conservare i fabbricati interni dello scalo che, in caso di nuovo arretramento, dovrebbero invece essere abbattuti⁷⁷.

A seguito di quest’ultimo velleitario tentativo, l’avvio dei cantieri per lo scalo definitivo sancisce l’inizio di una nuova fase per lo sviluppo urbano di Torino.

2.2 Il “trasporto” delle strade di Nizza e di Stupinigi (1847-1851)

Una delle questioni più urgenti poste dalla scelta di attestare la strada ferrata sulla piazza Carlo Felice è quella riguardante il riordinamento della viabilità intorno a Porta Nuova.

Come visibile nella figura 9, Porta Nuova rappresenta un importante nodo della viabilità urbana ed extraurbana torinese, dal momento che nella vecchia *grande place* napoleonica convergono il viale del Re, lato meridionale della circonvallazione cittadina, e poi, radialmente, la strada del Valentino fino all’omonimo castello verso sud-est, le strade di Nizza e Stupinigi verso sud, la strada di Orbassano verso sud-ovest e la contrada Nuova verso nord, fino al cuore del tessuto urbano. Non sorprende di conseguenza il forte timore, più volte espresso, da parte dell’amministrazione comunale e dei privati cittadini circa lo sconvolgimento causato dall’arrivo della ferrovia. Preoccupazioni in tal senso si trovano già a partire dal 1846, ma bisogna attendere

⁷⁵ Ibidem.

⁷⁶ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 83, cart. 7, fasc. 14, doc. 7, *Deliberazione della Giunta municipale*, 21 gennaio 1861.

⁷⁷ Ibidem.

a sinistra:

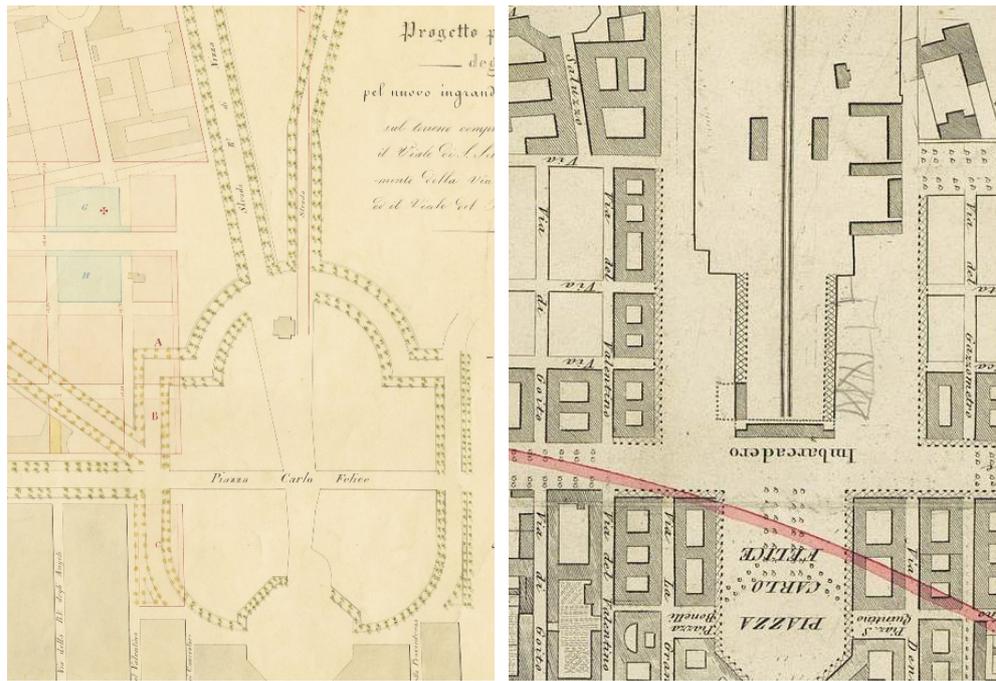
Figura 9.

Configurazione strade di Nizza e Stupinigi prima dell'arrivo della strada ferrata. Stralcio di ASCT, *Tipi e disegni*, 39.2.33, *Progetto per il compartimento degli Isolati per il nuovo ingrandimento di questa Capitale*, maggio 1846.

a destra:

Figura 10.

Configurazione finale strade di Nizza e Stupinigi, rettificata e allineata alle contrade dei Conciatori e della Provvidenza. In basso a sinistra è visibile il gasometro, tagliato nella sua porzione est. Stralcio di ASCT, *Tipi e disegni*, 44.1.22, *Pianta della città e borghi di Torino*, 1852.



l'inizio del 1847 perché vengano formalizzate in un piano organico, alternativo al progetto di Henri Maus: il piano del consiglio degli Edili, arretrando la strada ferrata all'asse via Berthollet-corso Duca di Genova, si prepone infatti l'esplicito obiettivo di migliorare la circolazione urbana, facilitando l'afflusso verso la stazione, permettendo una comunicazione diretta tra gli edifici in procinto di essere costruiti sui due lati di piazza Carlo Felice e soprattutto facilitando l'accesso alle strade di Nizza e Stupinigi⁷⁸.

L'avanzamento dell'iter di pianificazione dello scalo e la fretta dettata dalla volontà di aprire quanto prima la tratta iniziale della ferrovia impongono di liberare i terreni su cui dovrebbe sorgere la stazione, inclusi quelli fino a quel momento occupati dai due stradali.

Il 30 ottobre 1847 l'Azienda generale delle strade ferrate trasmette al ministero dell'Interno il piano prodotto dall'ingegner Ernest Melano, indicante, oltre a terreni e fabbricati da espropriare, anche il "trasporto delle due strade di Nizza e di Stupinigi"⁷⁹.

Il piano di Melano sembra essere la prima occasione in cui viene proposta la rettificazione dei fronti delle due strade e il loro attestamento sul proseguimento rispettivamente della contrada dei Conciatori (oggi via Lagrange) e della contrada della Provvidenza (via XX Settembre)⁸⁰. Questa idea si fonda sulla riproposizione dell'impianto

⁷⁸ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Appello del corpo decurionale di Torino a re Carlo Alberto, 4 febbraio 1847.

⁷⁹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Azienda generale delle strade ferrate al ministero dell'Interno, 30 ottobre 1847.

⁸⁰ De Pieri Filippo, *Il controllo improbabile: progetti urbani, burocrazie, decisioni in una città capitale dell'Ottocento* cit., p. 178.

a scacchiera tipico di Torino e sarà confermata negli anni seguenti da Carlo Promis con la redazione del suo *Piano di ingrandimento della Capitale*.

Il 1° marzo 1848, su pressione di alcuni proprietari in San Salvatore⁸¹, a Ernest Melano è assegnato l'incarico di tracciare la linea del lato orientale della nuova strada di Nizza, così da identificare terreni da espropriare ed eventuali fabbricati da demolire⁸². A un mese di distanza, il tracciamento è completato e Melano rileva l'esigenza di procedere con la "mutilazione" di alcuni fabbricati, di proprietà dei signori Saccone, Gibello, Gianotti e Fornaca, dal momento che interferiscono nella loro porzione occidentale con il regolare andamento della strada⁸³.

Il 2 settembre 1848 è appaltato, insieme alle altre opere per la stazione, anche il trasporto delle strade di Nizza e Stupinigi, con i lavori per quest'ultima che risultano terminati solo nell'aprile 1851⁸⁴.

La questione della gestione e manutenzione del nuovo tratto della strada di Nizza da poco inaugurato ben riflette le problematiche, anche burocratiche, che Torino sta affrontando in questo momento di rapidi cambiamenti: una volta terminati i lavori, effettuati a spese dell'Azienda delle strade ferrate, si deve decidere a chi affidare la manutenzione della strada. L'Ufficio del genio civile di Torino propone di assegnare gestione e relativi oneri direttamente alla città, invece che al governo, con la motivazione che il tratto iniziale dello stradale, fino ad allora situato in campagna, sarebbe presto diventato una via cittadina a tutti gli effetti, come previsto dai piani di ingrandimento⁸⁵. Il ministro dei Lavori pubblici Pietro Paleocapa respinge però l'idea, ritenendo probabile un rifiuto da parte dell'amministrazione comunale e rimandando il momento della consegna all'effettivo completamento degli isolati in affaccio⁸⁶.

Per quanto riguarda la strada di Stupinigi, si rende necessario occupa-

⁸¹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Pietro Spurgazzi a Bartolomeo Bona, 27 febbraio 1848: Spurgazzi riferisce che i signori Saccone, Gibello, Gianotti e Fornaca attendono di conoscere il tracciamento definitivo della nuova strada di Nizza, così da poter identificare la linea su cui far erigere le facciate delle proprie case.

⁸² ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Ernest Melano all'Azienda generale delle strade ferrate, 19 maggio 1848.

⁸³ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Ernest Melano all'Azienda generale delle strade ferrate, 1° aprile 1848: in una lettera successiva, datata 19 maggio 1848, Melano ammette tuttavia un errore nel tracciamento iniziale e rivede parzialmente la propria valutazione, escludendo dall'operazione il sig. Fornaca e riducendo le porzioni da demolire per i fabbricati degli altri tre proprietari.

⁸⁴ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 23, 6 aprile 1851.

⁸⁵ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 23, Ufficio del genio civile all'Azienda generale dell'Interno, 10 aprile 1851.

⁸⁶ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 23, Pietro Paleocapa all'Azienda generale delle strade ferrate, 21 aprile 1851.

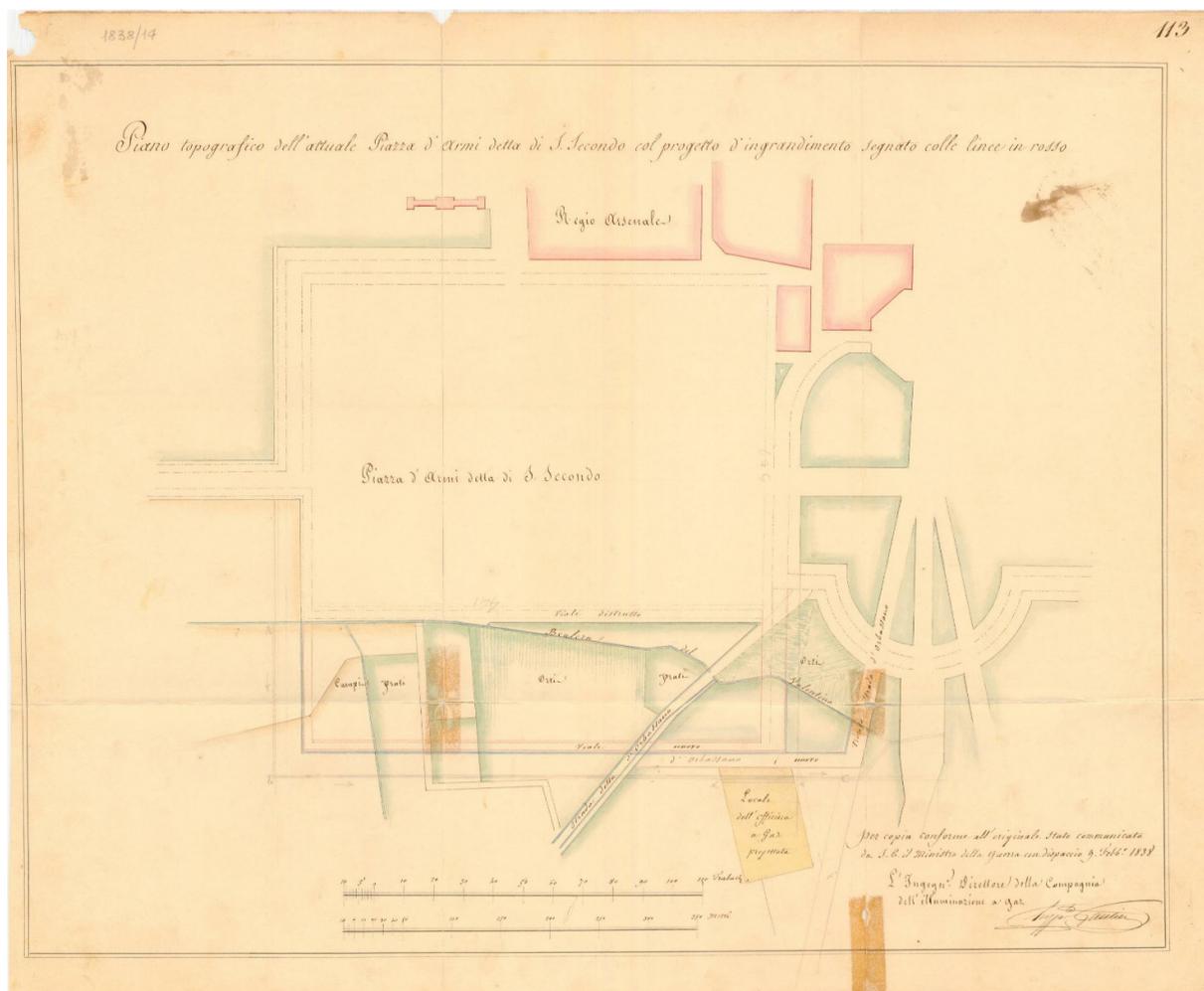


Figura 11. Cartografia inclusa nel progetto del gasometro fuori Porta Nuova indicante il sito dello stesso rispetto alla piazza d'Armi di S. Secondo e alla piazza Carlo Felice. ASCT, *Progetti Edilizi 1780-1928, Piano topografico dell'attuale Piazza d'Armi detta di S. Secondo col progetto d'ingrandimento segnato colle linee in rosso*, 1838, n. 131.

re la stessa per una lunghezza di 682 metri⁸⁷, abbattere i filari di alberi che la fiancheggiano ed infine spostarla più a ovest, in asse con la contrada della Provvidenza. Il processo in questo caso è però decisamente più lineare, sia perché i terreni a ovest di Porta Nuova tendono ad essere già in mano pubblica, sia perché i fabbricati sono più radi che dal lato di S. Salvario.

L'edificio più rilevante tra quelli intercettati dalla strada è il gasometro, anche noto come fabbrica del gas, impianto risalente al 1838 fondamentale per la produzione e distribuzione del gas impiegato nell'illuminazione pubblica di Torino⁸⁸.

Il "grandioso edificio"⁸⁹, posto all'incirca tra gli attuali corso Stati

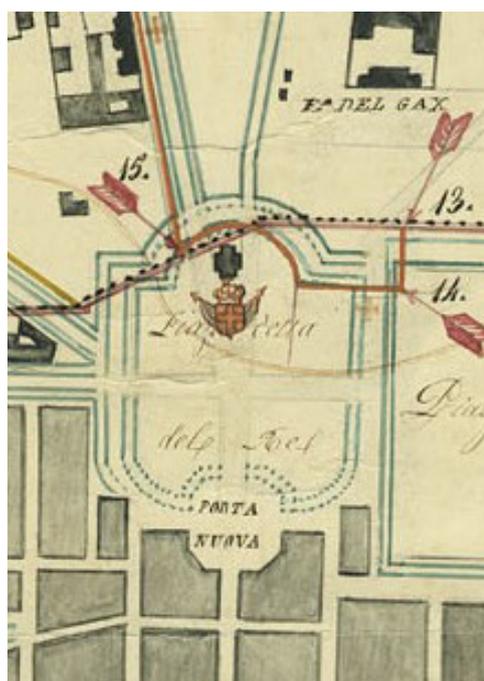
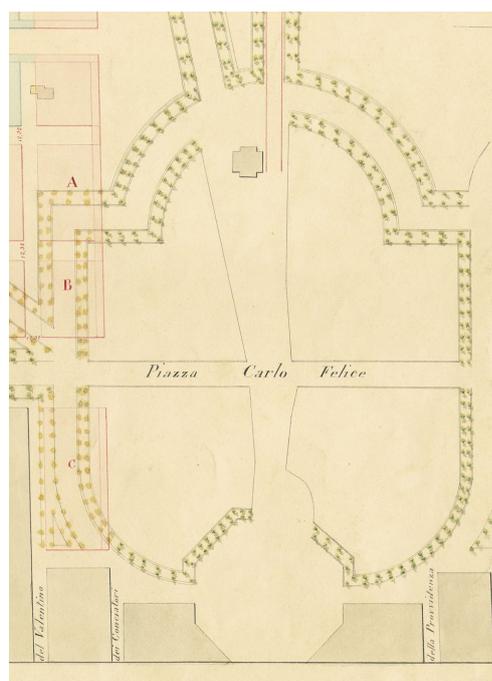
⁸⁷ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, 11 giugno 1848: si parla della necessità di occupare lo stradale di Stupinigi a partire "dall'estrema linea circolare descritta dal fosso che circonda il viale della Piazza Carlo Felice".

⁸⁸ Dameri Annalisa, *Tra decoro e progresso: il gas entra in città*, in Vincenzo Ferrone (a cura di), *Torino Energia. Le politiche energetiche tra innovazione e società (1700-1930)*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 2007, p. 108: il gasometro è completato nel 1838, in una posizione che all'epoca rispetta il requisito minimo di trecento metri di distanza dalle abitazioni ed è al tempo stesso facilmente raggiungibile dai rifornimenti di carbone provenienti dai porti della Liguria. Il servizio di illuminazione pubblica è attivato nel 1839.

⁸⁹ Boggio Camillo, *Lo sviluppo edilizio di Torino dalla Rivoluzione francese alla metà del secolo XIX*, S. Lattes, Torino 1918, p. 29.

Uniti, via Sacchi, via San Secondo e via Montevecchio, interrompe parzialmente con il suo angolo sud-est il nuovo tratto di strada (fig. 10), e deve pertanto essere tagliato, previo pagamento di un indennizzo alla società del gas. Già nel giugno 1849 le opere relative alla strada risultano completate, e rimane solo da effettuare il “taglio” del fabbricato in una maniera che consenta di conservare i gasometri propriamente detti⁹⁰. Il 20 luglio 1849 un sopralluogo congiunto di Pietro Spurgazzi (in rappresentanza delle Strade ferrate) ed un ingegnere ispettore delle regie Finanze stabilisce che, vista l’urgenza di occupare il vecchio tratto di strada, si possa aprire quello nuovo, a patto che si effettui quanto prima la demolizione della “porzione sporgente” del gazometro⁹¹.

2.3 La demolizione del “casino” del dazio



a sinistra:

Figura 12. Casino del dazio in piazza Carlo Felice. Stralcio di ASCT, *Tipi e disegni*, 20.1.1, *Topografia della Città e Borghi di Torino*, 1845.

Un’ulteriore preoccupazione legata all’arrivo della ferrovia a Porta Nuova riguarda il destino dell’ufficio del dazio. Al momento della pubblicazione del progetto di imbarcadero di Henri Maus, nel 1846, i locali del dazio sono infatti ospitati in un edificio di recente costruzione con impianto a croce greca che, proprio in virtù della sua

a destra:

Figura 13. Casino del dazio in piazza Carlo Felice. Stralcio di ASCT, *Tipi e disegni*, 39.2.33, *Progetto per il compartimento degli Isolati per il nuovo ingrandimento di questa Capitale*, maggio 1846.

⁹⁰ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 25, Pietro Spurgazzi all’Azienda generale strade ferrate, 12 agosto 1849.

⁹¹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 25, ingegneri Michela e Spurgazzi alle Strade ferrate, 20 luglio 1849.

funzione, è universalmente noto come “casino del dazio”⁹². Il fabbricato, chiaramente distinguibile in tutte le cartografie dell’epoca⁹³, è situato allo sbocco delle strade di Nizza e Stupinigi, circa al centro dell’emiciclo meridionale di piazza Carlo Felice, sul prolungamento della contrada Nuova. Il piano di Maus impone la demolizione del casino del dazio così da far spazio alla strada ferrata ed ai fabbricati di servizio⁹⁴, mentre l’arretramento proposto dal consiglio degli Edili ne permetterebbe teoricamente la conservazione.

Ad ogni modo, il comune già nel 1847 richiede al governo il futuro limite delle fabbricazioni e la nuova linea daziaria, così da poter pianificare la realizzazione di nuovi edifici del dazio, anche in sostituzione di quello di Porta Nuova⁹⁵. Quello che a questo punto non è ancora chiaro, perché legato al dibattito su dove attestare la strada ferrata, è se l’edificio di piazza Carlo Felice possa essere incorporato nella nuova stazione, o se vada invece demolito.

Nel 1848 Pietro Spurgazzi propone la costruzione di due nuovi uffici del dazio, da collocarsi allo sbocco delle strade di Nizza e di Stupinigi in sostituzione di quello vecchio⁹⁶, ma all’inizio del 1849 la città sceglie di costruire solo un casotto provvisorio, in una posizione identificata di concerto con l’azienda delle Gabelle⁹⁷. Nonostante il sig. Saroli, vincitore della gara d’appalto per il secondo imbarcadero, chieda di iniziare la demolizione del casino già nel mese di agosto, così da poterne riciclare i materiali per le fondazioni della stazione⁹⁸, bisogna attendere il completamento del fabbricato provvisorio, che avverrà solo a ottobre, quando ormai è troppo tardi⁹⁹.

La demolizione è affidata nel gennaio 1850 all’impresario Fasoletti per un costo totale, interamente a carico delle Strade ferrate, di

⁹² ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Ottavio Thaon di Revel (ministero delle Finanze) al ministero degli Interni, 28 maggio 1847.

⁹³ Si veda ad esempio ASCT, *Tipi e disegni*, 20.1.1, *Topografia della Città e Borghi di Torino*, 1845: in prossimità immediata dell’edificio si può vedere, tracciata in colore rosso, la linea del dazio che, fiancheggiando il viale del Re, taglia l’estremità sud-orientale di piazza Carlo Felice per poi proseguire sul lato meridionale della piazza d’Armi.

⁹⁴ Circa in corrispondenza del casino del dazio si prevede di realizzare un edificio per gli “oggetti di spedizione”, come visibile in ASCT, *Tipi e disegni*, 39.2.34, *Pianta dimostrativa de Terreni Pubblici Fabbricabili domandati dalla Società Fondatrice dell’Ingrandimento coll’Aplicazione del Nuovo Progetto*.

⁹⁵ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Ottavio Thaon di Revel (ministero delle Finanze) al ministero degli Interni, 28 maggio 1847.

⁹⁶ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Pietro Spurgazzi, *Trattative avute coll’Ingegnere Barone Delegato per la Città, e Basi di amichevole Componimento cui quelle hanno Condotta*, 1848.

⁹⁷ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Luigi de Margherita (sindaco di Torino) all’Azienda generale strade ferrate, 12 febbraio 1849.

⁹⁸ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 73, Pietro Spurgazzi all’Azienda generale strade ferrate, 8 agosto 1849.

⁹⁹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Carlo Pinchia (sindaco di Torino) all’Azienda generale strade ferrate, 2 ottobre 1849: Pinchia riferisce che le opere murarie sono completate, e manca solo la posa di alcune inferriate.

3225,55 lire¹⁰⁰. Altre 260 lire permettono smontaggio delle balaustrate poste sui fronti meridionale e settentrionale dell'edificio¹⁰¹ e di otto colonne in pietra, per cui è previsto un reimpiego nella stazione di Alessandria, in quel momento in costruzione¹⁰².

