

POLITECNICO DI TORINO
FACOLTA' DI ARCHITETTURA
Corso di Laurea in Architettura
Tesi meritevoli di pubblicazione

Valichi ferroviari alpini del regno di sardegna 1826 - 1861

di Emanuele Morizio

Relatori: Vera Comoli Mandracci, Vilma Fasoli

La presente tesi ha inteso verificare, sulla base di un ampio corpus documentale principalmente reperito, oltre che nei fondi archivistici del Ministero dei lavori Pubblici del Regno di Sardegna conservati negli Archivi di Stato di Torino, anche presso l'Archivio di Stato del Cantone Ticino a Bellinzona, le implicazioni di carattere politico e territoriale connesse ai progetti di valorizzazione ferroviaria dell'importante direttrice commerciale da Genova al lago di Costanza, "porta sul mondo tedesco". L'analisi comparata di tali fonti archivistiche con i documenti inediti appartenenti all'archivio privato del primo progettista della linea ferroviaria alpina del Lucomagno, l'ispettore del genio Civile Giovanni Antonio Carbonazzi, ha consentito di interpretare sulla base di nuovi elementi questo fondamentale aspetto della strategia ferroviaria sabauda.



CARTE des CHEMINS DE FER dans le Nord et le Süd de l'EUROPE CENTRALE, et de leur jonction au moyen de la ligne PROJECTÉE par le LUCMANIER / ÜBERSICHTSKARTE der EISENBAHN = LINIEN im Norden u: Süden von MITTEL = EUROPA u: ihrer Verbindung durch die LUCMANIER = BAHN. (1846) La linea ferroviaria progettata dagli ingegneri Giovanni Antonio Carbonazzi e Riccardo La

Nicca per il valico del Lucomagno. Si tratta di una delle carte stampate dalla *Società Promotrice della strada ferrata dal lago Maggiore a quello di Costanza* per presentare il progetto nei circoli finanziari delle capitali europee; sulla carta è riportato, a tratti di tempera verde il progetto di strada ferrata da Locarno a Rorschach e Wallenstadt.

condizionata dalla conoscenza degli esiti finali, la letteratura sull'argomento è stata a lungo monopolizzata dall'interesse quasi esclusivo dedicato al traforo del Fréjus. In realtà la tematica del collegamento ferroviario con la Savoia e la Francia, che avrebbe assunto un ruolo centrale nella strategia cavouriana, era rimasta in sordina durante tutti gli anni trenta e quaranta del XIX secolo, nel periodo cioè del dibattito e della gestazione della politica ferroviaria sarda.

In periodo carlo-albertino, quando l'esigenza di dotare anche gli Stati Sardi di Terraferma di un sistema infrastrutturale aggiornato divenne sempre più pressante sotto la spinta delle prime realizzazioni austriache e francesi volte a valorizzare gli scali di Trieste e Marsiglia, il problema dell'incentivazione dei traffici diretti dallo scalo ligure verso i mercati svizzero-tedeschi, già attivamente perseguita dal governo di Vittorio Emanuele I tramite la costruzione di una strada carrozzabile attraverso il valico del San Bernardino, tornò d'attualità. E sin dagli anni trenta del XIX secolo la classe dirigente sabauda intuì le prospettive, di altissima rilevanza politica, connesse ad un collegamento preferenziale con gli stati tedeschi che proprio in quegli anni si stavano organizzando in una lega doganale presieduta dal Regno di Prussia.

