



Ferrovie dello Stato
Biblioteca Centrale FS

XVII

89

CITÀ E STAZIONI

11

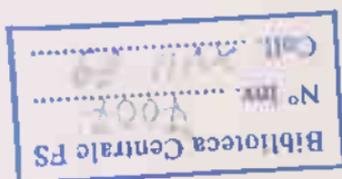
VINCENZO LENA



CITTÀ E STAZIONI

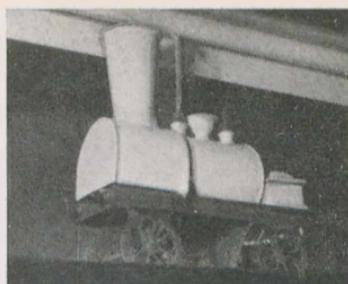


architettura e
urbanistica
ferroviaria



QUADERNI
DELLE FERROVIE ITALIANE DELLO STATO

INDICE



CAP. I - Urbanistica del vapore

- Motivi romantici	<i>pag.</i>	5
- Stazioni e Città	»	8
- La pianificazione urbanistica	»	15
- Sviluppo della Rete	»	23

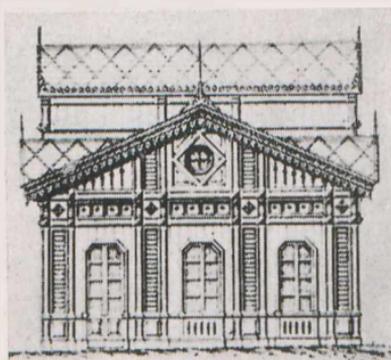
CAP. II - Testimonianze di un'epoca

- Cronache di altri tempi	<i>pag.</i>	31
- Atri e sale di aspetto	»	35
- All'insegna dell'orologio - Caffè Ristoranti e Tavole Calde	»	39
- Coperture e strutture	»	43

CAP. III - Evoluzione della funzionalità dell'Igiene e del gusto

- Dal pozzo nero all'albergo diurno	<i>pag.</i>	49
- Dalla borsa calda al termostato	»	52
- Dal lume a petrolio alle lampade al fluoro	»	54
- Dalle stazioni malariche a quelle fiorite	»	59





CAP. IV – Architetture e strutture

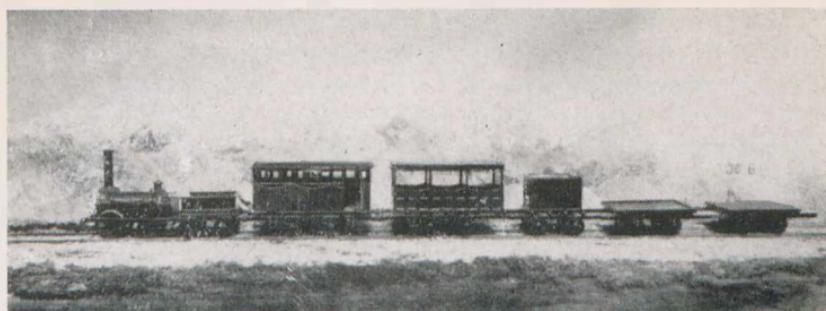
- Architettura del primo mezzo secolo	pag.	63
- L'architettura eclettica e le sue espressioni	»	67
- Il razionalismo architettonico	»	73

CAP. V – Un secolo di evoluzione

- Stazioni italiane dal 1830 al 1860	pag.	81
- Stazioni italiane dal 1860 al 1905	»	95
- Stazioni italiane dal 1905 al 1930	»	103
- Architettura del Ventennio	»	111
- Stazioni sullo Stretto	»	112

CAP. VI – Ricostruzione e potenziamento

- Stazioni ricostruite (1948-1955)	pag.	113
- Sistemazioni ed ampliamenti	»	121
- Le grandi stazioni (1930-1958) – Corsi – progetti – realizzazioni	»	125



CAPITOLO I

URBANISTICA DEL VAPORE

MOTIVI ROMANTICI.

Le prime avventurose esperienze ferroviarie compiute in Europa e in America da WATT nel 1764, da CUGNOR nel 1769, da TREVITICK nel 1804 e dallo stesso Giorgio STEPHENSON, sembrarono destinate al fallimento.

Ma nel volgere di pochi anni, agli inizi del secolo scorso, le poche centinaia di chilometri di linee costruite, nel 1825 in Inghilterra, nel 1828 in Francia ed in Austria, nel 1829 negli Stati Uniti, nel 1835 in Germania e in Belgio, nel 1839 in Italia, diedero risultati di traffico insperati e rapidamente si ampliarono (1).

L'avvento della vaporiera fu spettacolare: la stampa lo sostenne con tutti i mezzi a disposizione.

Alla «strada ferrata» dedicarono pagine di brillante cronaca autorevoli giornali europei.

In Italia, «L'Iniziatore», «Il Telegrafo», «Il Progresso», «Il Vessillo Vercelese», «Il Vapore» ed altri (2) che, nell'assumere nomi così programmatici intesero interpretare lo spirito della nuova epoca, intravidero nella ferrovia lo strumento del progresso e ne seguirono il faticoso cammino, la incitarono, la difesero e la glorificarono con accenti di vibrante simpatia.

Una copiosa letteratura vi fiorì attorno.

Avvertenza - I numeri tra parentesi rinviano alle note bibliografiche riportate in fondo al volume.

Le immagini ispirate dalla ansimante macchina a vapore divennero il simbolo della nuova civiltà.

Le trasposizioni poetiche di Prati, Zanella, Carducci e tanti altri, interpretando sogni, ideali e speranze della nuova generazione, la eternarono in versi immortali.

Poeti, pittori e musicisti videro nella ferrovia un nuovo elemento di straordinaria potenza inserito nell'armonia del Creato, il sogno romantico dell'avventura (*fig. 1*), il ritmo musicale di un'ansia affannosa verso mete lontane.

La dipinsero e la disegnarono, col suo pennacchio di fumo vagante sui prati fioriti e sulle verdi campagne, MONET



Fig. 1

e DE NITTIS, PISSARRO e MORBEGNI, DUFY e BAUCHANT (3).

Le sensazioni dei primi viaggi, le attese trepidanti degli innamorati nelle stazioni sempre vestite a festa, gli incontri sotto l'orologio, le partenze angosciose e gli arrivi esultanti entrarono presto nel cuore degli uomini lasciandovi ricordi e date memorabili.

Il treno fu di tutti ed entrò ben presto a far parte del consesso umano come bene comune, prezioso e inalienabile.

La ferrovia venne alla luce, si potrebbe dire, al momento giusto, quasi aderendo alle istanze di una società in fermento; l'appellativo di «ERA DEL VAPORE», fu per il secolo XIX nome di battesimo appropriato.

Col diffondersi delle macchine motrici (fig. 2), una concezione nuova del lavoro si fece strada e, in uno spirito nuovo, si parlò un linguaggio sociale universale e più umano.

Ovunque la ferrovia passò, un benefico soffio di vita nuova investì territori ed ambienti.

Intere regioni trasformarono addirittura le loro vecchie strutture economiche fondate ancora su basi medioevali. Si

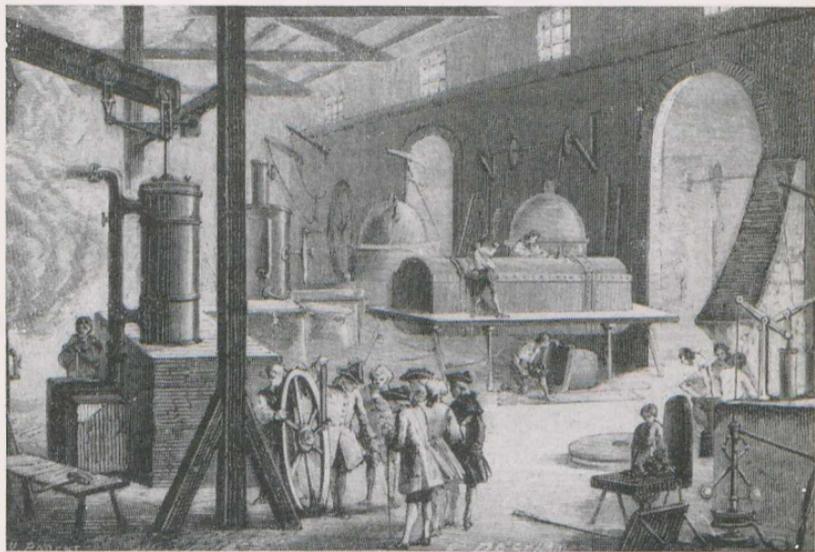


Fig. 2 - Officina per la costruzione di macchine a vapore. - Stampa francese del primo ottocento.

modificarono concezioni di cultura agricola in relazione ai nuovi mercati che divenivano accessibili; aumentò la produzione; gli scambi dei prodotti e delle persone divennero sempre più celeri e più sicuri.

In dipendenza dei tracciati e delle opere che i complessi ferroviari richiesero per il mantenimento e l'esercizio delle linee, venne attuandosi, dopo secoli d'immobilismo, la più grande pianificazione territoriale che la storia dell'Urbanistica ricordi.

Le campagne si allacciarono alle città, i piccoli centri si collegarono coi grandi, i porti con l'entroterra.



Fig. 3

Ove la ferrovia passò, là gli uomini scelsero di preferenza la loro sede sociale e numerose comunità vi si stabilirono e svilupparono (4).

Sorsero industrie, si attivarono nuovi centri di produzione e più ampie prospettive di lavoro si aprirono all'orizzonte.

STAZIONI E CITTÀ.

« *Lasciateci creare le ferrovie e le ferrovie creeranno le città* ». Con queste parole (5) l'industriale Edward PEASE presentò nel 1825 il progetto della prima linea ferroviaria in Europa, la Stockton-Darlington. Il progetto fu approvato dal Parlamento Inglese con molte riserve e molti dubbi, ma in effetti, dopo pochi anni, intorno al nucleo ferroviario di Darlington sorse la città di Middlesborough.

Le baracche dei primi minatori, lungo le vie di ferro del piccolo tronco, si trasformarono ben presto in case con orto e giardino. Si illuminarono le strade, si aprirono negozi (fig. 3).

« Middlesborough Stazione » trasformatasi in « Middlesborough Città », accolse di anno in anno migliaia di minatori, di tecnici e di operatori commerciali.

Il piccolo centro ferroviario, nato per servire una piccola comunità operaia, si ingrandì rapidamente e assurse, a distanza di pochissimi anni, al ruolo di importante centro commerciale.

La stazione, col suo piccolo fabbricato costruito in legno, con poche tavole inchiodate su robusti tronchi, pieno di fumo e di frastuono, aumentò presto di capacità e si attrezzò via via per sostenere il traffico in continuo aumento (figg. 4-5).

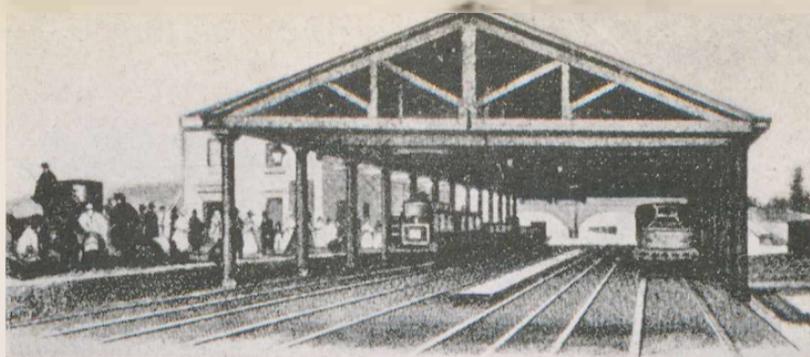


Fig. 4

* * *

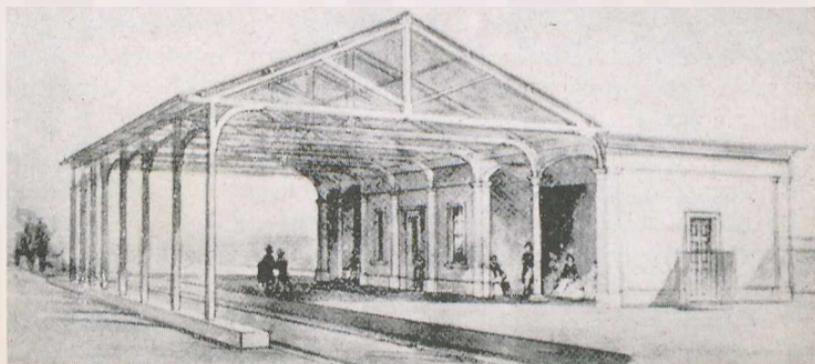
Con la « Stazione » nacque una entità urbanistica nuova, e tale essa fu, soprattutto, prima di essere un complesso architettonico.

Città e stazione, stabilendo tra loro una stretta simbiosi con lo scambio e lo smistamento di masse di uomini e di prodotti, costituirono due entità associate, funzionali, dinamiche, attive.

Stabilito questo rapporto di fatto, la ricerca della dimensione, della strutturazione e della forma della stazione costituì un problema urbanistico compositivo non sempre di facile interpretazione e soluzione.

Nel caso di impostazioni « ab origine », il rapporto tra città e stazione fu liberamente interpretato e la giusta impostazione del problema urbanistico richiese un lavoro approfondito di analisi e di sintesi dei fattori non soltanto economici ed ambientali che interessavano le aree ed i servizi dello strumento ferroviario, ma, e soprattutto, di quelli naturali ed umani che gli effettivi bisogni della collettività

Fig. 5



comportavano. Si trattò allora, per la prima volta in sì vasta scala, di attuare un piano « sociale » tecnicamente studiato (*fig. 7*).

Allorchè la ferrovia entrò nel cuore delle vecchie città, onuste di storia e di monumenti, queste, per la presenza delle linee che vi fecero capo, dovettero risolvere problemi di ampliamento e di riordinamento in dipendenza del loro sviluppo.

Ai problemi urbanistici si aggiunsero quelli di « edilizia » vera e propria (*figg. 6-8*), intesa non come opera a sè stante ma come elemento di composizione architettonica espressa in funzione e nell'ambito di centri storici, sociali e amministrativi che le stazioni stesse investivano, direttamente o indirettamente, con la loro presenza. Per questo la « stazione » costituì elemento di primaria importanza nello studio dei Piani Regolatori.

Le « stazioni » ebbero così un ruolo determinante nella storia dell'evoluzione urbanistica delle grandi città e, soprattutto in Italia, esse costituirono problema di fondo.

Le caratteristiche geografiche del territorio, la bellezza del paesaggio, il tradizionale rispetto per i monumenti e per le opere d'arte crearono altrettanti ardui problemi.

Architetti e ingegneri di fama, dettero il meglio di se stessi in una serrata competizione.

Mentre gli uni si impegnarono, in pieno ottocento, in strabilianti esercitazioni neo-classiceggianti e puriste e, in pieno fervore di sentimenti romantici, in quelle liberty-roccocò (*fig. 9*), gli altri trovarono, prescindendo da qualsiasi premessa stilistica, forme nuove, spontanee, essenziali, regolate solo dalle leggi del calcolo. E questa fu la giusta strada per giungere alle forme razionali ed organiche del moderno linguaggio architettonico.

Per la realizzazione delle stazioni furono fatti studi e progetti di grande interesse, intervennero uomini di governo, si resero necessari ingenti finanziamenti, e si impiegarono mezzi colossali.

Per il complesso degli impianti e dei servizi che vi si iscrivano, esse costituirono il nodo funzionale delle linee ed essendo state concepite, ovviamente, nella fase di studio dei tracciati, di questi stessi tracciati si trovarono a riflettere pregi e difetti.

Le prime stazioni ebbero dimensioni ridotte poichè piccoli furono i tronchi e di limitata lunghezza le linee

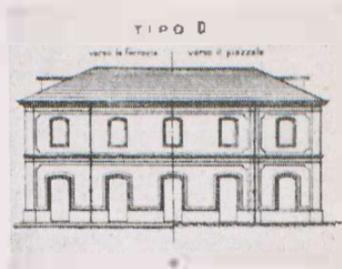
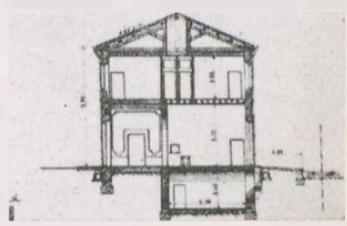
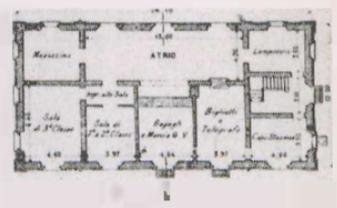


Fig. 7



servite; tuttavia esse apportarono, in funzione urbanistica, radicali trasformazioni agli schemi viari, alle arce interne ed esterne, alle mura di cinta delle città, frantumando limiti e vicoli che gli urbanisti avevano imposti senza eccezione dal '300 al '500.

Le prime stazioni in Italia trovarono infatti sede là dove le mura lasciavano varchi di accesso: tra Porta Nolana e la Madonna del Carmine a Napoli, in Porta Nuova a Milano e a Torino, in Porta Principe a Genova, in Porta Prato a Firenze, in Porta Fiorentina a Pisa, in Porta Maggiore a Roma e così via.

È nelle mura le stazioni si incorporarono, o addirittura ne copiarono la « torre ». Essa fu utilizzata per l'avvistamento dei treni e il rifornimento di acqua alle locomotive e senza dubbio ebbe la sua grande importanza se molti dei più antichi fabbricati viaggiatori esteri e in particolare quelli del Nord America, ricalcarono le forme architettoniche di turrati castelli.

Nelle stazioni italiane troviamo quasi sempre la torre isolata, su pianta esagona e con campanile. Da qui le segnalazioni al treno venivano fatte con bandiere e al pubblico mediante campana.

La prima e l'ultima stazione dei tronchi di linee, facendo capo a due centri urbani, furono di « testa » e furono sempre le più importanti, le più capaci e quelle di maggiore decoro e prestigio.

I binari furono sempre compresi fra due marciapiedi e chiusi in testa da una galleria, sicchè al fabbricato viaggiatori s'imposero forme planimetriche ad « U », a schema quasi sempre fisso: un corpo di fabbrica centrale sopraelevato con porticati e atrio biglietteria al piano del ferro e alloggi per il personale di stazione al piano superiore; due corpi laterali bassi comprendenti sale di aspetto, caffè, ristoranti, rimesse e scuderie per i cavalli.

I cavalli non erano ancora scomparsi dalla scena e continuarono a svolgere la loro funzione al servizio del « mostro ».

Le Società esercenti assicurarono infatti per parecchi anni il servizio del trasporto dei viaggiatori con omnibus a cavalli dal centro della città alla stazione e ciò fu in uso a Roma, Napoli, Firenze, Torino e Milano.

Altri locali, destinati ai vari servizi (*uffici dell'Amministrazione, magazzini per le merci, depositi di lampade, bec-*

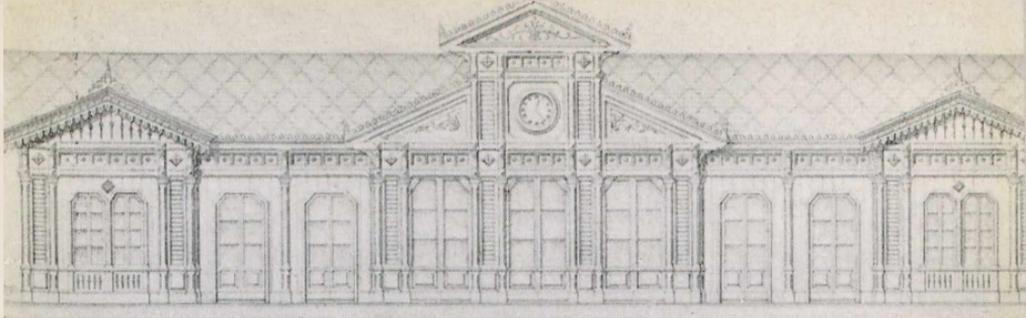


Fig. 9 - Tipica soluzione architettonica di un F.V. di media importanza.

chi e lanterne per l'illuminazione a gas, di stufe e di caloriferi per il riscaldamento), fecero parte essenziale della stazione e nell'ambito di essa furono anche sistemati i depositi per il ricovero dei treni, le officine per la riparazione dei veicoli, le case e le garitte per i portieri ed i sorveglianti.

Le corli di arrivo e di partenza, gli atrii e i locali di maggiore ampiezza richiesero coperture di luce considerevole e arredamenti consoni alle esigenze pratiche ed estetiche del viaggiatore, secondo il gusto del tempo (fig. 10).

La stazione, posta nel cuore delle grandi città, assunse via via sempre maggiore importanza, investì aree di 10.20 e 30.000 mq.

Le spese per l'acquisto delle aree patrimoniali e per la costruzione dei fabbricati furono ingenti (6).

Tra il 1840 e il 1860 il puro costo del fabbricato viaggiatori di Venezia (1851) fu di L. 702.359 e non minore di 1.000.000 di lire fu la spesa sostenuta per ciascuno dei fabbricati viaggiatori delle stazioni di Milano P.N. (1840), di Torino (1854) e di Genova (1854).

Fig. 10



Viceversa, le stazioni disposte lungo i tracciati, tutte di «transito», ebbero capacità limitata e si chiamarono «fermate».

Rispetto alla distribuzione dei binari e al servizio da disimpegnare, si classificarono in fermate «semplici», servite da semplice o doppio binario; di «scambio» se attrezzate per l'inerocio dei treni; di «regresso» se attrezzate per la deviazione dei treni.

La lunghezza dei binari fra gli scambi estremi non superò mai, se non dopo il 1890, i 320 m per fermate del tipo «A», i 450 per quelle di tipo «B» e i 500 metri per quelle di tipo «C» e «D» (fig. 11).

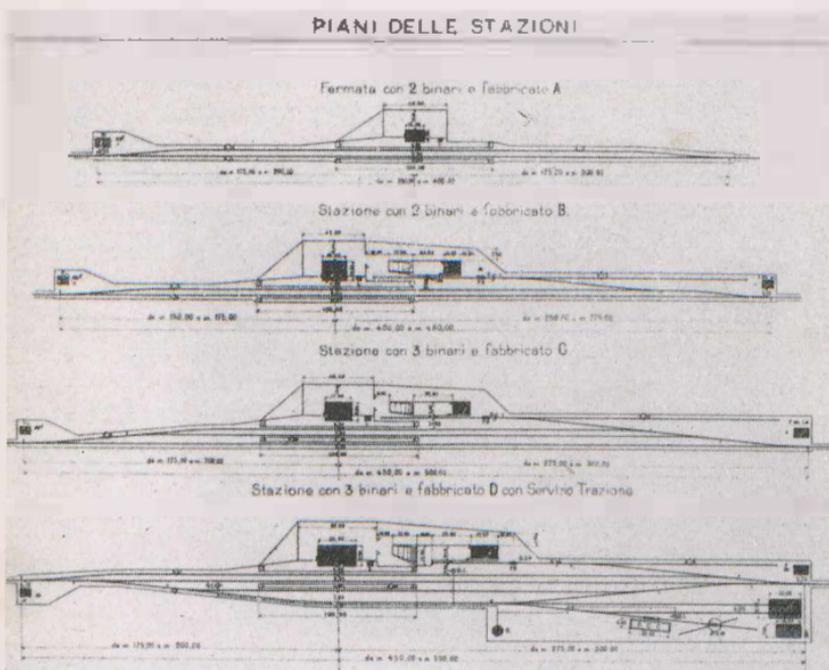


Fig. 11

Per le «fermate», le aree non superarono i 5.000 mq. La superficie coperta dei fabbricati, costruiti quasi sempre in legno, oscillò da un minimo di 100 ad un massimo di 350 mq. I costi di essi, al valore dell'epoca (1850-1860), variavano dalle 30.000 alle 60.000 lire.

Dal 1839 al 1859 furono costruite in Italia oltre 130 stazioni (in media una ogni 20 km di linea), ivi comprese una ventina di stazioni di grande importanza, particolarmente attrezzate e decorose.



Fig. 12

LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA.

Unitamente alla pianificazione ferroviaria, quella urbanistica si impose all'attenzione del Governo e assunse, dopo il 1870, proporzioni rilevanti.

Si dimensionarono le nuove zone industriali e si vincolarono le zone monumentali e di rispetto.

Con la penetrazione delle linee ferroviarie nella sede urbana e con il maggiore flusso dei traffici, la stazione costituì uno dei poli di grande potenzialità, capace di modificare vecchie strutture e di imporre una dinamica nuova (7). Le stazioni, infatti, richiesero tutte l'apertura di piazze di traffico e l'innesto in esse di nuove direttrici (*figg. 12-13*).

Dei piani di ampliamento e di sistemazione attuati felicemente in dipendenza dei grandi complessi ferroviari, ricordiamo quelli di Genova e di Bologna.

Il primo (1860-1870) progettato dal BARBARINO e conclusosi con la felice impostazione di Piazza de Ferrari e l'apertura di Via Carlo Felice e di Via Garibaldi; l'altro del 1871, opera del RATTI, relativo alla sistemazione della piazza antistante al Fabbriato Viaggiatori e al collegamento di essa con il centro della città mediante l'innesto delle nuove Vie Rizzoli e Ugo Bassi (*fig. 18*).



Fig. 13

Con l'apertura della nuova stazione di Roma Termini, progettata dal BRANCHI nel 1862 per la Roma-Ceprano-Napoli, e dallo stesso ampliata nel 1870, l'Esquilino e il Macao costituirono il polo di interesse di vaste attività edilizie (fig. 14).

Attorno al nucleo ferroviario di Termini sorsero in pochi anni nuovi quartieri. Nel 1870 si aprirono infatti Via Nazionale e Piazza Esedra e prese rapido sviluppo la zona compresa tra Porta Pinciana e Via XX Settembre.

Fig. 14





Clara, 1897.

CLAUDE MONET

Train passant dans la campagne

A Napoli l'ALVINO, autore del piano urbanistico del 1852 e progettista del Fabbriato Viaggiatori della stazione di Piazza Garibaldi, dopo aver redatto accurati piani di dettaglio impostò attorno all'importante complesso ferroviario i quartieri del Vasto e del Rettifilo che si ampliarono rapidamente. L'importante asse del Rettifilo ebbe la sua logica conclusione con il tracciamento di suggestive strade panoramiche: la Via Caracciolo ed il Corso Vittorio Emanuele (fig. 15).

Con lo sviluppo della Rete Sicula ed i collegamenti tra nord e sud lungo gli itinerari dell'Adriatico e del Tirreno, altre sistemazioni urbanistiche ebbero luogo a Bari,



Reggio Calabria, Messina, Palermo e Catania: ogni grande città ebbe il suo piano urbanistico.

Anche se di ampiezza limitata, operando all'interno, con sistemazioni, adattamenti e sventramenti i piani intesero risolvere i problemi connessi ai nodi di traffico principale nei rapporti tra stazione-centro e stazione-quartieri limitrofi.

Il concetto di accentrare le strutture amministrative e sociali, adottato senza remore dagli urbanisti, fu universalmente accettato dalle autorità responsabili, che promossero e finanziarono le opere. Chiese, banche, ospedali, edifici



Fig. 16

commerciali e amministrativi edificati nel cuore delle grandi città, imposero demolizioni di « spine », sventramenti considerevoli e non poche mutilazioni che lasciarono tracce profonde.

Con la sistemazione di Foro Bonaparte, attuata secondo il piano dell'ANTONINI, scomparvero ambienti romantici della vecchia Milano e un taglio profondo e sconcertante subì la Firenze del '300 e del '400 con la sistemazione della retorica Piazza Vittorio Emanuele, progettata da CAMBRAY-DIGNY, a cavallo dell'Orsammichele, tra le architetture dei Palazzi Strozzi e Rucellai.

La stazione, infine, venne considerata come elemento integrante della città monumentale e non si trascurò occasione alcuna per porre sullo stesso piano aulico degli edifici di maggiore importanza i fabbricati viaggiatori e le attrezzature da essi dipendenti.

Non vi furono allora dubbi che l'edificio ferroviario, con la sua piazza ed i suoi portici, con gli imponenti volumi dei suoi fabbricati, gli atrii monumentali, le sale di aspetto, il bar ed il ristorante alla moda, potesse degnamente inserirsi nel centro storico delle grandi città.

Alla Piazza dei « Cinquecento » di Roma Termini si collegò Piazza dell'Esedra e attraverso Via Nazionale e Via Cavour la grande stazione della Capitale potè innestarsi direttamente al centro monumentale dei Fori Imperiali.