Per quanto invece concerne le indennità dovute alla città per tutti i terreni da occuparsi per la stazione e per il dazio, la situazione rimane a lungo congelata. Le cause sono sia contingenti (prima tra tutte, lo scoppio della Prima guerra d'indipendenza ed il conseguente blocco o rallentamento di molti progetti e cantieri), sia soprattutto legate alla complessa trattativa tra comune e governo per la retrocessione di terreni dal primo al secondo¹⁰³. Il dazio, di proprietà comunale, è coinvolto, nel 1849, nell'accordo tra gli ingegneri Spurgazzi e Barone sulle indennità spettanti alla città di Torino¹⁰⁴, ma le trattative di fatto proseguono fino al 23 marzo 1852, data in cui è stipulato il contratto di cessione alle Strade ferrate. L'indennità a beneficio della città è infine calcolata in 52.000 lire¹⁰⁵ per il solo dazio.

2.4 Il secondo spostamento della piazza d'Armi (1847)

Come nel caso del trasporto delle strade di Nizza e Stupinigi e della demolizione del dazio di piazza Carlo Felice, anche la questione della piazza d'Armi si intreccia con le vicende della strada ferrata¹⁰⁶. In questo caso specifico si aggiunge però un attore in più, il ministero di Guerra e Marina, particolarmente ingombrante specie in un periodo così delicato per il regno da un punto di vista politico e militare come la fine degli anni '40¹⁰⁷.

Il 10 giugno 1846 il ministro delle Finanze Thaon di Revel scrive al ministro dell'Interno Luigi des Ambrois in merito alle imminenti variazioni che coinvolgeranno la vecchia piazza d'Armi e per estensione tutto il settore meridionale della città. La piazza dedicata agli esercizi

¹⁰⁰ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 73, Bartolomeo Bona al ministero dei Lavori pubblici, 9 gennaio 1850.

¹⁰¹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 73, Pietro Spurgazzi all'Azienda generale strade ferrate, 22 dicembre 1849.

¹⁰² ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 73, Bartolomeo Bona al ministero dei Lavori pubblici, 9 gennaio 1850.

¹⁰³ La questione delle trattative tra comune e governo è affrontata più in dettaglio nel paragrafo 1.4.2.

¹⁰⁴ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Carlo Pinchia (sindaco di Torino) all'Azienda generale strade ferrate, 20 aprile 1849.

¹⁰⁵ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. I, m. 33, Alessandro Mazzucchetti all'Azienda generale strade ferrate, 24 marzo 1849.

¹⁰⁶ Ballatore Luigi e Masi Fausto, *Torino Porta Nuova : storia delle ferrovie piemontesi* cit., p. 56.

¹⁰⁷ Comoli Mandracci Vera, *Urbanistica e architettura* cit., p. 408.

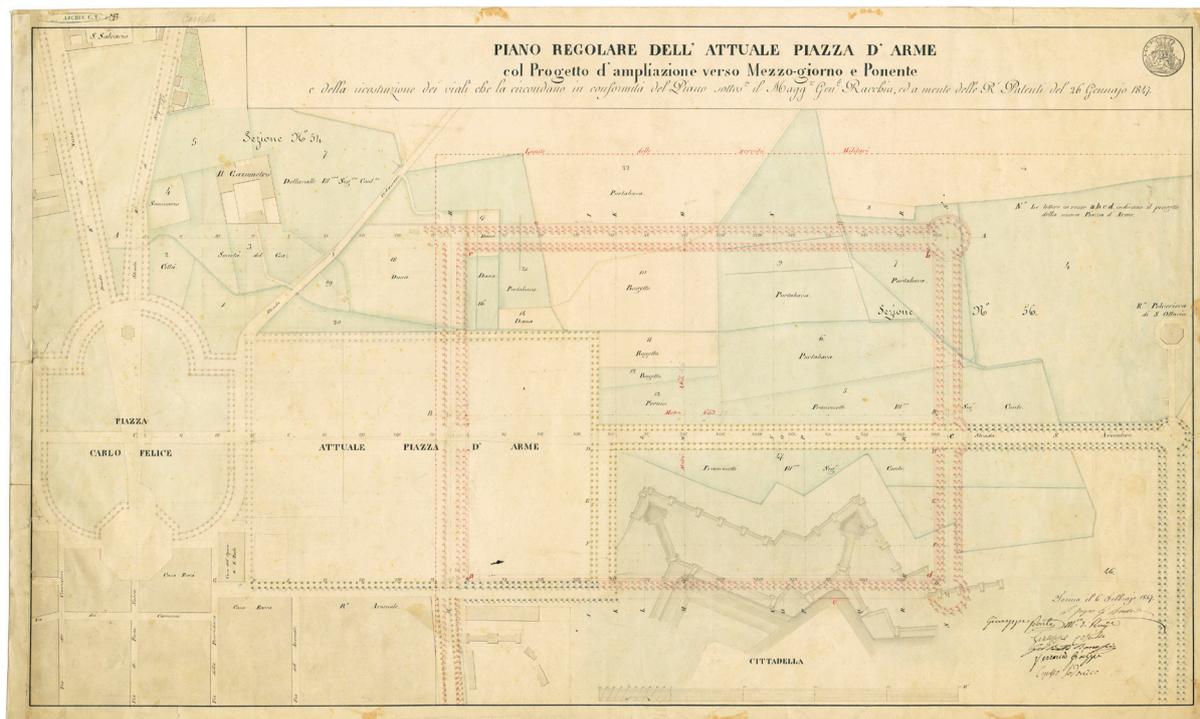


Figura 14. Confronto tra vecchia e nuova piazza d'Armi. ASCT, *Tipi e disegni*, 21.3.44, *Piano Regolare dell'attuale Piazza d'Arme col Progetto di ampliamento verso Mezzogiorno e Ponente*, 6 febbraio 1847.

militari si trova ancora, in questa fase, dove era stata posizionata nel gennaio 1817¹⁰⁸, ossia a sud del regio Arsenale, a sud-est rispetto alla Cittadella, e immediatamente a ovest di piazza Carlo Felice.

Ora, con la recente approvazione delle regie patenti, sono ridotte le servitù militari della Cittadella, liberando così più di metà della piazza d'Armi nella sua porzione compresa tra Porta Nuova e l'estremità ovest dell'isolato dell'Arsenale, corrispondente all'attuale corso Re Umberto¹⁰⁹. Tale linea costituisce, secondo i piani, il limite orientale della nuova piazza d'Armi, il doppio più ampia di quella precedente. Gli altri tre lati della piazza corrispondono agli attuali corsi Matteotti a nord, Stati Uniti a sud e Duca degli Abruzzi a ovest.

La porzione liberata, pari a circa 23 giornate¹¹⁰, rimane invece a disposizione della città per l'edificazione: è evidente, pertanto, come la città di Torino tragga un grande beneficio economico da questa operazione, che deve perciò sottostare ad alcune condizioni.

La prima riguarda l'acquisto dei terreni per la nuova piazza d'Armi, che deve essere a carico dell'amministrazione comunale, mentre la seconda riguarda la disponibilità per le regie Finanze di un sito nei pressi dell'imbarcadero dove stabilire la nuova dogana, secondo

¹⁰⁸ Comoli Mandracci Vera, *Urbanistica e architettura* cit., p. 384.

¹⁰⁹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Ottavio Thaon di Revel (ministero delle Finanze) a Luigi des Ambrois (ministero degli Interni), 10 giugno 1846.

¹¹⁰ 23 giornate corrispondono a circa 86.700 m² o 8,67 ettari.

quanto stabilito dalle regie patenti del 31 dicembre 1833¹¹¹.

Di Revel, inoltre, chiede a des Ambrois quali siano le intenzioni del ministero degli Interni circa la posizione dell'imbarcadero e di eventuali edifici annessi, dal momento che potrebbe notevolmente influenzare la disponibilità per la fabbricazione dei terreni nella metà orientale della piazza, presto adiacente alla strada ferrata.

La domanda, piuttosto ricorrente nei fitti scambi di lettere che intercorrono tra comune e governo, ma anche tra i diversi dicasteri di quest'ultimo, trova una definitiva risposta solo il 14 novembre, quando viene riferito ai sindaci di Torino che non vi è la necessità di occupare con pertinenze della stazione terreni nella porzione dismessa della vecchia piazza d'Armi¹¹².

Nel 1847 sono avviati gli imponenti lavori di spianamento per la nuova piazza, con l'obiettivo dichiarato di "dare lavoro alla classe indigente nella stagione più critica"¹¹³, contribuendo così a risollevare la grave situazione economica del regno¹¹⁴.

La città di Torino, che si è fatta carico dell'operazione, non dispone però nell'immediato dei mezzi necessari per portare a termine il cantiere. L'amministrazione civica si accorda quindi con il ministero delle Finanze per un prestito di 400.000 lire, con la promessa che verrà restituito quanto prima al governo attraverso la vendita dei lotti ricavati dalla porzione dismessa¹¹⁵. La città non gode ancora, tuttavia, della piena disponibilità dei terreni, poiché resta da approvare il piano d'ingrandimento per l'area meridionale¹¹⁶. La definizione dei lotti e l'avvio della vendita arriveranno solamente all'inizio del 1851, parallelamente alla risoluzione del nodo del collocamento dell'ospedale militare¹¹⁷.

¹¹¹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Ottavio Thaon di Revel (ministero delle Finanze) a Luigi des Ambrois (ministero degli Interni), 10 giugno 1846.

¹¹² ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, doc. 5, Luigi des Ambrois (ministero degli Interni) a Ottavio Thaon di Revel (ministero delle Finanze), 14 novembre 1846.

¹¹³ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Ottavio Thaon di Revel (ministero delle Finanze) a Luigi des Ambrois (ministero degli Interni), 28 maggio 1847.

¹¹⁴ Comoli Mandracci Vera, *Urbanistica e architettura* cit., p. 406.

¹¹⁵ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Ottavio Thaon di Revel (ministero delle Finanze) a Luigi des Ambrois (ministero degli Interni), 28 maggio 1847.

¹¹⁶ *Ibidem*.

¹¹⁷ De Pieri Filippo, *Il controllo improbabile : progetti urbani, burocrazie, decisioni in una città capitale dell'Ottocento* cit., p. 200.

3.

**L'influenza della ferrovia di Genova
su una città in espansione**

3.1 La ferrovia come barriera urbanistica

Come in parte visto nei capitoli precedenti, tra le motivazioni contrarie al collocamento della stazione in immediata prossimità dell'abitato una delle più ricorrenti riguarda l'interruzione delle comunicazioni. La preoccupazione non si rivolge però soltanto ad una direttrice radiale, dal centro cittadino alle campagne e viceversa, inevitabilmente messa in crisi dalla profonda trasformazione dello snodo viabilistico della *grande place* di Porta Nuova¹. Già in occasione delle fasi iniziali del dibattito sull'attestamento, tra 1846 e 1847, si sottolinea infatti come la presenza della ferrovia avrebbe rappresentato un ostacolo anche rispetto ad una direttrice tangenziale al centro e in particolare tra i due nuovi quartieri da costruirsi a sud del viale del Re: nel febbraio 1847 i sindaci di Torino Vittorio Colli di Felizzano e Giovanni Nigra affermano che il “ravvicinamento dello scalo della strada ferrata allo sbocco della via di Porta nuova [...] tende ad impedire la comunicazione diretta tra gli edifici che stanno per sorgere ai due lati della piazza e che formar deggiono una delle più amene parti della città”². Nella sua risposta³, l'ingegnere Henri Maus paragona la ferrovia ad un fiume, dal momento che, come un corso d'acqua, può essere attraversata esclusivamente in punti specifici, cioè in corrispondenza di cavalcavia o passaggi a livello. Inoltre, giustifica la lunghezza del complesso di edifici dell'imbarcadero, pari a circa 600 metri dal viale del Re al convento di S. Salvario, portando l'esempio dell'intervallo medio tra i principali ponti sul Tamigi a Londra, pari a 800 metri, e sulla Senna a Parigi, di estensione simile. A proposito della separazione tra i due nascenti borghi, Maus argomenta che “*l'avantage réel et immédiat de raccourcir le parcours des nombreux voyageurs du chemin de fer est supérieur à l'inconvénient d'obliger à un léger détour les habitants [sic] futurs des quartiers encore en projet*”⁴.

Gli fa eco il ministro delle Finanze Ottavio Thaon di Revel, secondo cui “se l'avanzarsi [sic] della stazione verso l'abitato può rendere meno facile qualche terranea comunicazione dall'una all'altra parte accresce per contro la comodità di chi approfitterà in numero incom-

pagina accanto:

Figura 1. Cartografia di Torino nel 1861. A sud sono visibili i due quartieri di S. Salvario e S. Secondo in corso di edificazione, separati dalla ferrovia di Genova. I binari ancora non collegano direttamente le stazioni di Porta Susa e Porta Nuova. Biblioteca civica centrale, cartografico 3/4.13.01, *Torino nel 1861*, 1861.

¹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, Appello del corpo decurionale di Torino a re Carlo Alberto, 4 febbraio 1847: nell'appello presentato dai sindaci di Torino per l'arretramento della stazione, piazza Carlo Felice è ritenuta “indispensabile alla circolazione dell'immenso numero delle persone dei veicoli e delle derrate che affluire debbono [...]”. Si ritiene altresì che il primo progetto di Henri Maus renda “più complicato e meno decoroso l'accesso alle due vie di Nizza e di Stupiniggi [sic]”. La questione è approfondita nel paragrafo 2.2.

² Ibidem.

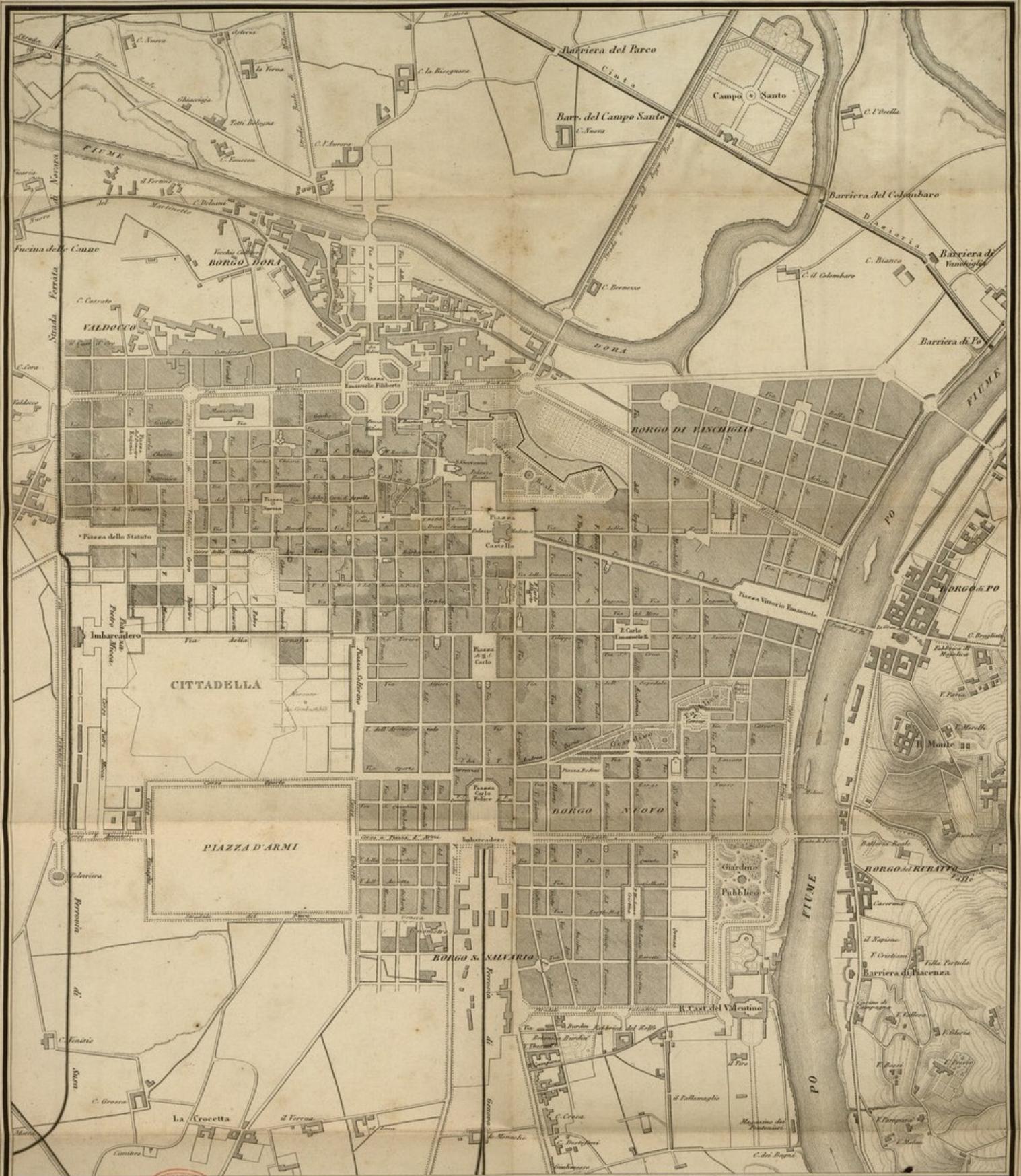
³ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, doc. 17, Henri Maus a Luigi des Ambrois, 11 febbraio 1847.

⁴ Ibidem.

TORINO NEL 1861.

Torino, presso l'editore Gio. Batt. Maggi.

Scala
100 200 300 400 500 600 Metri



LUOGHI RIMARCHEVOLI

- Accademia di Belle Arti Via della Torre
- Militare F. della Torre
- di Scienze F. Brancati di S. Maria
- Armeria Reale Piazza Castello
- Arcoale Via dell'Arcoale
- Biblioteca di S. M. Piazza Castello
- Camera dei Senatori Piazza Carignano
- Campo Santo S. Giovanni
- Cappella di S. Salaria S. Giovanni

- Chiesa Cattedrale di S. Giovanni Piazza S. Giovanni
- della Consolata F. della Consolata
- S. Lorenzo Piazza Castello
- S. Maurizio e Joviano Via S. Felice
- S. Filippo F. S. Filippo
- S. Martini F. Piazza S. Giovanni
- Corpus Domini F. del Corpus Domini
- S. Massimo Via Borgo Nuovo
- Gran Madre di Dio Borgo di Po
- Galleria dei Quadri Piazza Castello
- Museo Egizio, di Storia Naturale, e di Scienze F. Brancati di S. Maria
- di Mineralogia e di Numismatica S. Giovanni
- Botte delle lettere F. del Teatro S. Angelo

- Palazzo del Re Piazza Castello
- del Duca di Genova F. S. Giovanni
- Madama F. Castello
- di Citti F. Palazzo di Citti
- Carignano F. Carignano
- del Senato Via del Senato
- Seminario F. del Seminario
- Teatro Regio Piazza Castello
- Nazionale Via Borgo Nuovo
- Carignano Piazza Carignano
- Dargenio Via S. Angelo
- Roscini Via di Po
- Corbini Via dei Teatri
- Scrive Via della Torre
- Vittorio Emanuele Via della Porta

- Tempio dei Valdesi Strada del Re
- Universitari Via di Po
- Zocca Via della Torre

MONUMENTI PRINCIPALI

- Statua di Emanuele Filiberto Piazza S. Carlo
- Monumento Suardi Piazza Carigna
- Statua del Conte Torle F. del Palazzo di Citti
- Monumenti sepolcrali della S. Giovanni
- Cappella di S. Salaria F. del Seminario
- Monumento a Pietro Micca F. della Consolata
- La Colonna della Consolata F. della Consolata
- Monum. Balbo, Manin, Pepe, Rava Giardino Pubblico
- Monumento a Giuberti Piazza Carignano
- di Milano Castello

parabilmente maggiore della strada ferrata”⁵.

La metafora del fiume sembra in effetti particolarmente adatta a descrivere la nuova infrastruttura, che irrompe con forza nel XIX secolo, sconvolgendo i tradizionali rapporti tra città e mobilità⁶. La ferrovia non rappresenta solo una barriera fisica, ma anche simbolica tra lo spazio urbano preindustriale e lo spazio delle macchine, tipico della strada ferrata e dei fabbricati ad essa correlati: John R. Kellett, nel descrivere questo spazio meccanizzato in *The impact of railways on Victorian cities*, afferma che “*These block-like specialised areas, and the rivers of steel flowing between them, stand out by their scale and artificiality [...]*”⁷, suggerendo l’immagine di un fiume di acciaio che scorre attraverso il territorio, risaltando nettamente rispetto a ciò che lo circonda. L’allegoria è coerente anche con quanto sostenuto dallo storico ed esperto di cultura di massa Wolfgang Schivelbusch, che assimila le stazioni, e in particolare le stazioni di testa come Porta Nuova, a chiuse o trasformatori con il ruolo essenziale di convertire e rendere compatibili due tipologie di spazio radicalmente diverse⁸.

Nel caso torinese, la cesura provocata dalla ferrovia è resa particolarmente evidente dalla scelta di proseguire, per entrambi i quartieri a sud del viale del Re, l’impianto a scacchiera del nucleo storico. Mentre però gli assi viari nord-sud sono prolungati senza alcuna soluzione di continuità, gli assi est-ovest risultano tagliati in maniera netta dall’infrastruttura ferroviaria, sia da un punto di vista viabilistico, sia da un punto di vista prettamente visivo, a causa dell’interruzione prospettica determinata dai fabbricati della stazione posti lungo le vie Nizza e Sacchi. Specialmente a S. Salvario la maglia ortogonale retta da grandi viali alberati, principio cardine della pianificazione urbanistica ottocentesca⁹, si trova irrigidita e in qualche modo limitata dalle barriere urbanistiche del fiume Po a est e della strada ferrata a ovest¹⁰. La separazione tra i due quartieri è anche osservabile nella diversa posizione e nel diverso orientamento che ne caratterizza gli assi viari est-ovest: solo nei primi tre isolati a sud del viale del Re, ancora ere-

⁵ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, doc. 17, Ottavio Thaon di Revel (Regia segreteria di stato per gli affari delle finanze) a Luigi des Ambrois (Regia segreteria di stato per gli affari interni), 2 settembre 1847.

⁶ Si veda il paragrafo 1.1 a proposito della nuova relazione che la ferrovia intrattiene con i centri abitati.

⁷ Kellett John R., *The impact of railways on Victorian cities*, Routledge and Kegan Paul, Londra 1969, p. 2.

⁸ Schivelbusch Wolfgang, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Einaudi, Torino 1988, p. 188.

⁹ Comoli Mandracci Vera, *Urbanistica e architettura*, in Umberto Levra (a cura di), *La città nel Risorgimento (1798-1864)*, vol. 6, Giulio Einaudi editore, Torino 2000, pp. 400-401.

¹⁰ Comoli Mandracci Vera, *Dalla città preunitaria alla prima industrializzazione*, in AA. VV., *Torino città viva: da capitale a metropoli, 1880-1980: cento anni di vita cittadina: politica, economia, società, cultura*, Centro Studi Piemontesi, Torino 1980, p. 227.