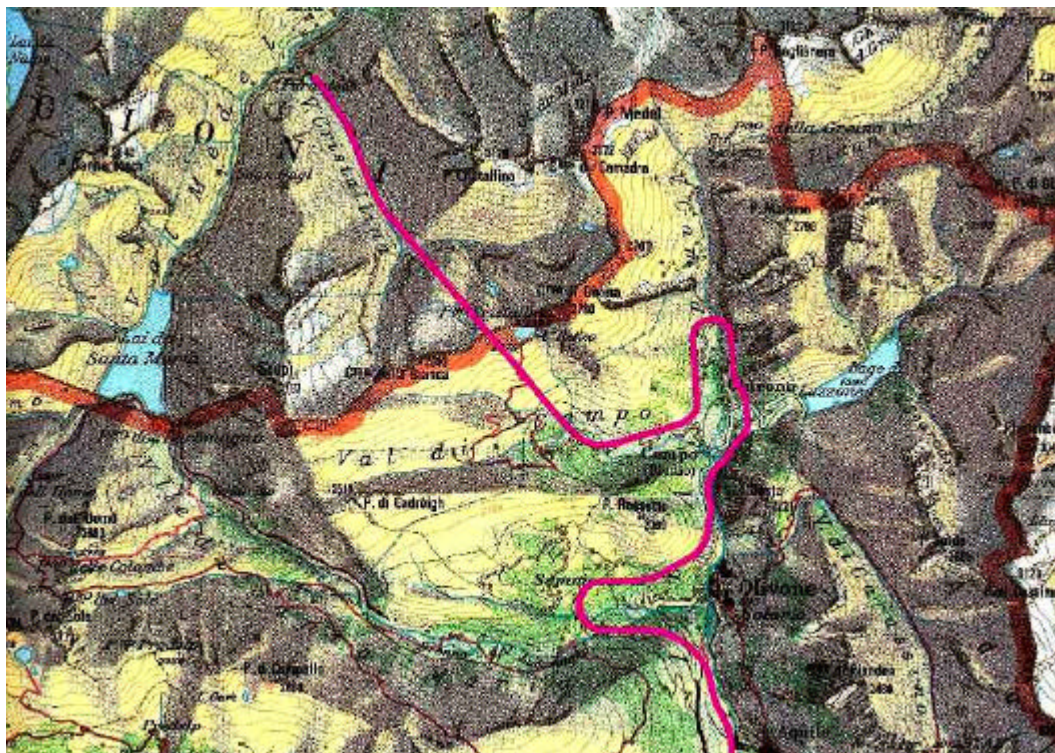
Un dibattito decennale in cui furono coinvolte tutte le più eminenti personalità dello stato rafforzò quest'orientamento, sancito nel 1844 dalla scelta di costruire una rete ferroviaria che mirasse da un lato a collegare la capitale al porto di Genova e dall'altro questo scalo ad Arona da cui, tramite la navigazione a vapore sul Verbano e le rotabili alpine del San Gottardo e del San Bernardino, si sarebbe raggiunta la Germania meridionale. Proprio la rilevanza delle implicazioni di natura politica e strategica connesse alla realizzazione di questo secondo collegamento ferroviario, anteposto a direttrici come la linea Torino-Milano e la Genova-Milano, a più riprese richiesta dagli ambienti commerciali genovesi, condusse l'anno successivo alla decisione di avocare allo stato, sul modello belga, l'impresa ferroviaria.

La consultazione dell'*archivio Carbonazzi*, condotta parallelamente a quella dell'importante fondo *Miscellanea Quirinale, Il versamento*, ha supplito all'assenza di uno studio organico sulla gestazione della politica ferroviaria sabauda consentendo, grazie all'analisi di una serie di memorie inedite relative agli anni 1832-1845, l'integrazione dei parziali contributi bibliografici esistenti.

Nello stesso 1845 iniziarono le trattative con i governi cantonali del Ticino, di San Gallo e dei Grigioni per il prolungamento in territorio svizzero della direttrice ferroviaria da Genova al Verbano attraverso il passo del Lucomagno, disposto trasversalmente tra il lago maggiore e il lago di Costanza, meta finale della progettata ferrovia.