Agli stessi concetti di Roma Termini si ispirò l'architettura monumentale di Gaetano Koch, autore dei palazzi di Piazza Esedra e della Banca d'Italia, facilmente riconoscibili per le forme sangallesche e per la riposata cadenza delle ampie superfici scandite da modanature di sapore barocco. Ad essa si conformarono anche le altre non meno puriste e rigidamente classicheggianti o variamente eclettiche come quelle di Pio PIACENTINI, autore del Palazzo delle Esposizioni di Via Nazionale; di Luca CARIMINI autore di Palazzo Brancaccio; di Camillo PISTRUCCI autore di Palazzo Massimo; del CANEVARI progettista del Ministero delle Finanze; del PODESTI e del RIGGI, autori, insieme a Koch, dei palazzi e dei portici di Piazza Vittorio.

Come a Roma, anche a Torino ampie sistemazioni furono attuate a Porta Nuova, ai fianchi della stazione, dalla parte di Piazza Carlo Felice, lungo il Corso Vittorio Emanuele e fino all'imbocco di Via Roma, secondo il piano del PROMIS (*fig. 16*).

Nel quadro delle grandi sistemazioni urbanistiche a vasto respiro, la stazione costituì in molti casi, come s'è

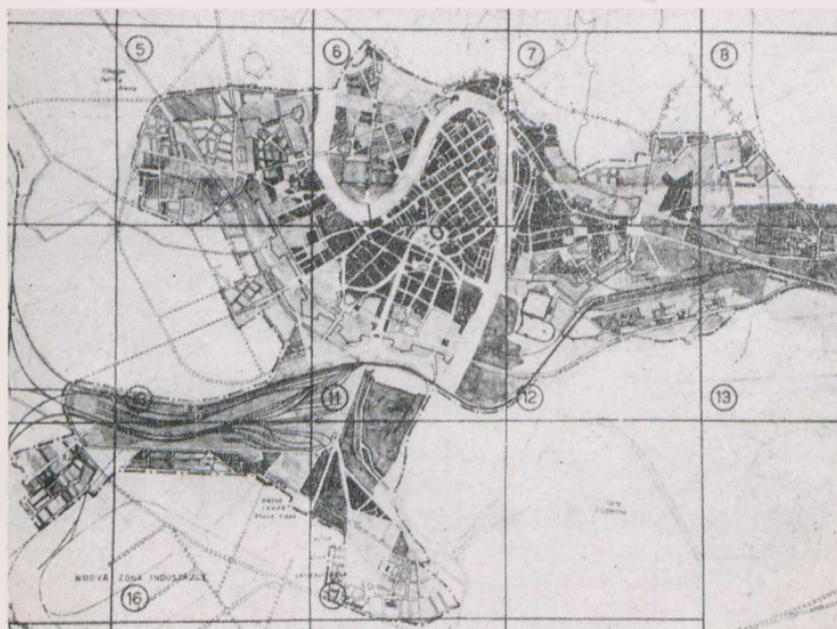
accennato, il fattore determinante del programma di sviluppo delle grandi città; ne indicò le direttrici di espansione, proiettò all'esterno degli aggregati urbani, in posizione di favorevoli condizioni ambientali, complessi industriali e promosse attività notevoli in zone economicamente sviluppate (fig. 17).

I centri ferroviari del Piemonte e della Lombardia, nel quadro della pianificazione territoriale di quelle regioni ad elevato potenziale industriale, contribuirono senza dubbio allo sviluppo di imprese e di cantieri e si adeguarono alle necessità di trasporto.

Molte stazioni di importanti città come Verona, Padova, Modena e Parma, furono invece svincolate dai problemi imposti dai centri storici e sorsero come stazioni di transito.

Nei rapporti con le città, le stazioni di transito presentarono dapprima problemi generalmente risolvibili. Il tracciato ferroviario, posto al di fuori del cuore cittadino, non divenne una cintura soffocante, ma lasciò al complesso urbano la possibilità di espandersi liberamente; anzi, assunse in molti casi funzione di cerniera attorno alla quale strade, vie e canali si svilupparono, si potenziarono e si adeguarono al crescente volume dei traffici extra-urbani e di collegamento a grande distanza.

Fig. 17 - Sistemazione urbanistica del nodo ferroviario di Verona.



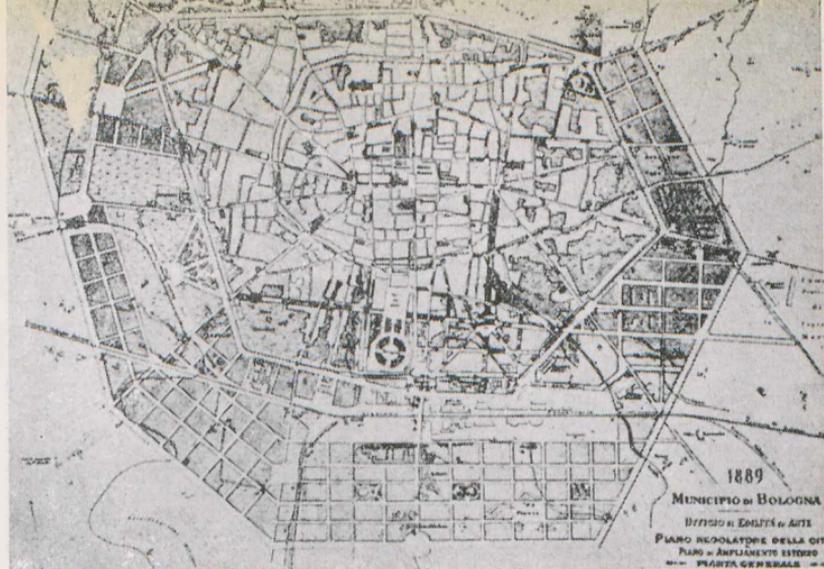


Fig. 18

L'importante nodo di Bologna e gli altri centri ferroviari di scorrimento dell'Emilia, costituirono l'asse vitale della Rete italiana e allo sviluppo di quella regione la ferrovia diede il suo notevole contributo.

A Torino, Milano, Venezia, Firenze, Roma, Napoli e Palermo, le grandi stazioni, tutte di testa, imposero alle sedi urbane vincoli certamente non indifferenti per le aree libere occorrenti alle linee di penetrazione e di cintura e alla sistemazione dei piazzali. Tuttavia in alcuni casi, esse sbloccarono compatte strutture di vecchi quartieri, gigantesche e amorfe dilatazioni, differenziando e riportando nei giusti rapporti zone di vitale importanza (fig. 19).

Spesso, invece, inserendosi a cuneo e in superficie, le stazioni sia di testa che di transito tagliarono le Città in due, crearono versanti contrapposti, chiusero vaste aree in blocchi separati, al collegamento dei quali si provvide mediante manufatti e opere accessorie.

Le piazze antistanti ai Fabbricati Viaggiatori, dimensionate per i contingenti bisogni della circolazione, per l'evolversi del mezzo meccanico di trasporto urbano richiesero ampliamenti e sistemazioni varie di adduzione e di innesto al centro monumentale, secondo schemi assiali rigidi e vincolati senza ulteriori possibilità di disinnesto e di articolazione.

Allorchè la ferrovia fu costretta ad uscire dal centro della città con linee di cintura a grande raggio (come a Firenze, Roma e Napoli) tra aggregato urbano e nastro

ferroviario si lasciarono sacche profonde, quasi sempre invase da opifici e da ciminiere fumanti o dall'edilizia ultra-popolare compatta, indifferenziata e non protetta (*fig. 20*).

La stazione fu richiesta e imposta ovunque a due passi dal centro cittadino, a contatto diretto coi quartieri dei grandi uffici pubblici e dei grandi alberghi, conferì prestigio alla grande città e rappresentò la sede preferita per gli incontri storici tra regnanti e personaggi illustri e per gli avvenimenti più importanti, politici e mondani.

All'architettura, alla decorazione e all'arredo dei grandi Fabbricati Viaggiatori fu data grande importanza (*fig. 21*).

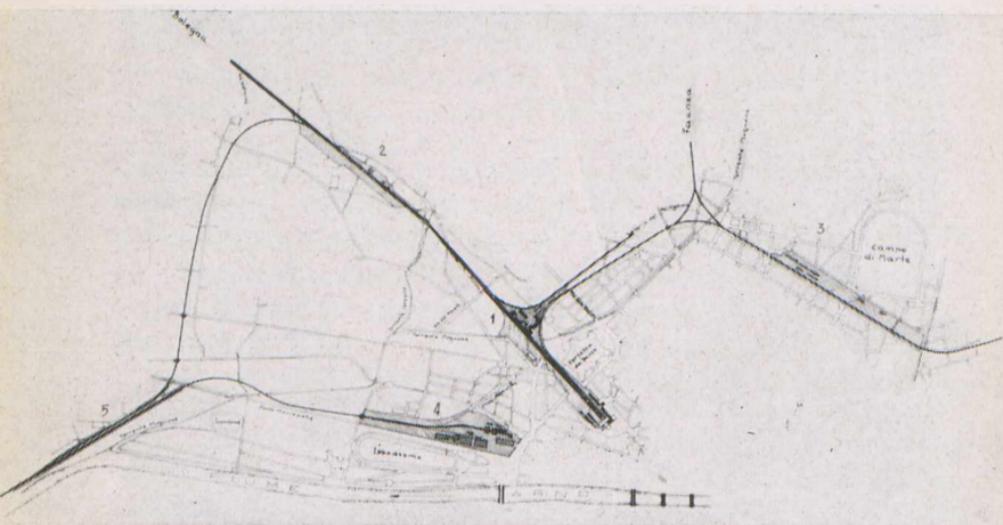


Fig. 19

Ogni grande città ebbe la sua grande stazione: Milano Centrale (1857-1864); Torino Porta Nuova (1865-1868); Roma Termini (1862-1870); Bologna Centrale (1870); Napoli Piazza Garibaldi (1876) e Palermo Centrale (1885).

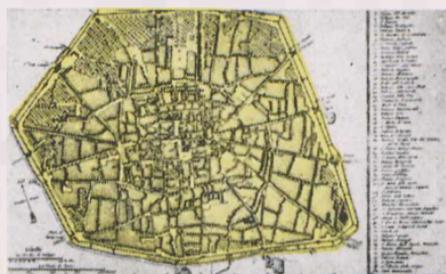


Fig. 20



Fig. 21

SVILUPPO DELLA RETE.

Tra l'evoluzione tecnica ed architettonica delle singole opere ferroviarie e l'estensione e il perfezionamento progressivo dell'intera Rete esistono costanti connessioni e interdipendenze.

In particolare, tali connessioni esistono di fatto, in senso urbanistico, tra la pianificazione dei singoli centri urbani e ferroviari e la pianificazione territoriale generale; per cui è di indubbio interesse seguire parallelamente l'evoluzione della prima ed i progressi dell'altra. Pertanto, quale premessa ad una trattazione sistematica della materia ci è parso necessario un rapido cenno sull'evoluzione della Rete ferroviaria italiana.

Dalla memorabile data del 3 ottobre 1839, in cui Ferdinando di Borbone inaugurò in una cornice fastosa di popolo esultante il primo tronco di ferrovia italiana da Napoli a Portici, nuove linee fiorirono, in un succedersi di iniziative, in quasi tutti gli innumerevoli stati nei quali allora era divisa l'Italia. Ricordiamo tra le principali: nel Lombardo-Veneto il tratto Padova-Mestre costruito nel 1842 e quello da Milano a Treviglio, nel 1846; in Toscana la Livorno-Pisa (1844), la Pisa-Pontedera (1845) e la Pontedera-Empoli-Firenze (1847-1848); nel Piemonte il tratto Torino-Moucalieri (1848) della linea Torino-Genova che fu ultimata nel 1885; nello Stato Pontificio le linee Roma-Frascati (1856) e Roma-Civitavecchia (1859).

All'inizio, in realtà, lo sviluppo fu lento. Gli Stati, tranne il Piemonte, diffidavano di uno strumento che, non certo a torto, ritenevano potesse assecondare il disegno politico unitario degli italiani e permisero quindi la costruzione di linee concepite in funzione di soli interessi particolari e limitati. Esse infatti servirono inizialmente a collegare le singole Capitali con i luoghi di villeggiatura e le residenze di campagna dei sovrani.

Ma il nuovo rivoluzionario mezzo di trasporto travolse nel suo cammino ogni resistenza. I primi tronchi sorti per iniziative diverse, prive di coordinamento, costituirono poi lo scheletro sul quale si saldarono e svilupparono più tardi altri numerosi collegamenti destinati a costituire la Rete ferroviaria italiana.

Il primo grande assertore di un piano organico di costruzioni ferroviarie inteso a collegare tutte le Regioni d'Italia, fu il Cavour che sentì e pose il problema sul piano economico e in termini politici inserendolo quale elemento indispensabile nella sua lungimirante concezione unitaria.

Nel 1861, alla proclamazione del Regno d'Italia, erano in esercizio 2.400 km di linee ferroviarie; dal 1862 al 1865 ne furono costruiti altri 2.200; dal 1865 al 1885, 6.000 km; già nel 1870 esse si estendevano, per un totale di oltre 10.000 km, coprendo l'intero territorio del nuovo Stato.

Governo e Parlamento si occuparono subito del problema delle Ferrovie. Occorreva provvedere a un riordino, a porre vincoli all'attività delle Società private che gestivano le varie Reti, in modo da imprimere al servizio un preminente carattere di socialità.

Ben presto però lo Stato non poté più limitare la sua attività agli interventi tipici, per lo più limitativi e di con-

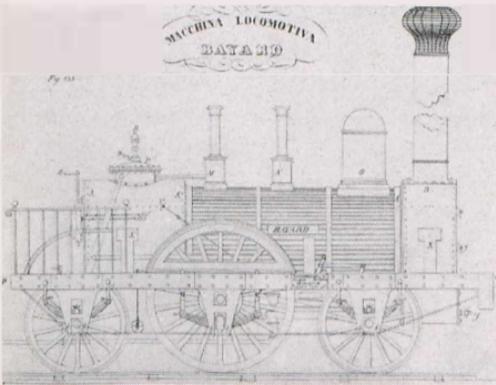


Fig. 22 - La prima locomotiva della Napoli-Portici (1839).

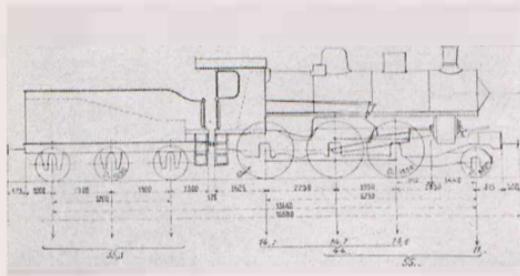


Fig. 23 - Locomotiva gruppo 630 F. S.

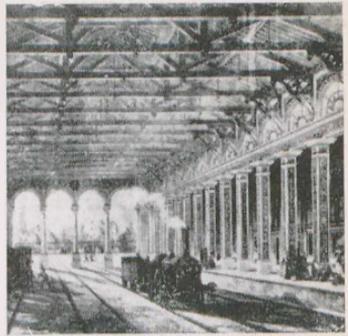


Fig. 24 - Firenze S. Maria Novella. La corte d'arrivo della prima stazione (1848).

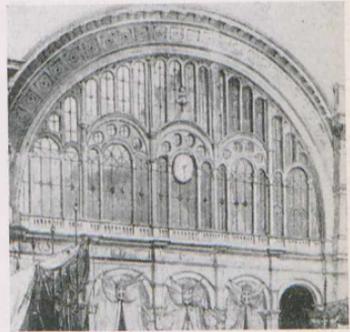


Fig. 25 - Torino P. N. - Architettura del Mazzucchelli (1865-68).



Fig. 26 - Genova Brignole - Corpo Centrale del F. V. (1869).

trollo a difesa dell'interesse pubblico, e nel 1876 iniziò il riscatto delle Società e ne assunse l'esercizio.

Ma neppure la gestione diretta, assunta in condizioni difficili, dette buoni risultati e nel 1885 venne attuata una nuova ripartizione in tre grandi Reti la cui gestione fu affidata in concessione per un ventennio a Società private.

La Rete Adriatica (km 4.131) passò alla Società Ferrovie Meridionali; la Rete Mediterranea (km 4.046) alla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo e la Rete Sicula (km 597) alla Società delle Strade Ferrate della Sicilia. Altre Società minori conservarono la gestione di 1.750 km di linee secondarie e locali.

Il nuovo ordinamento a carattere decisamente privatistico riaccese ed esasperò le polemiche sulla convenienza o meno della gestione statale contrapposta a quella privata e, dopo un dibattito durato a lungo nel Paese e nel Parlamento, allo scadere della concessione ventennale del 1885, lo Stato assunse, il 1° luglio 1905, la gestione diretta delle Ferrovie.

La nuova Amministrazione statale sotto la guida dello Ing. Riccardo BIANCHI affrontò decisamente l'arduo compito della riorganizzazione e unificazione delle Ferrovie precedentemente gestite dalle varie Società. Attraverso l'opera sagace dei massimi suoi dirigenti, impostò e iniziò subito l'attuazione di un vasto piano di assestamento e inquadramento sistematico, nonchè di miglioramento delle linee e degli impianti per far fronte alle accresciute esigenze del Paese dando il via, tra l'altro, allo studio dei « piani regolatori » dei grandi centri ferroviari di Torino, Venezia, Bologna, Roma e Napoli.

Una delle prime imponenti realizzazioni di questo periodo (1905-1915) fu l'apertura della galleria del Sempione, inaugurata nel 1906, lunga quasi 20 km.

Nel primo decennio di esercizio di Stato fu condotta a termine la costruzione di alcuni fra i più rappresentativi Fabbricati Viaggiatori della Rete italiana come quello di Genova Brignole (1905) e le stazioni di Venezia S. Lucia, di Verona Porta Nuova, di Fidenza e di Roma Trastevere (1911). Altre opere seguirono tutte dirette al potenziamento e miglioramento del servizio, così che le Ferrovie dello Stato Italiane, furono in grado di affrontare, sostenere e collaborare efficacemente allo sforzo bellico della Nazione impegnata nel primo conflitto mondiale.

Superata la crisi economica del dopoguerra, il ritmo

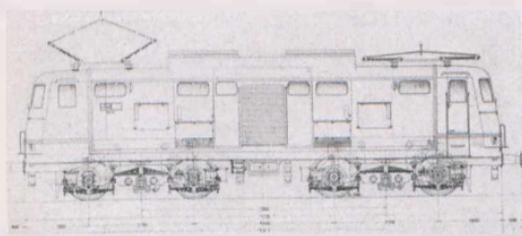


Fig. 27 - Locomotiva gr. E. 424.

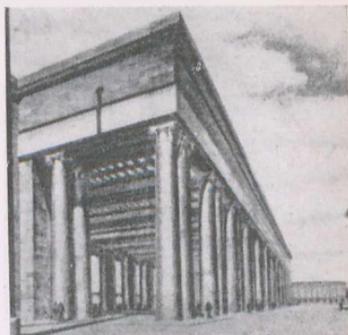


Fig. 29 - Roma Termini - Progetto Mazzoni (1938)

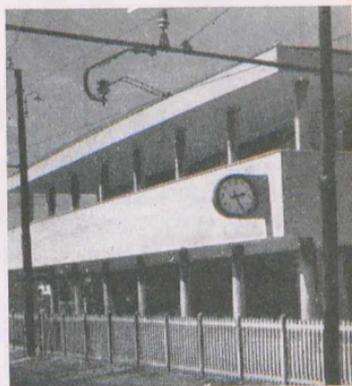


Fig. 30 - F.V. di Senigallia (1948).

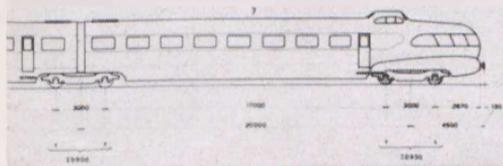


Fig. 23 - « Settebello » ETR. 300.



Fig. 31 - P.V. di Marotta (1958).

riprese intenso e un decisivo passo avanti fu compiuto con l'elettrificazione che, oltre a numerosi altri vantaggi, permise la realizzazione di forti risparmi nei costi di esercizio e lo sfruttamento delle abbondanti riserve idriche, beneficiando largamente, di riflesso, l'economia nazionale.

Tra il 1925 e il 1939 furono costruiti numerosi nuovi Fabbricati Viaggiatori. Nell'ordine cronologico, ricordiamo quelli di Forlì, Cagliari, Taormina, Siracusa, Bolzano, Brennero, Falconara, Como, Trento, Messina, Reggio Calabria e Villa S. Giovanni. Risale alla stessa epoca il compimento di due grandi opere: la Milano Centrale, ultimata nel 1931 e la Firenze Santa Maria Novella inaugurata nel 1935; la prima, interpretazione eclettica del residuo e anacronistico gusto umbertino, l'altra, genuina espressione di una nuova concezione architettonica, razionale e organica.

Nello stesso periodo furono aperte all'esercizio la direttissima Roma-Formia-Napoli (1927) e la Firenze-Bologna (1934), importantissima per le comunicazioni sulla dorsale nord-sud dove si realizzarono notevoli guadagni di tempo per l'accorciamento e il più agevole percorso del tracciato.

Saturato ormai quasi tutto il territorio nazionale con una fitta Rete di collegamenti che nel 1939 assommavano a poco meno di 17.000 km, ogni cura fu rivolta a migliorare e potenziare le linee esistenti sfruttando al massimo i mezzi e le nuove tecniche messe a disposizione dall'inesauribile progresso tecnico.

Il secondo conflitto mondiale con le inumane distruzioni operate annullò in gran parte gli sforzi compiuti, infliggendo un colpo gravissimo al patrimonio delle Ferrovie. Il 60% delle attrezzature e degli impianti andò perduto con un danno valutato in circa 900 miliardi (lire 1948). La ricostruzione è storia recente.

Linee, ponti, gallerie, fabbricati, impianti, materiale rotabile e mezzi di trazione, tutto è stato rapidamente ricostruito e reintegrato a prezzo di intenso lavoro e gravi sacrifici.

Tra il 1949 e il 1953 furono ricostruiti ex novo i Fabbricati Viaggiatori di Reggio Emilia, Ferrara, Levanto, Padova, Verona Porta Nuova, Spoleto, Ancona, Foligno, Ravenna, Scigallia, Benevento, Caserta e Foggia per non citare che i maggiori.

Nel 1950 fu ultimata la nuova Roma Termini, mentre tra il 1953 e il 1958, opere notevoli di sistemazione furono

compiute nelle grandi stazioni di Torino P.N., Palermo Centrale, Venezia S. Lucia e Bari Centrale.

Oggi, 1961, sono pressochè ultimati i lavori per la costruzione della nuova Napoli Centrale mentre fervono quelli per la nuova stazione di Milano P. Nuova.

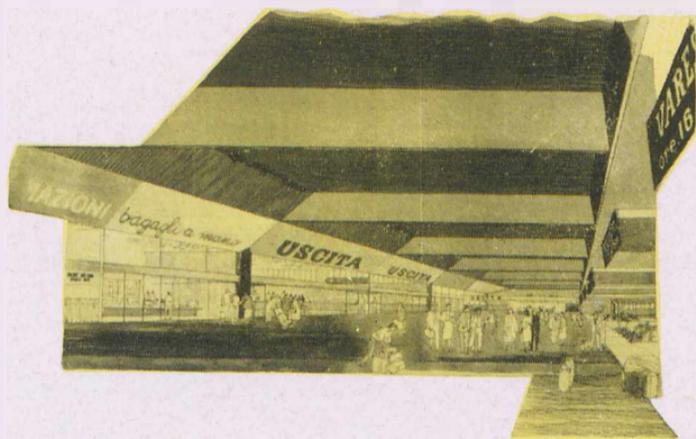




Fig. 32

Fig. 32



Fig. 34 L'inaugurazione della Napoli - Portici - Quadro di S. Pergola.



Fig. 35



CAPITOLO II

TESTIMONIANZE DI UN'EPOCA

CRONACHE DI ALTRI TEMPI.



Le stazioni, appena nate, ebbero il loro battesimo.

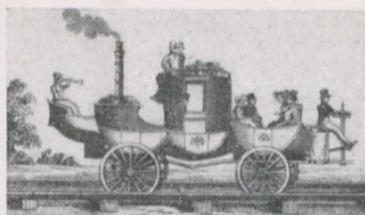
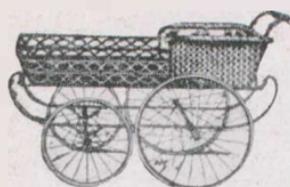
Un battesimo corale — se così si può dire — con re, principi e popolo in veste di padrini. Quest'ultimo, partecipandovi con tutta la forza del proprio entusiasmo, ne fu il protagonista.

Il vanto del primo battesimo l'ebbero le due stazioni napoletane, quella del Carmine e quella di Granatello in Portici.

La cerimonia inaugurale svoltasi nella smagliante cornice del Golfo Partenopeo fu veramente napoletana: spari di mortaretti, giubilo di folla, luminarie, canti, tarantelle pazze e campane a festa salutarono il 3 ottobre 1839 il re e la regina.

I ministri, l'elegantissima corte, le autorità ecclesiastiche, civili e militari e oltre 200 invitati convenuti nella stazione del Carmine, presero posto nel primo convoglio di 10 vetture con destinazione « Parco reale della Favorita » (17).

Il divertimento del re fu grande. Il seguito lo assecondò e alla prima corsa ne seguirono altre due nella stessa giornata con prove di velocità, accompagnate da vistose scom-

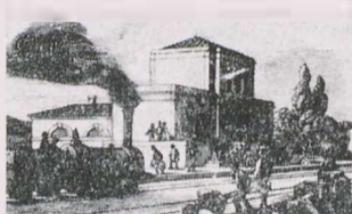


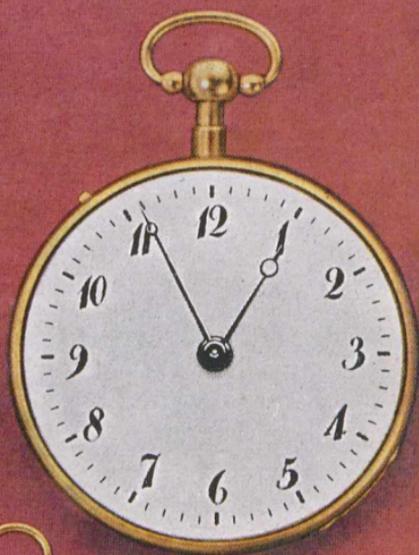
messe. Dopodichè il divertentissimo treno fu preso d'assalto dal popolo esuberante e festoso.

Dice il cronista dell'avvenimento che nei primi tre mesi 130.000 furono i biglietti « veramente » venduti, senza contare poi quelli « non pagati ».

Nell'estate del 1840 seguirono le cerimonie inaugurali per le stazioni di Milano e di Monza, presenziate dall'Arciduca RANIERI, da autorità, invitati e popolo in festa e così via per le altre stazioni secondo il rispettivo atto di nascita :

- 3 ottobre 1839, stazione di Napoli al Carmine ;
- 3 ottobre 1839, stazione di Granatello in Portici ;
- 17 agosto 1840, stazione di Milano Porta Nuova ;
- 17 agosto 1840, stazione di Monza ;
- 13 marzo 1844, stazione di Livorno marittima ;
- 14 marzo 1844, stazione di Porta Prato di Firenze ;
- 13 febbraio 1848, stazione di Mariantonia (detta di Santa Maria Novella) a Firenze ;
- 1848, stazione di Lucca ;
- 1849, stazione di Siena ;
- 1849, stazione di Alessandria ;
- 1851, stazione di Venezia Santa Lucia ;
- 1851, stazione di Treviso ;
- 1854, stazione di Torino Porta Nuova ;
- 1854, stazione di Genova Porta Principe ;
- 1856, stazioni di Roma Porta Maggiore e di Frascati ;
- 1857, stazione di Trieste Centrale ;
- 1859, stazione di Porta Portese a Roma ;
- 1859, stazione di Civitavecchia.





Il gusto di un'epoca



Di volta in volta, nell'ambito dei loro Stati, re, principi e duchi, pontefici e vescovi furono sempre presenti all'avvenimento condito con bandiere, concerti, luminarie, fuochi di artificio, spettacoli, lotterie, balli ufficiali e pubblici banchetti.

Festoni e bandiere, regi stemmi e ghirlande di mirto entrarono a far parte delle stazioni in tutti gli avvenimenti, «arrivi» e «partenze» di personaggi illustri, in segno di festoso benvenuto.