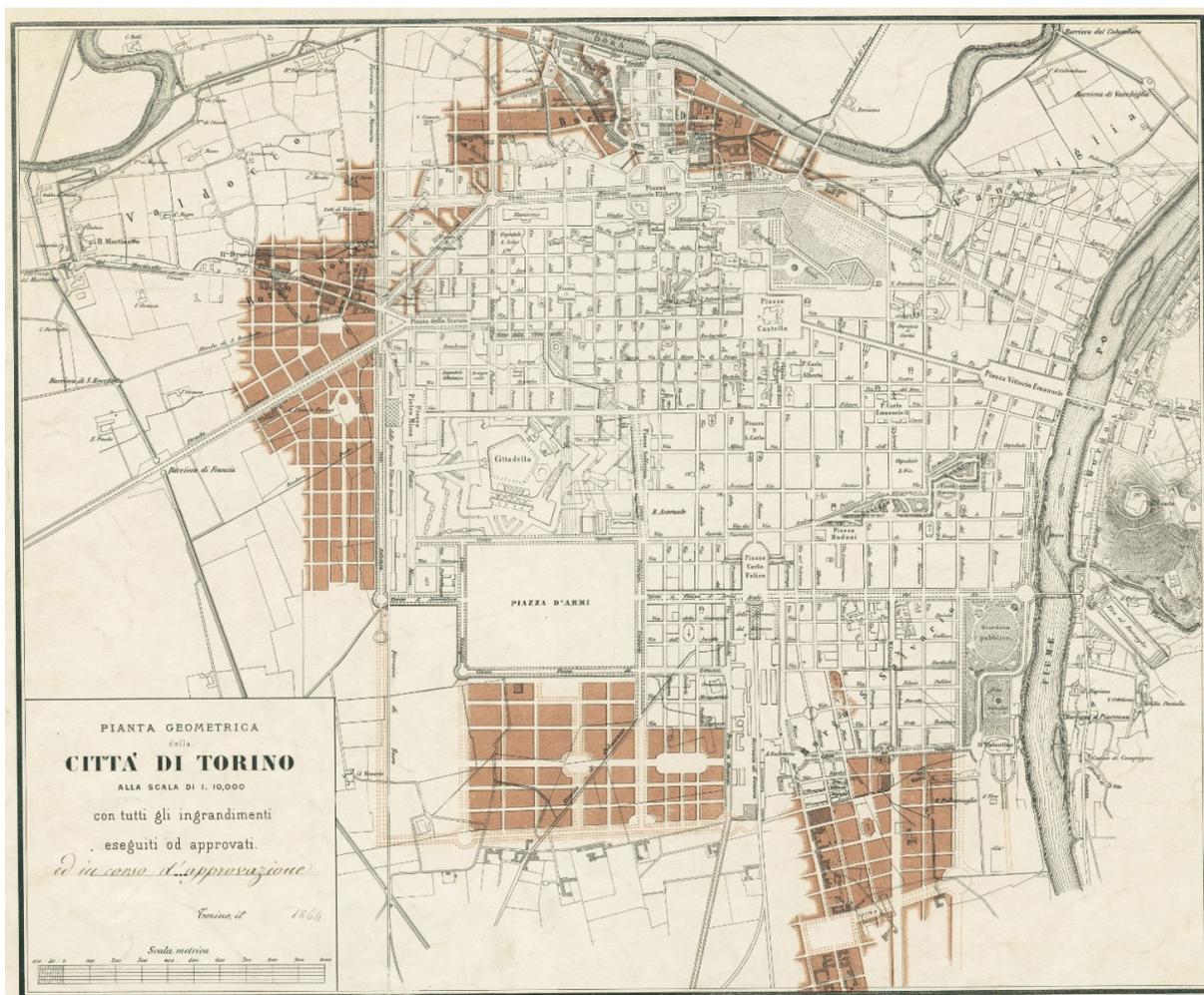


Figura 2. Cartografia indicante i piani d'ingrandimento per la città di Torino nel 1864. A sud-est è visibile il piano di San Salvario che conferma la rotazione del reticolo viario compreso tra le vie Nizza e Madama Cristina. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.5.11, *Pianta geometrica della Città di Torino con tutti gli ingrandimenti eseguiti od approvati ed in corso d'approvazione*, 1864.

dità di un disegno unitario ascrivibile a Carlo Promis¹¹, le vie mantengono una continuità sui due lati della stazione (si tratta delle vie S. Pio V-Magenta e Gallinari-Assietta). Lo stesso corso Duca di Genova (oggi corso Stati Uniti) in borgo S. Secondo, seppur prolungamento geometrico di via Berthollet, non ne condivide affatto le proporzioni. A partire da tale linea verso sud, ad ogni modo, le rispettive vie trasversali dei due borghi non presentano più alcuna correlazione le une con le altre. Nel caso di S. Salvario, l'ingrandimento a sud del piano Promis prevede addirittura una leggera rotazione del reticolo viario (fig. 2): sebbene la scelta sia dovuta alla volontà di renderlo ortogonale all'antica strada di Nizza¹², sembra quasi testimoniare una rinuncia all'eventualità di ricucitura tra i due lembi di tessuto urbano tagliati dalla ferrovia.

¹¹ Gabetti Roberto, *Architetture dell'eclettismo*, in Umberto Levra (a cura di), *Storia di Torino*, vol. VII, *Da capitale politica a capitale industriale (1864-1915)*, Einaudi, Torino 2001, pp. 329-330.

¹² Comoli Mandracci Vera, *Dalla città preunitaria alla prima industrializzazione* cit., p. 227. Va specificato, inoltre, come l'idea di ruotare le vie a est di via Nizza così da renderle ortogonali a quest'ultima risale almeno al piano regolatore del 1846 (vedi ASCT, *Tipi e disegni*, 39.2.33, *Progetto per il compartimento degli Isolati per il nuovo ingrandimento di questa Capitale*, maggio 1846).



Figura 3. Cascina Vallinotto con, subito a nord, il passaggio a livello attraverso la ferrovia di Genova. ASTo, Sez. Riunite, Catasti, *Catasto Rabbini*, Circondario di Torino, Torino, foglio XXVI, 1866.



Figura 4. Strada secondaria tra le strade di Nizza, all'altezza della cascina Pertusa, e di Stupinigi. In corrispondenza della ferrovia di Genova è visibile un attraversamento. ASTo, Sez. Riunite, Catasti, *Catasto Rabbini*, Circondario di Torino, Torino, foglio XXVI, 1866.

Al di là delle preoccupazioni e dei pareri riportati, non è comunque semplice ricostruire l'effettiva permeabilità agli attraversamenti dell'area a sud di Porta Nuova, specialmente nel ventennio che intercorre tra la costruzione dell'imbarcadero provvisorio e il completamento della stazione definitiva, compresa di officine e magazzini merci. Per quanto riguarda gli attraversamenti ufficiali, dai disegni e dai documenti disponibili risulta soltanto un passaggio a livello si-

tuato immediatamente a nord della cascina Vallinotto¹³, anche nota come Valinetto o cascina delle Monache¹⁴, in corrispondenza dell'attuale corso Sommeiller.

Spingendosi più a sud, oltre la biforcazione tra le ferrovie di Genova e Susa e grosso modo all'altezza di una cascina nota come Pertusa e dell'odierna via Brugnone, è riscontrabile la presenza di un secondo attraversamento, probabilmente in forma di sottovia¹⁵. La strada di campagna che lo percorre, nota per l'appunto come strada della Pertusera¹⁶, collega da est a ovest le strade di Nizza e Stupinigi.

Non è però chiaro se e in quale misura la ferrovia possa in questo periodo essere superata anche in maniera informale, al di fuori dei suddetti passaggi. Se infatti l'area più prossima al fabbricato viaggiatori tende fin da subito, cioè dalla costruzione degli imbarcaderi provvisori del 1848-49, ad affollarsi di vari edifici a servizio della stazione, bloccando di fatto il passaggio dei pedoni (si veda la litografia in figura 5), lo stesso non si può dire per la porzione a sud del convento di S. Salvario, rimasta relativamente libera da magazzini e officine¹⁷. Va tuttavia considerato che i terreni che fronteggiano quest'area più meridionale non sono interessati dalla prima fase di edificazione dei quartieri di S. Salvario e S. Secondo, che a fine anni '60 a malapena

¹³ L'attraversamento è rappresentato nel catasto Rabbini del 1866 ed è esplicitamente citato come passaggio a livello in documenti come ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 368, cart. 28, fasc. 1, doc. 2, direttore delle costruzioni e della manutenzione FAI al sindaco di Torino (Giovanni Filippo Galvagno), 2/3 marzo 1868.

¹⁴ "Vallinotto" è il nome riportato nel catasto Rabbini del 1866 (ASTo, Sez. Riunite, Catasti, *Catasto Rabbini*, Circondario di Torino, Torino, foglio XXVI, 1866), mentre "Valinetto" compare in disegni come ASCT, *Tipi e disegni*, 64.3.21, *Piano Regolatore delle nuove fabbriche tra i viali del Re e di S. Salvatore presso la Città di Torino*, 1881 e ASCT, *Tipi e disegni*, 64.5.12, *Pianta geometrica della Città di Torino sino alla cinta e linea daziaria coi piani regolatori d'ingrandimento*, 1869. La dicitura "cascina delle Monache" è riportata in disegni come ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 650, cart. 47, fasc. 4, doc. 6.6, *Pianta generale*, giugno 1872 e ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 650, cart. 47, fasc. 4, *Progetto degli ingrandimenti previsti pel servizio Merci e pel servizio della Trazione*, giugno 1872. In alcuni documenti, infine, è riscontrabile il nome "Vallino" (ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 650, cart. 47, fasc. 4, doc. 16, sindaco di Torino (Felice Rignon) al direttore generale FAI, 24 luglio 1872).

¹⁵ L'attraversamento è nuovamente rappresentato nel catasto Rabbini del 1866, ma non è chiaro se consista in semplice passaggio a livello o se invece sia già all'epoca un sottovia. Osservando la fig. 9, risalente al 1872, sembra trattarsi effettivamente di un sottopassaggio, almeno per quanto riguarda la ferrovia di Genova. L'attraversamento pare completamente interrato in Ufficio Tecnico Municipale dei Lavori Pubblici, *Pianta della Città di Torino coll'indicazione del Piano Regolatore e di Ampliamento*, 1906, Roma, 5 aprile 1908. ASCT, Serie 1K, *Decreti Reali, Piani Regolatori, 1899-1911*, n.14, all. 3 e successive varianti. Silvio Ronco in effetti ne parla, citandolo come sottovia, in occasione dell'ultima fase dei lavori di abbassamento del piano del ferro, tra 1923 e 1937, quando viene demolito (Ronco Silvio, *La stazione di Torino Porta Nuova*, in «Studi geografici su Torino e il Piemonte», vol. I, Giappichelli, Torino 1954, p. 162).

¹⁶ La strada è rappresentata con questo nome nell'estrema destra del disegno ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 650, cart. 47, fasc. 4, doc. 6.6, *Pianta generale*, giugno 1872.

¹⁷ Nella cartografia di Torino nel 1861, riportata alla figura 1, non sono visibili fabbricati ferroviari significativi in affaccio sulle strade di Nizza e Stupinigi a sud del convento di S. Salvario. Nel corso degli anni '60 l'area della stazione è soggetta ad un notevole sviluppo, in particolare lungo la strada di Stupinigi, dove sorgono numerosi edifici ad ampliamento delle officine (è il caso, ad esempio, dei locali occupati dai "Verniciatori" indicati in fig. 9), ma a sud del convento i terreni tra i due stradali sembrano rimanere liberi, con l'eccezione di una nuova rimessa per le locomotive, situata circa all'altezza dell'odierna via Governolo e rappresentata in entrambe le cartografie riportate alle figure 6 (1864) e 7 (1869).



Figura 5. Litografia che mostra lo stato dell'interno della stazione di Porta Nuova nel 1853, guardando da sud verso nord. Sullo sfondo è visibile il secondo imbarcadere provvisorio, mentre a destra in primo piano compaiono le tettoie merci. ASCT, *Collezione Simeom*, Serie B, 549, *Interno della stazione di Torino*, 1853.

superano rispettivamente i corsi del Valentino (oggi corso Marconi) e Duca di Genova (fig. 7). Nonostante la presenza di alcuni fabbricati agricoli e manifatturieri lungo la sola strada di Nizza¹⁸, è quindi plausibile che, oltre il convento, la necessità di attraversare la ferrovia non fosse avvertita con la stessa urgenza che negli isolati sorti più a ridosso del nucleo storico.

3.2 Lo sviluppo infrastrutturale intorno a Porta Nuova

3.2.1 Il cavalcavia di San Salvario (1874)

La prima idea di cui si abbia riscontro per l'edificazione di un cavalcavia a sud della stazione, così da facilitare le comunicazioni tra i borghi di S. Secondo e S. Salvario, risale ancora una volta al 1847, quando l'ingegnere Henri Maus, nella risposta alle osservazioni dell'amministrazione comunale e al progetto alternativo del consiglio degli Edili, suggerisce la possibilità di realizzare un ponte sulla ferrovia di Genova all'altezza del giardino del convento di San Salvario¹⁹, ossia a circa 600 metri di distanza dal prospetto principale di Porta Nuova sul viale del Re.

Ancora nei primi anni '60, all'avvio del cantiere per la stazione definitiva, non sono però presenti collegamenti stabili e sicuri tra gli edifici

¹⁸ Tali fabbricati sono dettagliatamente rappresentati nel foglio XXVI del catasto Rabbini del 1866, come visibile alla figura 14 del capitolo 1 (ASTo, Sez. Riunite, Catasti, *Catasto Rabbini*, Circondario di Torino, Torino, foglio XXVI, 1866).

¹⁹ ASTo, Sez. Riunite, *Strade ferrate*, s. II, m. 18, doc. 17, Henri Maus a Luigi des Ambrois, 11 febbraio 1847: "le Jardin de St Sauveur où l'on pourra au besoin établir plus tard un viaduc ou passage".

Figura 6.

Stralcio di cartografia indicante i piani d'ingrandimento previsti per il lato sud di Torino nel 1864. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.5.11, *Pianta geometrica della città di Torino alla scala di 1.10000 con tutti gli ingrandimenti eseguiti od approvati ed in corso di approvazione*, 1864.

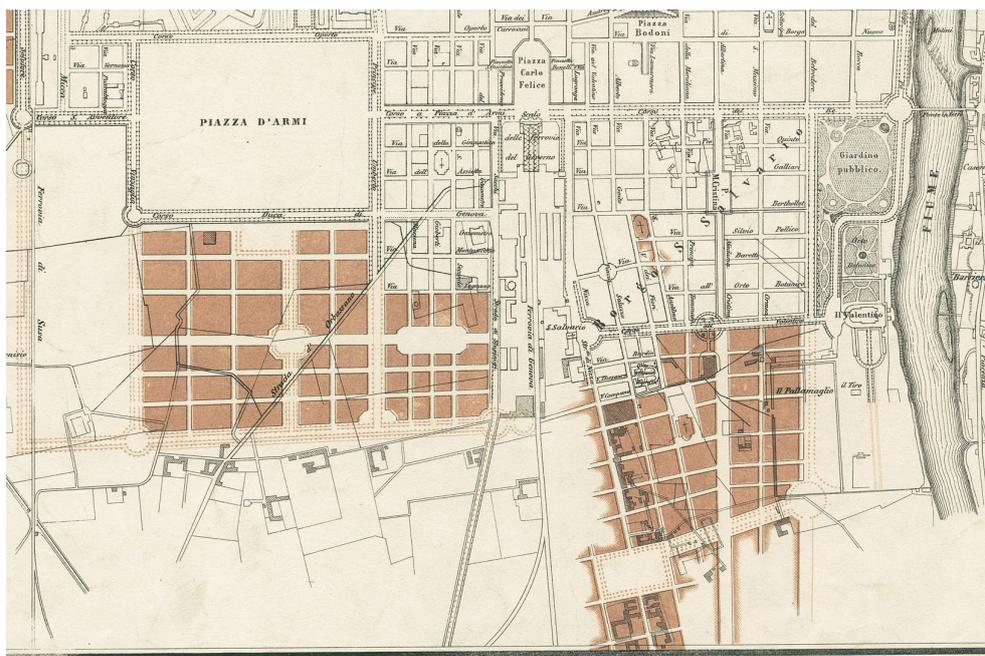


Figura 7.

Stralcio di cartografia dove è possibile osservare il grande viale alberato a sud degli ingrandimenti di S. Salvario e della Crocetta, dotato di un cavalcavia posto al bivio tra le ferrovie di Genova e Susa. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.5.12, *Pianta geometrica della Città di Torino sino alla cinta e linea daziaria coi piani regolatori d'ingrandimento*, 1866/1869.



ai due lati della ferrovia, anche se è chiaro come, limitandosi alla porzione di città in corso di edificazione, un solo attraversamento, per di più a raso, sia del tutto insufficiente al traffico di pedoni e vetture: il 28 dicembre 1863 i proprietari di beni collocati nei pressi del passaggio a livello presentano un ricorso per richiedere la costruzione di un cavalcavia²⁰. La situazione è peraltro ulteriormente aggravata dall'a-

²⁰ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 576, cart. 41, fasc. 25, doc. 2, *Deliberazione della Giunta municipale*, 16 agosto 1871.

pertura, nel 1864²¹, del collegamento diretto tra le stazioni di Porta Nuova e Porta Susa, attraverso il nodo poi noto come quadrivio Zap-pata: il costante aumento del traffico ferroviario fa sì che nel 1884 si arrivi ad avere ogni giorno circa ottanta convogli che percorrono i binari di San Salvario, escludendo treni merci e di servizio²².

La prima questione che autorità municipali e ferroviarie si trovano ad affrontare, ovvero la collocazione del futuro cavalcavia, è strettamente intrecciata con la definizione dei piani d'ingrandimento della porzione sud di Torino. Nei primi anni '60 i progetti affidati agli ingegneri Edoardo Pecco e Giuseppe Bollati²³ non sembrano porsi seriamente il problema, con i due quartieri che continuano a svilupparsi in maniera quasi del tutto autonoma. Come visibile in figura 6, l'ingrandimento di S. Salvario rimane caratterizzato dalla forte assialità di via Madama Cristina e dal tentativo di coniugare lo schema a scacchiera della porzione nord del borgo con il rispetto dell'ortogonalità a via Nizza. Il viale alberato che dall'attuale estremità orientale di corso Raffaello sbocca in un'ampia piazza risulta pertanto orientato in maniera differente dal corso del Valentino. A ovest della ferrovia l'impianto è contraddistinto da una maglia ortogonale decisamente più regolare. A sud dell'ingrandimento spicca una strada corrispondente all'incirca all'attuale corso Einaudi: osservando il disegno, non è chiaro se all'intersezione tra i prolungamenti di questo viale meridionale e di via Campana sia suggerita la possibilità di realizzare un attraversamento della ferrovia.

La questione è infine affrontata e apparentemente risolta solo nella versione definitiva del piano (fig. 7), approvato con regio decreto il 27 dicembre 1868²⁴. Il disegno indica un'importante arteria meridionale, coincidente con l'odierno corso Raffaello, intesa con il preciso obiettivo di saldare la barriera della Crocetta e il parco del Valentino²⁵. Il cavalcavia è rappresentato "al punto di distacco della linea di Susa da quella di Genova"²⁶, ma sarà infine edificato alcune decine di metri più a nord, nello stesso sito dove si trova oggi, ossia all'altezza di corso Sommeiller²⁷. Le motivazioni alla base di questa scelta sono

²¹ Ballatore Luigi, *Storia delle ferrovie in Piemonte*, il Punto, Torino 2002, p. 167.

²² Ronco Silvio, *La stazione di Torino Porta Nuova* cit., p. 104.

²³ Comoli Mandracci Vera, *Dalla città preunitaria alla prima industrializzazione* cit., pp. 226-227.

²⁴ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 576, cart. 41, fasc. 25, doc. 2, *Deliberazione della Giunta municipale*, 16 agosto 1871. Il piano è apparentemente approvato dal consiglio comunale già in data 7 gennaio 1864. Vera Comoli Mandracci, in *Dalla città preunitaria alla prima industrializzazione* cit., p. 226, parla dei piani approvati nel 1868 come la base amministrativa e legale a supporto della costruzione della città per buona parte della seconda metà del XIX secolo.

²⁵ Comoli Mandracci Vera, *Dalla città preunitaria alla prima industrializzazione* cit., p. 227.

²⁶ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 576, cart. 41, fasc. 25, doc. 2, *Deliberazione della Giunta municipale*, 16 agosto 1871.

²⁷ Comoli Mandracci Vera, *Dalla città preunitaria alla prima industrializzazione* cit., p. 227.

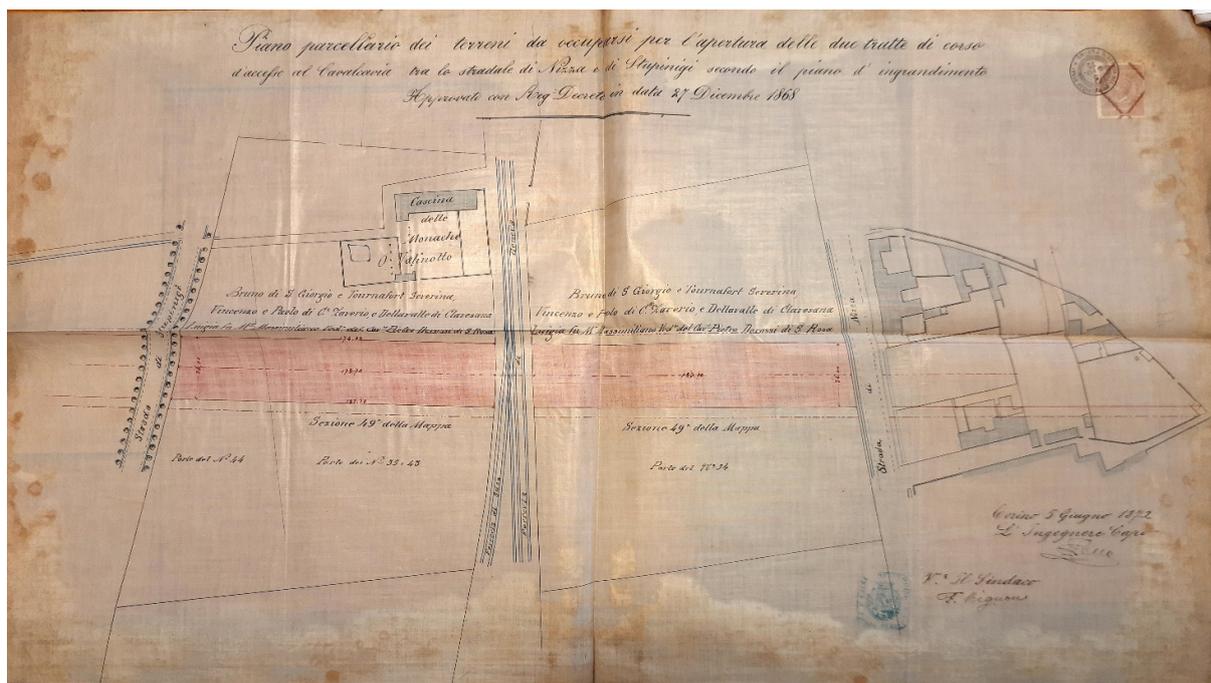


Figura 8. Progetto delle rampe d'accesso al cavalcavia. Il disegno è trasmesso dalle Ferrovie al comune il 17 giugno 1872 e porta la data del 5 giugno dello stesso anno, ma riguarda il viale e l'attraversamento così come concepiti nel piano regolatore del 1868. ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 650, cart. 47, fasc. 4, doc. 6.6, *Piano parcellario dei terreni da occuparsi per l'apertura delle due tratte di corso d'accesso al Cavalcavia tra lo stradale di Nizza e di Stupinigi secondo il piano d'ingrandimento* Approvato con Reg. Decreto in data 27 Dicembre 1868, 5 giugno 1872.