Per l'analisi della pionieristica progettazione della linea ferroviaria alpina del Lucomagno (secondo la tecnica dei piani inclinati a trazione fissa allora all'avanguardia in Europa), si è rivelato fondamentale l'apporto dei documenti reperiti nell'*archivio Carbonazzi* e nel *Fondo Diversi* presso l'Archivio di Stato del Cantone

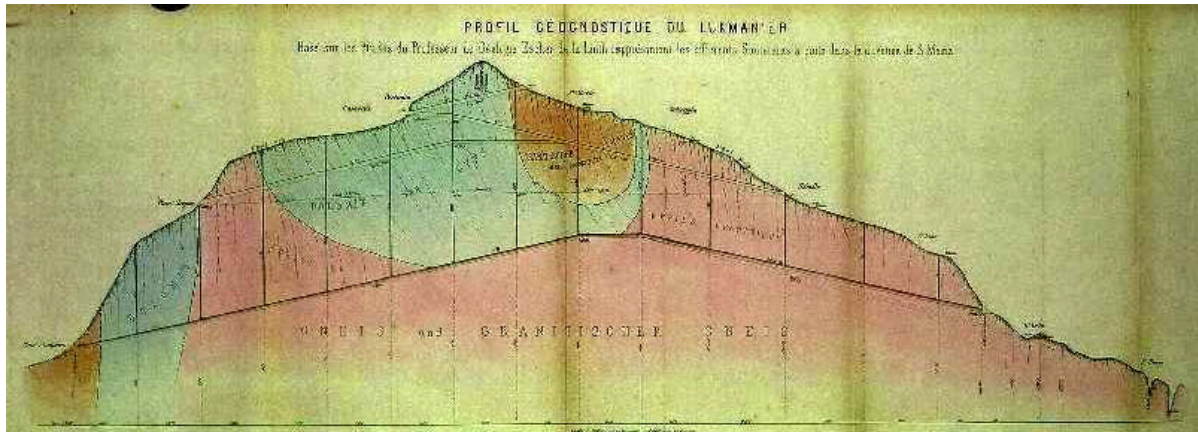
Ticino, che hanno permesso di ricostruire gli aspetti tecnici del progetto così come la vicenda dei rapporti tra il governo sardo e i tre governi cantonali.



Il progetto di Giovanni Antonio Carbonazzi per il valico del Lucomagno-Cristallina (1846); tratto compreso tra Acqua Rossa in val di Blenio e Pardatsch in val Medel. Da notare i due ampi ritorni in curva (nelle valli di Santa Maria e val Camadra) ed il lungo tunnel progettato sotto il Monte Retico. Tratto da: *Piano alla scala di 1:20000, ridotto da quello alla scala di 1: 5000 / stato rilevato nella state 1846. per servire alla formazione del progetto / di variante, a quello stato presentato nel 1845, nel passo dei monti / colla strada ferrata che dal Lago Maggiore tende a quello di Costanza.*

Elaborazione personale su base cartografica tratta da: Carta turistica del cantone Ticino-Urlaubskarte Kanton Tessin- tourist map of the canton of Ticino.

Svuotata dei contenuti di natura politica, negli anni cinquanta l'importanza commerciale della direttrice Genova-Arona-Costanza non sarà più tale da giustificare un impegno governativo paragonabile a quello spiegato per la promozione del Fréjus; raggiunta l'unità nazionale, l'ipotesi del Lucomagno cederà quindi il passo al progetto ferroviario del San Gottardo, più consono agli interessi milanesi.



PROFIL GÉOGNOSTIQUE DU LUKMANIER / Basé sur les études du Professeur de Géologie Escher de la Linth représentant les différents Souterrains à puits dans la direction de S. Maria, in Passage des Alpes. Chemin de fer de Coire à Bellinzona par le Lukmanier. Plans et profiles en long. Etudes et projets par La Nicca. Echelles pour les plans 1:50.000 et 10.000 pour les profiles, Torino, Autolitografia L. Rolla, s.d., tav III.

sezione del massiccio alpino in corrispondenza del valico del Lucomagno su cui è riportata l'analisi geologica dello stesso eseguita dal famoso professore escher von der linth.

Per informazioni, Morizio Emanuele, e-mail: emanuele.morizio@libero.it