Addobbi si intrecciarono e si composero, strabocchevoli e multicolori sui cornicioni e sui frontoni delle stazioni, su colonne e pilastri, pareti e soffitti con nastri, cordoni e frange dorate.

Garrirono al vento le bandiere e splendettero di luce al bengala le festose luminarie, tra sventolio di fazzoletti in una pioggia di fiori, al suono di marce imperiali ed inni patriottici.

Passando per Roma Termini, lasciarono il segno della loro presenza gli Asburgo e gli zar, principi e altezze reali, granduchesse e nobilissime dame. Vi posero piede Garibaldi e Mazzini, d'Annunzio e la Duse, eroi ed eroine passati alla storia in una cornice di alloro.

Il popolo partecipò in massa agli storici arrivi, entusiasta degli addobbi sontuosi e dello sfarzo degli arredamenti delle stazioni e di questa cornice gli architetti dell'epoca, fedeli interpreti della moda e del gusto, furono insieme autori ed attori.



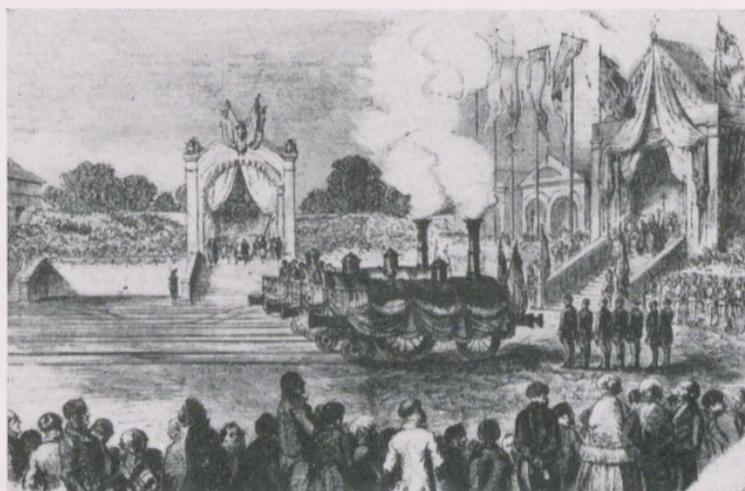
Gli architetti interpretarono in ogni dettaglio, nella decorazione e nell'arredamento, le piacevolzze formali di quell'epoca romantica, perfettamente coerente in ogni manifestazione esteriore: dai lumi a petrolio e da quelli a gas, adorni di capricciosi ricami, ai cappellini ed ombrelli civettuoli delle eleganti signore, dagli stucchi cesellati alla Scropotta agli abbondanti strascieli, dai tendaggi in damasco alla violetta appassita tra le pagine di un diario. Piacevolzze formali che rappresentarono gli stessi aspetti del costume, della moda e dell'ambiente.

Le avventure di Casanova, sul tramonto del '700, avevano chiuso definitivamente il ciclo di un secolo spregiudicato e capriccioso ma un altro se ne apriva, all'insegna della ferrovia, non meno romantico ed impegnativo.

Se la moda si evolveva abbandonando le frivolezze settecentesche, « parrucche, ciprie e marsine », e si arricchiva in ricercatezza formale ma entro i limiti di un castigato rigore, del pari l'architettura volle riprendere, per un cinquantennio almeno, l'austerità dei motivi classici, ricalcando schemi e soluzioni di maniera, negli edifici e nelle opere. Viceversa, fu lenta e tardiva a trasformarsi nell'arredamento degli interni e nelle decorazioni.

I salotti straboccarono di poltrone in un intrico di stili. Tappeti, velluti e porcellane francesi, specchiere, stampe e fotografie incorniciate in oro, riempirono non soltanto sale, pareti e soffitti di privati appartamenti, ma i circoli degli aristocratici, i bar, i teatri e le sale di aspetto delle nostre maggiori stazioni (*fig. 38*).

Fig. 37



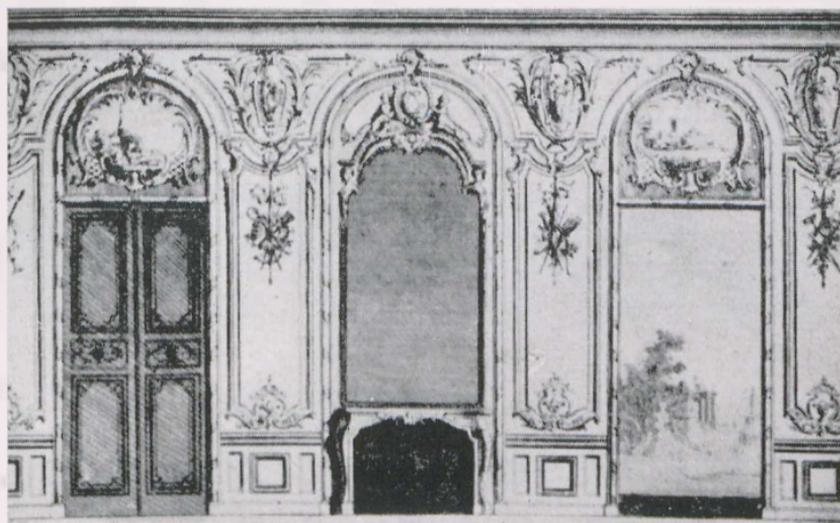


Fig. 2

Nei primi anni di vita, la stazione fu assai discreta e riservata.

Pochi viaggiatori ebbero il privilegio di comunicare direttamente con gli « ufficiali dirigenti il servizio », potendo, come era loro diritto, notificare proteste e lagnanze nel voluminoso registro delle « petizioni e rilevanze ».

Nel mondo della stazione di ieri, piccolo e provinciale, i vincoli imposti e le condizioni richieste (articoli 35 e 671 del « Regolamento della Rete Mediterranea ») diedero luogo a lagnanze e reazioni spesso assai clamorose (18).

Essendo vietato passeggiare sui marciapiedi o sostare negli atri, i viaggiatori e gli accompagnatori, parenti ed amici, sempre che fossero in regola col biglietto di ingresso, erano smistati e sistemati rapidamente, secondo il loro sesso e la loro qualità nelle varie sale di attesa. Non erano ammesse eccezioni alle regole della convenienza, essendo i locali distinti per dame e signori, per fumatori e no e per classi di 1^a, 2^a, 3^a e 4^a categoria.

Queste sale, isolate da ogni contatto con l'esterno (non avevano infatti finestre, ma solo porte e vetrate rivolte all'interno, in comunicazione con la galleria di testa o i marciapiedi laterali), chiuse a doppia mandata di chiave, tra tappeti e pesanti velluti accolsero giorno per giorno

sogni e speranze di viaggi lontani (magari da Roma a Ceprano), ansie e trepidazioni per partenze improvvise e distacchi crudeli.

Serisse l'architetto RATTI, nelle sue memorie del 1840 :

« ... le sale di aspetto di Milano P.N. sono tre, separate per ciascuna delle classi. I viaggiatori ci restano chiusi fino al momento della partenza. L'accesso ai vagoni è così regolato : si suona una prima volta la campana e si apre con la chiave la porta della sala di 1^a classe ; quando questi viaggiatori hanno preso posto nei vagoni, si suona una seconda volta la campana e si apre la porta della 2^a classe e così di seguito per la 3^a. Quando tutti hanno preso posto, il Capo stazione ordina la partenza : a questo ordine segue il segnale col suono di tromba dato dal Capo treno al macchinista. La macchina, prima di ogni partenza, fa la corsa di prova, percorrendo alcune centinaia di metri e poi viene attaccata al treno... ».

Per ragioni di sicurezza e di prudenza — infatti — si faceva obbligo ai viaggiatori, in attesa dei convogli, di rimanere tappati dentro le sale d'aspetto.

Le lunghe attese, l'atmosfera pesante e irrespirabile di quelle piccole sale ricolme di sommersi e tendaggi, riscaldate da stufe e scaldini a carbone e gli attillati corpetti imposti dalla moda del tempo furono spesso cagione al sesso debole di svenimenti e malesseri.

La stampa insorse in diverse occasioni; rivendicando per i viaggiatori la libertà di passeggiare sui marciapiedi alla maniera inglese (fig. 40).

« ... Quei magnifici marciapiedi sui quali passeggia piacevolmente la folla, quelle porte sempre aperte, quelle numerose rotaie con le loro locomotive che si fermano come per incanto nelle stazioni, allorchè sembrano spinte da una forza indomabile, sono veramente un magnifico spettacolo che dà una giusta idea della possanza e del liberalismo della società che ha dato al loro Paese quei meravigliosi strumenti di lavoro.

I viaggiatori che entrano liberamente nella stazione in ogni tempo, si familiarizzano con le macchine prendendole a considerare ; coll'ammirarle cessa il timore ed è in tal modo che le strade ferrate diventano popolari.

Viceversa, obbligando i viaggiatori che attendono i convogli a rimanere nelle sale, ove in molti luoghi non penetra la luce che dalla soffitta, le società sembrano dubitare della loro forza e non confidano che nei muri più elevati per fra rispettare le loro proprietà. Sembra che esse vogliano nascon-



Fig. 39 - Sala d'attesa nel P.V. di Taormina.

dere a tutti gli sguardi quei motori che infatti non si temono che da coloro che non li conoscono ... ».

Coraggiose affermazioni dell'articlista, non condivise però dalle Compagnie Ferroviarie, ove si pensi quali fossero ancora, a quell'epoca, i dubbi, i timori e le ansie di un viaggio sul mostro infernale.

Le Società andavano in verità coi piedi di piombo anche se si sforzavano di migliorare l'ospitalità della clientela, tenendo conto di proposte e suggerimenti.

« Egli è importante che le sale di aspetto siano ben ventilate » diceva ancora la stampa, e scritte di questo tipo si leggevano sul libro dei reclami della stazione: « le sale di aspetto illuminate in questo modo diventano assai melanconiche, per la qual cosa è meglio dare una maggiore luce anche col pericolo di trovare i vetri spezzati ».

Fig. 40 - I marciapiedi della Galleria di testa della prima stazione di Venezia S. Lucia.





Fig. 41 - Sala riservata nella stazione di Torino P. N.

Tecnici e dirigenti studiarono il problema a fondo e dettarono norme precise per il dimensionamento delle sale, la ventilazione artificiale e l'igiene di esse, raccomandando che « finestre e porte, ove possibile, guardassero in un giardino ».

Le Società poi finirono coll'uniformarsi ai criteri già in uso in Germania (stazione di Francoforte) ed in America (stazione di Chicago) ove le sale di aspetto, poste ai lati del ristorante, erano in comunicazione tra loro e lasciavano al viaggiatore la più ampia libertà.

Nelle stazioni italiane, dopo il 1890, le sale di 3^a e di 4^a classe come quelle di 1^a e di 2^a, furono ubicate in ambienti di circa $6,20 \times 7,50$, con toilettes riservate alle signore desiderose di rinnovare il « maquillage ».

Furono esse le sale delle ansie segrete; ove delicati sospiri e ciglia inumidite di pianto lasciarono ricordi di romantiche storie.

Gli uomini ebbero in compenso una sala comune per « fumatori » che robusti « toscani » e lunghi « minghetti », incorniciati da baffi e mustacchi tirati alla moda, riempirono di denso fumo tra piacevoli conversazioni.

Fig. 42



ALL'INSEGNA DELL'OROLOGIO CAFFÈ, RISTORANTI E TAVOLE CALDE.



« Non v'è stazione senza orologio, come non v'è prete senza tunica ».

Quel congegno che regola, imparziale e inesorabile, la vita degli uomini, entrò a far parte della stazione sin dalla nascita come indispensabile strumento di lavoro.

Orologi grandiosi e solenni, affacciati sulla piazza antistante al Fabbricato Viaggiatori, incastonati sugli austeri prospetti tra timpani e frontoni di classica fattura o adagiati su morbide volute di facciate barocche tra stucchi e cariatidi, frontespizi e festoni adorni di aquile e stemmi (figg. 43-44).

Un orologio infallibile quello della stazione, campione di misura, tarato alla perfezione nei minuti e secondi, giudice severo e inesorabile per gli oziosi e i ritardatari, regolatore metodico di tutte le corse dei treni, senza eccezione di sorta.

Sotto quel cerchio magico si incontrarono personaggi di ogni specie, si salutarono e si commossero intere generazioni e sospirarono migliaia di innamorati.

L'orologio delle grandi come delle piccole stazioni, testimone impassibile di avvenimenti mondani, di storie romantiche, di arrivi e partenze memorabili, entrò infine — come motivo di primo piano — nella letteratura e nell'arte.

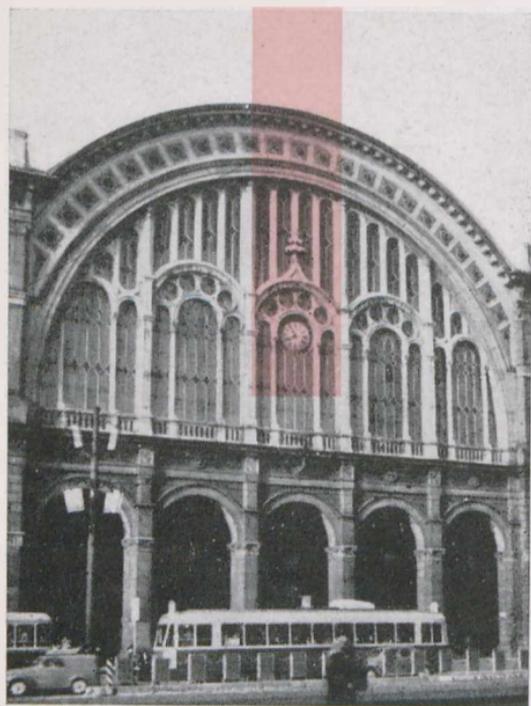
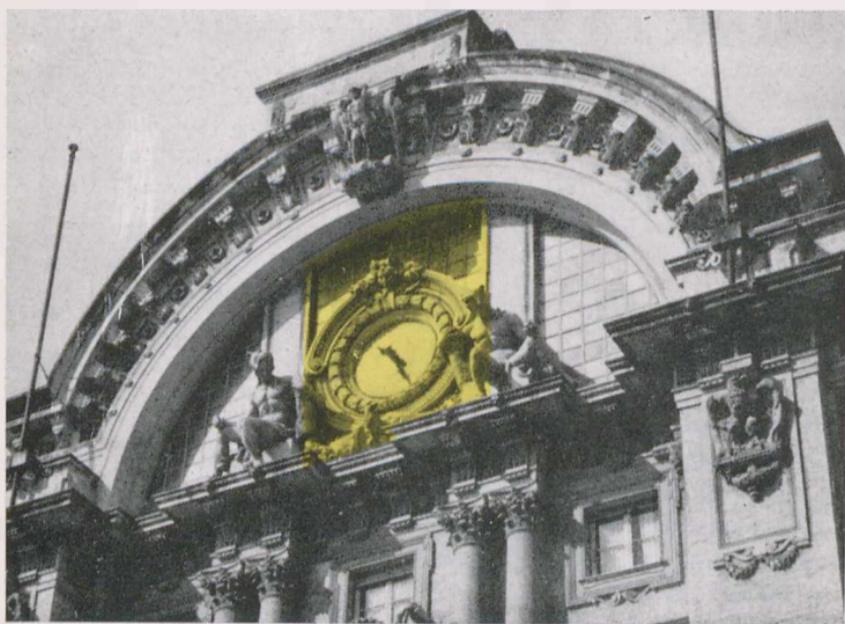


Fig. 43 - Prospetto del F.V. di Torino P. N.

Fig. 44 - Prospetto del F.V. di Napoli Mergellina.



All'insegna dell'orologio, dopo il 1860, si aprirono nelle stazioni, per il conforto dei viaggiatori, saloni per ristoranti e tavole calde.

I ristoranti e buffets italiani, impegnandosi in una gara d'arte gastronomica, furono i più apprezzati e tuttora si tramandano, con una punta di orgoglio, incontrastati primati.

Mentre in effetti in Germania, in Francia, in Austria e in Svizzera il Caffè-Ristorante si riduceva, a quell'epoca, ad un banco di vendita attorno al quale si inaffiavano



Fig. 45

con capaci boccali di birra cruti, salsiccie e patate (fig. 45), in Italia i viaggiatori locali e i turisti d'oltralpe potevano sostare compiaciuti e soddisfatti nei vasti e sontuosi locali di Genova P.P., Torino P.N., Milano, Firenze e Roma tra le tavole riccamente imbandite, sempre pronte a soddisfare le più raffinate esigenze del palato e del gusto.

Qui, milioni di viaggiatori tra succolenti risotti e fettucine dorate, tra intingoli e arrostiti inaffiati dai generosi vini italiani, obliarono viaggi tediosi e lunghe attese.

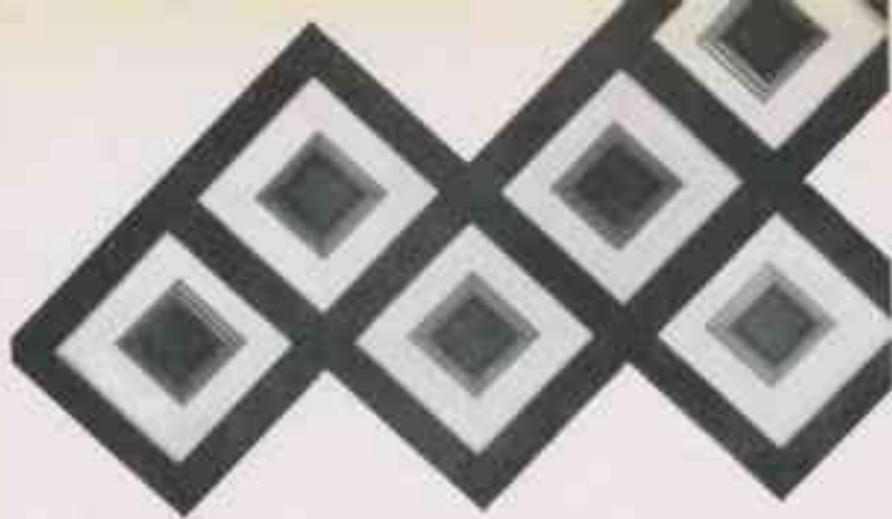
Queste belle sale ospitali adorne di finissimi stucchi, arredate da mani sapienti, diedero lustro e prestigio oltre che all'Amministrazione ferroviaria anche e soprattutto alla tradizione antichissima e tutta italiana della buona tavola.

Il più accogliente e il più generoso dei ristoranti fu quello inaugurato il 1871 nella stazione di Bologna Centrale.

In occasione dell'avvenimento, viaggiatori e celebri forchette, misero alla prova, su offerta gratuita della Società esercente, la bontà di verdi lasagne, la tenerezza di polli dorati, lo spumeggiante lambrusco.

La stampa registrò il successo dell'iniziativa e l'entusiastico giudizio di allora non è stato mai finora contraddetto poichè tuttora il viaggiatore di buon appetito, che sosta, tra un treno e l'altro, nella Dotta Città, ve lo conferma convinto e soddisfatto.





COPERTURE E STRUTTURE.

Orditure e strutture, arcate, volte e coperture delle maggiori stazioni ferroviarie italiane (cioè la trama essenziale, l'atto di prima creazione che delle parti stabilisce l'armonia e l'equilibrio), si sono qualificate in ogni epoca, per la perfezione del calcolo e la bellezza formale, come le più ardite, le più funzionali e meglio realizzate.

Si può dire che nello studio delle opere ferroviarie i più qualificati maestri del calcolo abbiano applicato teorie di avanguardia, sistemi di equilibrio di arditezza sorprendenti; quanto, infine, di meglio sia stato creato e sperimentato in campo teorico e pratico.

I nomi di questi ingegneri, insigni progettisti e calcolatori, costituiscono senz'altro la più autorevole presentazione delle opere medesime.

Progettarono e diressero le più ardite coperture, in legno e ferro, nel secolo scorso, per gli atri e le gallerie di Milano Centrale, di Torino P.N., di Napoli e Foggia, l'Ing. Francesco CROTTI, autore della « Teoria dell'elasticità nei suoi principi fondamentali e nelle sue applicazioni pratiche alle costruzioni », brillante trattato edito a Milano nel 1888; il BUCIETTI e il MORENO (20) e infine l'Ing. Prof. Alberto CASTIGLIANO, maestro e decano degli ingegneri italiani.

Il grande maestro, ideatore delle più ardite coperture delle maggiori stazioni italiane, professore di scienza delle costruzioni al Valentino, licenziando alle stampe nel 1878 la sua « Teoria di equilibrio dei sistemi elastici » e nel 1880,



Fig. 46

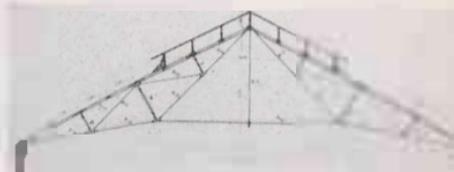


Fig. 47

a Torino, le « Applicazioni pratiche della Teoria dei Sistemi Elastici », tradotte e universalmente accettate alla Sorbona, a Ginevra e a Berlino, pose quelle solide fondamenta della scienza delle costruzioni che ancora oggi restano i pilastri dell'insegnamento in tutti gli Atenei d'Europa per la formazione dei tecnici, ingegneri e architetti.

I tipi di copertura per gli impianti ferroviari, differenziandosi per forma, struttura ed ampiezza da quelli di uso corrente per gli edifici civili in genere (banche, ospedali, padiglioni per mostre, ecc.) assunsero, in relazione alle aree da coprire, una propria inconfondibile fisionomia (fig. 46-47).

Le tettoie per coperture di aree rettangolari di luce media ebbero tutte falde piane e falde a superficie cilindrica e fra queste meritano di essere citate le tettoie delle stazioni di Bologna (m 30,50 di luce) e di Napoli C.le (m 34,34 di corda). Quelle, viceversa, per copertura di aree poligonali di luci notevoli, ebbero falde piane e furono impiegate quasi esclusivamente per depositi locomotive e officine, raramente negli altri casi. Con queste ultime, le principali forme studiate furono quelle che impostarono tetti conici con lanterna centrale, con direttrici a cupola e tettoie centrali a piramide e a tenda.

Ampliamente adottate in Italia furono le coperture a superfici cilindriche (fig. 49). Il tipo primordiale di archivolto studiato dall'architetto PHILIBERT DE L'ORME, realizzato in legno con tavole curve inchiodate ad uso centina per armature di volte, col progredire della fabbricazione dei ferri sagomati e la messa a punto di un calcolo completo delle sollecitazioni sulle aste (puntoni e tiranti) fu perfezionato e ampiamente impiegato per coperture di luci notevoli.

Si adottarono di preferenza puntoni curvi, si progettaronο centine con estradosso ad arco di parabola dette a « falce » o a « mezzaluna », snodate agli appoggi nel caso fossero previste, in conseguenza delle variazioni di temperatura, dilatazioni delle strutture.



FIG. 48

Con centine a «falce» furono montate le tettoie della stazione di Palermo C.le delle Ferrovie Sicule, di Foggia delle Ferrovie Meridionali e quelle delle stazioni di Alessandria, di Milano Centrale e di Torino P.N.

Perfezione strutturale e bellezza di linee scaturirono spontanee, immediate dai progetti di esperti ingegneri estranei alle dispute accademiche che impegnavano gli architetti nell'affannosa ricerca di una stilistica assurda, decadente e retorica.

Le coperture ferroviarie in Italia, pur non raggiungendo primati di grandiosità, come appare dal confronto con le maggiori e le più ardite costruite in Europa e in America dal 1850 al 1870, furono tuttavia tra le più perfette, le più belle e le più ammirate opere architettoniche del secolo scorso.

Agli inizi del 1900, il cemento armato entrato ormai nella pratica costruttiva, offrì agli ingegneri maggiori possibilità creative e inventive; tuttavia la superba snellezza del ferro, la purezza delle parti in vista, la facilità di montaggio non suggerirono, per oltre un ventennio, altre preferenze.

Ancora in ferro si progettarono, infatti, nel 1912 le ardite coperture della Galleria di testa della nuova stazione di Milano C.le: quella centrale ad arco di m 72 di luce con altezze libere in chiave di m 33,50 e le quattro laterali ad arco di cui 2 maggiori, ciascuna di m 44,90 di luce e m 22 di altezza libera, e due minori ciascuna di m 11,80 di luce (*figura 50*).

Per ottenere un sistema staticamente determinato la centina delle tettoie principali e di quelle minori, fu calcolata come arco a tre cerniere. Gli arcarecci disposti in senso radiale, fortemente sollecitati a flessione deviata, furono collegati con robusti costoloni (19).

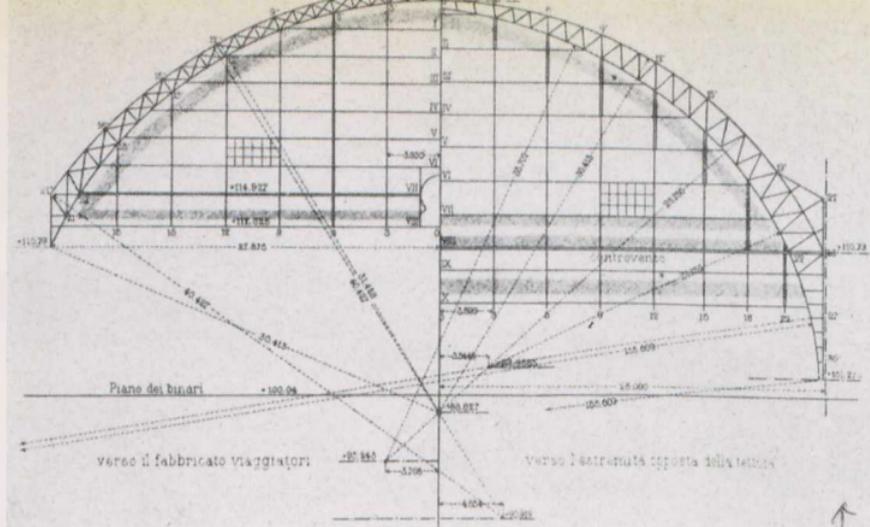


Fig. 49

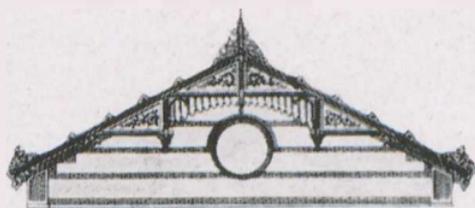
Per consentire a tutta l'orditura di dilatarsi in conseguenza delle variazioni di temperatura, il 50% del numero complessivo degli arcarecci (una campata sì ed una no) fu munito di giunti scorrevoli in corrispondenza dei costoloni di collegamento.

Ad opera ultimata, per un peso complessivo di materiale metallico impiegato nelle strutture principali e nelle orditure, pari a 9.703.000 kg, le sollecitazioni massime nelle membrature delle centine e degli arcarecci non superarono i kg 10,50 per mmq.

Con questa gigantesca opera, che costituisce tuttora uno dei maggiori vanti dell'ingegneria italiana nel campo delle strutture in ferro, compete quella in cemento armato nella nuova stazione di Roma Termini non meno ardita e maestosa, a copertura dell'atrio di m 128,60 x 32,50, prolungata all'esterno con uno sbalzo di m 19 (21).

La struttura, completamente indipendente dal resto del fabbricato, è costituita da travi cellulari portanti e piegati a interasse di m 4, collegati con travi principali di collegamento fra loro rigidamente uniti da altri trasversali aventi interasse medio di m 3,80 (fig. 51).

Data la snellezza dei pilastri, essa fu calcolata come struttura a semplici appoggi e per slancio e potenza di membrature è considerata oggi tra le più ardite e le più impegnative opere realizzate nel mondo.