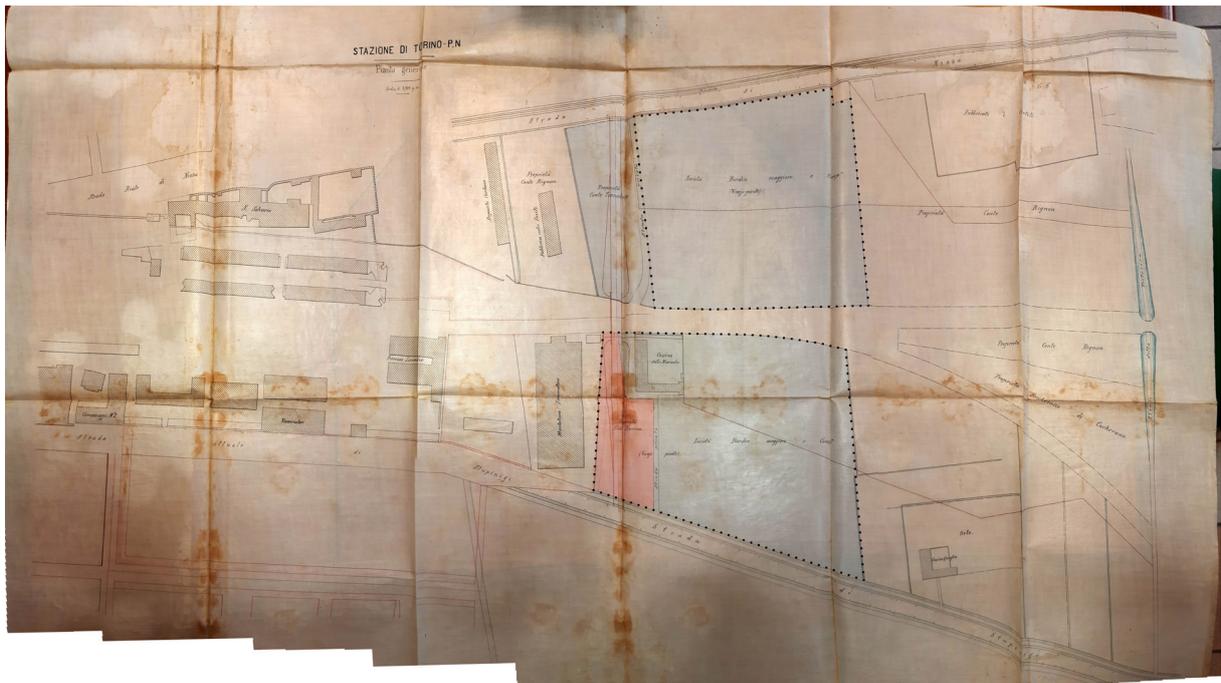
piuttosto complesse e rappresentano l'esito finale di un articolato dibattito tra la società delle ferrovie, diventate dell'Alta Italia (FAI) nel 1865, e l'amministrazione comunale. Le discussioni più intense riguardano il quinquennio compreso tra il 1868 e il 1872, ma l'atto all'origine dei maggiori ritardi risale al 6 maggio 1864. Si tratta di una convenzione²⁸ attraverso cui governo e municipio si accordano per la cessione alle Ferrovie di ampi terreni in prossimità di Porta Nuova, così da permettere l'ampliamento delle officine della stazione. In cambio, il governo promette di costruire a proprie spese il cavalcavia entro tre anni, mentre il municipio avrebbe provveduto alle rampe di accesso²⁹. L'opera non è però realizzata, sia per divergenze relative alla permuta dei terreni da destinarsi alle officine³⁰, sia per il già citato subentro delle FAI³¹, società peraltro privata. Il municipio, dal canto suo, in data 5 ottobre 1869 presenta progetto tecnico e piano particellare d'esproprio non solo per gli accessi al cavalcavia, ma anche per la porzione di viale tra corso Massimo d'Azeglio e la strada di Stupinigi, sulla base di quanto stabilito nel piano regolatore del 27

²⁸ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 576, cart. 41, fasc. 25, doc. 2, *Deliberazione della Giunta municipale*, 16 agosto 1871: nel bilancio comunale del 1867 è stanziata una somma di 50.000 lire, destinate all'espropriazione dei terreni da occuparsi per le rampe di accesso.

²⁹ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 368, cart. 28, fasc. 1, doc. 1, sindaco di Torino (Giovanni Filippo Galvagno) al direttore delle costruzioni e della manutenzione FAI, 31 dicembre 1867.

³⁰ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 368, cart. 28, fasc. 1, doc. 2, direttore delle costruzioni e della manutenzione FAI al sindaco di Torino (Giovanni Filippo Galvagno), 2/3 marzo 1868: ancora nel marzo 1868 le Ferrovie richiedono la definitiva cessione dei terreni, dopo aver versato una somma pari a 368.251,07 lire.

³¹ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 576, cart. 41, fasc. 25, doc. 2, *Deliberazione della Giunta municipale*, 16 agosto 1871.



dicembre 1868 (fig. 8)³².

Come per le espropriazioni preliminari alla costruzione della stazione di Porta Nuova, affrontate nel capitolo 1, anche in questo caso arrivano proteste e richieste da parte di privati. Nello specifico, in data 29 luglio e 4 dicembre 1869 pervengono due memoriali dalla Società agrario-botanica Burdin Maggiore e Comp., nata a seguito della vendita da parte di Auguste Burdin dei lotti in S. Salvario divenuti edificabili³³: la società affitta, a partire dal 1851, la cascina Vallinotto e 13 ettari di terreno circostante³⁴ dagli eredi Farina e dal conte Tornaforte/Tournafort (fig. 9) e intende quindi opporsi alla realizzazione dell'opera ad ogni costo e con ogni mezzo, chiedendo che sia collocata in altro luogo. La giunta, forte dell'accordo con le FAI³⁵, conferma in un primo momento la posizione del cavalcavia, con la giustificazione che il trasloco dello stabilimento Burdin in quella posizione sarebbe terminato dopo la definitiva approvazione, con regio

Figura 9.

Planimetria generale dei terreni compresi tra le strade di Nizza e Stupinigi a sud della stazione. In centro sono visibili il cavalcavia e le sue rampe di accesso nella loro nuova collocazione. In celeste sono evidenziati i terreni di proprietà del conte Tornaforte e coeredi, in rosato il terreno di proprietà degli eredi Farina; la linea puntinata evidenzia i terreni affittati dalla società Burdin. ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 650, cart. 47, fasc. 4, doc. 6.6, *Pianta generale*, giugno 1872.

³² Ibidem: il progetto prevede l'ulteriore esborso di 30.000 lire, stanziata nel bilancio 1870, da aggiungersi alle 50.000 già stanziata.

³³ Montaldo Silvano, *I Burdin. Una dinastia di vivaisti tra Savoia e l'Italia*, in Daniele Jalla (a cura di), *Il Museo della Frutta "Francesco Garnier Valletti"*, Officina Libraria, Milano 2007, p. 48: la società nasce il 1° gennaio 1849. A essa Auguste Burdin riserva parte dei proventi derivanti dalla vendita dei terreni. A proposito della vendita dei terreni in S. Salvario si vedano le note nn. 64, 65 del capitolo 2.

³⁴ Ivi, pp. 49-50: la cascina è affittata inizialmente per un periodo di nove anni a partire dal settembre 1851. Ospita il laboratorio di Garnier Valletti che qui contribuisce a creare il Museo pomologico, antenato dell'odierno Museo della Frutta.

³⁵ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 650, cart. 47, fasc. 4, doc. 1bis, direttore generale FAI al sindaco di Torino (Felice Rignon), 31 marzo 1872: in base all'ultimo compromesso tra città e Ferrovie, risalente al 21 ottobre 1869 e definitivamente approvato dalla giunta in seduta del 26 gennaio 1870, il cavalcavia deve essere costruito a sud della cascina Vallinotto, ad una distanza massima di 110 metri dall'angolo nord della stessa.

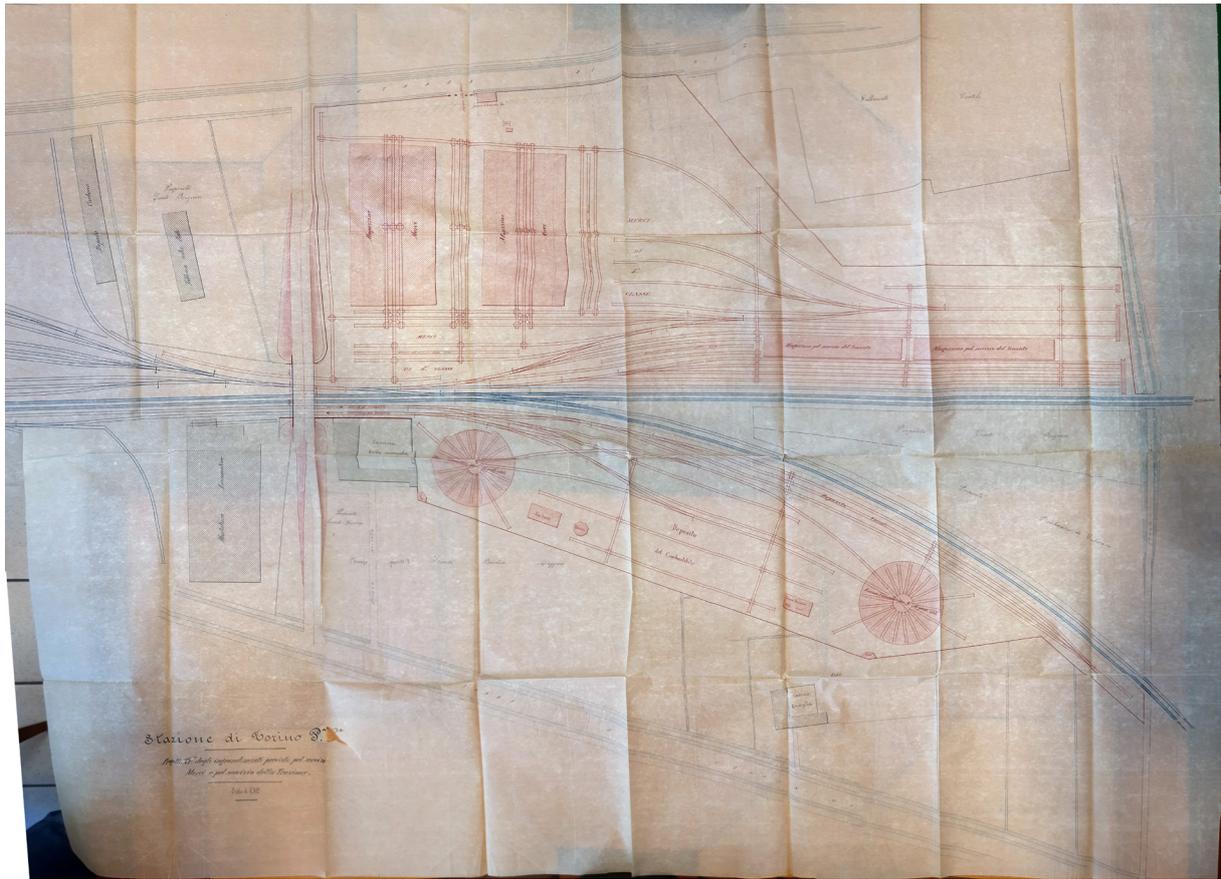


Figura 10. Planimetria del progetto di ingrandimento della stazione a sud della cascina Vallinotto. Anche qui è rappresentato il cavalcavia nella sua nuova collocazione. ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 650, cart. 47, fasc. 4, *Progetto degli ingrandimenti previsti per servizio Mercè e per servizio della Trazione*, giugno 1872.

decreto del 1868, del piano regolatore e la società sarebbe dunque stata al corrente della previsione, già allora, di realizzare in quel sito una strada di collegamento tra la Crocetta e San Salvario³⁶. Le alternative, inoltre, non sembrano valide: spostare l'attraversamento a sud imporrebbe la costruzione di due cavalcavia, uno sopra la ferrovia di Susa e uno sopra la ferrovia di Genova; spostarlo a nord, invece, significherebbe costruirlo oltre la cascina Vallinotto, nella stretta striscia di terreno tra questa e il fabbricato di montatura locomotive nel frattempo edificato. Qui non ci sarebbe tuttavia una larghezza sufficiente per lasciare un passaggio dedicato ai pedoni e fare le rampe a semplice rinterro a scarpa, rendendo necessaria la riduzione ad una sola carreggiata e l'impiego della muratura per le strutture di sostegno degli accessi. Tale spostamento, infine, non consentirebbe la creazione di un unico asse lungo tutto il nuovo confine meridionale della città, chiudendo il cavalcavia tra le strade di Nizza e Stupinigi, peraltro in un punto dove sono tra loro più vicine³⁷.

A distanza di qualche mese, nel marzo 1872, mentre la municipalità

³⁶ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 576, cart. 41, fasc. 25, doc. 2, *Deliberazione della Giunta municipale*, 16 agosto 1871.

³⁷ *Ibidem*: una minore lunghezza delle rampe impone inevitabilmente un aumento della pendenza, con maggiori difficoltà in particolare per i carri.

si sta preparando ad avviare le necessarie espropriazioni³⁸, sono però proprio le FAI a proporre di cambiare la collocazione dell'opera³⁹: le Ferrovie, alla ricerca di terreni per un ulteriore ingrandimento della stazione e in particolare per lo stabilimento dei nuovi magazzini merci, suggeriscono di realizzare cavalcavia e rampe a nord della cascina Vallinotto, in corrispondenza del preesistente passaggio a livello. La richiesta è giustificata anche dalla minore indennità che il comune si sarebbe trovato a pagare alla società Burdin, dal momento che soltanto la rampa occidentale del cavalcavia avrebbe occupato una porzione di vivaio, per di più limitata e periferica, nel terreno di proprietà degli eredi Farina⁴⁰.

Il cavalcavia è ufficialmente approvato dall'amministrazione comunale nella nuova collocazione a nord della cascina Vallinotto in occasione della seduta del 5 luglio 1872, insieme al piano d'ingrandimento delle officine di Porta Nuova⁴¹. Pesa sicuramente il parere favorevole dell'ingegnere Pecco, che suggerisce di “favorire nelle cose di competenza municipale la esecuzione di tanto importante sviluppo della stazione” e “coordinare per quanto sia necessario le linee edilizie alle esigenze ferroviarie”⁴². Secondo Pecco i benefici legati alla nuova posizione del cavalcavia, 123 metri più vicina all'abitato, superano nettamente le controindicazioni, identificate nelle rampe di maggiore pendenza e soprattutto nel dover rinunciare “all'idea di applicare alla parte meridionale della città quel grandioso sistema di grandi linee di viali che quasi ne delimitano i successivi ingrandimenti e che ne formano tanto bell'ornamento”⁴³. Quello che sembra delinearsi è un vero e proprio cambio di paradigma: la stessa amministrazione co-

³⁸ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 650, cart. 47, fasc. 4, doc. 9, relazione di Edoardo Pecco, 27 giugno 1872.

³⁹ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 650, cart. 47, fasc. 4, doc. 1bis, direttore generale FAI al sindaco di Torino (Felice Rignon), 31 marzo 1872.

⁴⁰ I terreni su cui è inizialmente prevista la realizzazione delle rampe, infatti, hanno indennità di espropriazione particolarmente elevate sia per il loro valore in sé, sia per la necessità di indennizzare anche l'affittuario, ossia la società Burdin. L'indennizzo all'affittuario è inevitabilmente alto per due ragioni: la società perderebbe una consistente parte dei propri vivai e l'uso che potrebbe fare dei restanti appezzamenti sarebbe fortemente limitato dal nuovo cavalcavia, che separerebbe la cascina Vallinotto (a nord) dal resto del lotto (a sud). Realizzare cavalcavia e rampe a nord della cascina, invece, non solo ridurrebbe l'indennità dovuta alla società Burdin, ma permetterebbe anche alla città di rimuovere il passaggio a livello collocato in quel punto, ottenendo un risparmio di 6000 lire derivante dalla cancellazione della servitù di passaggio a beneficio dei proprietari.

⁴¹ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 650, cart. 47, fasc. 4, doc. 16, sindaco di Torino (Felice Rignon) al direttore generale FAI, 24 luglio 1872. In occasione della deliberazione della giunta del 28 giugno 1872, è autorizzata per le rampe del cavalcavia una spesa di 87.000 lire, con eccedenza di 7000 lire rispetto a quanto stanziato negli anni 1867 e 1870. Si decide quindi di valutare in un secondo momento l'opportunità di realizzare le banchine in pietra e la ringhiera in ferro, che comporterebbero un'ulteriore spesa di 33.000 lire, portando così il totale a 120.000, inclusi i costi di espropriazione dei terreni a levante e ponente della ferrovia (rispettivamente pari a 3280 e 4038,50 metri quadri).

⁴² ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 650, cart. 47, fasc. 4, doc. 9, relazione di Edoardo Pecco, 27 giugno 1872.

⁴³ *Ibidem*.

munale di fatto subordina la regolarità del tessuto urbano, pilastro inamovibile dei piani di ingrandimento dei decenni precedenti, alle esigenze di crescita della ferrovia e in particolare dello scalo di Porta Nuova. Appaiono lontani i tempi del piano regolatore proposto dal consiglio degli Edili in seduta del gennaio 1847, dove alla ferrovia è concessa solamente una stretta fascia, chiusa tra gli isolati della città in espansione (fig. 11).

Il parere di Pecco, d'altronde, è del tutto coerente con la metamorfosi di Torino, da poco avviata, “da capitale politica a capitale industriale”, per citare il titolo del settimo volume di *Storia di Torino* a cura di Umberto Levra⁴⁴: l'importanza attribuita al ruolo delle infrastrutture, e in particolare dell'infrastruttura ferroviaria, nello sviluppo anche economico del territorio⁴⁵ sembra infine superare la rigorosa aderenza ad un'idea di città che deve essere “disegnata per essere capitale”⁴⁶. Le scelte architettoniche e urbanistiche sembrano, cioè, orientate meno alla rappresentatività del potere politico dello stato (sabaudo prima e sardo poi) e più in funzione delle nuove necessità di una città che, dopo il trauma della perdita del ruolo di capitale del regno d'Italia, si avvia a grandi passi verso un rapido processo di industrializzazione⁴⁷. Un ulteriore esempio è costituito dalle nuove officine ferroviarie, trasferite da Porta Nuova, dove si trovavano fin dalla metà del secolo, in nuovo e più ampio sito, compreso tra la ferrovia di Novara e l'odierna via Boggio: l'opera, progettata a partire dal 1881⁴⁸, definitivamente autorizzata il 2 aprile 1883 tramite convenzione tra Ferrovie e comune⁴⁹ ed eseguita tra 1884 e 1895⁵⁰, ha ricadute significative sulla città, sia da un punto di vista occupazionale⁵¹, sia da un punto di vista urbanistico, contribuendo in misura

⁴⁴ Umberto Levra (a cura di), *Storia di Torino*, vol. VII, *Da capitale politica a capitale industriale (1864-1915)*, Einaudi, Torino 2001.

⁴⁵ Levi Fabio, *Da un vecchio a un nuovo modello di sviluppo economico*, in Umberto Levra (a cura di), *Storia di Torino*, vol. VII, *Da capitale politica a capitale industriale (1864-1915)*, Einaudi, Torino 2001, p. 15.

⁴⁶ Astrua Fabrizio, *Un segno nella memoria per il recupero edilizio e urbano: il progetto di Carlo Promis a Torino per dieci isolati lungo la via e la piazza Madama Cristina (1853)*, in Michele Fumo e Gennaro Ausiello (a cura di), *Il progetto nello spazio della memoria: segni, idee e potenzialità*, Napoli 1995, p. 627.

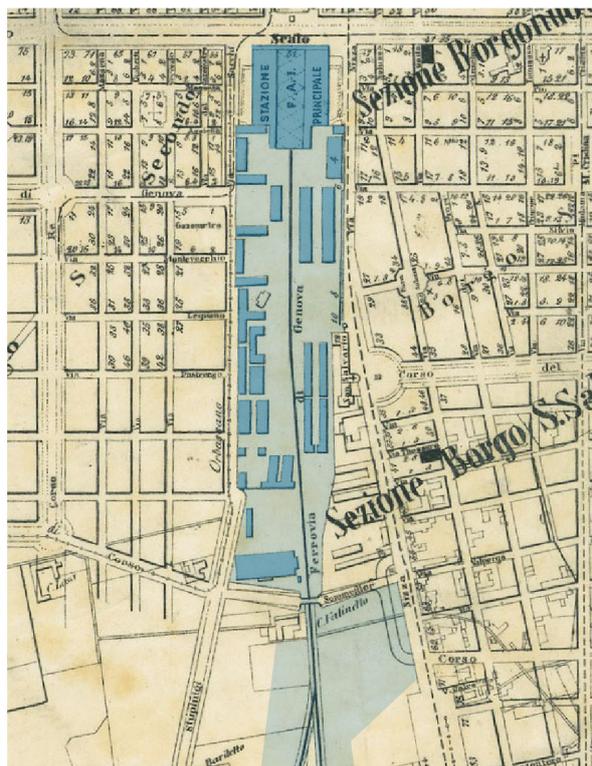
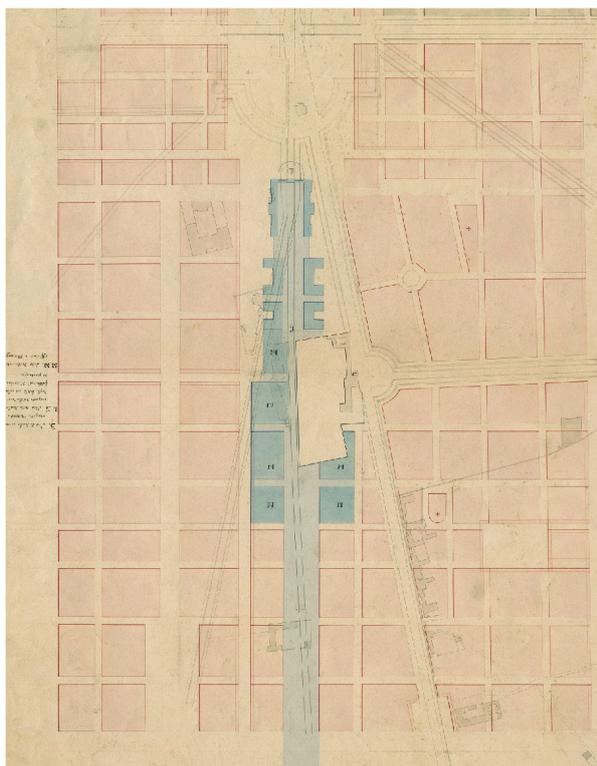
⁴⁷ Levi Fabio, *Da un vecchio a un nuovo modello di sviluppo economico* cit.: l'industrializzazione di Torino ha inizio con l'insediamento del sindaco Luserna di Rorà nel 1862 e, nonostante diversi momenti di difficoltà, può considerarsi matura verso la fine del secolo. Nel 1899, ad esempio, nasce la FIAT.

