



OLTRE LE OFFICINE GRANDI RIPARAZIONI: FERROVIE, STAZIONI E CITTÀ

Nel corso del secondo Ottocento si realizza il sistema delle infrastrutture ferroviarie cittadine

che ancora oggi condiziona la localizzazione dei servizi e le strategie di crescita e sviluppo di Torino

di **Luigi Falco**

L'Ottocento è un secolo cruciale per la trasformazione della città europea antica in città moderna. Sviluppo delle scienze e delle tecnologie, nascita e consolidamento del sistema produttivo capitalistico e, in Italia in particolare, il raggiungimento dell'unità nazionale contribuiscono prepotentemente a questa trasformazione. In tale quadro, che ha importanti riflessi sulla trasformazione e sulla crescita di Torino, un ruolo fondamentale è giocato dalle linee ferroviarie e

dalle due stazioni cittadine, nonché dalle attrezzature di servizio connesse. Nel 1844-45 ha inizio la costruzione della prima linea ferroviaria del Regno di Sardegna, la Torino-Genova, i cui lavori sono diretti dall'ingegner Pietro Spurgazzi e che si attesta all'esterno della Porta Nuova della città murata seicentesca, a chiusura dell'asse di via Roma. Lo stesso Spurgazzi è anche il progettista della primitiva stazione di Porta Nuova, un modesto fabbricato provvisorio lungo via Nizza, e della

stazione definitiva, lungo l'attuale corso Vittorio Emanuele II. Nella linea Torino-Genova si inseriranno le linee secondarie per Cuneo, Chieri e Pinerolo. Dopo circa quindici anni la stazione non appare più dignitosa per la città, divenuta capitale del regno italiano; nel 1861 il Parlamento approva la legge per la costruzione di una più grandiosa stazione su progetto di Alessandro Mazzucchetti, ingegnere del Genio civile dove si occupa proprio di linee e stazioni ferroviarie