Le grandi coperture ferroviarie intorno al 1890

Dimensioni e confronti

STAZIONI	Corda ml.	Lunghezza ml.	Binari n.
ITALIANE			
Palermo (Ferrovie Sicule)	40,00	91,—	6
Milano	40,50	233,—	6
Torino P.N.	48,00	—	6
ESTERE			
Parigi :			
Gare d'Orleans	61,50	280,—	4
Gare du Nord	60,00	180,—	6
Londra :			
Charing-Cross	50,50	147,—	3
Cannon-street	58,00	200,—	4
King's Cross	64,00	245,—	4
Paddington	73,20	213,—	4
St. Pancras	74,90	215,—	5
Berlino :			
Friedrichstrasse	36,80	145,—	2
Schlesische Alte Halle	37,70	208,—	3
Schlesische Neue Halle	54,40	206,—	8
Anhalter-Bahnhof	60,70	167,8	4
New York :			
Jersey City (Pennsylvania Rd)	78,10	199,—	12

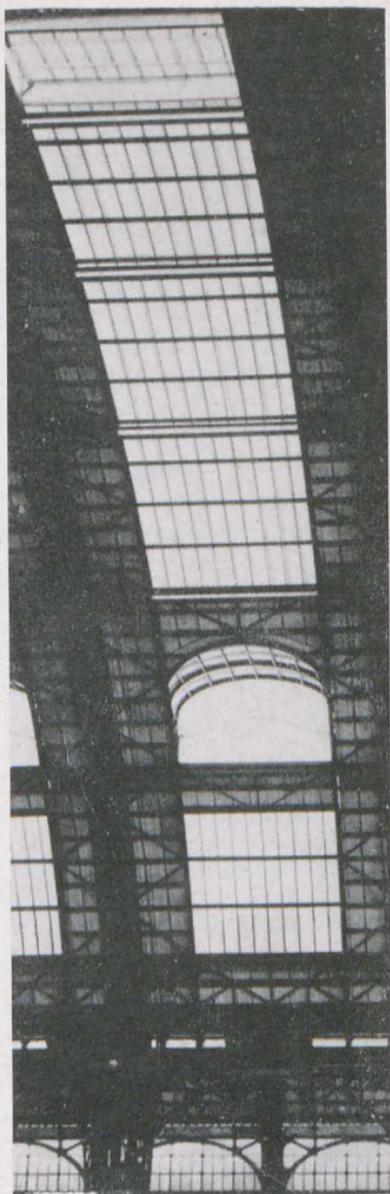
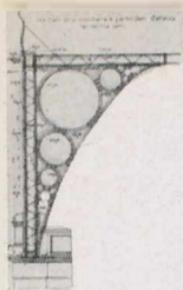


Fig. 50



Fig. 51

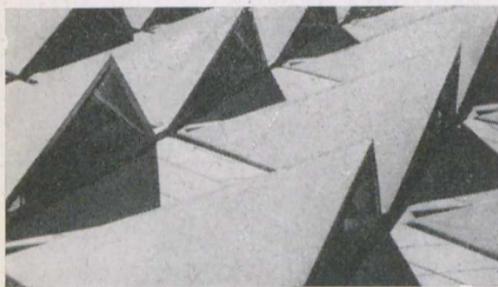
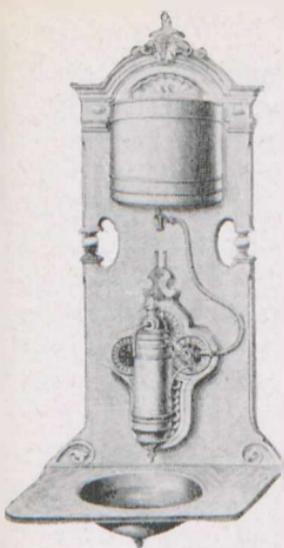


Fig. 52

EVOLUZIONE DELLA FUNZIONALITÀ,
DELL'IGIENE
E DEL GUSTO



DAL POZZO NERO ALL'ALBERGO DIURNO.

Agli inizi, come per le sale di aspetto così anche per i servizi igienici le lamentele non furono poche: ma se il pubblico protestò, avanzando le sue buone ragioni, le Società ferroviarie fecero, da parte loro, tutto il possibile per accontentarlo.

E poichè in questo genere di esigenze così delicate, si dicevano « mirabilia » per ciò che era stato realizzato nelle stazioni inglesi, francesi e tedesche, la Società della Rete Mediterranea mandò intorno al 1880 in missione speciale, un proprio funzionario che così scriveva (22):

« ... Sonvi (a Francoforte) ritirate in comunicazione diretta colle sale di aspetto ed una si trova in ognuno dei 9 marciapiedi al di là della scala che dà accesso ai tunnel trasversali... le ritirate sono tutte completamente distinte per uomini e donne, per cui si può dire che in complesso sonvene 10 per il servizio del pubblico, senza contare le altre 9 poste sui grandi marciapiedi. Inoltre vi è una sala per toletta, per ogni gruppo di sale di aspetto, ove si può prendere anche un bagno ed avere il servizio di barbiere. Tutto ciò è fatto con molto lusso e in modo irreprensibile sotto ogni riguardo ».

L'ubicazione, l'accessibilità e la manutenzione delle latrine nelle stazioni, costituirono due importanti problemi da risolvere, in modo da conciliare, la comodità d'accesso per il pubblico, con l'arcazione e l'igiene. I gabinetti, infatti, posti all'interno del F.V., in prossimità delle sale di aspetto,

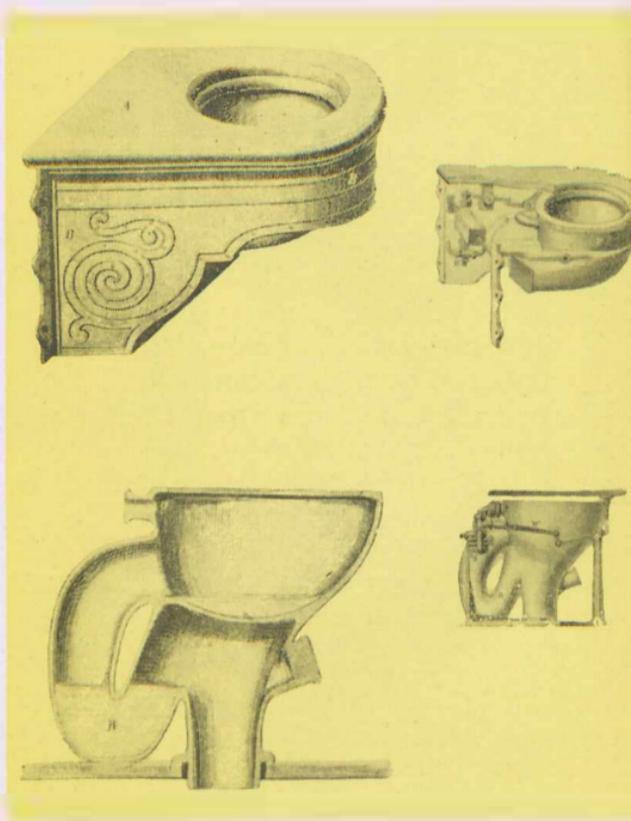
se per il viaggiatore erano più facilmente raggiungibili di quelli posti in piccoli fabbricati staccati, non garantivano l'espletamento di un controllo accurato e continuo per la pulizia.

Le pozze fisse ed i pozzi neri assorbenti furono causa, qualche volta, di seri incidenti per l'esalazione di gas mefitici.

Commissioni ed esperti, dopo il 1890, furono invitati a risolvere il problema igienico e a pronunciarsi sulla scelta del sistema da adottare come definitivo e rassicurante. Lo



Fig. 53



stesso Prof. PAGLIANI, valente igienista e Direttore della Sanità presso il Ministero degli Interni, inventore della vaschetta a chiusura idraulica sul tipo della fossa MOURAS, intervenne decidendo per l'adozione delle fosse mobili ordinarie.

Tale sistema, consentendo il rapido ricambio e la sicurezza di funzionamento, finì, infatti, coll'essere universalmente adottato in tutte le stazioni d'Italia.

A soddisfare inoltre la decenza e le esigenze personali dei viaggiatori le Amministrazioni non mancarono di provvedere all'impianto di apparecchi idraulici e sanitari di primo ordine.

Ampliamente impiegati furono i tubi in grès-ceramico della Società Paravicini, Murnigotti, Corletti & C. di Milano e quelli dell'Ing. MASSAGA di Casal Monferrato (figura 53).

Lavandini e tazze, decorosamente sistemate, non mancarono di arricchirsi di pregevoli fregi ornamentali; ma l'anonimo viaggiatore non dovette sempre apprezzarne le finenze e la dignitosa presentazione se qualche volta — come sembra — non ebbe cura e rispetto di loro.

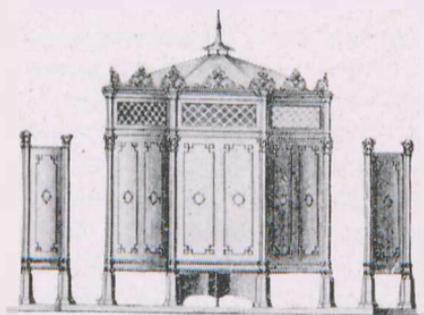


Fig. 54

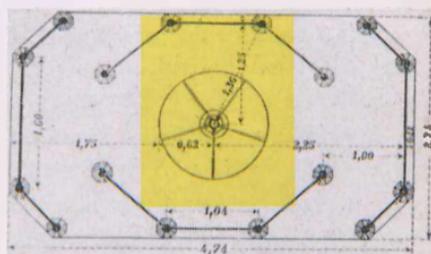
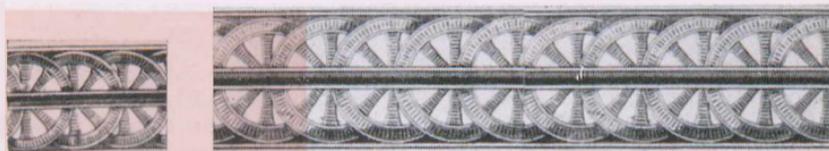


Fig. 55

Con l'intensificarsi dei viaggi, la stazione si attrezzò dando in concessione a Ditte private numerosi servizi per il ristoro e la pulizia dei viaggiatori: toilettes, lavanderie e stinerie, bagni, camere di riposo, saloni per barba, profumerie, farmacie, negozi, sale di scrittura e di svago.

Fig. 56



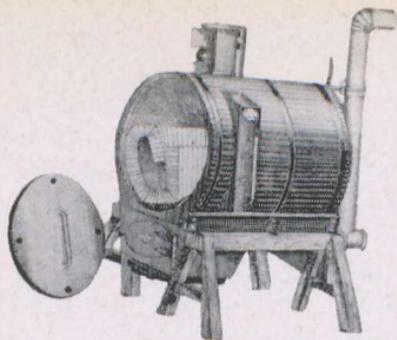


Fig. 57



Fig. 58

DALLA BORSA CALDA AL TERMOSTATO.

Per la salute e il benessere dei viaggiatori, nelle stazioni e sui treni, durante le stagioni invernali e soprattutto nelle regioni del nord, furono sperimentati tutti i sistemi possibili di riscaldamento, mediante stufe e caloriferi ad acqua calda, mediante scaldini fissi con combustibili agglomerati ed altri ad acqua, a sabbia, all'acetato di soda, del tipo «Rade'et» (*), mediante stufe a gas, a petrolio ed elettriche.

Nei locali delle stazioni dell'Alta Italia, il sistema di riscaldamento più in uso fu quello dei caloriferi ad aria. Le stufe potevano essere interne ed esterne ed alimentate a legna e a carbone; ma non di rado il fumo, lo scarso tiraggio e la continua necessità di alimentazione, comportarono inconvenienti notevoli.

Nelle sale di aspetto, data l'insufficiente aereazione dei locali, si preferì l'impiego di scaldini fissi, aventi forma di salamino schiacciato, all'interno dei quali si introduceva il così detto «canestro caldo» costituito da agglomerati portati ad alta temperatura.

Nelle stazioni meridionali furono anche adottati scaldapiedi ad acqua, costituiti da serbatoi metallici di forma cilindrica a sezione ellittica, lunghi 90 cm, larghi 19 ed alti 8 capaci di contenere 18 litri di acqua e muniti di tappo a vite a chiusura ermetica; presentarono però l'inconveniente di dover essere ricambiati dopo due ore di riscaldamento

(*) Gli scaldini «radelet» che presero il nome dell'inventore belga RADELET, contenevano all'interno una sbarra di acciaio preventivamente arroventata a 1100° e circondata da scorie di alto forno. Le Ferrovie dello Stato Belghe adottarono questo tipo dopo il 1884 e lo mantennero a lungo.

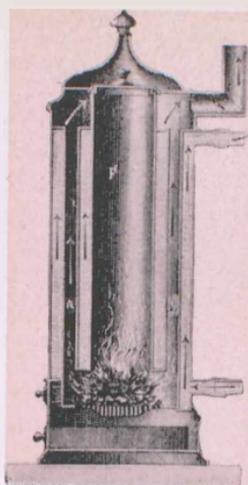


Fig. 59



Fig. 60

al massimo e di puzzare terribilmente per cui furono ben presto eliminati.

Si impiegarono anche scaldini a sabbia, che rimasero in uso per lungo tempo, ma non riscosero entusiastici consensi per l'elevata temperatura iniziale. Essendo disposti sotto i sedili e le poltrone delle sale di aspetto, non furono pochi i casi in cui viaggiatori, distratti e inesperti, ebbero a saltare in piedi con i glutei infiammati.

Gli scaldini, insomma, pur essendo oggetto di attenti studi e ricerche, passarono tuttavia alla storia come strumenti di tortura e palliativi diabolici.

Per risolvere il problema «scaldino» si sperimentò anche nelle stazioni dell'Alta Italia, nel 1884, l'invenzione «Ancelin» consistente nell'introdurre all'interno dei «salamini» l'acetato di soda, sostanza atta a conservare il calore per un periodo più lungo; si trattò sempre di tentativi non del tutto riusciti fino a quando non entrò in esercizio il sistema a termosifone con circolazione di acqua e vapore.

Con il progredire della tecnica, riscaldamento, condizio-

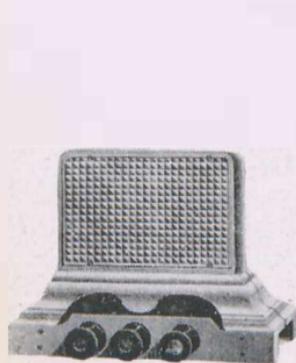


Fig. 61

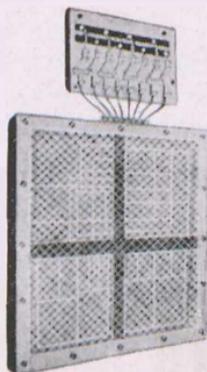


Fig. 62

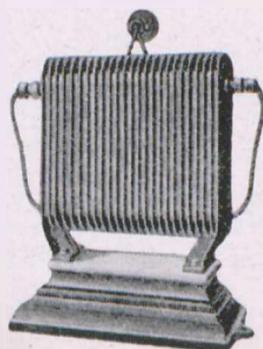


Fig. 63

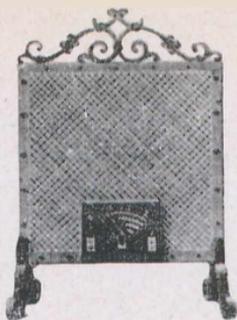


Fig. 64



Fig. 65

namento e ventilazione dei locali (a convezione, a radiazione ecc.), diedero risultati di gran lunga più soddisfacenti.

Nei grandi locali, atri, biglietterie e sale di aspetto, bar e ristoranti della nuova stazione di Roma Termini il riscaldamento con pannelli radianti a pavimento mediante serpentine di acciaio annegate, provate a 50 atmosfere, con acqua in circolazione a 45°, costituisce oggi il più moderno ritrovato della termotecnica e offre il massimo rendimento.



DAL LUME A PETROLIO

ALLE LAMPADE AL FLUORO.

Nei primi anni la stazione, aperta di notte, non offrì ai viaggiatori assennati, che fioche lanterne appena sufficienti a diradare le tenebre più fitte.

Gli ambienti di stazione erano illuminati mediante candele steariche, di paraffina o di sego o con oli vegetali (di oliva o ravizzone) ed anche minerali (petrolio, olio di schisto ed olio solare), introdotti in custodie cilindriche entro lanterne a riflettore.

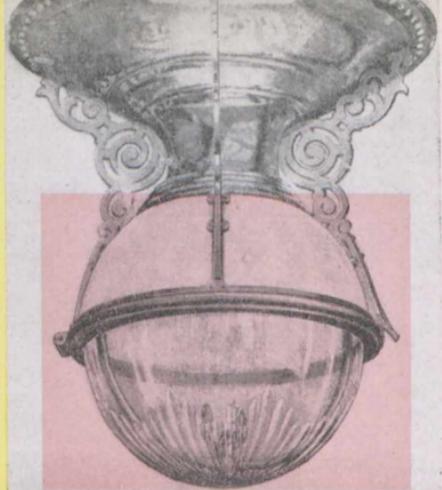


Fig. 66

Le lampade a petrolio invece ebbero vita più lunga (per quasi tutta la durata del secolo scorso) sia per la pubblica che per la privata illuminazione e svariate furono le forme e i tipi studiati. Dalla prima lampada tipo SHALLIS e THOMAS si passò a quella più funzionale tipo SILBER e FLEMING e infine a quella più ricercata del tipo POTEL-LAFAURIE (22).

Lampade e lanterne si vestirono a festa con tubi di cristallo finissimo, con copricapi a globo o a tronco di cono, sorretti da aste disposte a raggiera, che più tardi costituirono soprammobili ricercati, pezzi da collezione pregiata.

Le lanterne delle stazioni studiate e realizzate con arte, abbellirono e decorarono sale di attesa, uffici, ristoranti e bar, atrî e portici.

All'impianto e all'esercizio di esse furono dedicate particolari cure. Ogni stazione fu dotata di una «lampisteria» adibita ed attrezzata per le riparazioni, la pulitura, il rifornimento e la accensione che svolse la sua funzione fino oltre il 1890.

Intorno al 1886 le stazioni di Roma e Milano provvidero a installare impianti di illuminazione a gas. Nel 1890 un impianto del genere fu realizzato anche nella stazione di Torino P.N. e nel 1891 in quella di Bologna.

Le officine di Roma e Milano produssero una media giornaliera di 100 mc di gas al costo di L. 200/mc (*) e tale disponibilità (22) consentì di provvedere anche all'alimentazione integrale mediante carri serbatoi dei convogli in arrivo e in transito.

(*) Confronta il Vol. III di Pietro VEROCE, il Capo delle Officine del Materiale delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

Ma l'elettricità non tardò a divenire d'uso comune e ben presto giunse a sostituire il gas con evidente vantaggio.

Parigi inaugurò nel 1877 il primo impianto di luce elettrica con lampade ad incandescenza ed i risultati positivi dell'importante esperimento non mancarono di rivoluzionare il sistema in uso nelle principali città e stazioni di Europa. Le stazioni di Parigi e di Londra si attrezzarono tutte entro pochissimi anni. Nel 1890, nella sola stazione centrale di Chicago, furono installate ben 60 lampade ad arco e 5000 ad incandescenza.

In Italia il primo impianto sperimentale fu eseguito a Torino Porta Nuova nel 1892. Le dinamo costruite dal Tecnomasio di Milano, diedero risultati soddisfacenti, dopodichè si decise di costruire i medesimi impianti a Milano, Firenze e Roma.

Con il passare degli anni, in relazione alle aumentate esigenze di traffico, gli impianti di luce e forza motrice nelle stazioni assunsero via via a un'importanza grandissima. Quelli di Roma Termini, che raggiungono attualmente un consumo di 6.500.000 kWh annui, aumentabili a 10.000.000, sono alimentati da 7 cabine di trasformazione collegate tra loro da un doppio anello in cavo che si chiude, infine, sulla ottava cabina di Porta Maggiore. Quest'ultima provvede da sola all'illuminazione a inondazione di luce dell'immenso piazzale.

Nell'impianto di illuminazione dei grandi locali di stazione oggi è data la preferenza al sistema a fluorescenza per i vantaggi che esso presenta rispetto a quello ad incandescenza sia per il minore consumo specifico per l'illuminazione

Fig. 67

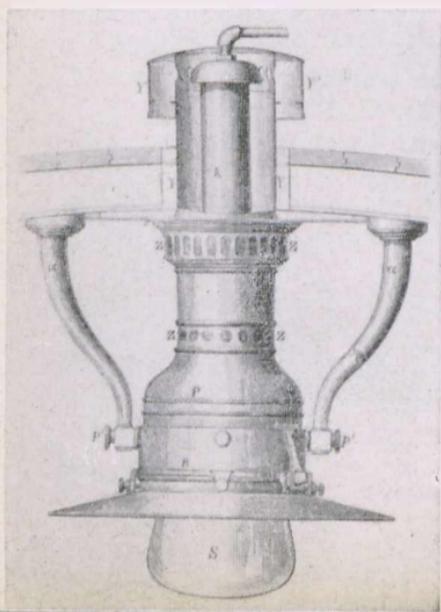
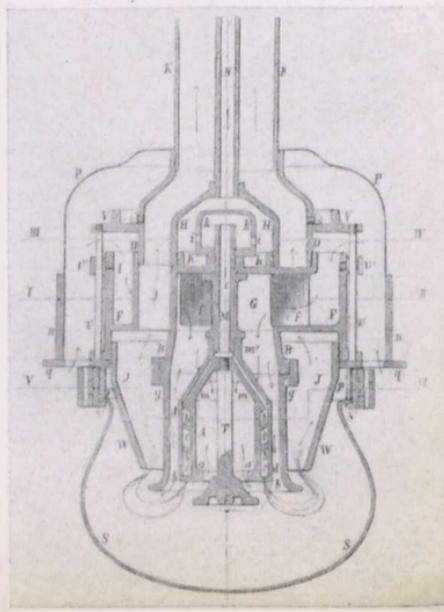


Fig. 68



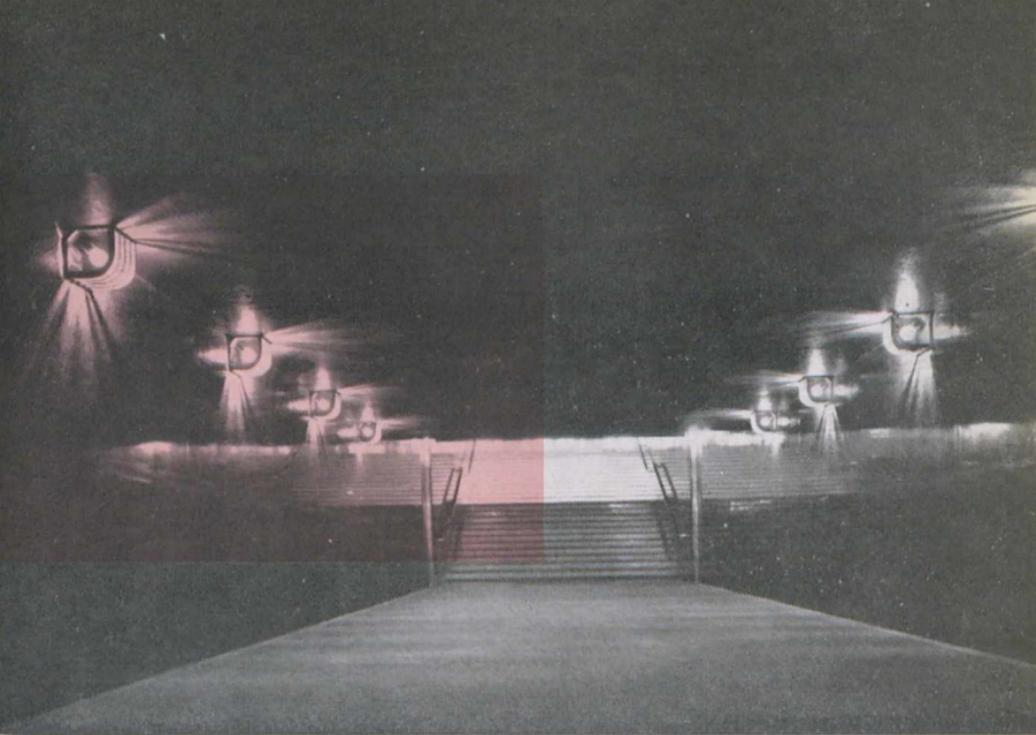


Fig. 69 - Illuminazione di un sottopassaggio.

resa che per la maggiore durata delle lampade, sia infine per la migliore diffusione di luce e la sua tonalità più gradevole.

La grande stazione per il complesso dei suoi impianti e della rete delle canalizzazioni occorrenti non differisce da una vera e propria città. Alcune cifre, relative a Roma Termini, possono dare un'idea della vastità dell'impianto: 13.500 centri illuminanti, 5.900 prese di corrente per luce e forza motrice, 4.150 interruttori, commutatori e deviatori di comando locale, 950 km di conduttori di rame con 330 km di tubi di acciaio per la loro protezione; 250 km di altri conduttori entro cavi sottopiombo con protezione speciale.

Fig. 70

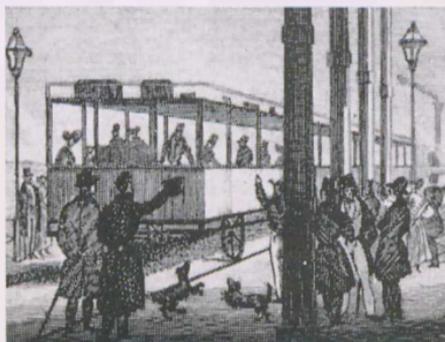
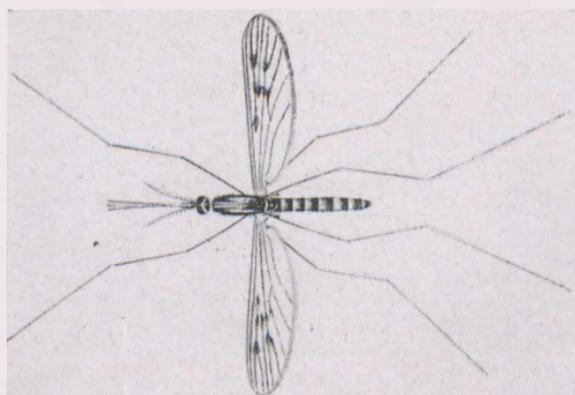




Fig. 71 - Carta della malaria in Italia.



DALLE STAZIONI MALARICHE A QUELLE FIORITE.

Non v'è piccola stazione, oggi, che sia sprovvista di verde, di piante e di fiori.

Giardini fioriti, palmizi e piante ornamentali, fanno festosa corona ai Fabbricati Viaggiatori lungo i 16.400 km della nostra Rete, dalle Alpi alla Sicilia.

In un'epoca non lontana, in molte di quelle stazioni, regnava inesorabile e spietata la malaria. La lotta senza quartiere condotta contro questo male crudele non sarà mai sufficientemente lusingata: nè mai abbastanza sarà ricordato il comportamento ed il sacrificio di tanti ferrovieri rimasti a compiere il loro duro dovere nelle zone acquitrinose della bassa Padana, lungo il litorale della Maremma, nel basso Lazio, in Campania, sui litorali di Puglia e Lucania, di Calabria, Sicilia e Sardegna.

Nel 1879 la Commissione di inchiesta ferroviaria, nominata dal Governo italiano, presentò un consuntivo terrificante. Nella sola Rete Sicula, su 2.200 ferrovieri 1.455 erano colpiti da malaria; sulla Roma-Chiarone e Ponte Galeria-Fiumicino il 36% del personale delle Ferrovie romane era morto di «perniciosa» e la quasi totalità dei ferrovieri della Rete risultava colpita gravemente.

Al X Congresso Medico Internazionale di Berlino del 1890 la carta ferroviaria malarica d'Italia (*figura 71*), presentata dagli insigni medici Conte TORELLI e Prof. CELLI del Consiglio Superiore della Sanità, non lasciò dubbi sulla gravità della situazione.

Il Governo non mancò di prendere provvedimenti ma molti anni passarono prima di stroncare la radice del male.

La malaria era lì coi suoi mostruosi tentacoli e certo ben poco dovettero servire le istruzioni e le norme trascritte su apposite tabelle delle stazioni colpite (28):

1. - « evitare di uscire all'alba e di rimanere fuori dopo che è tramontato il sole » (erano queste — infatti — le ore nelle quali il mostro faceva la sua passeggiata di morte);

2. - « accendere fuochi nei luoghi di più lunga fermata » (piccole fiammelle che il viaggiatore notava, magari senza darsene conto);

3. - « far uso di tabacco da fumo mescolato ad una certa quantità di china »;

4. - « bollire l'acqua da bersi e correggerla con l'aggiunta di qualche leggero liquore aromatico, quale la tintura d'anice e con il caffè »;

5. - « curare la massima pulizia del corpo e della persona, evitare i bagni nelle acque dei laghi e dei fiumi vicino alle zone infette »;

6. - « impedire l'ingresso dell'aria notturna nelle abitazioni col chiudere le finestre prima di sera, essendo l'aria dei paesi palustri più nociva di notte che di giorno ».

Fu una vita di segregazione piena di rischi e di pericoli.

Nelle più desolate stazioni d'Italia morirono centinaia di capistazione e manovali, guardalinee e cantonieri e anche non poche delle donne che militavano in divisa ma senza medaglia o diplomi, sotto le insegne delle Società ferroviarie di allora (figura 72).