⁴⁸ De Pieri Filippo, *La ferrovia nella città: progetti, cantieri, dibattiti*, in Paola Sereno (a cura di), *Torino reti e trasporti: strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 2009, p. 210.

⁴⁹ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1817, cart. 129, fasc. 15, doc. 5, sindaco di Torino (Ernesto Balbo Bertone di Sambuy) al direttore generale FAI, 21 luglio 1883.

⁵⁰ De Pieri Filippo, *La ferrovia nella città: progetti, cantieri, dibattiti* cit., p. 210.

⁵¹ Mironi Luigi, *La stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», vol. XVI, n. 3, Torino marzo 1962: ancora prima di essere spostate, nel 1864, le officine ferroviarie impiegano oltre 900 operai.



significativa all'industrializzazione di Torino e indirizzando in particolare lo sviluppo del nuovo quartiere S. Paolo⁵².

È anche importante sottolineare come la relazione di Edoardo Pecco sia la prima occasione di cui si abbia riscontro in cui si ipotizza che il cavalcavia possa non essere rettilineo e con le due rampe di accesso in asse, come invece rappresentato ancora nei disegni inviati dalle Ferrovie all'amministrazione comunale in data 17 giugno 1872⁵³. L'ingegner Pecco propone infatti che la rampa est, verso la strada di Nizza, sia perpendicolare a quest'ultima e segua quindi l'orientamento di via Valperga Caluso (allora ancora in progetto), e che la rampa ovest, verso la strada di Stupinigi, sia invece "in direzione parallela alle linee dell'attuale piano regolatore"⁵⁴, così da assecondare con il proprio orientamento il futuro corso Sommeiller, che raccordando corso Einaudi con il cavalcavia consente di limitare gli effetti della mancanza di una grande arteria meridionale di raccordo tra Crocetta e S. Salvario quale era stata concepita nel piano regolatore del 1868. A ulteriore riprova del tentativo, da parte del comune, di garantire comunque una certa continuità tra i due quartieri, anche nel caso di S. Salvario sembra almeno suggerita la possibilità di collegare diretta-

Figura 11.

Confronto alla stessa scala tra il piano regolatore del gennaio 1847 proposto dal consiglio degli Edili (fig. 7, capitolo 2) e una cartografia del 1881 (fig. 12). In celeste scuro sono evidenziati i fabbricati della stazione, in celeste chiaro le aree di pertinenza.

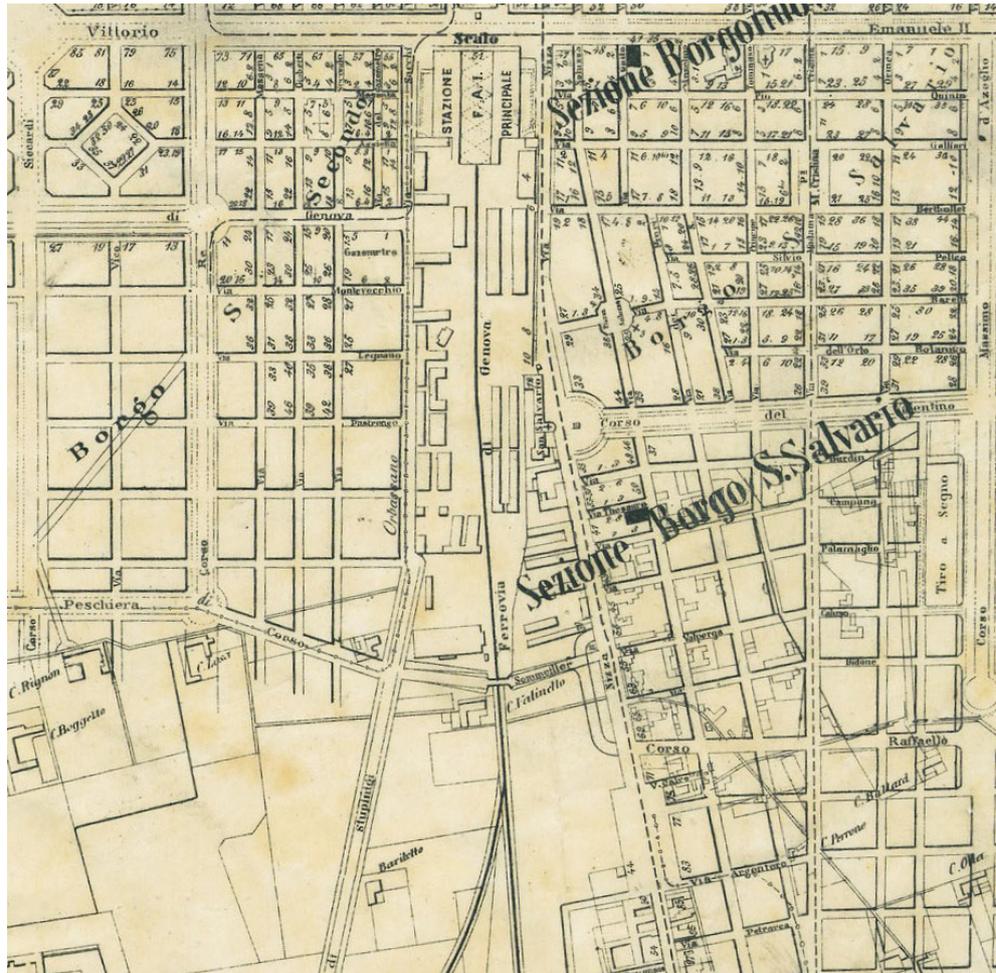
⁵² De Pieri Filippo, *La ferrovia nella città: progetti, cantieri, dibattiti* cit., p. 210.

⁵³ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 650, cart. 47, fasc. 4, doc. 6, FAI al sindaco di Torino (Felice Rignon), 17 giugno 1872.

⁵⁴ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 650, cart. 47, fasc. 4, doc. 9, relazione di Edoardo Pecco, 27 giugno 1872.

Figura 12.

Stralcio di cartografia del 1881 in cui è visibile il cavalcavia di corso Sommeiller con i suoi accessi. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.3.21, *Pianta geometrica della Città di Torino per il servizio della Polizia Municipale*, 1881.



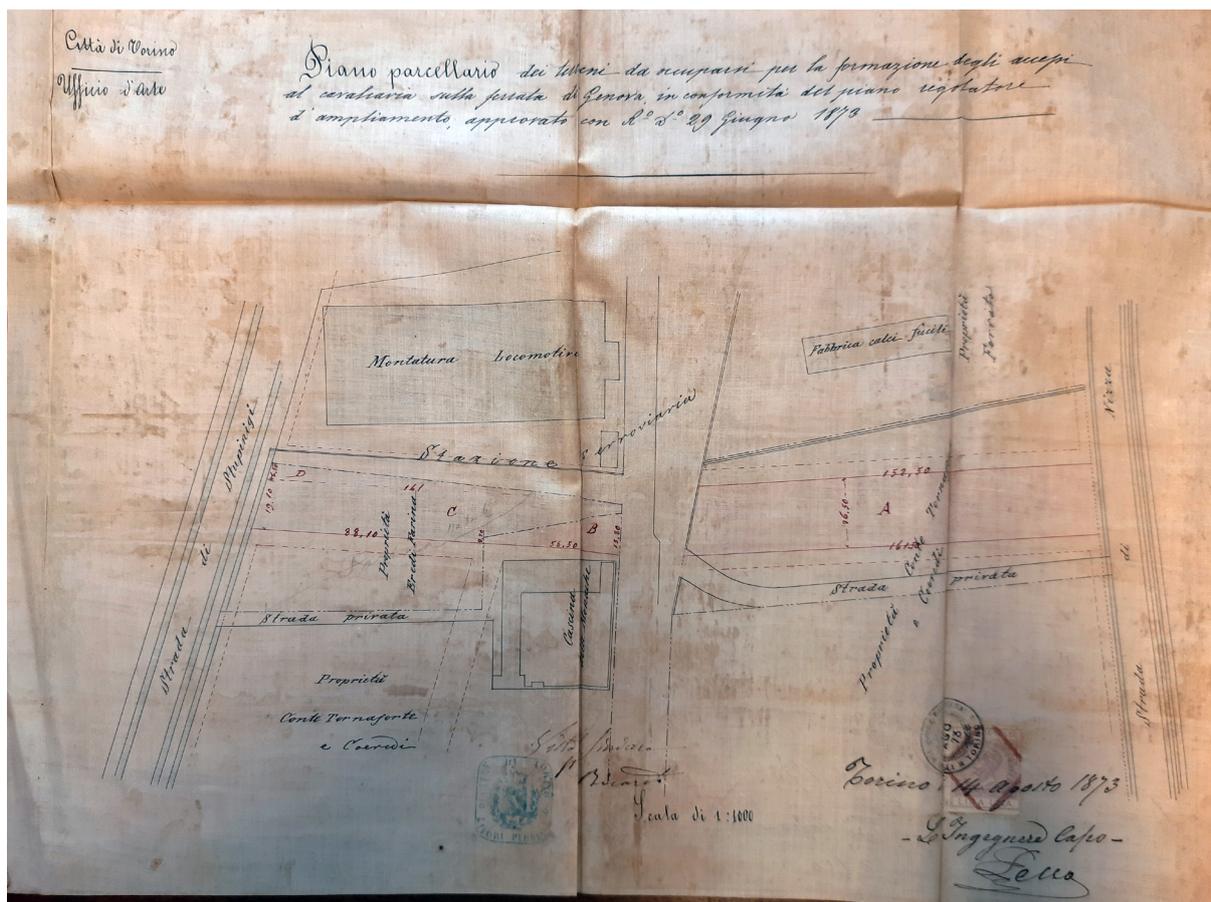
mente il cavalcavia con il corso est-ovest più vicino: in una cartografia del 1881 (fig. 12) è infatti rappresentato quel che pare un raccordo tra la rampa est e corso Raffaello, parallelo e alternativo a via Nizza, forse nel timore che la sola via Valperga Caluso non possa reggere i flussi di traffico da e verso corso Massimo d'Azeglio.

Ad ogni modo, l'orientamento differenziato delle rampe, nonché un loro allargamento da 10-12 metri a circa 27, con tanto di filari di alberi tra carreggiata centrale e carreggiate laterali⁵⁵, sono infine approvati ed è secondo questo disegno che l'opera è dichiarata di pubblica utilità tramite regio decreto il 29 giugno 1873 (fig. 13).

A causa del prolungarsi delle trattative per l'espropriazione dei terreni del signor Antonio Farina e del conte Tornaforte⁵⁶, i lavori hanno

⁵⁵ Ibidem.

⁵⁶ L'accordo con il signor Farina arriva solo nel febbraio 1874, per un prezzo di 4 lire per metro quadrato (ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 803, cart. 58, fasc. 1, doc. 22, *Verbale di intelligenze amichevoli col signor Farina*, 7 febbraio 1874). Per l'appezzamento di 4013,9 metri quadrati del conte Tornaforte e coeredi è invece necessario ricorrere all'espropriazione per pubblica utilità, decretata il 23 marzo 1874. L'indennità è pari a 25.080,82 lire, con prezzo di 6,25 lire per metro quadrato (ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 803, cart. 58, fasc. 1, doc. 33, *Avviso d'esproprio terreni Tornaforte*, 10 aprile 1874). L'indennità in favore della società Burdin, infine, è stimata in 3145 lire (doc. 36).



inizio soltanto nell'autunno del 1874⁵⁷, mentre non è nota la data in cui si concludono. Le preoccupazioni circa la maggiore pendenza delle rampe, pari al 3,4% per la rampa ovest e al 4,7% per la rampa est⁵⁸, si rivelano comunque fondate: nell'ottobre 1887, in occasione di tre sedute del consiglio comunale dedicate alle problematiche ferroviarie di Torino, alcuni consiglieri osservano “come affatto insufficiente sia l'attuale cavalcavia a Porta Nuova e come le esagerate pendenze ne rendano quasi impossibile il passaggio ai carri molto carichi”⁵⁹. Il problema della ripidezza è probabilmente superato, almeno in parte, dall'avvento dei mezzi a motore, ma in epoca fascista si decide di mettere mano al cavalcavia vero e proprio, ossia il ponte sulla ferrovia, ricostruendolo nel 1939 nelle sue fattezze attuali, ossia a tre archi in calcestruzzo armato di luce pari a 14,8 metri per i due archi laterali e 18,5 metri per l'arco centrale⁶⁰.

Nel frattempo, al termine dei lunghi e travagliati lavori di abbassa-

Figura 13.

Piano particellare del cavalcavia nella sua posizione definitiva. ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 803, cart. 58, fasc. 1, doc. 40.2, *Piano parcellario dei terreni da occuparsi per la formazione degli accessi al cavalcavia sulla ferrata di Genova, in conformità del piano regolatore d'ampliamento, approvato con R. D. 29 Giugno 1873*, 14 agosto 1873.

⁵⁷ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 803, cart. 58, fasc. 1bis, doc. 50, FAI al sindaco di Torino, 17 settembre 1874.

⁵⁸ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 650, cart. 47, fasc. 4, doc. 9, relazione di Edoardo Pecco, 27 giugno 1872.

⁵⁹ Ballatore Luigi, Masi Fausto, *Torino Porta Nuova: storia delle ferrovie piemontesi*, Abete, Roma 1988, p. 150.

⁶⁰ Ballatore Luigi, *Storia delle ferrovie in Piemonte* cit., p. 169.

Figura 14.

Cavalcavia di corso Sommeiller nel 1906, prima dell'abbattimento e ricostruzione. In primo piano la rampa est, verso via Nizza, ornata da due filari di alberi. A sinistra sono visibili i magazzini merci dello scalo Vallino. Atlante di Torino, <https://www.atlanteditorino.it/zone/sansalvatore.html>, consultato il 13/06/2025.



mento del piano del ferro conclusi nel novembre 1925, sono costruiti, a spese del comune, i cavalcavia di corso Bramante e corso Dante, quest'ultimo in sostituzione del sottovia della Pertusa⁶¹.

3.2.2 La passerella pedonale di Porta Nuova (1884)

All'aumentare della popolazione e dell'attività economica dei borghi di S. Secondo e S. Salvario, emerge nel marzo 1881 l'idea di realizzare una passerella sopraelevata che attraversi gli impianti della stazione di Porta Nuova, fornendo un'alternativa al cavalcavia di corso Sommeiller a circa metà della distanza, pari a 987 metri, tra quest'ultimo e il prospetto della stazione⁶². Come le vicissitudini del cavalcavia si intrecciano con le coeve discussioni sui piani d'ingrandimento di Torino verso sud, così la questione della passerella pedonale si sovrappone a due temi di grande importanza per la città nella seconda metà dell'800: il già citato trasferimento delle officine ferroviarie da Porta Nuova e le grandi esposizioni, in particolar modo l'Esposizione generale italiana, tenuta nel parco del Valentino nel 1884.

Sebbene infatti siano “incessanti i reclami che si fanno da quegli abitanti [dei due borghi] per avere un modo di passare, almeno per le persone”⁶³, la presenza dei locali delle officine ferroviarie su buona parte del lato ovest della stazione, lungo via Sacchi e il suo prosegu-

⁶¹ Ibidem: i lavori di abbassamento del piano del ferro hanno inizio nel 1911, ma subiscono una prolungata interruzione a causa della Prima guerra mondiale, venendo di fatto ripresi solo nel 1923.

⁶² ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1541, cart. 110, fasc. 16, doc. 1, sindaco di Torino (Luigi Ferraris) alle FAI, 16 marzo 1881.

⁶³ Ibidem.

mento verso sud⁶⁴, rende complicata la realizzazione di una struttura di attraversamento. Anche per questa ragione, il sito individuato per primo come più adatto è compreso tra via Nizza, poco più a sud dello sbocco di via Baretto e della pesa comunale, e via Sacchi, in corrispondenza di via Legnano. Attraverserebbe la stazione ortogonalmente ai binari, passando tra il magazzino centrale e il fabbricato occupato dagli uffici del capo servizio del materiale e superando solamente semplici tettoie e bassi fabbricati⁶⁵ (fig. 15).

Con l'eccezione della posizione, le altre caratteristiche verranno mantenute anche successivamente nel progetto definitivo: la tipologia costruttiva in travate metalliche, utile per ridurre al minimo l'interferenza con il regolare funzionamento della stazione, a differenza della più massiccia muratura, o ancora la natura unicamente pedonale della passerella, escludendo per ragioni di spazio la possibilità di realizzare rampe alle estremità e consentire così il passaggio anche di carretti trainati a mano⁶⁶.

A questo punto si apre però un periodo di incertezze, legato proprio all'attesa circa il futuro delle officine ferroviarie. Si teme infatti che il trasferimento delle stesse e i conseguenti lavori di riordinamento nelle aree liberate dello scalo possano essere ostacolati dalla presenza della passerella⁶⁷. Dagli scambi di lettere tra il sindaco Luigi Ferraris e le FAI emerge tuttavia una certa urgenza, motivata sia dalle "vive e ripetute istanze [sic] e sollecitazioni [che] pervengono al Municipio perché venga mandata ad esecuzione la desiderata e indispensabile passerella attraverso alla Stazione di Porta Nuova"⁶⁸, sia probabil-

pagina accanto:

⁶⁴ Da qui in avanti per semplicità si utilizzerà il toponimo "via Sacchi" per tutta la strada a ovest della stazione di Porta Nuova. A quell'epoca, tuttavia, il nome si riferisce solo alla prima porzione della via, fino a corso Duca di Genova, mentre la restante parte continua a essere nota come "strada di Stupinigi" o "viale di Stupinigi".

⁶⁵ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1541, cart. 110, fasc. 16, doc. 4.2, *Osservazioni sul progetto del nuovo cavalcavia da stabilirsi sopra la stazione di P.N. per mettere in comunicazione via Nizza ed il viale di Stupinigi*: le caratteristiche degli edifici superati dalla passerella rendono possibile una sua edificazione ad un'altezza di 8-10 metri. Il progetto è dettagliato nel verbale del sopralluogo effettuato in data 13 aprile 1881 (ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1946, cart. 140, fasc. 17, doc. 9.1, *Verbale di sopralluogo effettuato in Stazione di Torino P. N. li 13 aprile 1881 per esaminare in quali località potrebbero convenientemente impiantare un cavalcavia per mettere in comunicazione il Borgo S. Salvario ed il Borgo S. Secondo*, 13 aprile 1881): l'idea iniziale è di realizzare in muratura la porzione compresa tra le lettere C e D e in travi di ferro con colonne di ghisa la porzione compresa tra le lettere A e B. Si valuta anche la realizzazione di rampe, invece che semplici scalinate, per permettere l'accesso al cavalcavia non solo ai pedoni ma anche ai carretti a mano e per questa ragione si opta per una larghezza di 4,5 metri. Sia l'impiego della muratura per almeno una parte della passerella, sia la realizzazione di rampe verranno ben presto bocciate, ancora prima dello spostamento dell'opera più a nord.

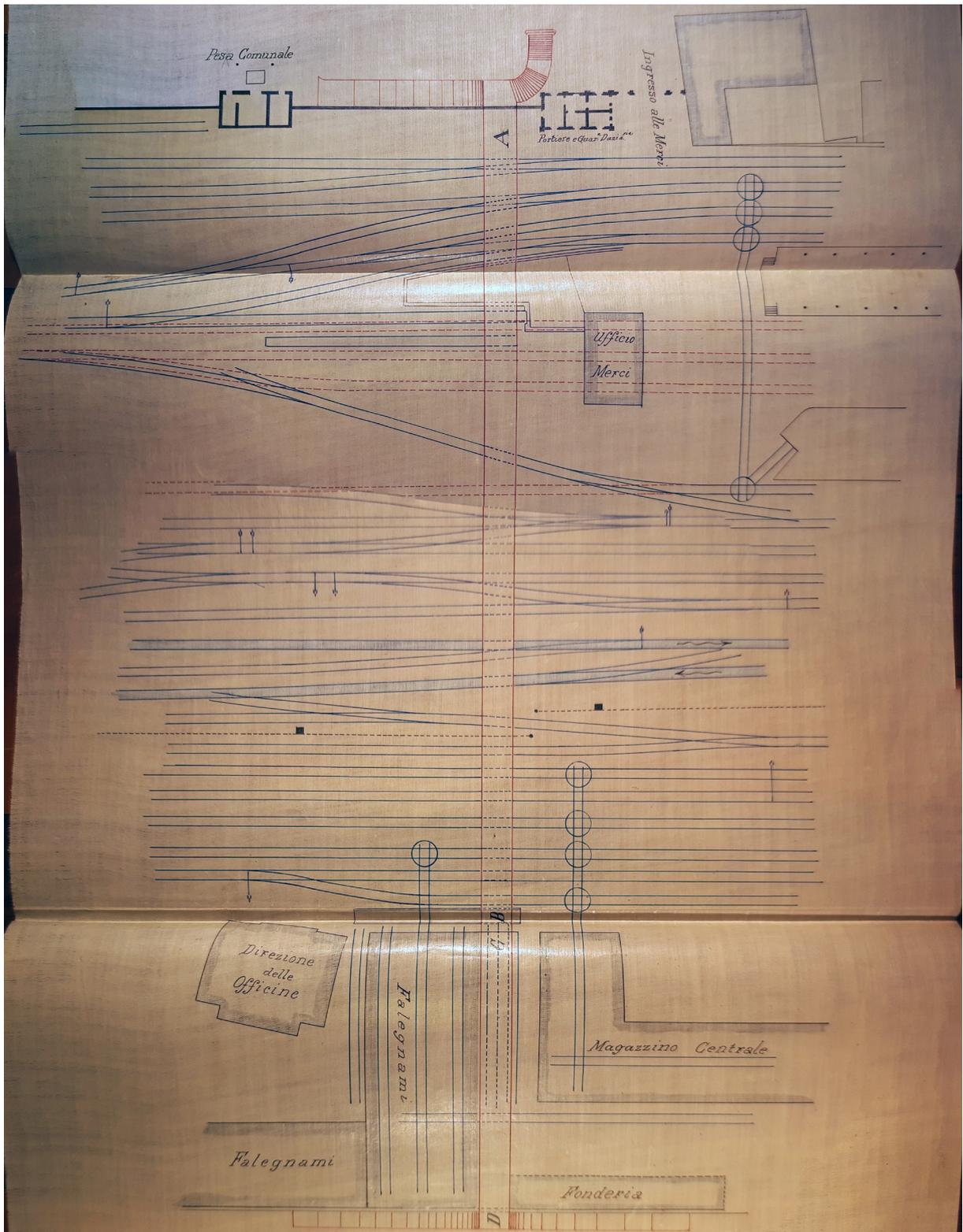
⁶⁶ *Ibidem*.

