



gonista del balzo in avanti nello sviluppo di inizio Novecento, poté avvantaggiarsi della presenza tradizionale dei lavoratori in carrozze e nelle riparazioni ferroviarie, gli stessi assetti urbani furono influenzati dall'insediamento delle OGR.

Superato il periodo critico degli anni sessanta, in cui Torino perse il ruolo di capitale e vide diminuire la sua popolazione, con lo sviluppo industriale si intensificò anche la crescita demografica della città, passando dai 213.000 abitanti del 1871 ai 336.000 del 1901, fino ai 428.000 del 1911. In conseguenza dello sviluppo demografico, in massima parte dovuto al saldo migratorio positivo, la cinta daziaria del 1853, un vero e proprio muro alto due metri, fu abbattuta nel 1912 e spostata quasi ai confini del territorio comunale. La netta maggioranza dei 92.000 nuovi abitanti tra il 1901 e il 1911 andò ad abitare nell'area esterna alla cinta del 1853, che registrò, sempre tra il 1901 e il 1911, un aumento di 65.000 abitanti (pari al 120%), mentre la zona entro cinta crebbe di sole 27.000 persone (10%). Nell'area esterna, attorno a piccoli nuclei insediativi preesistenti, si svilupparono una serie di borghi, per lo più in corrispondenza delle porte di accesso (le barriere daziarie) all'area urbana. La crescita di questi sobborghi fu favorita anche da una tendenza delle famiglie operaie che vivevano nell'area centrale a trasferirsi fuori cinta, per il minor costo dei generi non soggetti al dazio, per gli affitti meno cari richiesti oltretutto per abitazioni più recenti e, infine, per la vicinanza al posto di lavoro. I nuovi stabilimenti, infatti, grazie all'avvento dell'energia elettrica che affrancò l'insediamento industriale dalla vicinanza alla Dora Riparia e ai canali di derivazione delle acque, si distribuirono a sud e a ovest del centro, in prossimità delle linee ferroviarie, a ridosso della cinta daziaria. Al 1911, Torino contava almeno 60.000

operai industriali in senso moderno. Molti di essi, con le loro famiglie, abitavano le barriere, che presentavano un'omogeneità sociale operaia molto marcata.

### Il "Borgo" dell'aristocrazia operaia

Tra i quartieri operai fuori cinta, Borgo San Paolo fu quello che di gran lunga registrò il più rapido aumento di popolazione tra il 1901 e il 1911, passando da 4.000 a 20.000 abitanti (la sezione di censimento comprendeva anche Pozzo Strada, all'epoca però ancora poco popolato). Una simile crescita è indubbiamente legata alla presenza del maggior stabilimento cittadino, secondo una netta influenza esercitata dall'insediamento industriale sull'insediamento abitativo, come è ampiamente dimostrato dallo sviluppo successivo delle aree abitative adiacenti ai maggiori stabilimenti Fiat, il Lingotto negli anni venti e trenta, Mirafiori negli anni cinquanta e sessanta.

La presenza delle OGR influisce sulla localizzazione in Borgo San Paolo anche di altri impianti produttivi. Innanzitutto la Compagnia italiana dei freni Westinghouse, che aveva messo a punto più efficienti sistemi frenanti per i treni grazie alle applicazioni dell'aria compressa di Sommeiller: la scelta cadde su un terreno posto proprio di fronte alle OGR, al numero 20 di via Pier Carlo Boggio. Nel 1914 la Westinghouse dava lavoro a 230 uomini. Sempre in via Boggio, ai numeri civici 24-26, si installò la Società anonima officine Dubosch, che nel 1914 impiegava 180 uomini e 10 ragazzi in costruzioni meccaniche e produzione di proiettili, ma che avrebbe avuto un futuro nelle produzioni elettriche. Appena oltre, in prossimità della via Circonvallazione (fiancheggiata la linea di cinta) vi era la Società anonima officine già fratelli Diatto, che produceva materiale ferroviario con 120 uomini e che sarebbe stata assorbita nel



### LA STORIA

#### 1848-1858

Nasce la rete ferroviaria del Regno Sardo, in breve la più estesa d'Italia. Nell'arco di un decennio 835 chilometri di via ferrata collegano Torino a Genova, Novara, Susa, Pinerolo, Biella, Saluzzo, Casale, Alessandria, Ivrea. Iniziano i lavori per il traforo del Frejus verso la Francia, completato nel 1871.

#### 1884-1895

Sulla tratta di collegamento fra Porta Nuova e Porta Susa, realizzata nel 1864, sorgono le «Nuove Officine», che sostituiscono quelle esistenti nelle due stazioni. Occupano un'area di 190.000 metri quadri e, sino al 1911, con circa 2.000 addetti, sono il più grande stabilimento di Torino.

#### 1901-1921

La presenza delle Officine è all'origine della rapida crescita di Borgo San Paolo, che nel primo decennio del secolo passa da 4.000 a 20.000 abitanti. Altre fabbriche si insediano nel Borgo "rosso", il quartiere dell'aristocrazia operaia torinese: la Westinghouse, la Dubosch, la Diatto, la futura Materferro.

#### 1922-1992

Gli edifici e le strutture originarie delle Officine accolgono via via nuove lavorazioni e al loro interno si succedono generazioni di operai e tecnici specializzati nella "grande riparazione" di locomotive prima a vapore, poi elettriche, sino alla loro definitiva chiusura nel 1992.

#### 1993-2011

Salvate dal Piano Regolatore del 1995, le Officine Grandi Riparazioni sono state oggetto di molte proposte di riuso: parte del raddoppio del Politecnico di Torino, nel 2011 saranno sede delle manifestazioni del 150° dell'Unità d'Italia. Per le gloriose Officine inizia una nuova storia.