Si allevavano al male la pesantezza dei turni, l'insufficiente ed irregolare alimentazione dei macchinisti e di tutti gli agenti addetti al servizio, il vestiario inadeguato per le notti di inverno, i geli e la nebbia e, infine, la scarsa igiene del lavoro.

« In media si deve ammettere » — concludevano le relazioni presentate al Consiglio Superiore di Sanità — che il personale di servizio ai treni può sei volte al mese pranzare a casa sua dalle 11 alle 3 pomeridiane, e vi può cenare 10 volte dalle 6 alle 10. Sono — adunque — 74 pasti che questo personale deve fare fuori di tempo e di luogo, mangiando cibi freddi, male confezionati, di digestione difficile, non corrispondenti per qualità o per la loro confezione alle

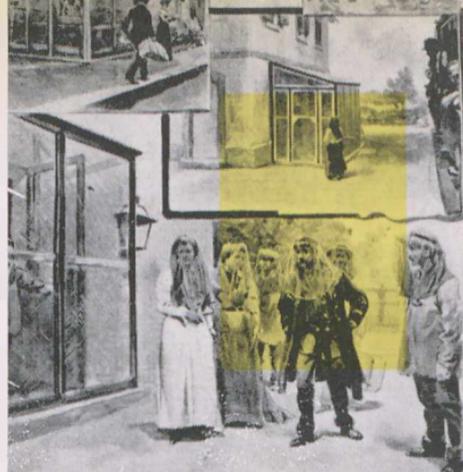


Fig. 72

esigenze dello stomaco ed ai bisogni dell'intero organismo».

E ancora: «In tutte le principali stazioni e ordinariamente in quelle in cui i convogli fanno delle fermate piuttosto lunghe, sarebbe bene vi fossero luoghi di ricovero per il personale viaggiante, ove questo possa riposare di giorno e passarvi, occorrendo, la notte». Il personale, quindi, allora privo di dormitori e ricoveri, nonostante le massacranti fatiche, le ossa stanche e lo stomaco piuttosto vuoto, passò notti su notti sotto le tettoie dei magazzini di stazione, esposto all'assalto delle terribili anofeli portatrici di malaria.

Con il passaggio dell'esercizio dalle Società private allo Stato, l'Amministrazione iniziò un intervento massiccio per portare nelle aree delle stazioni malariche un soffio di vita, piantando alberi, sistemando giardini, scavando pozzi artesiani, costruendo fogne e canali di scolo.

Tutte le case cantoniere furono dotate di pozzi e di

Fig. 73



forni a legna, porte e finestre dei fabbricati furono protette con graticci metallici, si diedero in concessione orticelli e giardini.

Si costruirono dormitori, mense e dopolavori. Ovunque si crearono giardini e roseti (*fig. 73*).

A poco a poco la terra si coprì di verde e le piccole e nude stazioni si adornarono di lillà, di gerani, rose e garofani come vestite a festa.

La grande battaglia della bonifica fu condotta con tutti i mezzi a disposizione, nel periodo 1925-1929, dal Corpo Sanitario Ferroviario e serrò il morbo in una morsa senza scampo.

Con un'azione metodica e tenace, con le cure profilattiche, la petrolizzazione delle acque stagnanti e la piccola bonifica alle cunette, ai fossati e agli scoli, le deserte zone del Maccarese, della Magliana, di Anzio, di Terracina, di Eboli e di Battipaglia e quelle tristemente rinomate della Sardegna e della Sicilia cominciarono lentamente a rifiorire.

I risultati furono soddisfacenti: i 6.497 casi malarici registrati tra il personale ferroviario della Rete italiana nel 1925 scesero a 328 nel 1939.

Ma la seconda guerra mondiale distrusse, con il resto, anche le grandi opere di bonifica. Le acque stagnanti invasero nuovamente vastissime zone e vi restarono finchè non fu possibile portare a termine le opere di ricostruzione.

Intanto a sud di Roma, dove più aspra era stata la lotta tra gli eserciti, si era verificata una nuova epidemia. Nel 1945 nel solo paese di Fondi il 92% degli abitanti risultò colpito dal morbo e molti paesi delle provincie di Latina e di Frosinone furono totalmente evacuati.

I chinacci ed i prodotti aeridinici (bicloridato di chinino in discoidi e fiale, cioccolatini al tannato, italechinina e plasmochina in compresse) erano a quell'epoca, assai scarsi. La situazione si presentava disperata.

Ma la « provvidenza » si presentò con un nome nuovo: « D.D.T. » (dicloro-difenil-tricloretano) in soluzione di petrolio al 5% « made in U.S.A. ».

Cessate le ostilità, gli ingenti rifornimenti americani di questa micidiale arma antimalarica furono preziosi.

In pochissimi anni la battaglia fu vinta.

Nella sola famiglia dei ferrovieri queste le cifre: 1945, 2.727 casi di malaria; 1955 e successivi, zero casi.

Al D.D.T., quindi, eroe del secondo dopo-guerra, medaglia e menzione speciale.

CAPITOLO IV

ARCHITETTURE E STRUTTURE

ARCHITETTURA DEL PRIMO MEZZO SECOLO.

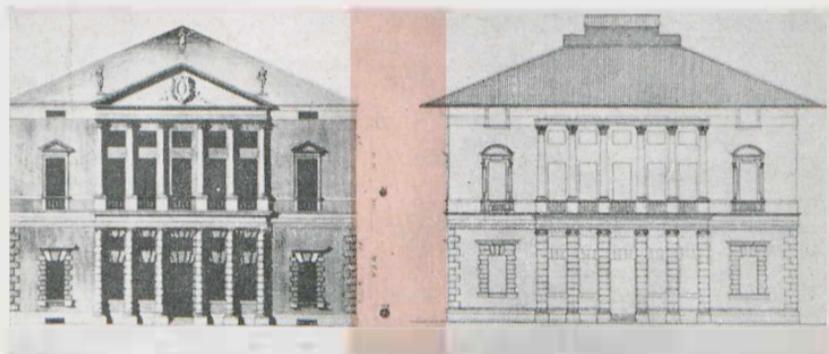


Fig. 74 - Architettura del Palladio - (Palazzo Antonini).

Accademismo e Romanticismo furono le due correnti prevalenti nel campo della cultura e dell'arte del secolo scorso.

La rigidezza formale della società dell'epoca, che pur appare così distante dalla sensibilità, dalle aspirazioni e dalle aspettative degli individui, prevalse quasi sempre fino a diventare regola, galateo, costume di vita. Tra cultura e società quindi non vi fu colloquio aperto e autentico, ma predominò l'insegnamento del passato e il rigore dello stile.

Nelle Scienze fisiche e naturali, invece, una intensa ricerca sperimentale non solo portò a risultati di incalcolabile valore nel campo del sapere e del progresso ma indicò pure all'Umanità le vie nuove di un mondo migliore, che dessero all'individuo la consapevolezza di pensare e di operare, sul piano dei valori umani e in quello sociale, per l'interesse della collettività.

Su questa contrapposizione di forze, le une positivistiche e le altre romantiche, l'Europa si dibattè per oltre cinquant'anni.

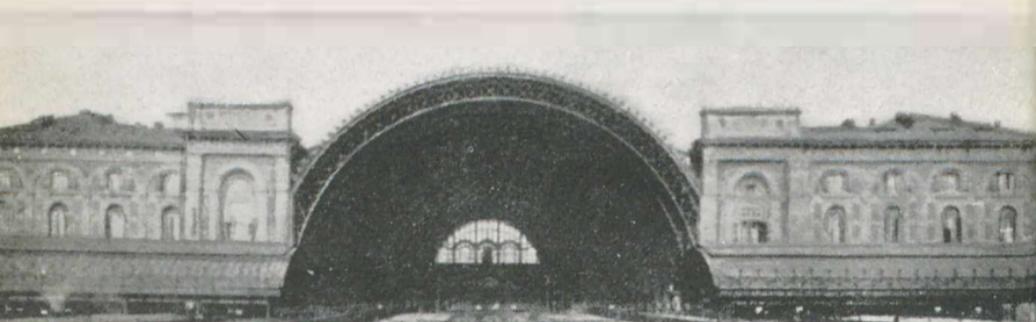


Fig. 75 - Copertura della galleria di testa di Torino P. N.

Nel campo dell'architettura si assunsero prevalentemente posizioni di critica e di attesa. Positivismo razionalistico e romanticismo di spunto classicista ma rielaborato secondo le interpretazioni della scuola francese non prive di morbidezza compositiva e di ricchezza decorativa, trassero origine dal vasto movimento illuministico di fine settecento e si alternarono e si affermarono in opere significative.

In Italia il movimento architettonico fu decisamente accademico, intransigente e categorico: il Lodoli ed il Milizia ne rappresentarono gli aspetti più fanatici.

Autori di brillanti trattati e architetti anch'essi, del verbo classicista tradussero gli elementi esteriori: del Palladio, del Serbio e del Vignola interpretarono, svuotati di contenuto, i canoni e le modulazioni; e oltre questi schemi non andarono, nè andarono i loro allievi, che per oltre mezzo secolo operarono nel campo professionale con scolastico rigore.

Dalla scuola di Carlo Promis torinese, professore di storia dell'architettura all'Accademia Albertina, autore del piano urbanistico del 1846 e progettista della sistemazione dei quartieri adiacenti a Piazza Vittorio Veneto e a Piazza Carlo Felice, trassero gli insegnamenti e ne furono i continuatori il Frizzi, il Formento, l'Antonelli e il Mazzucchetti, autore quest'ultimo del F.V. di Alessandria (1840-1850) e di Torino P.N. (1865-1868).

Dalla scuola di Brera, ove tennero cattedra il Boito e il Balzarelli e ove lasciarono segni di indiscusso valore il Cagnocca, il Canonica, il Landriani e l'Albertoni, autori nel 1807 del piano regolatore della Città di Milano, uscirono il Broggi, il Nava e il Moretti, nella cui scia troviamo il Milani, autore delle stazioni di Milano P.N., di Treviso e di Venezia e di molti altri fabbricati della Rete del Lombardo-Veneto.





Stazioni fiorite

Le architetture del Mazzucchelli, ove non si liberarono, come nel prospetto del F.V. di Alessandria, dalla rigida base classicista e retorica, si conformarono ad una dialettica nuova più adeguata alle logiche e legittime esigenze delle opere, come nel F.V. di Torino P.N.

L'architettura sfruttò meglio le caratteristiche dei materiali impiegati (prevalentemente il ferro) nella copertura dell'atrio e della galleria, nelle strutture portanti e nelle superfici in vista (*figura 75*).

Più rigidamente classiciste, le architetture del Milani tradussero con freddezza accademica gli ordini e gli stili tradizionali. Il Milani sentì l'importanza delle opere e si impegnò a fondo per comporle su un piano di monumentalità e di prestigio per cui non seppe trovare altro linguaggio se non quello dei grandi maestri del passato, ma senza ripeterne la necessaria elaborazione interiore.

In pieno fervore di accademismo classicheggiante, il Castigliano, il Crotti e il Moreno, maestri dell'ingegneria e del calcolo, lasciarono opere d'arte di grande valore. Le tettoie, i ponti, i viadotti ed i fabbricati da loro progettati si espressero con linguaggio nuovo.

Furono architetture logiche, spontanee, purissime che tuttora si apprezzano come le più rappresentative ed espresive di una epoca non lontana.

Una logica stringente, che si tradusse in una limpida concezione dello strumento ferroviario e in purezza formale, la troviamo chiaramente espressa nella prima stazione di Napoli al Carmine, costruita in Italia nel 1839, tipico esempio di architettura spontaneamente interpretata, al di fuori di involuzioni retoriche, da un anonimo architetto napoletano.

Fig. 76



Fig. 77





FIG. 77
E. Biondi
P. Biondi
Aronco



FIG. 78

L'accostamento umile dell'architettura al preponderante e pittoresco fondale vesuviano, in un ambiente naturalmente tendente alle sensazioni più forti per le apparenze esteriori, fu certamente un atto singolare e straordinario: ma non ebbe seguito.

Non mancarono tuttavia giovani intelligenti e coraggiosi, soprattutto i migliori della scuola meridionale, che per entusiasmo e forza d'ingegno e sulla scia di quelle aspirazioni di avanguardia che a Parigi trovarono libera espressione, si sentirono attratti verso nuove ricerche formali.

Ma i giudizi severi e l'intransigenza tipica della media cultura italiana stroncarono sogni e velleità professionali.

Tentennamenti e incertezze inevitabili, sicchè tra il sentire interiormente e l'operare conformemente alle esigenze del gusto dell'epoca non vi fu altra via che quella dei compromessi, sfociati inesorabilmente, senza distinzione di sorta, nell'« Eclettismo », ovvero sia in una ricerca formale e astratta della purezza classica, con interventi di sovrastrutture ornamentali, variamente espressi in funzione della capacità inventiva, ora in forme capricciose e romantiche, ora in complicate trasformazioni di motivi locali e ambientali.

Su questa strada sfociarono le correnti non conformiste della scuola francese e di quella viennese, entrambe caratterizzate dalla comune ricerca di uno stile nuovo che a Parigi fu battezzato « Renaissance », « Liberty » a Londra e « Rococò » a Vienna.

Di tali correnti di estremismo eclettico, il d'Aronco, il Sommaruga e il Basile furono in Italia i migliori interpreti (figura 78).

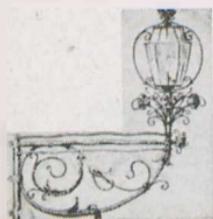
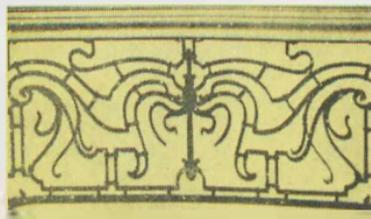


FIG. 79

FIG. 80



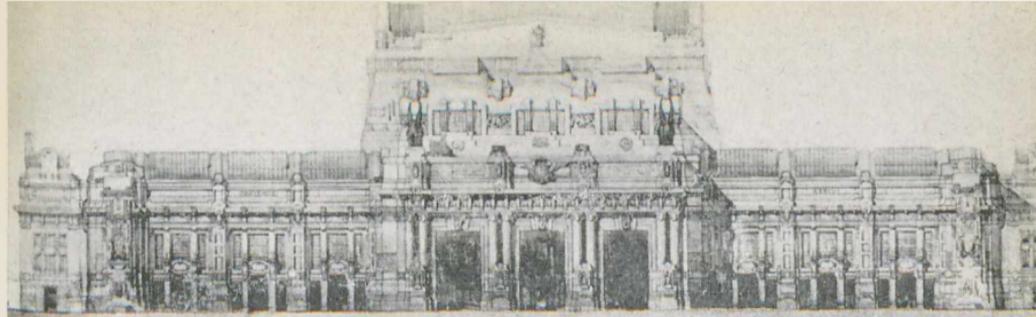


Fig. 82

L'ARCHITETTURA ECLETTICA E LE SUE ESPRESSIONI.

Affermatosi rapidamente dopo il 1860 in tutta Italia, l'Eclettismo assunse proporzioni rilevanti nel primo trentennio del secolo xx.

Ampianamente espresso in opere di grande importanza sociale, tenacemente difeso dai tradizionalisti e dai puristi, si può dire che si sia identificato, per oltre 70 anni (1860-1930), nello stile ufficiale dell'architettura italiana.

Il movimento trasse origine da quella vasta corrente di conformismo classicheggiante che ebbe vivissimi focolai a Milano, Bologna e Roma nelle Accademie di architettura di Brera, in quella Clementina e in quella di S. Luca.

Ma la maggiore fortuna e le sue affermazioni furono dovute, senza dubbio, alla grande mole di opere messe in cantiere, che assorbirono — in quel periodo di intensa attività costruttiva — migliaia di giovani architetti non ancora maturi e rigidamente legati a quella tipica mentalità storicistica degli insegnamenti accademici, impegnandoli in un giuoco serrato che non favorì la formazione di un libero pensiero.

Dalla scuola lombarda del Boito che resse per primo la cattedra di Brera fino al 1859 e da quella del Balzarotti poi, uscirono i maggiori esponenti del movimento eclettico nel quale si compendiarono, in una accentuata esasperazione tradizionalistica e in un giuoco retorico, ibridismi formali, male tradotti in schemi neo-gotici, neo-rinascimentali e neo-barocchi.

Da questa scuola uscirono Enrico Combi, autore nel 1866 dell'ex palazzo delle Ferrovie dello Stato ora della Società Edison al Foro Bonaparte; Giuseppe Mengoni, autore della sistemazione di piazza del Duomo (1861) e della Galleria Vittorio Emanuele II (1865-1877); Luigi Broggi, progettista del palazzo dell'ex Borsa (1900) e della

Banca d'Italia (1907); Cesare Nava, autore della mediocvalleggiante chiesa di S. Babila e Ulisse Stacchini, progettista delle eclettiche architetture del F.V. della stazione di Milano C.le (figura 82).

Si può dire che in quest'epoca l'Eclettismo abbia raggiunto la più elevata punta di degenerazione; e, per essere stato lo Stacchini il vincitore del concorso del 1906, in occasione del quale non mancarono progetti di una retorica almeno più qualificata, si è autorizzati a pensare che non vi fu da parte della Commissione giudicatrice alcun dubbio che quell'architettura rappresentasse la più elevata espres-

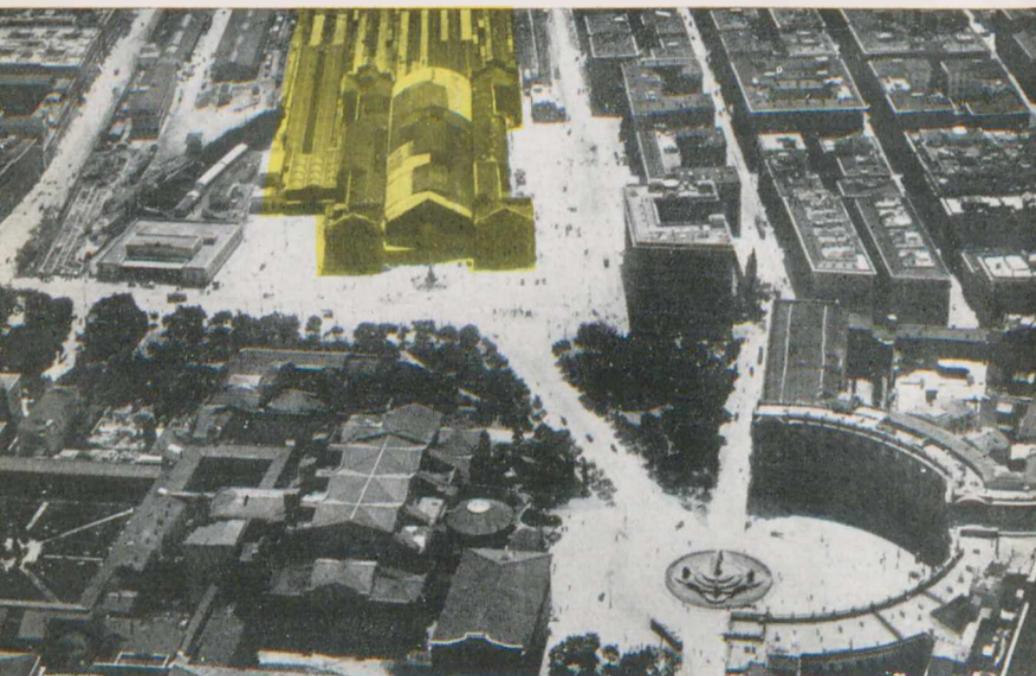


Fig. 83 - Sistemazioni urbanistiche attorno alla stazione di Roma Termini.

sione e la più ambita interpretazione del gusto dell'epoca.

I più rappresentativi epigoni della Accademia Clementina furono i giovani architetti emiliani, Antonio Cipolla, progettista della Sede della Banca d'Italia a Bologna, lo Azzolini e il Ratti, quest'ultimo autore della quattrocentesca facciata del F.V. della stazione di Bologna (figura 84).

A Roma operò senza contaminazioni ed influenze esterne la scuola rigidamente classicista e tradizionalista del Poletti, del Sarti e del Vespignani.

Allievi di Virgilio Vespignani (di cui ricordiamo la monumentale sistemazione dell'ingresso del Campo Verano e di Porta Pia, il Santuario della Madonna dell'Architetto e l'altare maggiore di S. Pietro in Vincoli), furono Domenico Iannetti e Andrea Busiri Vici che operarono entro gli schemi convenzionali della scuola di S. Luca, nonché Francesco Azzurri che, sottile interprete delle morbidezze barocche del Bernini e del Borromini, impose la sua eminente personalità di architetto nell'ex Albergo Bristol, nel teatro Nazionale (distrutto tra l'80 e l'86) e nelle cancellate di Palazzo Barberini.



Fig. 84 - P. V. di Bologna - Architettura del Ratti (1871)

Essi prepararono e formarono quei giovani architetti che, dopo il 1870, trovando vasto campo di azioni nelle grandi imprese edilizie della Capitale, furono gli autori della Roma moderna: il Canevai, il Carinini, il Koch, l'Ojetti, il Piacentini, il Cesa, il Pistrucchi, il Rosso, il Calderini, il Sacconi e il Bianchi.

Furono loro affidate opere di grande mole e di notevole importanza: ministeri e banche, chiese ed edifici, monumentali palazzi e case popolari, stazioni e rimesse, gallerie e



Fig. 85



Fig. 86 - Il F. V. di Palermo Centrale (1885).

portici, fontane e monumenti, padiglioni ed esposizioni.

Nei ministeri e nella stazione Termini, nelle opere civili come in quelle monumentali, gli architetti romani interpretarono ed espressero con convinzione e spirito polemico le forme eclettiche più svariate, tutte improntate su un piano di virtuosismo professionale.

L'architettura di Roma Termini di Salvatore Bianchi ne fu tipico esempio: di influenza polettiana nel giuoco delle masse e dei volumi, si disarticolò invece nelle ricerche formali per una insistente preoccupazione, da parte del progettista, di inserire motivi eclettici nel prospetto, nelle ali, nelle coperture dell'atrio e della galleria di testa, sicchè l'architettura generale, sminuita dai dettagli stilistici e dalla freddezza degli accoppiamenti, ne subì le conseguenze.

Ben altri aspetti assunse la scuola eclettica napoletana di cui Enrico Alvino fu il migliore interprete.

Nella stazione di Piazza Garibaldi, una delle sue maggiori opere, compiuta nel 1876, egli riassunse le tendenze romantiche e gli aspetti meglio qualificati dell'architettura francese alla Garnier, pur restando nella trama di un purismo neo-classiceggiante di migliore fattura di quello accademico.

Nelle forme neo-rinascimentali dell'architettura della grande stazione, completata poi dal Breglia, i colonnati, i portici e le masse in aggetto presero un efficace rilievo compositivo e ad esse si accoppiarono motivi alla liberty non di rado geniali e bene interpretati, che ritroviamo diffusi in molti altri fabbricati viaggiatori dell'Italia meridionale e della Sicilia.

Di queste interpretazioni romantiche alla liberty, tutte piene di calore e di elaborazione interiore fu maestro e iniziatore oculato e sensibile il palermitano Ernesto Basile,

geniale e attivo architetto formatosi nella scuola del padre Giovan Battista, autore del Teatro Massimo.

Le architetture del Basile lasciarono tracce profonde in tutta l'Isola, si affermarono a Roma con il villino Florio e la Camera dei Deputati e alla nascente Fiera di Milano con padiglioni ed allestimenti (figura 78).

Il Basile creò a Palermo una scuola solidamente imposta dalla quale uscirono numerosi e qualificati architetti.

Le sue interpretazioni, quelle di più facile riproduzione e le più intuitive, furono riprodotte integralmente in tutta l'Isola.

Collaboratori e allievi assimilarono insegnamenti con tanto fervore e rigore che tuttora non è possibile dire quanto, nel progetto del F.V. di Palermo C.le, sia dovuto alla mano originaria del maestro e quanto alla sua scuola (fig. 86).

La volumetria del F.V. della stazione di Palermo C.le è infatti propria degli schemi basiliani. L'arioso porticato, la morbidezza degli spartiti, degli aggetti e delle finestrate ingentilite da una romantica interpretazione di forme rinascimentali furono tipici del Basile non ancora trentenne, e le sue originali creazioni appaiono inconfondibili pure nelle decorazioni interne e nell'arredo delle sale d'aspetto.

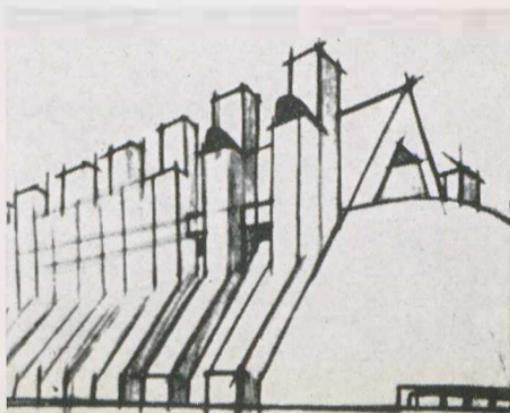
Nelle opere del Basile come in quelle raffinate, eleganti e sapientemente interpretate del Sommaruga e dell'Aronco si manifestarono senza dubbio i primi sintomi di rinnovamento, che se anche in fase di rapida evoluzione, denunciava tuttavia una ricerca nuova nel campo dell'arte in genere e in quello architettonico in particolare (24).

Da questo movimento romantico del primo '900, che reagì con passione e vivacità alla pesante accademia, al formalismo deterioro e al conformismo, scaturirono i postulati del manifesto futurista del 1909, pubblicato da Marinetti a Parigi, che il giovane architetto Sant'Elia interpretò con pochi appunti, in una accentuata dinamica di fantasiose visioni architettoniche (figure 87-88).

Fig. 88



Fig. 87 - Architetture del Sant'Elia.



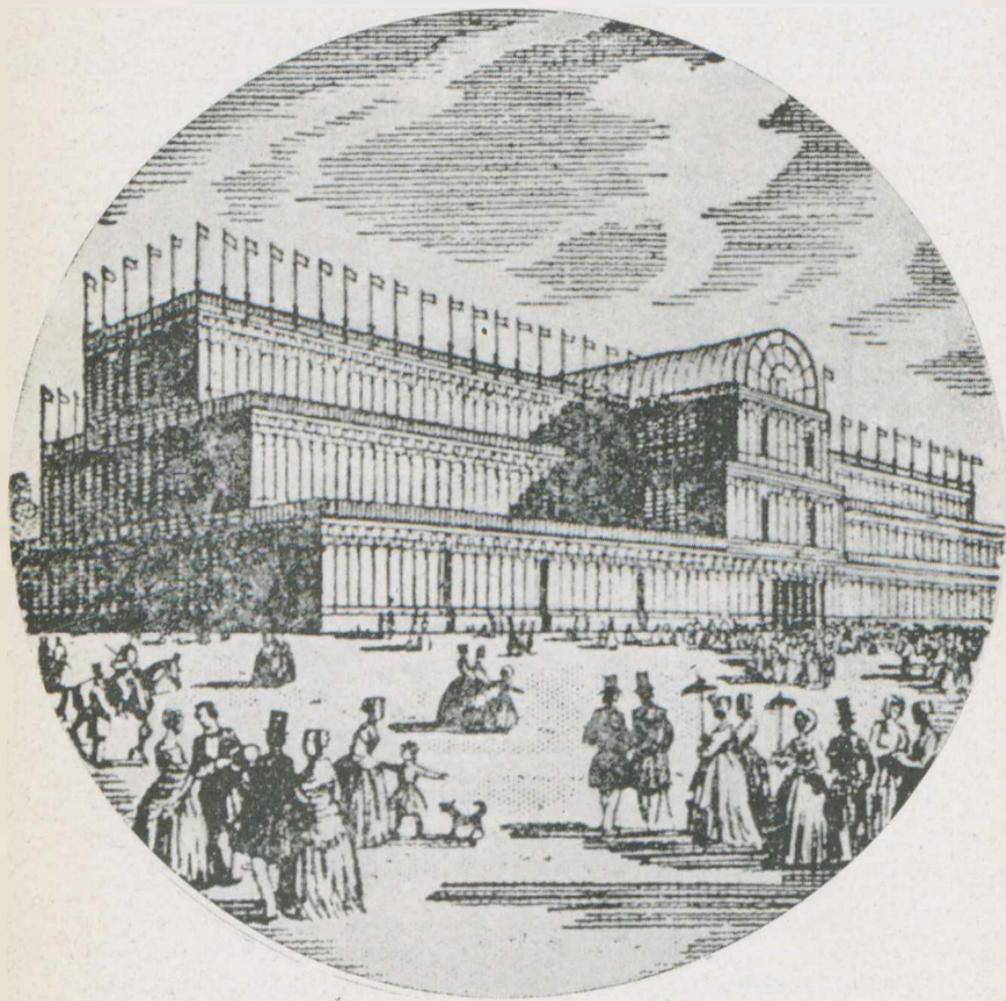


Fig. 89

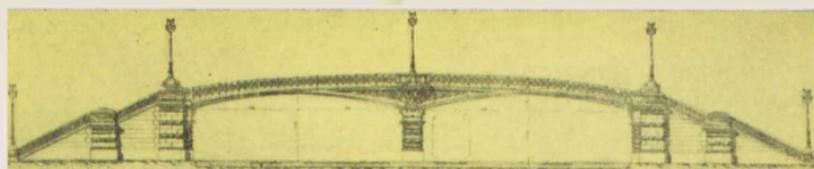


Fig. 90

IL RAZIONALISMO ARCHITETTONICO.