⁶⁷ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1676, cart. 120, fasc. 9, doc. 7, FAI al sindaco di Torino (Luigi Ferraris), 5 settembre 1882: oggetto di studio è specialmente l'esatta posizione dei pilastri di sostegno della futura passerella, come confermato in lettera delle FAI al sindaco del 21 agosto (doc. 6).

⁶⁸ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1676, cart. 120, fasc. 9, doc. 3, sindaco di Torino (Luigi Ferraris) alle FAI, 15 luglio 1882.

Figura 15.

Primo progetto di passerella tra via Sacchi, in basso, e via Nizza, in alto. Poco al di sopra del fabbricato indicato come pesa comunale, è visibile, tracciato a matita, il nome via Baretto. ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1676, cart. 120, fasc. 9, *Annesso al Verbale in data 13 aprile 1881 per la costruzione di una Nuova Passarella attraverso la Stazione di Torino Porta Nuova*, 13 aprile 1881.



Annesso al Verbale in data 13 Aprile 1881
 per la costruzione di una Nuova Passarella attraverso
 la Stazione di Torino Porta Nuova

Per l'Amministrazione Ferroviaria

Il Capo Traffico

L'Inge Capo del Materiale

L'Inge Capo Divisione

Per il Municipio di Torino

L'Inge Capo dell'Ufficio d'Arte

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

mente per l'avvicinarsi dell'Esposizione generale italiana del 1884, assegnata a Torino sull'onda del successo dell'edizione milanese del 1881⁶⁹. La scelta, come sito espositivo, del parco del Valentino nel quartiere di S. Salvario contribuisce a rendere l'opera ancora più strategica⁷⁰.

Sulla Gazzetta di Torino del 30 marzo 1883 si riportano le parole di un lettore, abitante di San Salvario, che chiede: "Che cosa ne è stato del famoso progetto della passerella da stabilirsi traverso alla stazione ferroviaria di Porta Nuova, per facilitare le comunicazioni, ora veramente troppo difficili, fra i Borghi di San Salvario e San Secondo?"⁷¹. Tra le ragioni del ritardo, oltre all'ormai nota attesa per il progetto di riordino dello scalo da parte delle Ferrovie, rientra l'ipotesi, ritenuta conveniente dal nuovo sindaco Ernesto Balbo Bertone di Sambuy, di spostare l'opera più a nord, sull'asse costituito da via Berthollet, "l'arteria principale del Borgo San Salvario", e da corso Duca di Genova, che "corre in mezzo ai nuovi quartieri della Piazza d'Armi"⁷². Lo spostamento, richiesto esplicitamente da alcuni abitanti del borgo S. Secondo⁷³, è anche giustificato dall'idea che in futuro si possa edificare un'ulteriore passerella tra il nuovo sito e il cavalcavia di corso Sommeiller⁷⁴.

Il progetto finale, consegnato al comune il 2 agosto 1883⁷⁵, prevede che la passerella, da est verso ovest, passi in aderenza al prospetto nord delle tettoie merci (il cui prospetto sud è raffigurato in figura 5), superi il fascio binari utilizzando il minor numero possibile di sostegni, ovvero sette per un totale di otto campate di lunghezza irregolare, e raggiunga infine via Sacchi circa in asse con il corso Duca di Genova, attraverso le tettoie e i bassi fabbricati delle ormai ex officine ferroviarie. Per quanto riguarda gli accessi, si intende realizzare due rampe di scale in muratura per ciascuno, modificando i preesistenti bassi fabbricati posti lungo le vie Nizza e Sacchi, come visibile nelle figure 20 e 21.

⁶⁹ Sistri Augusto, *Immagini della modernità e cultura architettonica*, in Umberto Levra (a cura di), *Storia di Torino*, vol. VII, *Da capitale politica a capitale industriale (1864-1915)*, Einaudi, Torino 2001, p. 854.

⁷⁰ In data 21 luglio 1883 il sindaco di Torino (Ernesto di Sambuy) sottolinea come "quest'Amministrazione nulla deve lasciare di intentato per raggiungere il maggior lustro della Città nella circostanza della prossima Esposizione", in vista della quale la passerella è senza dubbio una delle opere prioritarie (ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1817, cart. 129, fasc. 15, doc. 5, sindaco di Torino (Ernesto di Sambuy) alle FAI, 21 luglio 1883).

⁷¹ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1817, cart. 129, fasc. 15, *La passerella sulla stazione di Porta Nuova*, 30 marzo 1883.

⁷² ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1817, cart. 129, fasc. 15, doc. 1.2, 31 marzo 1883.

⁷³ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1817, cart. 129, fasc. 15, doc. 3, *Deliberazione della Giunta municipale*, 25 aprile 1883.

⁷⁴ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1817, cart. 129, fasc. 15, doc. 1.2, 31 marzo 1883.

⁷⁵ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1946, cart. 140, fasc. 17, doc. 9.2, FAI al sindaco di Torino (Ernesto di Sambuy), 2 agosto 1883: si tratta ancora del progetto di massima.

pagina accanto:

Figura 16.

Stralcio del progetto della passerella nella sua posizione definitiva, raffigurante l'accesso da via Nizza e la parte est del percorso a ridosso delle tettoie merci. È rappresentato l'asse di via Berthollet. ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1946, cart. 140, fasc. 17, *Progetto di massima di cavalcavia attraverso la Stazione di Porta Nuova*, 2 agosto 1883.

Figura 17.

Stralcio del progetto della passerella nella sua posizione definitiva, raffigurante l'accesso da via Sacchi e la parte ovest del percorso. È rappresentato l'asse di corso Duca di Genova. ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1946, cart. 140, fasc. 17, *Progetto di massima di cavalcavia attraverso la Stazione di Porta Nuova*, 2 agosto 1883.

Figura 18.

Prospetto quotato della passerella. ASCT, *Tipi e disegni*, 4.3.3, *Passerella Stazione PN. Prospetto generale*, 4 gennaio 1884.

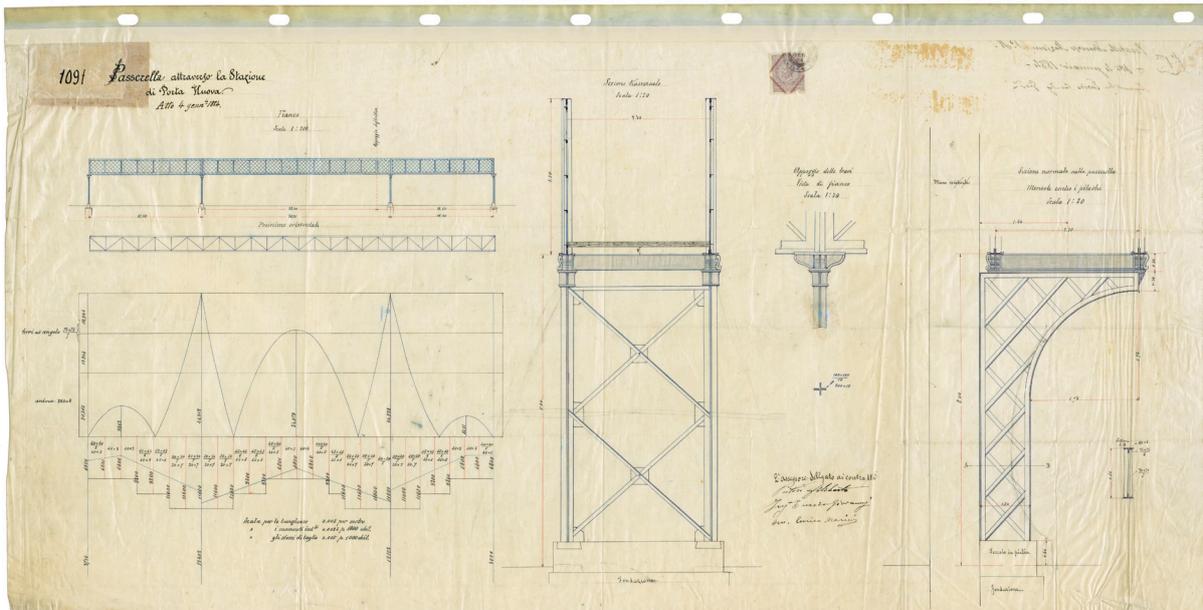


Figura 19. Sezioni di dettaglio in scala 1:20 degli elementi strutturali della passerella. ASCT, *Tipi e disegni*, 4.3.4, *Passerella attraverso la Stazione di Porta Nuova*, 4 gennaio 1884.

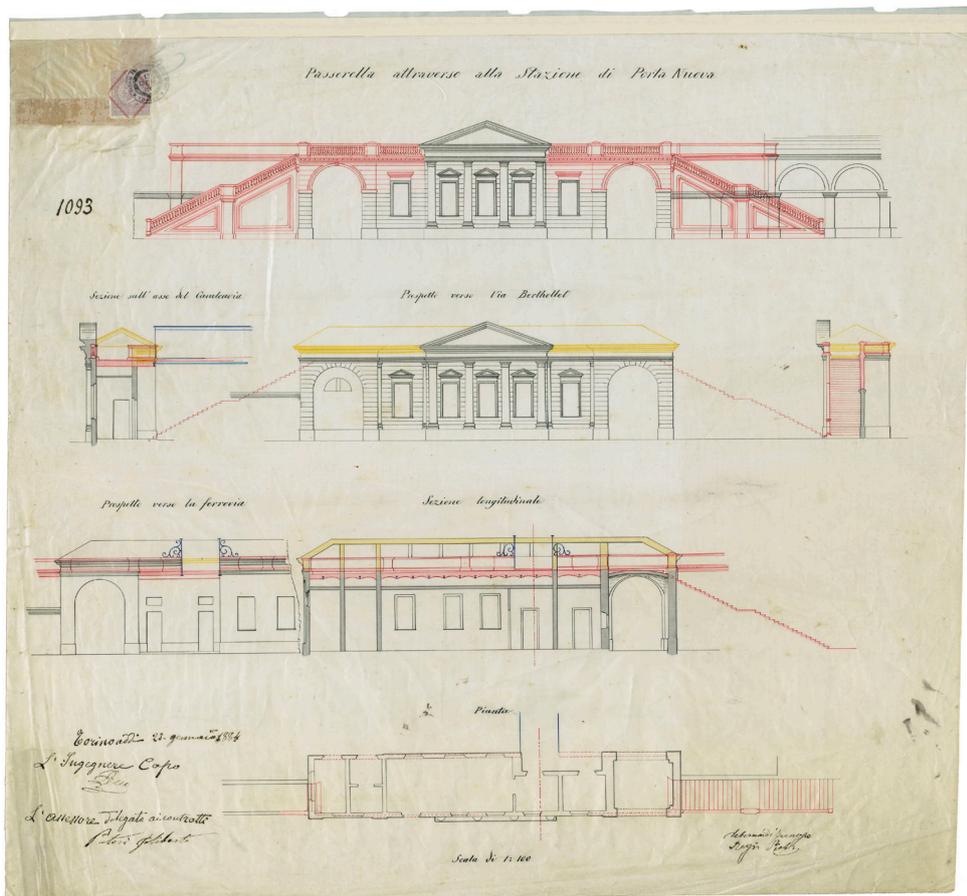


Figura 20. Pianta, prospetti e sezioni del basso fabbricato lungo via Nizza in asse con via Berthollet. ASCT, *Tipi e disegni*, 4.3.1, *Passerella attraverso la Stazione di Porta Nuova*, 23 gennaio 1884.

Vista la molto diversa natura dei lavori da svolgersi, si opta per aprire due diverse gare d'appalto, una per le opere metalliche assegnata all'ingegnere Giovanni Enrico con delibera del 7 novembre 1883⁷⁶,

⁷⁶ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1817, cart. 129, fasc. 15, doc. 14, *Deliberazione della Giunta municipale*, 7 novembre 1883.

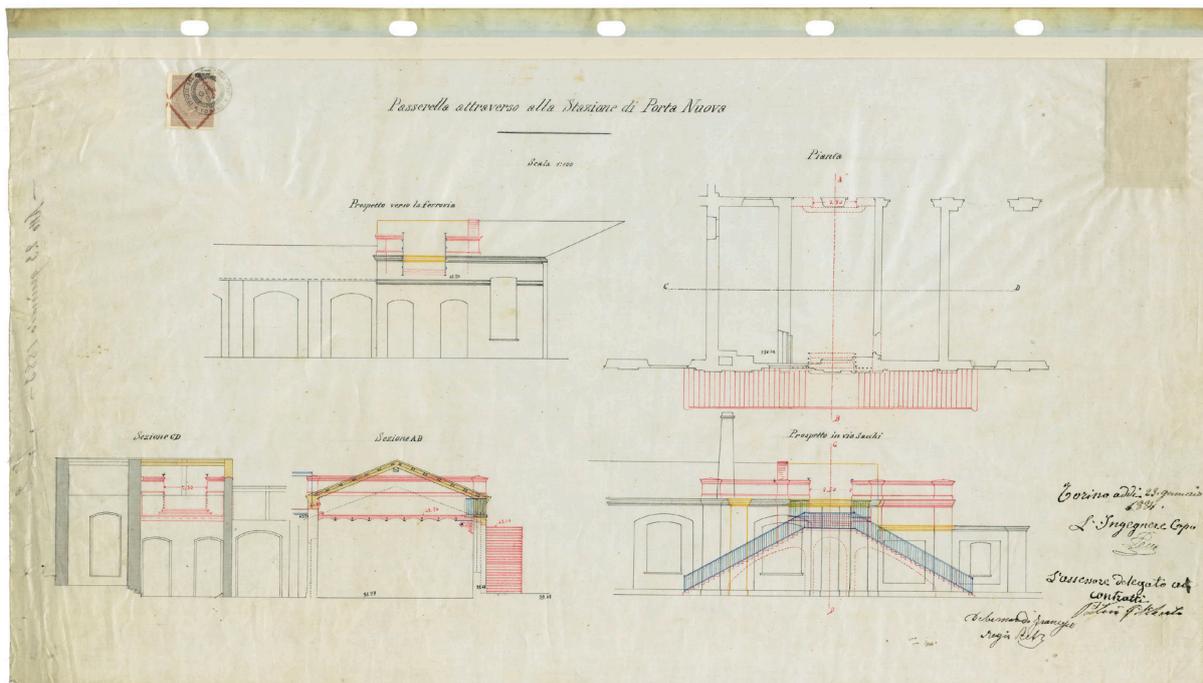


Figura 21. Pianta, prospetti e sezioni del basso fabbricato lungo via Sacchi e della prima porzione di passerella da ovest. ASCT, *Tipi e disegni*, 4.3.2, *Passerella attraverso alla Stazione di Porta Nuova*, 23 gennaio 1884.

e una per le opere murarie assegnata al signor Francesco Debernardi con delibera del 4 gennaio 1884⁷⁷. L'importo totale dell'opera è stimato in 85.000 lire, di cui 50.000 già stanziati nel bilancio 1883 e 30.000 che si prevede di stanziare nel 1884⁷⁸. Ancora nei primi mesi del 1884 la speranza del comune è di riuscire a completare i lavori entro l'inizio dell'esposizione, tanto da inserire nel contratto una clausola che prevede penali qualora gli appaltatori non rispettino tale scadenza⁷⁹. All'inaugurazione ufficiale dell'Esposizione generale del 26 aprile, tuttavia, i lavori sono lungi dall'essere completati, anche a causa delle Ferrovie che solo nel mese di marzo avviano il cantiere di spostamento di binari e piattaforme necessario per consentire all'ing. Enrico di iniziare le opere relative alla passerella⁸⁰. I lavori saranno quindi terminati soltanto nella seconda metà di giugno⁸¹ e la passerella sarà aperta al pubblico nel mese di luglio⁸².

L'altezza molto ridotta dell'opera costituirà comunque fin da subi-

⁷⁷ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1946, cart. 140, fasc. 17, doc. 2, *Deliberazione della Giunta municipale*, 4 gennaio 1884.

⁷⁸ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1817, cart. 129, fasc. 15, doc. 15.1, *Deliberazione della Giunta municipale*, 28 novembre 1883.

⁷⁹ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1946, cart. 140, fasc. 17, doc. 36, *Deliberazione della Giunta municipale*, 15 maggio 1884.

⁸⁰ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1946, cart. 140, fasc. 17, doc. 9, FAI all'ufficio d'Arte di Torino, 13-14 marzo 1884.

⁸¹ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1946, cart. 140, fasc. 17, doc. 51 e 53, Francesco Debernardi e ing. Giovanni Enrico al sindaco di Torino, 22 e 30 giugno 1884.

⁸² ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1946, cart. 140, fasc. 17, doc. 55, *Deliberazione della Giunta municipale*, 3 luglio 1884: in vista dell'imminente apertura dell'opera, la giunta delibera l'acquisto di quattro (poi sei) candelabri da collocarsi sulle balauste delle scale di accesso e dieci fanali a gas da posizionarsi sulla parte metallica della passerella.



Figura 22.

Passerella di Porta Nuova nei primi anni '50. In basso a sinistra è visibile il cantiere del nuovo sottopassaggio. In Bassignana Pierluigi, *Torino negli anni della ricostruzione 1945-1961*, Edizioni del Capricorno, Torino 2021.

to un ostacolo per le operazioni della stazione: già l'11 agosto 1884 perviene una richiesta da parte delle Ferrovie per alzare la passerella, dal momento che i 70 centimetri di margine tra il tetto dei convogli e l'intradosso della struttura rappresentano un serio pericolo per gli operatori posizionati in piedi sull'imperiale delle vetture nel corso delle manovre necessarie per far arretrare il convoglio a seguito dello sbarco dei passeggeri⁸³. È sicuramente anche per questo motivo che

⁸³ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1946, cart. 140, fasc. 17, doc. 61, FAI al sindaco di Torino, 11 agosto 1884.

nel secondo dopoguerra, all'incirca alla metà degli anni '50, la passerella sarà demolita e in sostituzione verrà realizzato un sottopassaggio pedonale, come visibile nella fotografia sottostante.

3.2.3 L'infrastruttura del trasporto pubblico locale

Sebbene l'anno di inizio del servizio di trasporto pubblico locale a Torino possa essere considerato il 1845, con l'istituzione del primo servizio di omnibus, è soltanto a partire dagli anni '70 che la città inizia a dotarsi di un'estesa e pervasiva rete di tranvie comunali⁸⁴, sulla base dell'intento dichiarato di sostenere il processo di transizione industriale della città⁸⁵. Lo sviluppo infrastrutturale del trasporto su rotaia non può comunque essere considerato completo fino ai primi anni '80, quando sono rapidamente date in concessione a privati e realizzate nove tranvie intercomunali⁸⁶, che perlopiù permettono di connettere direttamente con il capoluogo quei centri rimasti esclusi dalla rete ferroviaria. È inevitabile che un luogo come Porta Nuova, già capolinea dei servizi ferroviari a lunga percorrenza e fulcro del sistema di tranvie urbane, diventi luogo di passaggio obbligato, se non direttamente capolinea, di almeno alcune delle tranvie intercomunali: è il caso della linea Torino-Carignano-Saluzzo, inaugurata nel 1881 e con capolinea alla testa di via Nizza⁸⁷, ma è anche il caso delle linee Torino-Orbassano-Giaveno e Torino-Stupinigi-Vinovo-Piobesi, inaugurate rispettivamente nel 1881 e nel 1882 e con capolinea alla testa di via Sacchi⁸⁸.

L'impianto dell'infrastruttura tranviaria, e in particolare delle tranvie extraurbane, percorse da convogli di maggiore lunghezza, non si limita ad accrescere notevolmente il traffico e l'affollamento di vetture – basti pensare che nel luglio 1881 via Sacchi, all'altezza di via Magenta, è solcata da due binari dedicati alla tranvia a vapore Torino-Orbassano e un binario dedicato al tram, allora a cavalli, da piazza Castello a via S. Secondo⁸⁹ – ma ha evidenti conseguenze anche

⁸⁴ Sturani Maria Luisa, *I trasporti e la crescita della città*, in Paola Sereno (a cura di), *Torino reti e trasporti: strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 2009, p. 132.

⁸⁵ Ibidem.

⁸⁶ De Pieri Filippo, *La ferrovia nella città: progetti, cantieri, dibattiti* cit., p. 207.

⁸⁷ Bocca Mario, Governato Mario, *Tranvie intercomunali di Torino nelle immagini d'epoca, 1880-1950*, Edizioni del Capricorno, Torino 1999, p. 191: la linea è inaugurata il 14 agosto 1881 limitatamente alla tratta Torino-Carignano-Carmagnola.

⁸⁸ Ivi, pp. 247, 249: la linea Torino-Stupinigi-Vinovo è inaugurata il 23 luglio 1882, con il breve prolungamento da Vinovo a Piobesi che è aperto il 16 ottobre 1904. La linea Torino-Orbassano-Giaveno è aperta e inaugurata il 3 luglio 1881, limitatamente alla tratta Torino-Orbassano.

⁸⁹ Si veda disegno in ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1571, cart. 113, fasc. 2, 16 luglio 1881. I binari della linea Torino-Orbassano a partire dal 1882 saranno usati anche dalle vetture della linea Torino-Stupinigi-Vinovo.

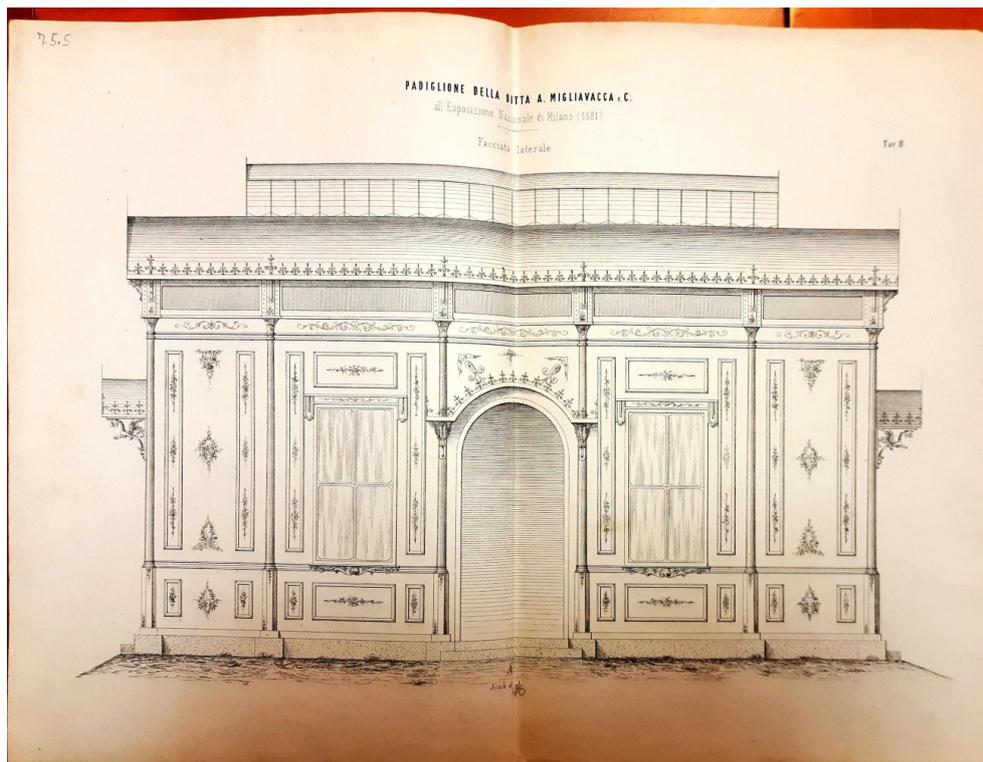


Figura 23.
Prospetti frontale e laterale del padiglione Migliavacca. ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1571, cart. 113, fasc. 2, doc. 75.4 e 75.5, *Padiglione della ditta A. Migliavacca e C.*

in ambito urbanistico e architettonico, offrendo uno spaccato delle non sempre lineari relazioni tra il comune di Torino e i concessionari privati.