Le grandi Esposizioni Universali di Londra nel 1851, di Parigi nel 1889, di Chicago nel 1893, di Roma nel 1911, sintesi di pensiero e di costume, furono le sedi più adatte per portare agli uomini di tutti i continenti un messaggio universale di rinnovamento.

Si parlò in queste sedi con moderno linguaggio architettonico, per esprimere, in piena libertà di concezione, la purezza e l'utilità di ogni opera nuova al servizio dell'individuo e della collettività.

In opere strabilianti, che furono vere e proprie conquiste del progresso tecnico, insigni architetti, interpretando i sintomi dell'evoluzione del gusto, li tradussero con vivezza di ingegno in forme nuove, ardite, razionali. Così l'Ing. PAXTON nel suggestivo Palazzo di Cristallo all'Esposizione di Londra (*figura 89*); così DUTERT e COTTANCIN, architetti della Torre di Eiffel alta 305 m, nella grandiosa Galleria delle Macchine di m 420 × 150 all'Esposizione di Parigi (*figg. 90-91*); così HENNEBIQUE nel Ponte Risorgimento ad un solo arco di 100 m di luce e 10 di sacta, presentato a Roma in occasione dell'Esposizione del 1911.

L'impiego e l'utilizzazione di nuovi materiali (il vetro, l'acciaio, l'alluminio, le leghe e il cemento armato) consentendo la massima elasticità delle strutture aprirono nuovi orizzonti per la ricerca e l'affermazione di una estetica nuova.

All'affermazione dell'architettura moderna in Europa validamente contribuirono le opere e le idee rinnovatrici di Philip WEBB in Inghilterra, di Victor HORTA in Belgio, di Hendrick BERLAGE in Olanda, di Auguste PERRET in Francia, di Otto WAGNER e Adolfo LOOS a Vienna, di Peter BEHERENS in Germania, del D'ARONCO, del SOMMARUGA e del BASILE in Italia.

Opere e idee, che pure espresse in Paesi diversi e sotto forme diverse, si incontrarono tuttavia su un piano ideale comune, valide comunque, che si imposero all'opinione pub-

blica e trovarono riscontro con quelle più evolute di Louis SULLIVAN, di Daniele BURNHAM, di J.W. ROOT e di Martin ROCHE, della scuola americana di Chicago (25).

L'istanza di rinnovamento della società moderna si manifestò senza dubbio in ogni settore delle attività umane e quella sempre più larga visione di orizzonti, che la civiltà meccanica apriva con grandi prospettive all'Uomo, si proiettò in forma di realismo e di verismo nel campo delle lettere



Fig. 91 - Il Padiglione delle Macchine all'Esp. Univ. di Parigi (1889).

e delle arti e di razionalismo di punta in quello architettonico. Istanza universale quindi, dalla quale scaturiscono i movimenti di avanguardia dell'« ART NOUVEAU » in Francia, dell'« ARTS AND CRAFTS » in Inghilterra, dell'« JUGENDSTIL » in Germania, del « LIBERTY » in Italia.

Sotto queste insegne militarono, alla vigilia della prima guerra mondiale, LE CORBUSIER, MIES VAN DE ROHE, J.J. OUD, ERIC MENDELSON, ALVAR AALTO e R.J. NEUTRA.

Gli scritti « A servizio dell'architettura » di WRIGHT, divulgati nel 1921 al di là dell'Oceano, ebbero un'eco profonda in Europa per il tono sincero della genuina ricerca di quelle stesse forme e di quegli stessi materiali che la natura crea ed offre agli uomini semplici.

« Dalla natura l'architetto — egli scrisse — può imparare quel senso della realtà che, tradotto nel suo campo e nei termini del suo lavoro, lo porterà assai più in là del realistico in arte. Dalla natura il suo sentimento sarà ispirato e mai potrà degenerare in sentimentalismo; dalla natura imparerà a tracciare con maggiore sicurezza la difficile linea che separa il curioso dal bello ».

E dell'architettura moderna che egli definì « organica » stabilì le caratteristiche tutte intese a centrare la semplicità, l'armonia e la funzione, la sincerità espressiva e l'individualità della creazione.

Le teorie di Adolfo Loos e di LE CORBUSIER, sempre in continua evoluzione col progredire delle istanze sociali, orientate a dare alla funzione del « lavoro » una sempre più vivida accentuazione sociale e alle comunità un nuovo ordine pure sociale che saturasse categorico dalla moderna civiltà meccanica, denunciarono senza equivoci i postulati dell'architettura razionale: semplicità, perchè ordine ed economia; realizzazione delle parti nella loro naturale configurazione senza sovrapposti elementi decorativi; creazioni pure; forme geometriche semplici scandite dal contrasto dei volumi e dalla loro ritmica distribuzione.

« L'individualismo — scrisse Le Corbusier — produce la febbre. Noi preferiamo il comune, il banale, la regola all'eccezione... »

L'architettura è il giuoco sapiente corretto e magnifico dei volumi raccolti sotto la luce ».

Questi solenni messaggi furono raccolti in tutti i Continenti ed ebbero i loro fervidi apostoli.

I postulati dell'architettura moderna divennero ben presto realtà operante e si tradussero in opere significative di grande rilievo. Ma, con l'avvento del fascismo e del nazismo, l'Europa ebbe a perdere giovani di grande valore. I migliori raggiunsero gli Stati Uniti dando lustro e prestigio alle maggiori scuole americane: quella di Harvard diretta da CROPIUS che vi giunse nel 1937, quella di Cambridge diretta da MASS, BRIEUR e WAGNER e quella dello Illinois rappresentata da MIES VAN DE ROE.

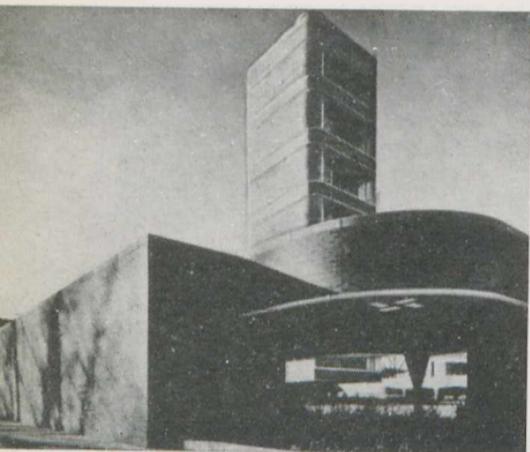


Fig. 92 - F. L. Wright - Laboratorio per la Johnson Wax Company (1939).

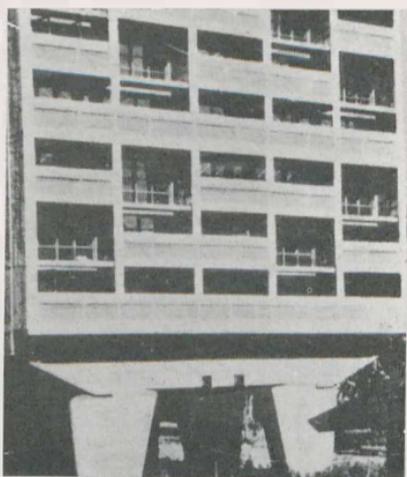


Fig. 93 - Le Corbusier - Casa di abitazione a Marsigliò (1952).

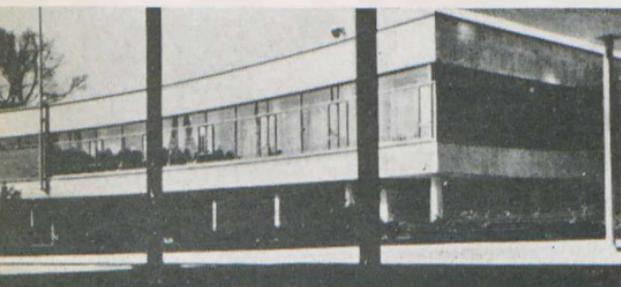
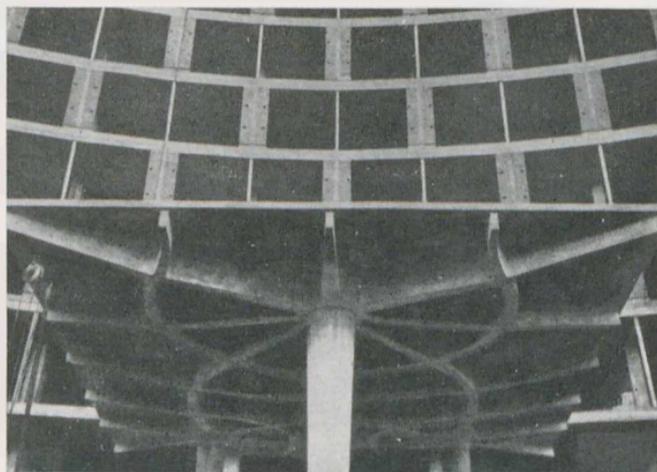


Fig. 94 - Gropius - Il nuovo Harvard Graduate Center (1950).

Fig. 95 - Struttura di Pier Luigi Nervi.



Giuseppe Pagano, Giuseppe Terragni ed Edoardo Persico combatterono in Italia contro la prevalente corrente eclettica del Brasini, del Piacentini e del Foschini, le loro dure battaglie.

Luigi FIGINI, Guido FRETTE, Sebastiano LARCO, Adalberto LIBERA, Gino POLLINI, Carlo Enrico RAVA, affiancarono i maestri. Essi fondarono a Milano nel 1926 il Movimento Razionalista Italiano (detto anche Gruppo 7 per l'esiguo numero dei soci fondatori) e difesero in splendida solitudine ma con grande fede i loro ideali.

Lavorarono seriamente e intensamente. Studi ed idee furono presentati ufficialmente in un clima di arroventata polemica nella «prima esposizione italiana di architettura razionale», organizzata a Roma nel 1928. Con il concorso del gruppo romano (Piccinato, Moretti, Quaroni, Aschieri, Ridolfi, Passarelli, Laccichenti e Monaco, Paniconi e Pediconi, Montuori ed altri) il movimento si impose nella seconda edizione del 1931 e si affermò rapidamente. Ad esso si affiancarono inoltre Vaccaro, Rogers, Michelucci, Belgioioso, Cosenza, Cocchia, Samonà e Caracciolo.

Frattanto due grandi opere, progettate e realizzate con quello spirito nuovo che scaturisce vivido dalla fede dello ideale, condannando definitivamente la corrente tradizionalista italiana furono feconde di sviluppi e di evoluzioni: lo stadio sportivo di Firenze di Pier Luigi Nervi nel 1931 ed il nuovo Fabbricato Viaggiatori di Firenze S.M.N. nel 1933, progettato dal gruppo fiorentino guidato dall'architetto Michelucci, e risultato vincitore del concorso nazionale, nonostante il dilagare delle architetture ferroviarie mazzoniane.

La battaglia era vinta.

Il movimento italiano, affermatosi irrevocabilmente nel 1933, impose agli stessi e più autorevoli accademici rappresentanti delle forme tradizionali di aggiornarsi ai postulati razionalisti.

I vecchi accademici, pur ravvisando nell'accento razionalista il timbro della qualità e della sincerità, non seppero abbandonare del tutto i motivi retorici o distaccarsi definitivamente dall'enfatico sogno di monumentalità: con gli edifici della Città Universitaria e dell'E 42 essi ebbero infatti l'occasione di presentare al Regime la così detta architettura «imperiale» che fu «stile» a priori e mai elaborazione genuina e sincera.

Al contrario con le opere dell'Ing. Pier Luigi Nervi architetto profondo e sensibile, la moderna architettura



Fig. 96

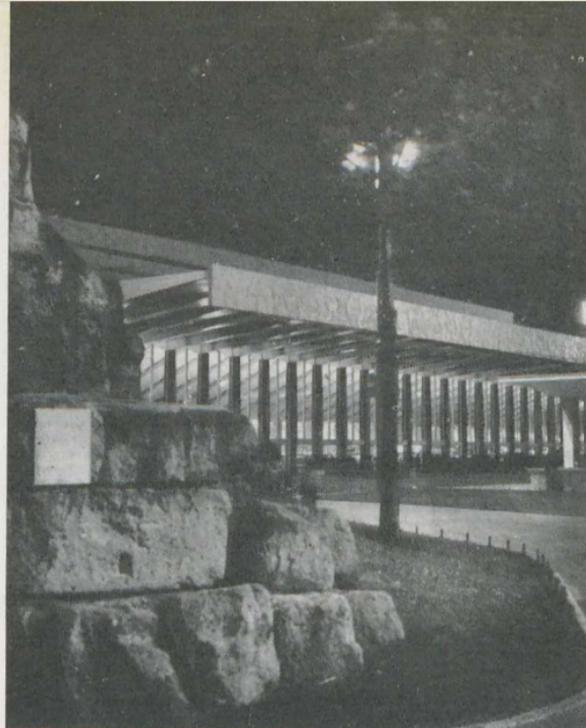


Fig. 97 - L'ambiente architettonico di Roma Termini.

italiana nel processo della sua evoluzione (1930-1958), è venuta senza dubbio a porsi su un piano di grande prestigio internazionale.

Le Aviorimesse di Orbetello (1930-32), di Orvieto, di Torre del Lago (1938-1941) e di Buenos Aires (1949); i serbatoi di nafta a Trapani, Palermo e Gaeta (1936-1940); il palazzo dell'Esposizione di Torino «Italia 1961» e il Salone delle Feste alle Terme di Chianciano (1948-1950); lo Stadio Comunale di Firenze (1929-1932); il palazzo dello Sport di Vienna (1953) e quello di Roma (1958), oltre a numerose interessanti strutture per ponti e viadotti e coperture di edifici civili e industriali, costituiscono una imponente rassegna di linguaggio architettonico autentico e rispondente alle esigenze del secolo (*figura 96*).

Queste opere indicano senza equivoci come la forma scaturisca da un processo inventivo, che, contemporaneamente, trova corrispondenza con la statica delle strutture e la sperimentazione dei materiali.

Con il grande F.V. di Roma Termini (architetto MONTUORI e gruppo romano, 1949-1950) si può dire che la architettura razionale in Italia abbia raggiunto l'espressione della sua maturità e le Ferrovie Italiane dello Stato si siano poste, nel settore della progettazione e realizzazione di edifici per i trasporti, all'avanguardia, su un piano di primato internazionale (*fig. 97*).



Fig. 30

CAPITOLO V

UN SECOLO DI EVOLUZIONE

In nessun altro Paese come in Italia la stazione ferroviaria ha subito, in campo urbanistico e architettonico, così molteplici evoluzioni ed involuzioni, palesi riflessi di un'epoca che andava anch'essa evolvendosi pur se travagliata e dibattuta da contrapposte correnti di pensiero e di costume.

Da un canto, come si è detto, l'accademismo eclettico, rigido, conformista del primo ottocento, contrapposto alle correnti romantiche, democratiche e volitive del più genuino movimento risorgimentale; dall'altro, il razionalismo moderno e progressista venuto ad inserirsi, a cavallo delle due guerre mondiali, in periodi di stanchezza e di decadenza durante i quali germogliarono e si costituirono in Italia i movimenti del futurismo e del fascismo.

In poco più di un secolo, l'architettura in genere, e così pure quella delle opere ferroviarie, fu interpretata secondo le più varie espressioni formali, ciascuna sulla scia delle correnti artistiche e pseudo artistiche (classiceggianti, eclettiche, romantico-liberty, plastico-ritmiche, plastico-imperiali) dei diversi periodi storici e tutte di breve durata.

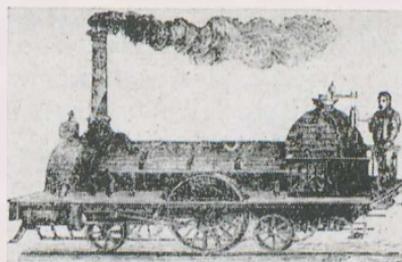
Questa rassegna è ricca, ovviamente, di una vasta gamma di esempi che costituiscono un fatto architettonico tipologicamente eccezionale e storicamente interessante: stazioni con F.V. modellati secondo i più rigorosi canoni

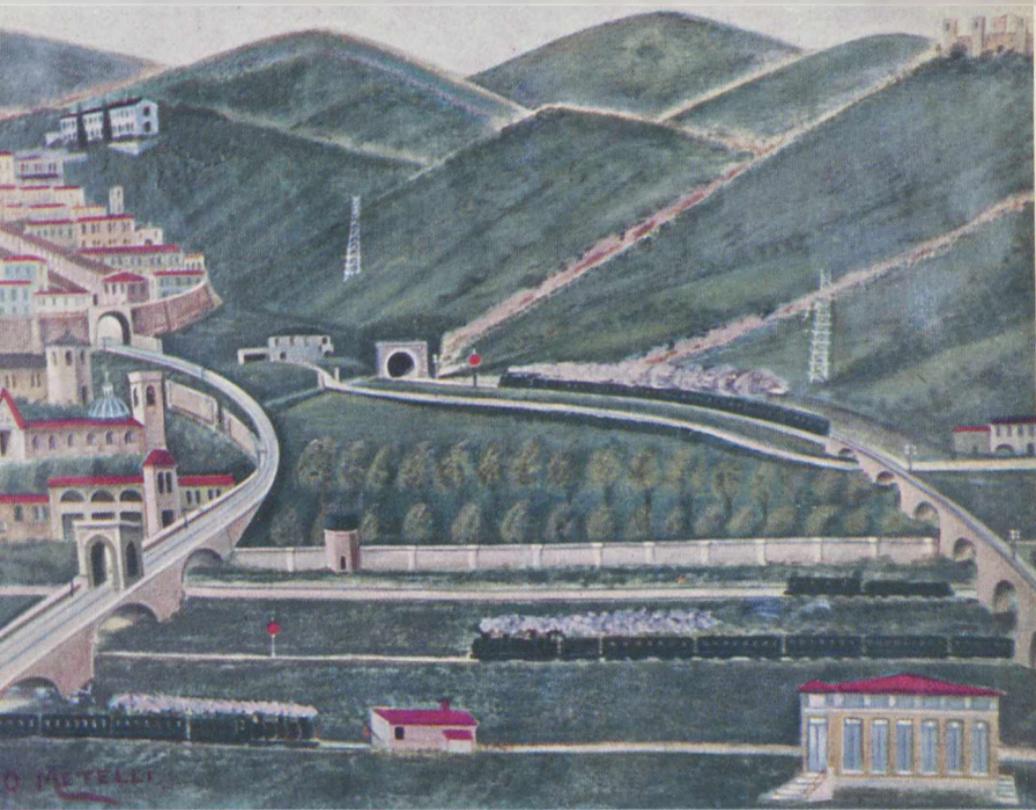
ed i motivi eclettici più in voga, talvolta esasperati, eccessivi e addirittura ingigantiti; altre non prive di ricchezza compositiva secondo la visione della migliore tradizione romantica, fantasiosa e piacevole; altre ancora, le più moderne e le maggiori, recenti espressioni dell'architettura razionale.

Ad uno sguardo di insieme, per quanto riguarda la specializzazione e l'importanza, le medie e le piccole stazioni ferroviarie italiane appaiono, e in effetti sono, improntate ad uno stile anonimo sia da un punto di vista funzionale che architettonico; standardizzazione dovuta alla necessità di inserire in questi tipi di fabbricati, in qualsiasi epoca e fino al limite della convenienza economica, tutti gli elementi completi della funzionalità.

A questa categoria se ne contrappone un'altra, retorica, pretenziosa e tesa alla ricerca di piacevolezze formali: quella dei P.V., quasi tutti di piccole dimensioni, legati al paesaggio e all'ambiente (Bressanone, Udine, Como, ecc.); o di interesse storico (Pompei, Canne, Segesta, ecc.) o turistico-stagionale (Montecatini, Salsomaggiore, Chiusi-Chianciano, ecc.) ed altri ancora di difficile classificazione che frammi-schiando storia e ambiente regionale pretesero, in alcuni casi, di elevarsi ad astrazioni pittoresche del forte Abruzzo, della mistica Umbria, della Sicilia normanna (L'Aquila, Perugia, Spoleto, Taormina, ecc.) (26).

Nei più grandi ed impegnativi (Torino P.N., Genova P.P. e Brignole, Milano, Venezia, Firenze S.M.N., Roma Termini, Napoli C.le e Palermo C.le) l'interesse architettonico diventa invece prevalente e significativo, non soltanto per i complessi problemi risolti e le soluzioni adottate in campo tecnico ma, e soprattutto, per le posizioni raggiunte in campo artistico e culturale, quale risultante storica della evoluzione delle concezioni architettoniche dei vari periodi di questi ultimi cento anni.







ORNEORE METELLI

Paesaggio umbro

NAPOLI AL CARMINE (1839) (*figura 100*)

La stazione non era stata ancora ultimata, all'atto dell'inaugurazione. Il progetto iniziale, che fu successivamente rimaneggiato, prevedeva un corpo di fabbrica centrale, sul quale era impostata un'ampia tettoia che copriva la corte destinata all'arrivo e alla partenza dei treni e due corpi laterali che comprendevano le sale d'aspetto, i magazzini per le merci, la rimessa delle carrozze e quella delle locomotive.

Sul corpo centrale, in alto, era previsto un grande orologio visibile a distanza.

La serie di archi a tutto sesto, impostati sui prospetti e sui fianchi, denunciava un'architettura spoglia di decorazioni e di sovrastrutture, sobria ed efficace.

Fu la prima stazione di « testa » delle Ferrovie Italiane.

Nel quadro del Fergola al Musco di S. Martino (*fig. 100*) la stazione di Napoli ci appare addobbata a festa in occasione della cerimonia inaugurale del tronco Napoli-Portici e il Fabbriato Viaggiatori si presenta ultimato nella sua veste definitiva.

La pianta è a ferro di cavallo e abbraccia, con concezione unitaria, anche la galleria di testa alla quale fanno capo 4 binari di corsa fiancheggiati da due ampi marciapiedi laterali. La galleria che nel prospetto, lato piazzale interno, si presenta a portico, ha copertura piana e funziona da terrazzo.

Il prospetto esterno di stile neo-classicggiante, con motivi architettonici e particolari decorativi d'ispirazione francese, tanto cari al Sovrano Borbonico, tradisce tuttavia, nel giuoco prospettico delle masse e in alcuni dettagli, motivi architettonici prettamente Vanvitelliani. Il progetto definitivo, di cui non si conosce l'autore, fu certamente opera di architetto napoletano, studiato ed eseguito per conto della Società esercente, diretta dall'ingegnere francese Armando BAYARD DE LA VINGTRIE.

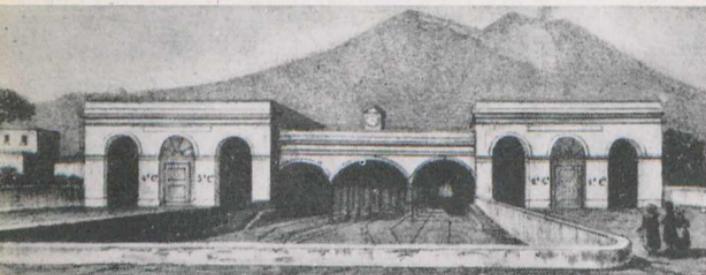


Fig. 99 - Prospetto del
P. V. di Napoli a
Porta Nolano (1839).

Fig. 100 - F. V. di Napoli al
Carmine.

Fig. 101 - F. V. di Napoli
Granatello (1839).

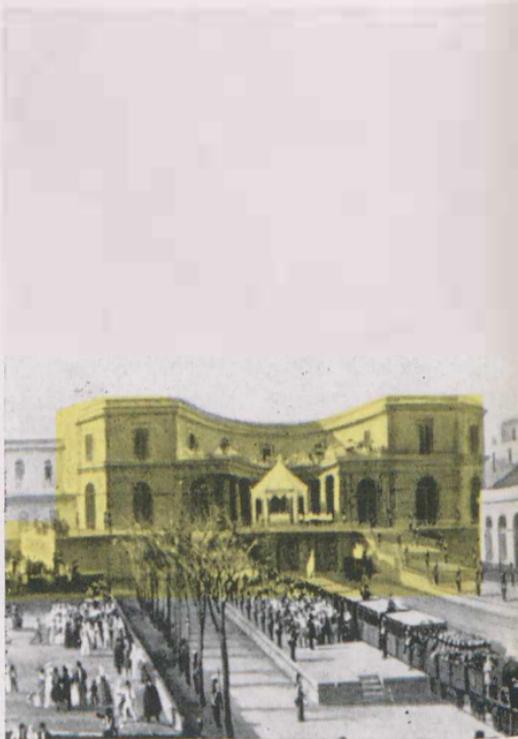
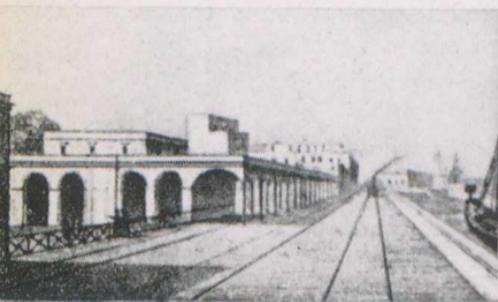


Fig. 102 - Il tracciato ferroviario della
prima strada ferrata in Italia.



GRANATELLO IN PORTICI (1839) (*figura 101*).

Di più modesta espressione ma sempre modulata su motivo ad archi, si presentava l'architettura del F.V. della stazione di Portici. La stazione, che naturalmente fu anche essa la prima della sua categoria (stazione di transito), dal lato del piazzale interno si affacciava sul litorale di Granatello e appariva incorniciata dalle ampie prospettive del Golfo.

MILANO PORTA NUOVA (1840) (*figura 103*).

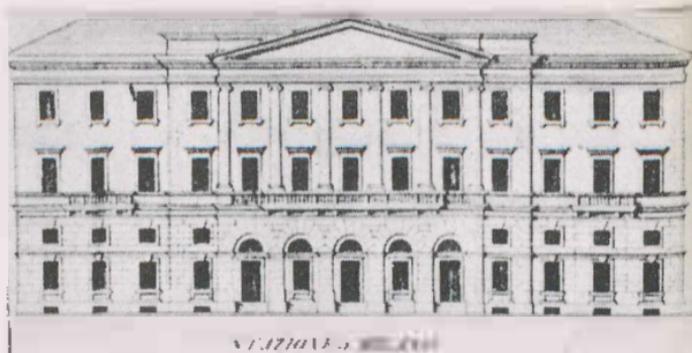
Fu la prima stazione importante della linea Milano-Monza.

Sorse al Borgo della Stella tra le attuali Vie Melchiorre Gioia, Carlo De Cristoforis e Viale Monte Grappa. Il F.V., opera dell'Ing. MILANI, può considerarsi una delle opere civili più compiute dell'epoca. Impostato come edificio monumentale fu tradotto architettonicamente in ossequio ai più conformistici motivi neo-classiceggianti in voga. Il corpo centrale, coronato da timpano ed architrave retto da colonne ioniche con balconata centrale e sottostante porticato ad arco pieno, fu concepito interamente bugnato su robusti pilastri. Fu uno dei pochi fabbricati a 3 piani.

MONZA (1840) (*figura 104*).

Lo stesso progettista di Milano P.N. tradusse l'architettura di questo F.V. in forma classicheggiante osservando i più rigidi schemi palladiani: avancorpo con frontone in aggetto; architravi, timpani e modanature retti da 4 monumentali colonne. Tipica adozione di un modulo costante nella ripartizione delle alte finestre, legate da una fascia di coronamento al di sopra della quale ciascuno degli spartiti sfenestrati terminava con arco a tutto sesto di eguale luce. Le finestre laterali erano pessimamente incorniciate da due colonne dello stesso ordine, evidentemente nel tentativo di equilibrare la pesantezza del corpo centrale.