La prima di queste conseguenze è la realizzazione di due fabbricati ad uso stazione in corrispondenza dei capolinea delle tranvie intercomunali. Già nel 1881, infatti, l'ingegner Giovanni Corti, concessionario della linea Torino-Orbassano da poco inaugurata, richiede alla

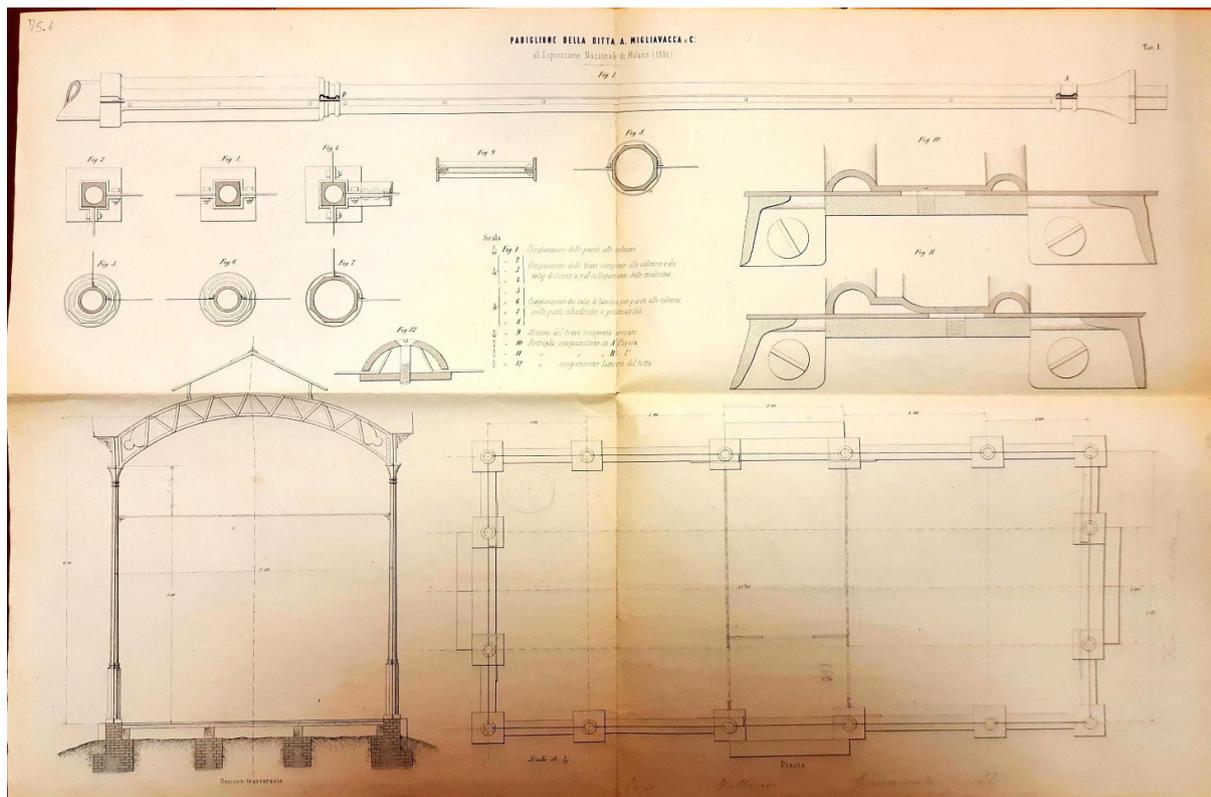


Figura 24. Planimetria, sezione e dettagli costruttivi del padiglione Migliavacca. ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1571, cart. 113, fasc. 2, doc. 75.6, *Padiglione della ditta A. Migliavacca e C.*

città l'autorizzazione per installare un padiglione circa all'angolo tra corso Vittorio Emanuele II e via Sacchi: in data 27 ottobre comunica al sindaco di Torino Luigi Ferraris di aver acquistato il "Chiosco Migliavacca"⁹⁰. Si tratta di un eclettico padiglione in ferro e ghisa, decorato con motivi floreali che sembrano anticipare di circa vent'anni gli ornamenti più tipici dell'architettura liberty. La struttura è realizzata dalla ditta A. Migliavacca e C. nella ferriera di Vobarno (BS)⁹¹ per l'Esposizione nazionale italiana del 1881⁹², dedicata ai più recenti sviluppi della produzione industriale.

La commissione d'Ornato emette parere favorevole in seduta del 16 settembre 1881, con la motivazione che "la costruzione [...] è ammirevole per le sue corrette proporzioni e per l'eleganza dell'ornamentazione esterna" e "avrebbe conveniente sede nella località scelta avendo riguardo alla grandiosità dei fabbricati circostanti"⁹³, ma il permesso rilasciato dal municipio nel mese di novembre è provvisorio, a causa di disaccordi circa le clausole della concessione: l'amministrazione comunale, infatti, impone che l'occupazione di suolo

⁹⁰ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1571, cart. 113, fasc. 2, doc. 75, ing. Corti al sindaco di Torino, 27 ottobre 1881.

⁹¹ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1571, cart. 113, fasc. 2, doc. 76, relazione dell'ufficio d'Arte (Eduardo Pecco), 4 novembre 1881.

⁹² Terruggia Amabile, *Esposizione Nazionale del 1881 in Milano: Relazione Generale*, Milano 1883, p. 60.

⁹³ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1571, cart. 113, fasc. 2, doc. 80.2, relazione della commissione d'Ornato, 16 settembre 1881.

pubblico sia a titolo precario e che, al termine della concessione, il concessionario debba demolire il padiglione e ripristinare il suolo a proprie spese⁹⁴. In aggiunta, nel tentativo di garantire una minima uniformità tra le tranvie extraurbane in rapido sviluppo e limitare l'eccessiva proliferazione di binari, richiede che l'infrastruttura della tranvia di Orbassano-Giaveno, inclusa la stazione al capolinea di Porta Nuova, possa essere in futuro condivisa con il concessionario della già prevista Torino-Stupinigi-Vinovo⁹⁵. Quest'ultima condizione in particolare risulta molto difficile da accettare per l'ingegner Corti, tanto che per evitare la "confusione che deve generarsi in un esercizio promiscuo"⁹⁶ si offre inizialmente per la costruzione della tranvia per Vinovo, salvo poi rinunciare per cause che non sono esplicitate⁹⁷. Lo stallo si prolunga per alcuni mesi, finché all'inizio di marzo del 1882 è definitivamente risolto in favore della giunta municipale, che autorizza la collocazione del padiglione e fissa in 200 lire il canone annuo pagato dal concessionario⁹⁸.

Al termine dei lavori, il padiglione risulta disposto con il lato lungo parallelo a corso Vittorio Emanuele II e il lato corto parallelo a via Sacchi, leggermente arretrato rispetto al fronte principale di Porta Nuova e allineato a ovest con la cancellata che delimita lo spiazzo della stazione. Come da accordi, è dotato di un piano seminterrato delle stesse dimensioni del fabbricato soprastante e di altezza pari a 2,50 metri, destinato a magazzino e ripostiglio del custode e accessibile tramite scala a chiocciola posta nell'angolo sud-est. Il padiglione in sé è invece rivestito internamente in tavolato ligneo e ha altezza interna pari a 4,10 metri, divisi tra piano terra e soppalco, quest'ultimo accessibile tramite la medesima scala a chiocciola del seminterrato. A differenza del soppalco, che è un ambiente unico, il piano terra risulta diviso in ambienti (fig. 24): da un vestibolo d'ingresso posto sul lato nord si accede a due ambienti laterali di uguali dimensioni (5,50x4,80 metri), deputati a sala d'attesa (locale a destra) e a caffè e spaccio di bibite (locale a sinistra), mentre frontalmente si accede ad un am-

⁹⁴ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1571, cart. 113, fasc. 2, doc. 76, relazione dell'ufficio d'Arte (Eduardo Pecco), 4 novembre 1881.

⁹⁵ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1571, cart. 113, fasc. 2, doc. 81, sindaco di Torino all'ing. Corti, 19 novembre 1881.

⁹⁶ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1571, cart. 113, fasc. 2, doc. 77, ing. Corti al sindaco di Torino, 12 novembre 1881: Corti, di fronte al prospetto di dover condividere l'infrastruttura con altro concessionario, afferma: "Non sarei più padrone in casa mia, né avrei la facoltà di disporre le economie del servizio come io credo meglio pel comodo del pubblico".

⁹⁷ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1571, cart. 113, fasc. 2, doc. 92, decreto del sindaco di Torino, 31 dicembre 1881: a seguito della mancata accettazione da parte del concessionario delle clausole contenute nel permesso provvisorio, il sindaco decreta che l'ing. Corti è inibito dal proseguire la costruzione del padiglione.

⁹⁸ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1710, cart. 122, fasc. 7, doc. 10, *Deliberazione della Giunta municipale*, 2 marzo 1882. L'atto di concessione risale al 7 marzo.

Figura 25.

Cartolina d'epoca raffigurante il padiglione della tranvia Torino-Carignano-Saluzzo a est di Porta Nuova. In Bocca Mario, Governato Mario, *Tramvie intercomunali di Torino nelle immagini d'epoca cit.*, p. 191.



Figura 26.

Cartolina d'epoca (datata 31 dicembre 1905) raffigurante il padiglione delle tranvie Torino-Orbassano-Giaveno e Torino-Vinovo-Piovesi a ovest della stazione di Porta Nuova.



biente destinato alla consegna e ricezione delle merci⁹⁹. L'apertura del padiglione, a seguito di opportuno collaudo, è infine concessa il 2 ottobre 1882¹⁰⁰.

Per quanto riguarda il padiglione a est della stazione, è stato possibile reperire solo alcune informazioni frammentarie. Il progetto per un padiglione da erigersi all'inizio di via Nizza è inviato all'amministrazione comunale da parte della Compagnia Generale dei Tramways a vapore Piemontesi (CGTP), concessionaria della linea Torino-Ca-

⁹⁹ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1710, cart. 122, fasc. 7, doc. 37, ing. Corti al sindaco di Torino, 14 giugno 1882.

¹⁰⁰ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1710, cart. 122, fasc. 7, doc. 62, sindaco di Torino all'ing. Corti, 2 ottobre 1882.

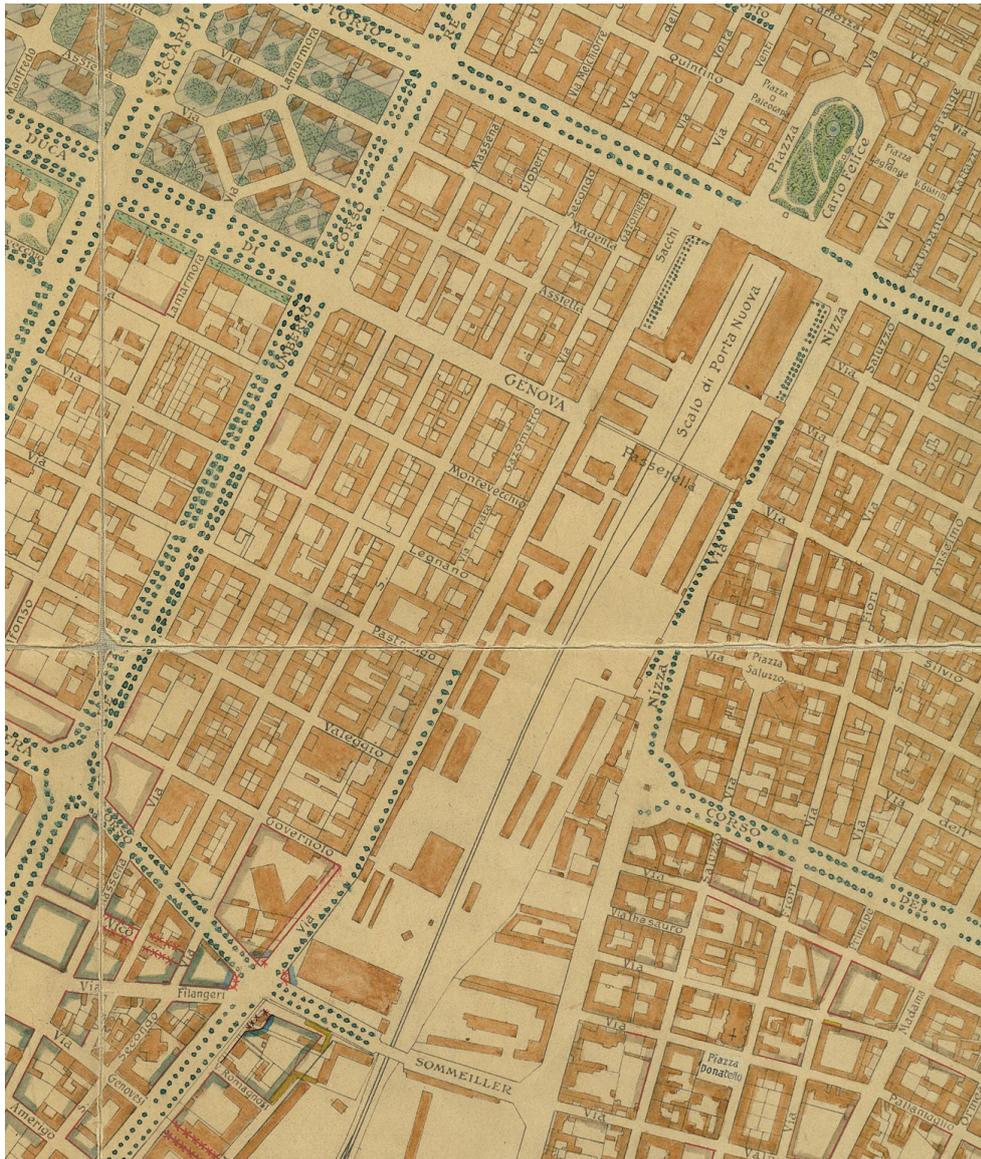


Figura 27.

Stralcio di cartografia raffigurante l'area di Porta Nuova nel 1908. In testa alle vie Nizza e Sacchi sono visibili i due padiglioni-capolinea delle tranvie intercomunali, mentre sul prolungamento di corso Duca di Genova e via Berthollet è visibile la passerella di attraversamento della stazione. Nell'isolato compreso tra corso Sommeiller e le vie Sacchi, S. Secondo e Governolo è visibile la stazione-deposito della tranvia Torino-Orbassano-Giaveno. Ufficio Tecnico Municipale dei Lavori Pubblici, *Pianta della Città di Torino coll'indicazione del Piano Regolatore e di Ampliamento* cit.

rignano-Saluzzo, nel marzo 1883¹⁰¹. Dai documenti consultati¹⁰² il processo autorizzativo pare essere decisamente più lineare: l'ufficio d'Arte ne trova conformi le dimensioni, eguali a quelle del padiglione ovest, ma chiede di renderlo simmetrico a quest'ultimo rispetto al prospetto principale di Porta Nuova, in particolare allineandone la fronte est al prolungamento della cancellata che separa via Nizza dal piazzale est della stazione. Anche il canone annuo è fissato in 200 lire. Sulla base delle fotografie disponibili (fig. 25), il padiglione est sembra presentare forme ed elementi ornamentali più tipicamente riconducibili ad un linguaggio neoclassico. La struttura sembra comunque essere nuovamente metallica.

Entrambi i padiglioni sono demoliti entro la fine degli anni '20 del

¹⁰¹ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1854, cart. 133, fasc. 7, doc. 4, sindaco di Torino all'ing. Corti, 2 ottobre 1882.

¹⁰² Ibidem.

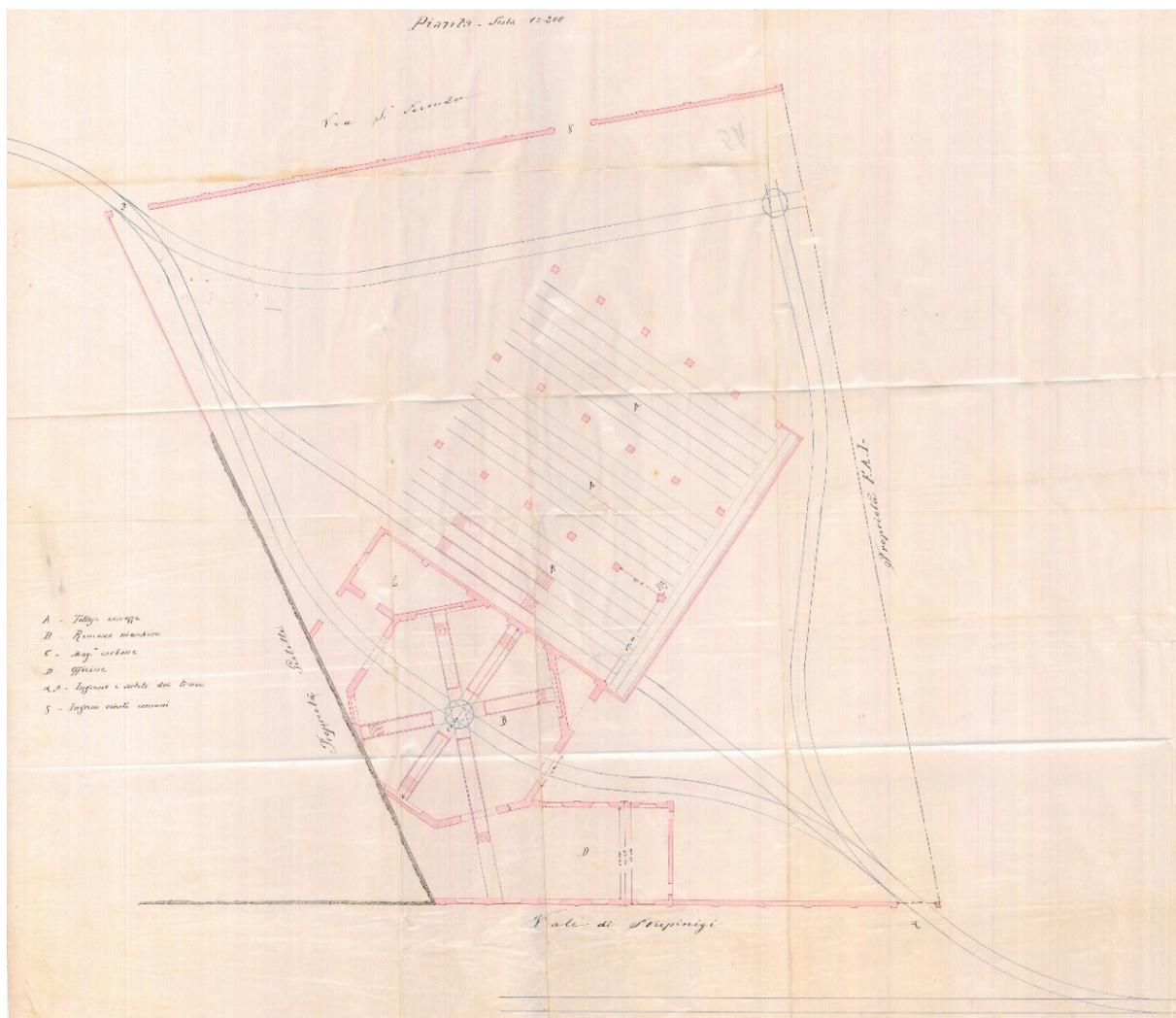


Figura 28. Planimetria dei fabbricati della stazione tranvia realizzati nel corso della prima fase. Stralcio di ASCT, *Progetti Edilizi 1780-1928*, 1881, n. 54, tav. 4, Giovanni Corti, 7 aprile 1881.

‘900, probabilmente nel 1928¹⁰³, a seguito dell’arretramento del capolinea delle tranvie intercomunali.

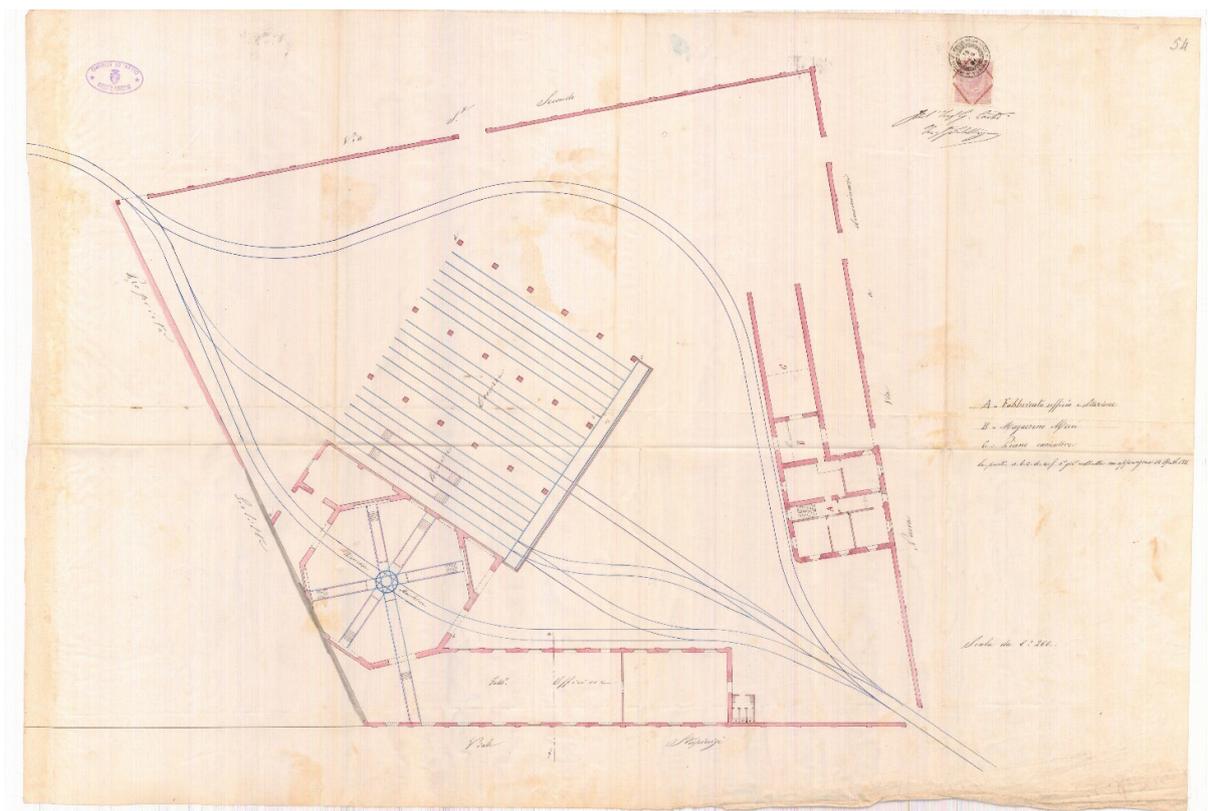
Ultima ad essere analizzata tra le infrastrutture che sorgono nei pressi di Porta Nuova a corredo delle tranvie intercomunali è la stazione del “tramway”¹⁰⁴ Torino-Orbassano-Giaveno. Si tratta di un complesso di edifici collocato all’interno dell’isolato oggi racchiuso tra corso Sommeiller e le vie S. Secondo, Governolo e Sacchi. Comprende un fabbricato viaggiatori (lettera A in figura 29), dotato di sala d’aspetto, ufficio merci e stanze riservate al capo stazione, al direttore e all’amministrazione della società¹⁰⁵, un magazzino merci con tanto di piano caricatore¹⁰⁶ (lettere B e C), una rimessa e una tettoia in grado di ospi-

¹⁰³ Bocca Mario, Governato Mario, *Tranvie intercomunali di Torino nelle immagini d’epoca* cit., p. 191.

¹⁰⁴ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1571, cart. 113, fasc. 2, doc. 31.1, ing. Corti al sindaco di Torino, 27 marzo 1881: in questo periodo è ancora spesso impiegato il nome inglese.

¹⁰⁵ ASCT, *Progetti Edilizi 1780-1928*, 1881, n. 54, tav. 2, Del Mayno e Giovanni Corti, 20 luglio 1881.

¹⁰⁶ ASCT, *Progetti Edilizi 1780-1928*, 1881, n. 54, tav. 1, Del Mayno e Giovanni Corti.



tare rispettivamente venti locomotive e cinquanta vagoni¹⁰⁷ (lettere B e A in figura 28), officine e un magazzino di carbone¹⁰⁸ (lettere D e C). Il complesso è edificato in due fasi. Una prima fase, completata entro l'apertura della linea nel luglio 1881, riguarda le opere più urgenti per l'esercizio tranviario rappresentate in figura 28, ovvero le rimesse e parte delle officine¹⁰⁹. La seconda fase, invece, finisce per prolungarsi a causa della necessità di un'autorizzazione per la cessione di un terreno di proprietà delle FAI a nord del lotto, ottenuta solo il 18 giugno¹¹⁰. Prevede l'edificazione dei restanti fabbricati disegnati in figura 29, ossia un ingrandimento delle rimesse lungo via Sacchi e il nuovo fabbricato viaggiatori, magazzino merci e piano caricatore lungo l'odierna via Governolo, allora ancora priva di nome. Il permesso di costruire arriva il 29 agosto 1881¹¹¹ e i lavori sono portati a compimento entro il mese di novembre¹¹².

Figura 29.
Planimetria del complesso della stazione al termine dei lavori. ASCT, *Progetti Edilizi 1780-1928*, 1881, n. 54, tav. 1, Del Mayno e Giovanni Corti.

¹⁰⁷ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1571, cart. 113, fasc. 2, doc. 31.1, ing. Corti al sindaco di Torino, 27 marzo 1881.

¹⁰⁸ ASCT, *Progetti Edilizi 1780-1928*, 1881, n. 54, tav. 4, Giovanni Corti, 7 aprile 1881.

¹⁰⁹ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1571, cart. 113, fasc. 2, doc. 31, ing. Corti al sindaco di Torino, 4 aprile 1881.

¹¹⁰ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1571, cart. 113, fasc. 2, doc. 51, sindaco di Torino alle FAI, 18 giugno 1881.

¹¹¹ ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1571, cart. 113, fasc. 2, doc. 59, ing. Corti al sindaco di Torino, 16 luglio 1881.

¹¹² ASCT, *Affari Lavori Pubblici*, n. 1571, cart. 113, fasc. 2, doc. 82, ing. Corti al sindaco di Torino, 20 novembre 1881: Corti richiede ancora una volta che venga dato un nome alla via pubblica a nord del lotto (via Governolo) e chiede altresì che il municipio provveda alla sua sistemazione.

INDICE DEI NOMI

- **Barbavara di Gravellona**, Luigi (1818-1871): ingegnere ed ispettore del Genio civile fino al 1845, anno in cui è sostituito da Henri Maus, si occupa della progettazione della prima tratta della ferrovia Torino-Genova, compresa tra Torino e Moncalieri. È eletto deputato nel 1848, ma decade quasi subito dalla carica perché nominato “primo ufficiale” del Ministero dei lavori pubblici.

pp. 48, 68

- **Barone**, Giovanni (1791-1873): architetto ed ingegnere, capo dell'ufficio d'Arte della città di Torino a partire dalla sua istituzione nel 1843 fino al 1851, quando è sostituito da Edoardo Pecco.

pp. 35, 36, 37, 39, 40, 87, 88

- **Bona**, Bartolomeo (1793-1876): avvocato, svolge l'importante ruolo di direttore generale dell'Azienda generale delle strade ferrate dal 1847, anno della sua fondazione, fino al 1862.

pp. 22, 23, 29, 32, 33, 34, 35, 40, 41, 47, 48, 51, 52, 84, 88

- **Brunel Kingdom**, Isambard (1806-1859): celebre ingegnere ferroviario britannico. Lavora al progetto della ferrovia Torino-Genova ed in particolare si occupa della progettazione della Galleria dei Giovi.

pp. 24, 74

- **Burdin**, Auguste (1815-1854): vivaista di origini savoiarde, possiede a San Salvatore, allora nella campagna subito fuori Torino, il vivaio più grande del regno di Sardegna, particolarmente innovativo per la distribuzione delle coltivazioni e la tecnologia impiegata. Burdin è una figura di spicco del positivismo torinese dell'epoca e, prima di morire, avvia un progetto per la realizzazione di un grande museo pomologico, in collaborazione con il confettiere Francesco Garnier Valletti, cui si devono i modelli dei frutti.

pp. 64, 79, 80, 81, 102

- **Des Ambrois de Nevache**, Luigi (1807-1874): reggente la Regia Segreteria di Stato per gli affari Interni del regno di Sardegna (equivalente al ministero dell'Interno) dall'agosto 1844, il 9 agosto 1847 ne diventa per breve tempo titolare. Dal 16 marzo al 5 luglio 1848 (governo Balbo) è ministro dei Lavori pubblici del regno di Sardegna.

pp. 32, 24, 41, 44, 56, 72, 74, 76, 77, 81, 88, 89, 90, 92, 94, 98

- **Grandis**, Sebastiano (1817-1892): ingegnere, nel 1846 si reca in Belgio con Germano Sommeiller per apprendere le tecniche costruttive delle ferrovie. È autore del progetto del traforo ferroviario del Frejus.

pp. 22, 51

- **Maus**, Michel-Henri-Joseph (1808-1893): Ingegnere belga di fama internazionale, nel 1845 è chiamato da re Carlo Alberto per cercare una soluzione al problema dell'attraversamento ferroviario delle Alpi. Nominato ispettore onorario del Genio civile nel 1847, segue la realizzazione della prima tratta della ferrovia Torino-Genova parallelamente ai progetti per un tunnel sotto il Frejus. Resta al servizio del regno di Sardegna fino al 1853, quando, a se-

guito dell'interruzione a tempo indeterminato dei lavori al tunnel del Frejus, chiede di essere dispensato dal suo incarico: il 18 dicembre 1853 è ufficialmente ringraziato dal Consiglio dei ministri, che ne chiede la nomina a commendatore dell'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro.

pp. 24, 32, 45, 46, 53, 56, 68, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 83, 86, 87, 92, 98

- **Mazzucchetti**, Alessandro (1824-1894): ingegnere del Genio civile, nel 1860 riceve l'incarico per il progetto della stazione definitiva di Porta Nuova (1863-69), occupandosi in particolare della grande copertura metallica. Tra il 1852 ed il 1864 è membro dell'ufficio d'Arte di Torino.

pp. 22, 41, 51, 52, 53, 56, 58, 59, 61, 88

- **Melano**, Ernest (1792-1867): ispettore del Genio civile, dal 1° aprile 1847 affianca Henri Maus nella direzione delle opere relative alla strada ferrata, con un ruolo rivolto specialmente alla parte architettonica.

pp. 32, 33, 34, 35, 36, 40, 43, 45, 46, 48, 83, 84

- **Paleocapa**, Pietro (1788-1869): ingegnere, ministro dei Lavori pubblici nel governo Casati (27 luglio-15 agosto 1848), e poi di nuovo nei governi d'Azeglio e Cavour (1849-1855).

pp. 25, 51, 84

- **Pecco**, Edoardo (1823-1886): ingegnere, ricopre il ruolo di ingegnere capo dell'Ufficio d'Arte della città di Torino dal 20 febbraio 1851 al 28 febbraio 1884, influenzando notevolmente la redazione dei piani di ingrandimento di Torino.

pp. 100, 104, 105, 106, 108, 119, 120

- **Promis**, Carlo (1808-1873): architetto, a partire dagli anni '50 dell'800 è la figura di riferimento nella stesura dei piani urbanistici di ingrandimento della città di Torino.

pp. 28, 59, 81, 84, 95, 105

- **Rignon**, Edoardo Giuseppe (1808-1853): senatore del regno di Sardegna, è conte di Marmorito dall'11 aprile 1827. Suo figlio Felice è senatore e sindaco di Torino. Tra 1848 e 1849 è inviato straordinario e ministro plenipotenziario del regno in Olanda e Belgio.

pp. 37, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 80

- **Spurgazzi**, Pietro (1815-1889): ingegnere dell'Azienda generale delle strade ferrate. Nel 1847 gli è affidata la direzione dei lavori del primo tratto della ferrovia Torino-Genova, da Torino a Villanova d'Asti. Sposa la figlia di Ernest Melano.

pp. 35, 36, 37, 39, 40, 41, 42, 45, 48, 51, 84, 86, 87, 88

- **Thaon di Revel**, Luigi Eugenio Ottavio (1803-1868): laureatosi in legge nel 1823, entra ben presto nella Corte dei conti. Facilitato nella sua carriera, almeno in parte, dal ruolo svolto nell'amministrazione sabauda dal padre Ignazio Isidoro, nel 1835 è nominato primo ufficiale nel ministero delle Finanze del regno di Sardegna. È ministro delle Finanze una prima volta dal 24 agosto 1844 al 4 marzo 1848 e poi, a seguito della promulgazione dello Statuto Albertino, ancora ministro delle Finanze in due diversi governi nel 1848.

pp. 76, 77, 81, 87, 88, 89, 90, 92, 94

BIBLIOGRAFIA

- Albenga Giuseppe, *GRANDIS, Sebastiano*, in «Enciclopedia Italiana», vol. XVII, Istituto della Enciclopedia italiana, Roma 1949, p. 722.
- Astrua Fabrizio, *Un segno nella memoria per il recupero edilizio e urbano: il progetto di Carlo Promis a Torino per dieci isolati lungo la via e la piazza Madama Cristina (1853)*, in Michele Fumo e Gennaro Ausiello (a cura di), *Il progetto nello spazio della memoria: segni, idee e potenzialità*, Napoli 1995, pp. 626-639.
- Ballatore Luigi, *Storia delle ferrovie in Piemonte*, il Punto, Torino 2002.
- Ballatore Luigi, Masi Fausto, *Torino Porta Nuova: storia delle ferrovie piemontesi*, Abete, Roma 1988.
- Bocca Mario, Governato Mario, *Tramvie intercomunali di Torino nelle immagini d'epoca, 1880-1950*, Edizioni del Capricorno, Torino 1999.
- Bodrato Enrica, Perin Antonella, *Strada ferrata e militari: alcune stazioni sulla linea Torino-Genova*, in Chiara Devoti (a cura di), *Gli spazi dei militari e l'urbanistica della città. L'Italia del nord-ovest (1815-1918)*, «Storia dell'Urbanistica», vol. XXXVII, n. 10, 2018, pp. 353-368.
- Boggio Camillo, *Lo sviluppo edilizio di Torino dalla Rivoluzione francese alla metà del secolo XIX*, S. Lattes, Torino 1918.
- Bowie Karen, *Querelles de frontière à la gare de Paris-Austerlitz: la rue Watt et les ponts du Paris-Orléans, 1839-1937*, in Karen Bowie (a cura di), *La gare et la ville*, «Revue d'histoire des chemins de fer», vol. XXXVIII, 2008, pp. 127-157.
- Bowie Karen, *L'implantation de la gare du Nord dans le clos Saint-Lazare*, in Florence Bourillon et al. (a cura di), *Du clos Saint-Lazare à la gare du Nord: Histoire d'un quartier de Paris*, Presses universitaires de Rennes, Rennes 2022, pp. 183-199.
- Cardoza Anthony L., Symcox Geoffrey W., *Storia di Torino*, Einaudi, Torino 2006.
- Comoli Mandracci Vera, *Dalla città preunitaria alla prima industrializzazione*, in AA. VV., *Torino città viva: da capitale a metropoli, 1880-1980: cento anni di vita cittadina: politica, economia, società, cultura*, Centro Studi Piemontesi, Torino 1980, pp. 215-237.
- Comoli Mandracci Vera, *Torino*, Laterza, Roma-Bari 1983.
- Comoli Mandracci Vera, *Urbanistica e architettura*, in Umberto Levra (a cura di), *Storia di Torino*, vol. VI, *La città nel Risorgimento (1798-1864)*, Einaudi, Torino 2000, pp. 379-434.
- Conti Fulvio, *GINORI LISCI, Leopoldo Carlo*, in «Dizionario Biografico degli Italiani», vol. LV, Istituto della Enciclopedia italiana, Roma 2000, pp. 48-50.
- Conticelli Elisa, *Politiche urbane e ferroviarie: verso la costruzione di nuovi pezzi di città*, in «IN_BO. Ricerche e progetti per il territorio, la città e l'architettura», vol. IV, n. 6, 2013, pp. 187-194.
- Dameri Annalisa, *Tra decoro e progresso: il gas entra in città*, in Vincenzo Ferrone (a cura di), *To-*

rino Energia. *Le politiche energetiche tra innovazione e società (1700-1930)*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 2007, pp. 101-117.

- De Pieri Filippo, *Il controllo improbabile : progetti urbani, burocrazie, decisioni in una città capitale dell'Ottocento*, Franco Angeli, Milano 2005.
- De Pieri Filippo, *La ferrovia nella città: progetti, cantieri, dibattiti*, in Paola Sereno (a cura di), *Torino reti e trasporti : strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 2009, pp. 191-227.
- Duranti Luciana, *CHLAVES, Desiderato*, in «Dizionario Biografico degli Italiani», vol. XXIV, Istituto della Enciclopedia italiana, Roma 1980, pp. 651-652.
- Fasoli Vilma, *La pianificazione urbanistica a Torino in periodo preunitario : confronto con i pareri, le proposte ed i progetti di Carlo Promis*, tesi di laurea, rel. Vera Comoli Mandracci, Politecnico di Torino, 1982.
- Fasoli Vilma, *Regolamenti edilizi e legislazione urbanistica dall'antico regime al periodo unitario: il caso del Piemonte*, in Enrico Guidoni (a cura di), *Storia dell'Urbanistica : I regolamenti edilizi*, vol. I, 1995, pp. 7-28.
- Ferrata Claudio, *Città e stazioni ferroviarie : il caso svizzero*, «Archì», n. 6, 2012, pp. 25-29.
- Gabetti Roberto, *Architetture dell'eclettismo*, in Umberto Levra (a cura di), *Storia di Torino*, vol. VII, *Da capitale politica a capitale industriale (1864-1915)*, Einaudi, Torino 2001, pp. 321-340.
- Gerami Elena, Nascimbene Elisa, *Network station. Complesso integrato nell'ambito della stazione di Bologna*, tesi di laurea, rel. Marco Albini, Gianni Ravelli, Alessandro Timoteo Sassi, Francesca Franceschi, Politecnico di Milano, a.a. 2009-2010.
- Giuntini Andrea, *La nascita del sistema ferroviario e il ruolo della tecnica*, in Vittorio Marchis, Francesco Profumo (a cura di), *Il contributo italiano alla storia del pensiero. Tecnica*, Istituto della Enciclopedia italiana, Roma 2013, pp. 239-247.
- Guardamagna Laura, *L'esordio delle ferrovie dalla Restaurazione all'Unità: un'importante infrastruttura per le forze armate*, in Chiara Devoti (a cura di), *Gli spazi dei militari e l'urbanistica della città. L'Italia del nord-ovest (1815-1918)*, «Storia dell'Urbanistica», vol. XXXVII, n. 10, 2018, pp. 327-351.
- Kellett John R., *The impact of railways on Victorian cities*, Routledge and Kegan Paul, Londra 1969.
- Lavini Giuseppe, *Il Problema delle Stazioni Ferroviarie per le grandi Città ed in particolare per Torino*, in «Rivista di ingegneria sanitaria e di edilizia moderna», vol. IX, n. 3-4, 1913.
- Lederer André, *Henri Maus*, in «Biographie Nationale de Belgique», vol. XXXIX, Établissements Emile Bruylant, Bruxelles 1976, pp. 668-677.
- Levi Fabio, *Da un vecchio a un nuovo modello di sviluppo economico*, in Umberto Levra (a cura di), *Storia di Torino*, vol. VII, *Da capitale politica a capitale industriale (1864-1915)*, Einaudi, Torino 2001, pp. 7-72.
- Lupo Giovanni Maria, *Le barriere e la cinta dazziaria*, in Umberto Levra (a cura di), *Storia di To-*

- rino, vol. VII, *Da capitale politica a capitale industriale (1864-1915)*, Einaudi, Torino 2001, pp. 303-317.
- Lupo Giovanni Maria, Tagini Paola, *Le tranvie extraurbane di Torino*, in *Strade ferrate in Piemonte : cultura ferroviaria fra Otto e Novecento*, Politecnico di Torino, Facoltà di Ingegneria, 14-15 dicembre 1993, Celid, Torino 1993, pp. 373-388.
 - Maestri Marta, *Valorizzazione del patrimonio industriale di Ozzano Monferrato : il caso dello stabilimento Unione Cementi Marchino*, tesi di laurea, rel. Clara Bertolini Cestari, Manuel Ramello, Politecnico di Torino, a.a. 2013-2014.
 - Melodia Domenico, *L'avventura ferroviaria in Piemonte*, in *Strade ferrate in Piemonte : cultura ferroviaria fra Otto e Novecento*, Politecnico di Torino, Facoltà di Ingegneria, 14-15 dicembre 1993, Celid, Torino 1993, pp. 285-288.
 - Mirone Luigi, *La stazione ferroviaria di Torino Porta Nuova*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino», vol. XVI, n. 3, 1962.
 - Montaldo Silvano, *I Burdin. Una dinastia di vivaisti tra Savoia e l'Italia*, in Daniele Jalla (a cura di), *Il Museo della Frutta "Francesco Garnier Valletti"*, Officina Libreria, Milano 2007, pp. 37-51.
 - Perdonnet Auguste, Polonceau Camille, Flachet Eugène, *Nouveau portefeuille de l'ingénieur des chemins de fer*, Eugène Lacroix, Parigi 1866.
 - Pozzati Alice, *Progettare San Salvario : ipotesi, dibattiti e trasformazioni tra Ottocento e Novecento*, tesi di laurea, rel. Annalisa Dameri, Politecnico di Torino, a.a. 2013-14.
 - Re Luciano, *Lavori pubblici e sviluppo edilizio*, in Umberto Levra (a cura di), *Storia di Torino*, vol. VI, *La città nel Risorgimento (1798-1864)*, Einaudi, Torino 2000, pp. 171-197.
 - Rees Gareth, *Early railway prints : a social history of the Railways from 1825 to 1850*, Phaidon, Oxford 1980.
 - Richards Jeffrey, Mackenzie John M., *The railway station : a social history*, Oxford University Press, Oxford 1988.
 - Roccia Rosanna, *Amministratori e amministrazione*, in Umberto Levra (a cura di), *Storia di Torino*, vol. VI, *La città nel Risorgimento (1798-1864)*, Einaudi, Torino 2000, pp. 436-457.
 - Ronco Silvio, *La stazione di Torino Porta Nuova*, in «Studi geografici su Torino e il Piemonte», vol. I, 1954, pp. 67-167.
 - Schivelbusch Wolfgang, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Einaudi, Torino 1988.
 - Signorelli Bruno, *L'opera degli ingegneri piemontesi, belgi e inglesi per la iniziale progettazione delle strade ferrate negli Stati di Terraferma del Re di Sardegna (1824-47)*, in *Strade ferrate in Piemonte : cultura ferroviaria fra Otto e Novecento*, Politecnico di Torino, Facoltà di Ingegneria, 14-15 dicembre 1993, Celid, Torino 1993, pp. 95-113.
 - Sturani Maria Luisa, *I trasporti e la crescita della città*, in Paola Sereno (a cura di), *Torino reti e trasporti : strade, veicoli e uomini dall'Antico regime all'Età contemporanea*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 2009, pp. 131-161.

- Terruggia Amabile, *Esposizione Nazionale del 1881 in Milano : Relazione Generale*, Milano 1883.
- Zorgno Anna Maria, *Le coperture voltate delle grandi stazioni ferroviarie piemontesi*, in *Strade ferrate in Piemonte : cultura ferroviaria fra Otto e Novecento*, Politecnico di Torino, Facoltà di Ingegneria, 14-15 dicembre 1993, Celid, Torino 1993, pp. 143-164.
- Zucconi Guido, *La città dell'Ottocento*, Laterza, Bari 2001.

SITOGRAFIA

- Allen Geoffrey Freeman, Clark Shedd Thomas, Vance James E., *Railroad*, Encyclopaedia Britannica, <https://www.britannica.com/technology/railroad>, consultato il 05/04/2025.
- *Ferrovia*, Treccani, Enciclopedia on line, <https://www.treccani.it/enciclopedia/ferrovia/>, consultato 25/03/2025.
- *Posta*, Treccani, Enciclopedia on line, <https://treccani.it/enciclopedia/posta/>, consultato 25/03/2025.

Grazie,

*al personale dell'Archivio Storico della
Città e dell'Archivio di Stato, per avermi
guidato in un mondo nuovo;*

*al mio relatore Professor Filippo De Pieri,
per la disponibilità e gli spunti offerti;*

*alla mia famiglia, per tutto l'amore e il
supporto.*