Fig. 102



V. L. 1710 V. 3. 1844



Fig. 104

STAZIONE di MOZZA



VEDUTA PROSPETTICA DELLA STAZIONE DI FIRENZE
DALLA ARMATA FERREA LEOPOLDA
presa in tempo fra l'apertura e l'innalzamento

Fig. 105

Fig. 106 - F.V. di Livorno Marittima.



PORTA PRATO IN FIRENZE (1844) (figura 105).

Fu la prima stazione della Ferrovia Leopoldina che da Firenze portava a Livorno. Fu eretta sulla sponda sinistra dell'Arno e 4 anni dopo si collegò, mediante raccordo, alla « Maria Antonia ».

Il progetto del F.V., di cui si conservano ancora le prospettive originarie, porta la firma dell'architetto Ennio POSSENTI, uno dei tanti architetti toscani che collaborarono con l'ing. Stephenson chiamato appositamente dal Granduca Leopoldo per lo studio dei progetti delle linee.

Il F.V. si presentava articolato su un corpo centrale alto e su due ali basse. Nel primo corpo erano distribuiti la corte di arrivo e di partenza dei treni mentre in quelli laterali erano distribuiti i locali destinati ai servizi di stazione.

Le linee architettoniche delle ali richiudevano motivi quattrocenteschi; tuttavia non si saldavano con quelle del corpo principale tutto in bugnato e impostato, in testata, su due grandi archi centrali e due laterali minori.



LIVORNO MARITTIMA E PISA PORTA FIORENTINA (1844) (figura 106).

Entrambe furono inaugurate solennemente il 13 marzo del 1844; mentre della prima stazione, ora adibita a deposito locomotive, rimangono intatte le strutture ed i volumi originali, della seconda non ci resta parte alcuna.

Il F.V. di Livorno si affacciava sulla darsena, architettonicamente ben modulato e in pieno equilibrio con i fabbricati laterali che furono utilizzati come depositi e magazzini.

Bugnati e finestre ad arco acuto, di fattura toscana, fanno buon giuoco nei prospetti dell'alto corpo centrale e dei corpi laterali più bassi.

Non se ne conoscono gli autori.

FABBRICATO VIAGGIATORI
Prospetto A B

D. 1851



Fig. 107 - Prospetto della prima stazione di Venezia S. Lucia.



Fig. 108 - F. V. della stazione di Lucca.

Fig. 109 - Prospetto F. V. di Firenze S. Maria Novella.



VENEZIA S. LUCIA O CENTRALE (1 gennaio 1846) (*fig. 107*).

Il F.V. progettato dall'Ing. MILANI, fu uno dei pochi dell'epoca a presentarsi con il corpo centrale basso e quelli laterali sopraelevati.

La linea architettonica fu modulata su schemi quattrocenteschi. L'accurata ricerca stilistica del progettista tradì il tentativo di impostare i volumi del fabbricato nell'ambiente del Canal Grande, ricco di gioielli architettonici, ma si spersonalizzò e rientrò nel ginocchio di forme accademiche.

Dopo circa 90 anni (1846-1934), il progetto del nuovo F.V. di Venezia S. Lucia fu posto sul tappeto: ma ebbe a subire notevoli traversie per oltre 16 anni (1934-1950).

LUCCA (1848) (*fig. 108*).

Fu la principale stazione della strada ferrata luccese che congiungeva Pisa a Lucca. Inaugurata nel 1848 si allacciò nel 1851 a Firenze con il tronco Prato-Pistoia.

Il F.V. della stazione di Lucca, costruito dal 1845 al 1848, si impose per il suo complesso architettonico, modulato con ritmo sobrio ed elegante nei prospetti e nei dettagli. Senza dubbio fu una delle stazioni dell'epoca meglio studiate e le linee architettoniche di puro stampo classicheggiante si accostarono verosimilmente a quelle disegnate da Giovanni Pozzi e da Vincenzo MICHELI.

FIRENZE S. MARIA NOVELLA DETTA « MARIA ANTONIA »
(1848) (*fig. 109-110*).

Fu la principale stazione di testa della strada « Maria Antonia » che da Firenze portava a Prato e a Pistoia. Ad essa faceva capo il tronco Firenze-Prato, della linea a destra dell'Arno, tronco che fu collegato successivamente a Lucca e a Pisa.

Sorta di fronte alla chiesa di S. Maria Novella, in corrispondenza dell'attuale stazione, fu inaugurata il 3 febbraio del 1848.

La grande copertura del F.V. fu impostata su 3 navate, di cui 2 laterali, con marciapiedi sopraelevati, ed una centrale che conteneva 4 binari di corsa. Le coperture sorrette da capriate in legno impostate su pilastri quattrocenteschi



Fig. 110 - La galleria di testa della stazione di Firenze S. Maria Novella.

Fig. 111 - F.V. di Alessandria - Architettura del Mazzucchetti.



furono lasciate in vista. Pilastrature, lucernari e cassettoni abbondarono di stucchi, di ferri battuti, di medaglioni e pannelli trattati ad affresco.

Il prospetto esterno, recinto da portali cinquecenteschi, da propilei e cancellate ornamentali, ricalcò motivi basilicali senza una genuina fonte di ispirazione.

I progetti portano tutti la firma dell'Ing. STEPHENSON ma si presume che egli stesso abbia affidato ad architetti fiorentini, di cui non si conoscono i nomi, lo studio architettonico e quello degli elementi decorativi e di arredo.

STAZIONE DI SIENA della strada ferrata centrale della Toscana detta « Senese » (1849).

Il F.V. fu progettato tra il 1842 e il 1844 dall'ingegnere architetto senese Giuseppe PIANEGIANI, che ebbe l'incarico dal Conte Luigi SERRISTORI, primo magistrato della Città, con sovrana approvazione del Granduca LEOPOLDO II.

La costruzione fu iniziata nel 1845 e condotta a termine nel settembre del 1849. Il 1° ottobre fu solennemente inaugurata con ampio concorso di autorità e di pubblico.

Il progetto ricalcò gli schemi architettonici delle stazioni fiorentine di Porta Prato e di Maria Antonia ma si mantenne su un piano di sobrietà decorativa.



ALESSANDRIA (1849-1850) (fig. 111).

Il F.V. in stile classico con richiami e spunti di architettura dorica, fu opera dell'Ing. MAZZUCCINETTI, progettista anche del F.V. di Torino P.N.

Concepito su due ali collegate da un portico centrale con intercolonnio in granito e trabeazione in stucco, fu costruito tra il 1849 e il 1850.

I due corpi laterali furono eretti in muratura di mattoni.



Fig. 112 - F. V. di Trieste Centrale.



Fig. 113 - Il F. V. di Roma P. Maggiore.



*Fig. 114
F. V. di
Frascati.*

Quest'opera del Mazzucchetti, del tutto antitetica a quella successiva del F.V. di Torino, autorizza a pensare come le linee direttive in fatto di gusto fossero dettate dall'alto e fedelmente rispettate da architetti ossequianti.



TRIESTE CENTRALE (1857) (*fig. 112*)

I lavori per la costruzione della stazione di Trieste C.le furono iniziati nel 1850 e ultimati il 27 luglio 1857. Il F.V. dell'epoca fu di modesta concezione e si colse l'occasione dello spostamento della stazione, allorchè si procedette allo impianto del porto, per affidare all'architetto FLATTISCH, che aveva già costruito sul medesimo schema e stile il F.V. delle Ferrovie Meridionali di Vienna, il nuovo F.V., inaugurato nel 1881.

Il Flattisch studiò il progetto con rigore scientifico e ne curò la realizzazione in ogni dettaglio.



ROMA PORTA MAGGIORE (1856) (*fig. 113*)

La stazione di Roma Porta Maggiore fu la prima stazione di testa dello Stato Pontificio.

Costruita da una Società edile italo-inglese, su progetto del Servizio Tecnico, fu solennemente inaugurata dal Pontefice e dall'Alta Corte del Vaticano nel 1856.

Impostata a ridosso delle antiche mura fu di modeste proporzioni e risentì molto dell'incertezza delle autorità vaticane sulle prime imprese ferroviarie. La sua lontananza dal centro della Roma fine ottocento impose un servizio giornaliero di « omnibus » sul tratto Porta Maggiore-Piazza Montecitorio.

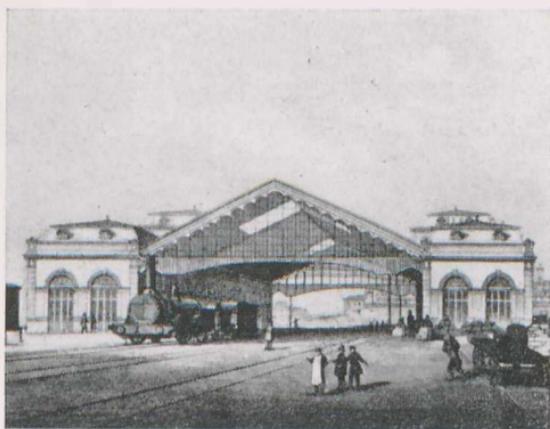


Fig. 115 - Il F.V. della stazione di Civitavecchia.

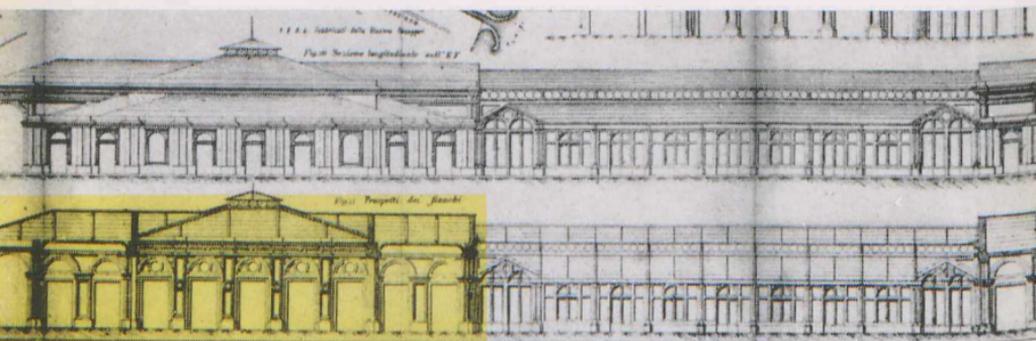


Fig. 116 - Prospetto del F.V. di Genova Principe.



Fig. 117 - Particolare del prospetto del F.V. di Genova Principe.

FRASCATI (1856) (*fig. 114*)

Di maggiore compiutezza e pretese architettoniche si presentò alla stessa data il F.V. della stazione di Frascati, con le sue ampie scalee rampanti per il collegamento dei marciapiedi di testa con i sovrastanti locali di stazione. L'ampio cornicione di coronamento alla parte frontale e la modesta modulazione dello spartito tra pieni e vuoti diede al prospetto risultati accettabili.

PORTA PORTESE (1859).

A ridosso delle mura di cinta, subito dopo l'antica porta del Testaccio sulle sponde meridionali del Tevere, Roma ebbe la stazione della linea per Civitavecchia. Il piccolo F.V. modesto e funzionale, ridotto alle dimensioni essenziali e dotato di capannone per la ricezione e il deposito delle merci da e per Civitavecchia, porto di primo ordine nei traffici del secolo scorso, non si distaccò nelle linee generali da quello di Porta Maggiore. Sulla base di questa modulazione architettonica si conformarono altri modesti fabbricati come quello di Viterbo Porta Romana ed altri minori.

CIVITAVECCHIA (1859) (*fig. 115*).

Civitavecchia, fiorente emporio commerciale, ebbe viceversa una stazione imponente, ben architettata, funzionalissima, con corte centrale impostata su 2 corpi laterali senza marciapiedi e con binari a raso. L'elegante copertura in ferro, interamente vetrata dalle linee di colmo all'imposta, illuminata da lucernari sulle falde, conferì alle architetture un tono di coerenza compositiva e di sentita interpretazione strutturale.

GENOVA PRINCIPE (1860) (*figg. 116-117*).

Costruita come stazione di testa intorno al 1860, costituì un'opera di piano regolatore di importanza eccezionale.

Esclusivamente adibita al trasporto dei viaggiatori, si inserì felicemente al centro del porto, all'altezza del pontile Federico e in parallelo con la stazione marittima.

Il F.V., di linee architettoniche severe, neo-classiceggianti di ispirazione francese, si aprì in forma aperta, a « V », sulla piazza antistante.

Il portico bene composto sulla ritmica cadenza dello spartito delle colonne e ben collegato con il fornice cen-

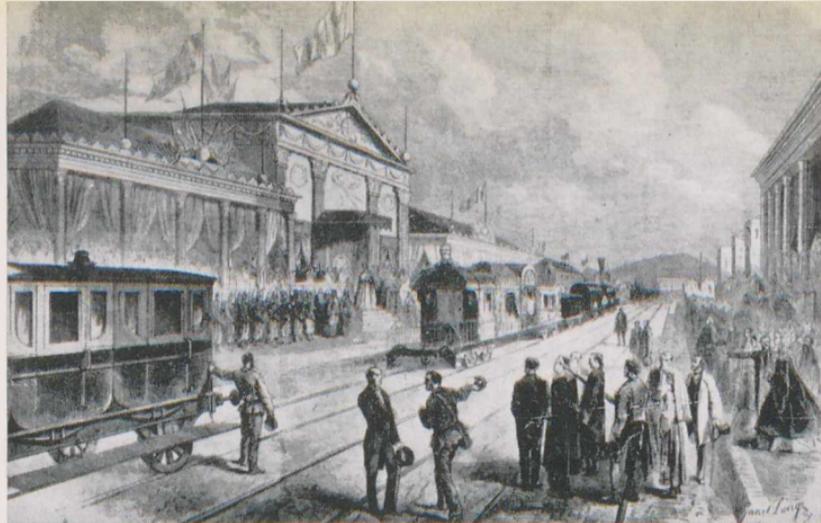


Fig. 118

trale e i due laterali, trovò nel giuoco dei volumi e nella presenza di pregevoli elementi decorativi, il suo logico sviluppo formale.

L'ampia copertura della Galleria centrale, gli innesti delle altre coperture a padiglione scaturirono come soluzioni appropriate, in un progetto tecnicamente perfetto.

Lo studio approfondito di dettagli costruttivi e la organica composizione di essi conferirono all'opera pregevoli meriti di coerenza architettonica.

VELLETRI (1862). (fig. 118)

Velletri ebbe una stazione pretenziosa e aderente al gusto classicheggiante dell'epoca, eminentemente provinciale. L'inaugurazione del F.V., fastosamente addobbato, suscitò largo concorso di autorità e di pubblico. L'architettura, discostandosi dall'essenziale e dal funzionale, fu di intonazione retorica, abbandonata successivamente per una migliore aderenza alla funzionalità dei servizi di stazione.

Frontoni neo-classicizzanti ampiamente fregiati con motivi baroccheggianti sovrappesano su esili colonne di gipsa. Marciapiedi laterali angusti, locali posti a quote sopraelevate, scalinate di breve rampa lasciano intravedere la condotta di un superficiale studio planimetrico e la preoccupazione, viceversa, di una ricerca decorativa di scarso valore artistico.



TORINO PORTA NUOVA (1865-1868) (*fig. 119*).

I risultati estetici ottenuti con la stazione di Alessandria dovettero sembrare pienamente soddisfacenti per affidare, con l'approvazione di Casa Savoia, allo stesso ing. Mazzucchetti, progettista del F.V. di Alessandria, l'impegnativo incarico di studiare per Torino, prima capitale d'Italia, un grande F.V. che fosse nel contempo opera di grande levatura architettonica e di prestigio regale.

Mazzucchetti accettò l'incarico, studiò con impegno, attraverso un'intensa elaborazione del progetto, ogni dettaglio e iniziò i lavori di cantiere nel 1865.

Le aspettative non furono deluse. Dopo 3 anni di ininterrotto lavoro, i Sovrani inaugurarono solennemente l'opera « maestosa ».

L'elegante prospetto su Corso Vittorio smagliante di luci e di riflessi che le istoriate finestre proiettavano attraverso le esili lesene ed i costoloni di ripartizione dell'arco centrale, adorno di pregevoli ferri battuti, di stucchi sapientemente modellati, si impose come una delle più felici opere della migliore tradizione architettonica italiana del secolo scorso.

La continuità del portico su 3 lati, il ritmo delle quattrocentesche arcate, il regale e fastoso arredamento degli interni con le più equilibrate note barocche del settecento italiano, ricco di dorature, di affreschi, di tappeti e tendaggi, conferirono al complesso un elevato tono di rappresentanza, adeguato alle richieste ed alle esigenze dell'epoca.

L'elegante tettoia di m 45,80 di luce, alta m 33 al vertice dell'arco a pieno centro, fu opera di pura linea architettonica: ampia e snodata su una lunghezza di metri 139,50, perfetta in ogni dettaglio tecnico, è rimasta un gioiello del primo mezzo secolo, genuina nella concezione, onesta nella traduzione formale; documento autentico della migliore architettura dell'ottocento.

La grande stazione ebbe a subire successivamente sistemazioni ed ampliamenti parziali alla sede degli impianti e dei fabbricati più organicamente rielaborati nella soluzione definitiva attuata di recente.

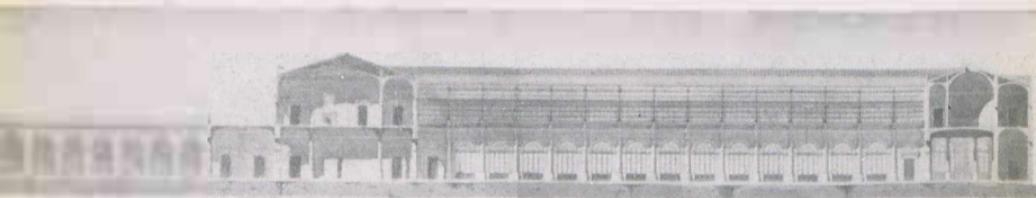


Fig. 119 - F.V. di Torino Porta Nuova.



Fig. 120 - Il fabbricato della prima stazione di Milano Centrale.

Fig. 121



La prima stazione di Milano C.le ebbe sede corrispondente a quella attuale, tra la piazza Duca d'Aosta e le vie Sarmartini e Aperti.

La Società esercente della « Rete Alta Italia », che aveva sede a Parigi, curò particolarmente lo studio dei servizi e dei fabbricati. I lavori durarono 7 anni: la stazione fu aperta al pubblico nel 1864 e costituì anche allora il maggiore e il più attivo impianto ferroviario del nord.

Il progetto fu affidato ad architetti francesi, di cui non si conosce il nome, ma certamente molto qualificati ed abili per l'ampiezza della concezione e l'accurato studio delle strutture e dei dettagli architettonici.

Parigi vantava, a quell'epoca, l'ambiente artistico più vivo ed affascinante: l'architetto Charles GARNIER, progettista dell'« Opera », realizzata nel 1861, ed Hector MARTIN-LEFEUIL, autore del LOUVRE, assurti entrambi a grande fama, capeggiavano allora una rinomata scuola che, detta della « RENAISSANCE », di ispirazione romantica, ebbe largo seguito e si impose autorevolmente su quella accademica e purista di VIOLLET-LE DUC.

Gli architetti parigini, autori del progetto di Milano C.le, di questa corrente romantica interpretarono lo spirito trasferendolo nella raffinatezza decorativa e nell'ornamentazione ricca, fastosa, baroccheggianti dei prospetti originali.

Le architetture di prospetto, sia pure partendo da spunti classici nella composizione delle strutture, perdevano via via, nel dettaglio, la purezza formale e tradizionale nella ricerca di accenti decorativi sempre più impegnativi e suggestivi.

Nell'arredamento, la decorazione degli interni arricchendosi di motivi settecenteschi, assumeva toni ricercati, esasperati nella morbidezza degli stucchi e dei ferri battuti. Nella stessa grande tettoia, di 42 metri di luce e alta metri 21,50 da terra, demolita nel 1906 insieme ai fabbricati, per la costruzione del nuovo F.V. delle Ferrovie dello Stato, l'architettura raggiunse elevate espressioni per snellezza e accordi perfetti tra necessità tecniche ed esigenze formali.

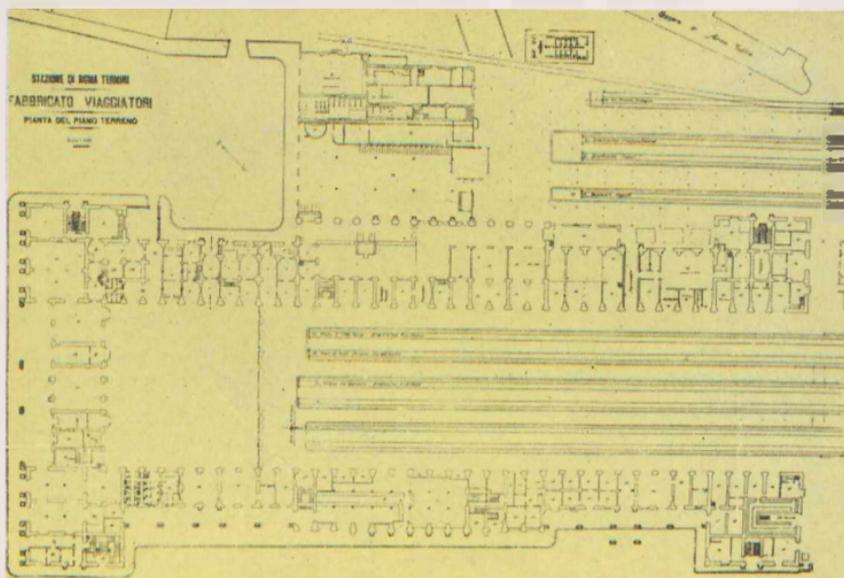


Fig. 122 - Pianta del F. V. di Roma Termini - Progetto dell'ing. Bianchi.



Fig. 123 - Il vecchio F. V. di Roma Termini.

Fig. 124



Fig. 125 - F. V. di Napoli C. I. c. - Architettura dell'Alvino.



Le vicende della prima stazione di Roma Termini, nata nel 1862 come semplice baraccone per servire la linea Roma-Ceprano, ampliata nel 1864 dopo lo snellimento delle consorelle di Porta Maggiore e di Porta Portese, in dipendenza dell'accentramento in unica sede dei tronchi serviti, fecero il giuoco tra il 1860 e il 1870, della politica edilizia del Cardinale Antonelli per la valorizzazione delle aree e dei vigneti circostanti la Villa Montalto, che dalle Terme di Diocleziano si estendevano con suggestivi terrazzamenti sino alle pendici meridionali dell'Esquilino.

L'ardito progetto del Cardinale non sarebbe stato tuttavia sufficiente ad attirare nell'orbita delle grosse speculazioni edilizie, finanziari ed imprenditori senza un polo di interesse altamente qualificato: sicchè fu costante interesse e preoccupazione degli alti prelati imporre all'attenzione della borghesia romana il triangolo urbanistico Via Nazionale, S. Maria Maggiore, Castro Pretorio Romano. Esso aveva come fulcro la grande stazione di Salvatore BIANCHI, sconosciuto come progettista, ma solerte funzionario dei Sacri Collegi, dopo che era stato fatto fallire il progetto, serio ed onesto, presentato nel 1855, con tutti i crismi e « conforme alle prescrizioni del Governo » dall'architetto Agostino MERCANDETTI e dall'ing. Francesco C. BARTHELEMY.

Il progetto del Bianchi, rimangiato più volte architettonicamente per rientrare nei limiti delle più conformiste regole accademiche che PAOLETTI e VESPIGNANI dettavano dalla cattedra di S. Luca, fu un impasto di forme eclettiche, privo di una genuina ispirazione creativa.

Il F.V., costruito tra il 1860 e il 1870, alla vigilia della « breccia » di Porta Pia si presentava pressochè ultimato: allora vi facevano capo sei linee principali.

I problemi tecnici da risolvere non furono per lo stesso BIANCHI — dopotutto — meno preoccupanti di quelli estetici. La copertura della Galleria di testa, armata di grosse centine in ferro, dopo il crollo della prima arcata in fase di montaggio, fu, non a torto, giudicata un fallimento sia di architettura che di calcolo. E non furono poche poi le occasioni per mascherare o trasformare, per oltre 80 anni, architetture e strutture.



Fig. 126 - Bologna C.le
- Porticato del F.V.

Fig. 127 - Prospetto
del F.V di Bo-
logna C.le. ▼

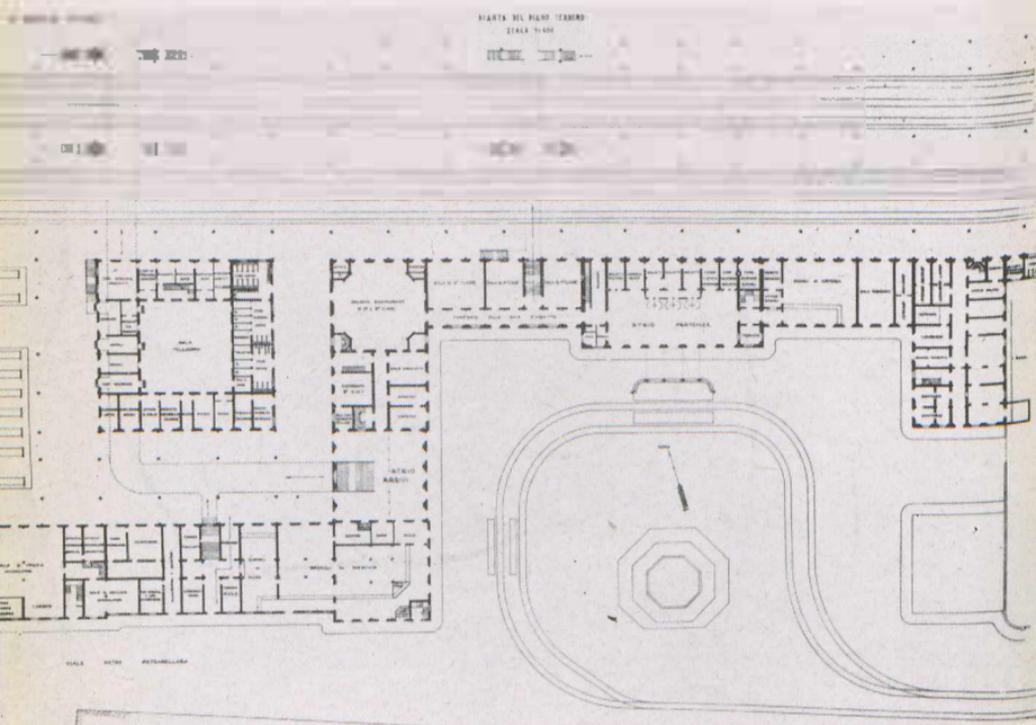
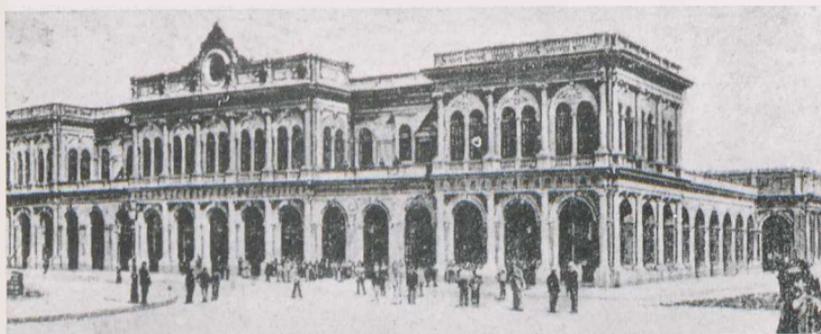


Fig. 128 - Il F.V. di Palermo C.le.



NAPOLI CENTRALE (1861-1866) (*fig. 125*).

Progettata dall'Ing. ALVINO, architetto e urbanista insigne della Napoli del secolo scorso, la grande stazione fu compiuta felicemente nel 1866 dopo 5 anni di intenso lavoro.

Curarono i progetti di dettaglio e diressero i lavori i valenti ingegneri ferroviari BONINO, SPASIANO e BREGLIA.

Essa costituì, all'epoca, un'opera organica di piano regolatore, inserendosi come elemento decisivo nella sistemazione dei quartieri circostanti, su bene articolate direttrici di traffico.

Il F.V., interamente circondato da porticato, pur modulato su schemi classici, trovò felici accoppiamenti con spunti barocchi dettati da quella spontanea sensibilità dell'architettura napoletana, concepiti ed elaborati con vena poetica soprattutto in alcuni particolari degli interni e in elementi decorativi e di dettaglio.

Le zoccolature furono realizzate in pietra vesuviana, in granito le colonne e i basamenti, tutto il resto in stucco.

Coi lavori della metropolitana furono eseguiti spostamenti di sede e costruiti nuovi locali. La grande tettoia della Galleria di testa, nota per le snelle e pregevoli capriate in ferro, illuminata da ampie vetrate, fu smontata e adattata come copertura della stazione sotterranea.

BOLOGNA CENTRALE (1871) (*figg. 126-127*).

Costituì sin dalle origini la maggiore e la principale stazione di transito delle ferrovie italiane. Su di essa si modellarono molte altre.

La funzionalità dei servizi risultò perfetta: atrio (metri 27,50 × 11,58) centralizzato e ottimi i collegamenti con le sale di aspetto, il « ristorante », la sala tabacchi e « fumoir », le edicole-giornali, le toilettes per signore, quelle per gli uomini, la sala per i militari di transito, le Regie Poste.

Il F.V., progettato dall'architetto RATTI, fu ultimato nel 1871. L'architettura quattrocentesca modulata con sobrietà sugli spartiti bugnati dei prospetti, pur impostata su un piano di squilibrio con la torre centrale e la sottostante copertura della corte di partenza e di arrivo, s'impose per la felice interpretazione del progettista e la perfetta realizzazione.

Bene studiati i dettagli e gli elementi di arredo.

Il F.V. subì nel 1920 un notevole ampliamento per far fronte allo sviluppo delle comunicazioni. Fu costruita una nuova ala che distaccandosi dall'avancorpo lato Milano, chiuse da quella parte il piazzale esterno fino alla strada di circonvallazione.

CATANIA CENTRALE (1880).

Il F.V., progettato dall'Ing. CANTARELLA su incarico del Comune, fu ultimato nel 1880. La sua architettura ricalcando gli schemi rinascimentali della scuola lombarda, fedele alla moda dell'epoca si inserì malamente, come una nota stonata, nel complesso monumentale del caldo e pregevole barocco catanese di fine settecento.

Le modanature e le cornici furono realizzate in pietra tenera di Siracusa.

PALERMO CENTRALE (1885) (*fig. 128*).

Aperta al pubblico intorno al 1885, fu costruita con le stesse caratteristiche planimetriche e funzionali delle grandi stazioni di Napoli, di Roma e di Torino.

Ebbe l'atrio biglietti centralizzato, locali per la consegna dei bagagli, sale di aspetto di II e IV classe a sinistra, sale di aspetto di I e III e Caffè a destra. Gli altri locali del F.V. furono ripartiti secondo le necessità del servizio. Il F.V. fu esternamente cinto da porticato.

Non si è potuto finora accertare il nome dell'autore del progetto: l'impostazione architettonica risente tuttavia l'influenza del BASILE.

Gli elementi celettici, classico-rinascimentali, furono senza dubbio rielaborati con magistrale perizia.

La grande tettoia, in ferro e vetri, sorretta da capriate a falec, raggiunse luci di m 50 e si distinse per l'eleganza delle linee e la perfetta funzionalità.

Di buona concezione e fattura gli elementi di arredo, i ferri battuti, i tagli delle pietre di Bagheria e di Cinisi, le decorazioni e gli stucchi delle sale di rappresentanza e di quelle di aspetto.

Nel 1957 furono effettuati importanti lavori di sistemazione della galleria di testa e dei servizi accessori.

GENOVA BRIGNOLE (1902-1905) (*figg. 129-130*).

Fu tipica stazione di transito con 2 marciapiedi doppi coperti di pensiline e 2 marciapiedi semplici; in complesso 6 binari per viaggiatori e fasci di binari per formazione e manovra dei convogli. La costruzione del Fabbricato Viaggiatori, iniziata nel 1902, fu ultimata nel 1905 su progetto dell'Ing. ORTINO, funzionario delle F.S.

Il corpo frontale, impostato su due piani a differente livello, si sviluppò per una lunghezza di ml 105.

A quota — 4,65 dal piano del ferro furono sistemati, nel padiglione centrale, l'atrio principale di m 26 × 17 e le biglietterie con 9 sportelli per il pubblico.

Sul padiglione di sinistra, furono sistemati i bagagli ed i servizi accessori, su quello di destra i vestiboli e i disimpegno attraverso i quali si accede alle sale di aspetto e al buffet. Tutti i servizi di stazione furono ubicati alla quota del piano del ferro. L'architettura ripete motivi romantici della « rinascenza » di scuola francese e si arricchisce via via, negli esuberanti cornicioni e balaustre di coronamento, di ampi motivi decorativi. Le lesene, gli stipiti e le cornici fino al primo piano furono lavorati in granito bianco. Gli elementi decorativi dei piani superiori furono realizzati in stucchi.

ROMA TRASTEVERE (1907-1910) (*fig. 131*).

Fu costruita in occasione dei grandi lavori ferroviari di piano regolatore per la deviazione della linea ferroviaria per Pisa.

Si pensò, allora, che vi si sarebbe accentrato un traffico intenso ma le previsioni non si avverarono.

Il progetto, redatto dall'Ing. Paolo Bo delle F.S., ricalcò gli schemi polettiani su un metro di più modeste proporzioni. Tuttavia fu bene studiato in ogni dettaglio e può classificarsi come opera di modesta fattura ma rigorosa e seriamente interpretata.

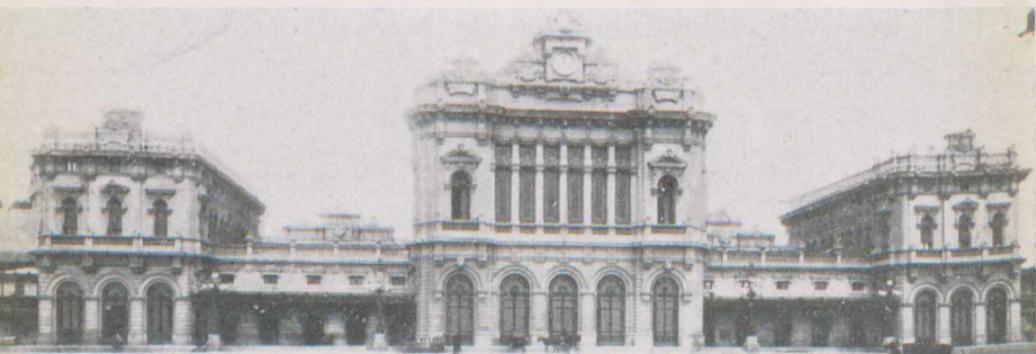


Fig. 129 - Prospetto del F.V. di Genova Brignole.

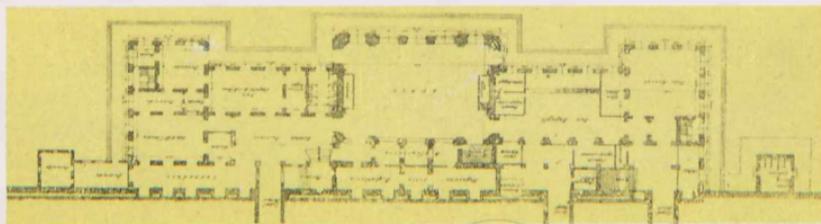
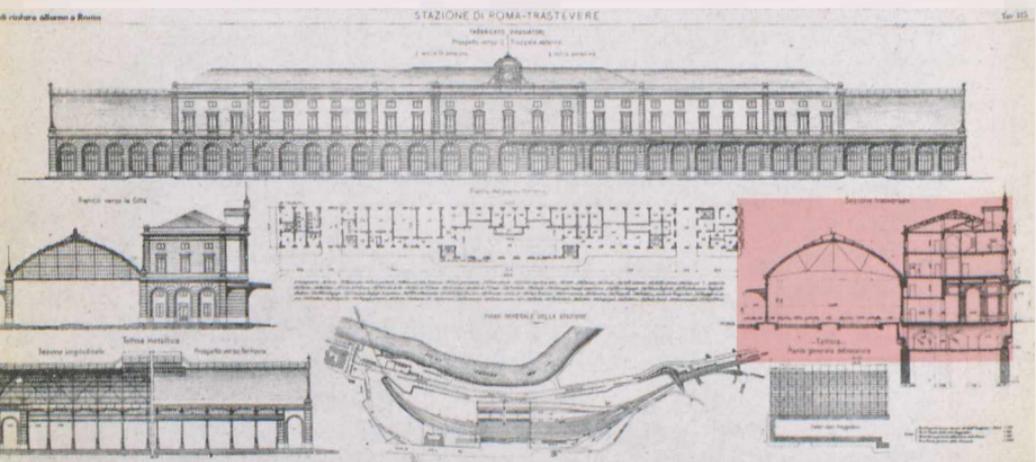


Fig. 130 - Genova Brignole - Planta del F.V.

Fig. 131 - Progetto del F.V. di Roma Trastevere.



LIVORNO (1908-1910) (*fig. 132*).

Il F.V. progettato dall'Ing. livornese Carlo FRULLANI subì, prima di essere realizzato, varie modifiche.

La costruzione fu eseguita dal 1908 al 1910, in occasione dell'apertura all'esercizio della linea Livorno-Vada.

Le architetture classicheggianti non uscirono fuori dai temi eclettici ampiamente sfruttati a quell'epoca. L'edificio fu costruito in muratura di pietrame e mattoni con zoccolatura in pietra artificiale ad imitazione del granito.

VERONA PORTA NUOVA (1914-1915). (*fig. 133*)

Il F.V. di Verona fu costruito su progetto dell'architetto DINI delle F.S., tra il 1914 e 1915.

Sfruttando il dislivello del terreno tra il piazzale esterno e quello ferroviario il progettista impostò il fabbricato su due piani: quello inferiore, a livello del piazzale esterno, per il servizio al pubblico e quello superiore, a livello dei binari, per i servizi ferroviari.

Interessante fu lo studio delle coperture: quella del corpo centrale e dei due corpi laterali furono realizzati a cupola in cemento armato.

Gli elementi decorativi trattati con una certa misura sui prospetti esterni ebbero viceversa largo sfogo su quelli interni e nelle sale di aspetto ampiamente rivestite da pannelli di mosaico.

BELLUNO (1918-1920).

Opera dell'architetto NARDUCCI, portata a termine subito dopo la prima guerra mondiale, accoppia alla monumentalità delle late pilastrature e delle lesene, in corrispondenza delle tramezzature dei piani, fascioni esclusivamente decorativi, ricchi di ornamentazioni floreali.



Fig. 133 - F.V. di Livorno Centrale.



Fig. 133 - Il F.V. di Verona P. Nuova.



Fig. 134 - Il F.V. di Napoli Mergellina.

Fig. 135 - F.V. di Cagliari.



NAPOLI MERGELLINA (1925) (*fig. 134*).

In questa pomposa stazione napoletana, prende corpo e rilievo un'orgia di motivi eclettici. Il barocco racchiude nell'arco di timpano, pensose cariatidi affiancate all'orologio centrale. Festoni, aquile e floridi rosoni gli fanno degna corona.

Il progetto originario, redatto verso la fine dello scorso secolo, è attribuito al MILANI, l'autore di Milano P.N. e di Venezia S. Lucia ma la sua realizzazione fu a lungo differita e rimaneggiata.

CAGLIARI (1925-1926) (*fig. 135*).

La più importante stazione ferroviaria della Regione Sarda venne paraventata sul prospetto con adattamenti di motivi floreali umbertini, per mano dell'architetto NARDUCCI. Il piano terra bugnato per tutta l'ampiezza rimase quello originario.

FORLÌ (1925-1927) (*fig. 136*).

Costruita intorno alla stessa epoca di quella di Cagliari dall'Ing. Ezio BIANCHI delle F.S., si differenzia dalla prima per una maggiore ampiezza interpretativa ed emotiva della composizione architettonica.

Lo studio planimetrico è bene risolto su 3 piani. A livello del piazzale esterno (piano terra) si trovano i locali di servizio e le sale per il pubblico; a livello del piano del ferro (piano primo) sono distribuiti gli uffici, una seconda serie di sale di aspetto, bar e ristorante. Il terzo piano è destinato agli alloggi.

La spesa per la sistemazione di tutti i servizi ferroviari di stazione (magazzini, marciapiedi e pensiline) e del nuovo F.V. ascese complessivamente a 25 milioni di lire di quell'epoca.

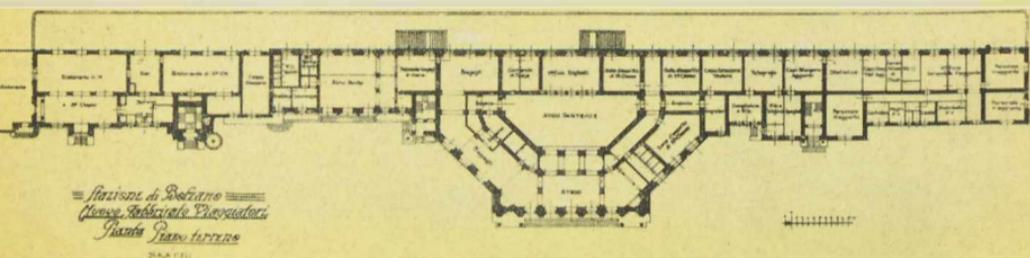


Fig. 136 - F.V. di Forlì.



Fig. 137 - F.V. di Bolzano.

Fig. 138 - Bolzano - Pianta del P.V. - Progetto Mazzoni.



BOLZANO (1928) (*figg. 137-138*).

L'architettura è di Angelo MAZZONI, L'opera è una delle prime progettate dall'architetto toscano delle F.S. con quell'ampiezza formale, esuberante e di effetto, che si impose poi per tutto il ventennio.

L'inserimento del grande atrio centrale sulle ali modeste, esistenti all'epoca dell'Amministrazione austriaca, la monumentalità del prospetto, gli elementi plastici inseriti, gli spartiti, le fontane in aggetto, l'abbondanza delle pietre da taglio e l'impiego eccessivo dei marmi nei rivestimenti confermano le retoriche inclinazioni dell'autore.

TAORMINA (1928) (*fig. 139*).

Progettata dall'architetto NARDUCCI delle F.S. ripete con ostinazione motivi architettonici arabo-normanni, denunciando l'esasperato eclettismo dell'autore.

Il basamento fu rivestito di calcare venato locale, le colonnine delle bifore e delle trifore furono realizzate con marmi di Carrara, le zoccolature delle sale di aspetto con i marmi rossi di Verona.

Tutte le opere decorative interne furono eseguite dal Prof. Salvatore GREGORIETTI di Palermo che si ispirò ai colori e ai motivi ornamentali della Cappella Palatina e del Duomo di Monreale.

SIRACUSA MARITTIMA (1929-1930) (*fig. 140*).

Progettata dal disegnatore delle F.S. Giovanni JOVINE catanese, sugli schemi della più ricca varietà di motivi eclettici classicheggianti e barocchi dell'isola, lascia intravedere una mano esperta ed una sensibilità rispettabile. L'opera, di buona fattura artigiana, è arricchita, nelle modanature e nelle trabeazioni, dagli intagli della pietra di Comiso.

BRENNERO (1930) (*fig. 141*).

Autore del F.V. fu lo stesso architetto MAZZONI, preoccupato di interpretare i locali motivi architettonici in cui non mancò di inserire una nota personale evidente nel-
esuberante spartito del porticato.



*Fig. 139 - F.V. di Taormina
- Giardini.*



Fig. 140 - F.V. di Siracusa Marittima.

Fig. 141 - P.V. del Brennero.





Fig. 142

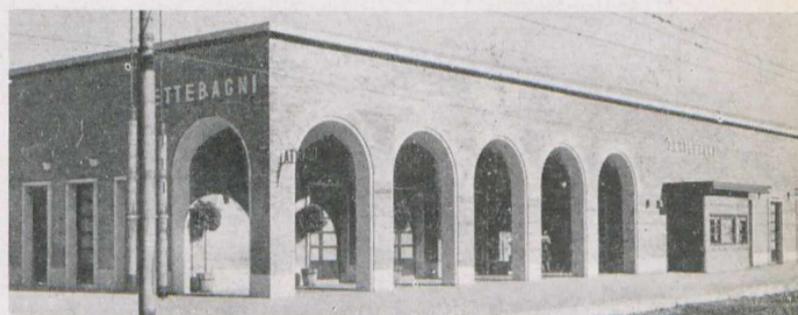


Fig. 143

Le stazioni del ventennio, furono improntate allo spirito della « rinata potenza imperiale » ed agli insegnamenti piacentiniani dell'Ufficio Architettura delle F.S., che peraltro raccoglieva giovani architetti ed abili disegnatori sotto la dirigenza degli architetti decani A. Mazzoni e R. Narducci, Perciò, pur essendo inserite entro gli schemi formali della retorica dell'epoca, esse si qualificarono tutte per correttezza tecnica.

Dal 1934 al 1938 si costruirono le nuove stazioni di Frascati (1931), di Anzio (1934), di Trento (1935), di Aprilia (1937), di Como, Ladispoli e Settebagni (1938).

Il motivo predominante fu l'arco romano, girato su volte spesso fittizie, con l'intradosso rivestito da cortine di mattoni di cotto secondo una serrata tessitura: e questo motivo lo si ritrova in quasi tutte le stazioni, maggiori e minori, costruite nel ventennio.

Con il riordino degli impianti di Roma, in dipendenza del Piano Regolatore del 1931, si iniziarono e si completarono con ritmo serrato le stazioni di Roma Prenestina, Tiburtina ed Ostiense, tutte tagliate sugli schemi architettonici che allora ricorrevano ovunque, dai Padiglioni della Città Universitaria alle caserme della Milizia fascista (fig. 142).

La regola non ammise che poche eccezioni e l'architettura continuò per la sua strada « imperiale » senza stimolo nè convinzione.

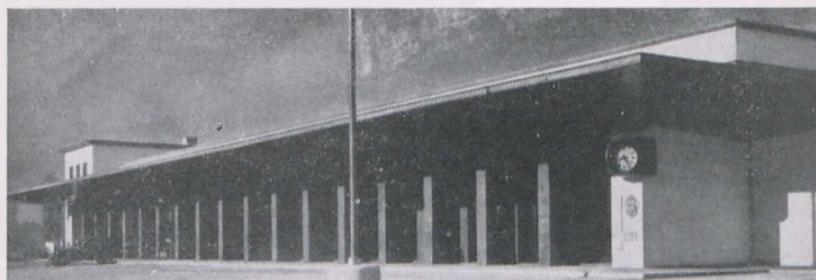


Fig. 144 - F. V. di Trento.

STAZIONI SULLO STRETTO (1938-1939).

Le stazioni di Villa S. Giovanni e di Messina C.le furono progettate e realizzate in meno di due anni.

La prima, opera dell'architetto NARDUCCI, fu ultimata nel 1938 e la seconda, progettata dall'architetto MAZZONI, nel 1939 (*figura 145*).

Alla vocazione eclettica del Narducci, protesa verso la ricerca di un modernismo che si rivela scarso di contenuto e di equilibrio volumetrico, contrasta l'architettura esuberante e spettacolare del Mazzoni, qualificata da una maggiore sintesi e da un miglior giuoco dei volumi.

Fig. 145 - F. V. di Messina Marittima.



CAPITOLO VI

LA RICOSTRUZIONE ED IL POTENZIAMENTO

Stazioni ricostruite.

Cessate le ostilità della seconda guerra mondiale, che devastò l'intera penisola, le distruzioni e i danni nelle stazioni italiane si rivelarono ingenti.

La necessità di ricostruire a ritmo serrato i fabbricati distrutti impose in molti casi decisioni di urgenza, senza quel vaglio approfondito che opere di tale importanza richiedono in funzione urbanistica e architettonica.

Tuttavia a distanza di pochissimi anni, il complesso dei fabbricati e degli impianti ritornò in piena efficienza.

I risultati tecnici e l'opera degli ingegneri furono sorprendenti pur apparendo talvolta criticabili le soluzioni estetiche adottate.

La presentazione in questa sede si limita, ovviamente, ad un esame esemplificativo di alcuni tra i più rappresentativi F.V. di media importanza ricostruiti nel primo decennio del dopoguerra.

REGGIO EMILIA (fig. 146).

Son tuttora riconoscibili motivi compositivi di fattura eclettica. Tuttavia, la ricostruzione permise di ampliare la sede e di procedere ad una più organica distribuzione dei servizi.

L'opera richiese l'impiego di 22.000 giornate lavorative e una spesa di 136 milioni.

FERRARA (fig. 147).

Tipica stazione di transito ad elevata potenzialità, con forma planimetrica allungata per consentire agli assi di traffico ad essa tangenti di collegare con adeguata elasti-

cità il centro storico con le nuove zone di espansione.

Di migliore fattura della precedente appare l'architettura dei prospetti, interamente stilati con cortine di laterizi speciali.

L'opera richiese l'impiego di 70.000 giornate lavorative e una spesa di 212 milioni.

TREVISO CENTRALE (*fig. 148*).

Il F.V. distrutto era ancora quello originario della ex-rete Austriaca, con solai in legno ed una cubatura complessiva di 35.000 mc.

Con la ricostruzione, la cubatura preesistente fu ridotta a 25.000 mc comprendenti anche gli alloggi per il personale.

I richiami architettonici piacentiniani dell'architettura del ventennio sono evidenti. Bene eseguiti peraltro i dettagli e le opere di rifinitura.

L'opera richiese l'impiego di 50.000 giornate lavorative e una spesa di oltre 300 milioni di lire.

VICENZA (*fig. 149*).

Il F.V. è articolato su 3 blocchi principali: i due laterali, sopraelevati giuocano a discapito di quello centrale in pianta e in prospetto.

L'architettura è influenzata da richiami ambientali.

Per l'esecuzione furono consunte 48.000 giornate lavorative ed una spesa di 350 milioni di lire.

MONSELICE (*fig. 150*).

Il F.V., di modeste proporzioni, progettato dall'architetto NARDUCCI, tende a trasferirsi sul piano di edificio ad abitazione civile, fuori degli schemi abituali e dalle genuine esigenze formali.

L'opera richiese l'impiego di 15.000 giornate lavorative e la spesa di 65 milioni di lire.

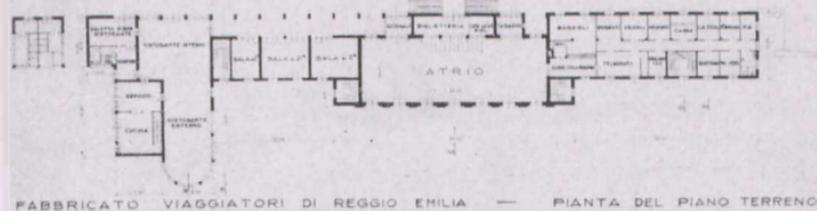


Fig. 146 - F. V. di Reggio Emilia.

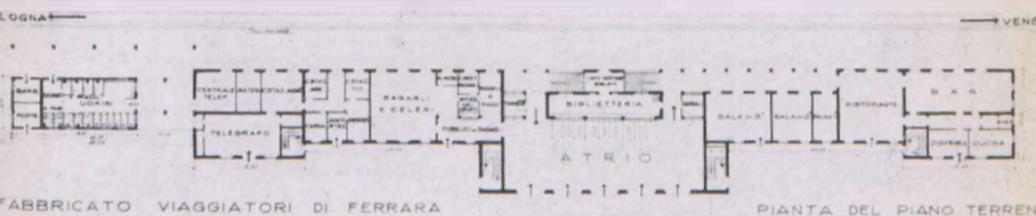
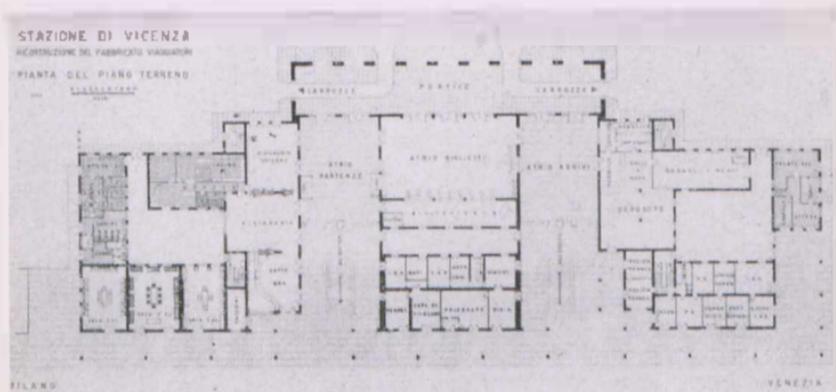


Fig. 147 - F. V. di Ferrara.



Fig. 148 - F. V. di Treviso.

Fig. 149 - F. V. di Vicenza - Progetto.



LEVANTO (*fig. 154*)

Il F.V., di una delle più belle cittadine della riviera ligure, non si differenzia di molto dalle precedenti opere del NARDUCCI sia sul piano dei caratteri distributivi che in quelli architettonici anche se si nota una più accentuata istanza verso interpretazioni meno retoriche ed eclettiche.

L'opera richiese l'impiego di 13.000 giornate lavorative e la spesa di 95 milioni.

ROVIGO.

Tipica stazione di transito, allungata per 128 ml a un solo piano, anch'essa impostata dal NARDUCCI.

Giornate impiegate : 24.300 ;

Costo dell'opera : 127 milioni.

VERONA PORTA NUOVA (*fig. 155*).

Nel F.V. della stazione di Verona Porta Nuova, una delle più caratteristiche stazioni di transito, il forte dislivello esistente (circa 15 m) tra il piano del ferro e quello del piazzale esterno impose la distribuzione dei servizi su un piano di rigida funzionalità.

Il corpo lato Città comprende l'atrio biglietteria il servizio bagagli ed i locali per il pubblico ; nel corpo lato binari sono raggruppati tutti i servizi di stazione. Tale distribuzione è stata frequentemente adottata all'estero, in particolar modo nelle stazioni inglesi e in quelle americane, ove gli impianti meccanizzati per il trasporto dei viaggiatori da un piano all'altro o la presenza di rampe ne facilitano il movimento separando anche le correnti di entrata e di uscita.

Le opere esterne di rifinitura sono in materiale locale trachitico e in pietra del San Gottardo, le zoccolature delle pareti interne sono rivestite con marmi del veronese, le pavimentazioni sono in tessere di ceramica.

L'opera, progettata dal Narducci, richiese 100.000 giornate lavorative e la spesa di 450 milioni di lire.

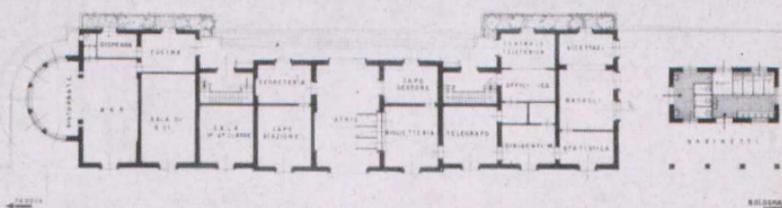


Fig. 150 - F.V. di Monselice.



Fig. 151 - F.V. di L'Aquila.

Fig. 152 - F.V. di Foggia.



Fig. 153 - F.V. di Formia.



L' AQUILA (*fig. 151*).

Il F.V. del capoluogo abruzzese fu ricostruito con criteri di larghezza, e pur non discostandosi dagli schemi consueti, non si presenta pretenzioso ma di modesta fattura e bene impostato.

FAENZA

Lo sviluppo longilineo del F.V. in parallelo con i binari (ml 104), viene in questo caso a costituire, per l'intera altezza del corpo di fabbrica (ml 10), un blocco unico, lato piazzale di stazione, di felice intuizione compositiva.

FOGGIA (*fig. 152*).

Mastodontico F.V. della lunghezza di 330 m, eclettico e strabocchevole di pesanti pilastrature senza attacchi omogenei con i fabbricati annessi, opera anch'essa del Narducci, per la quale furono consuete 148.000 giornate lavorative ed una spesa di 658 milioni di lire.

FORMIA (*fig. 153*).

Il F.V., ultima opera progettata dal Narducci, in una eterogenea composizione di corpi di fabbrica a volume bloccato, secondo gli schemi più conformisti, nella convinzione di trasferire nell'architettura richiami ambientali inquadrandoli nella cornice del paesaggio.

L'opera richiese 16.000 giornate lavorative e la spesa di 92 milioni di lire.

Como (*fig. 156*).

Il Fabbricato Viaggiatori di Como, ultimato nel 1949, è opera dell'architetto PERILLI.

Fig. 154 - P. V. di Levanto.

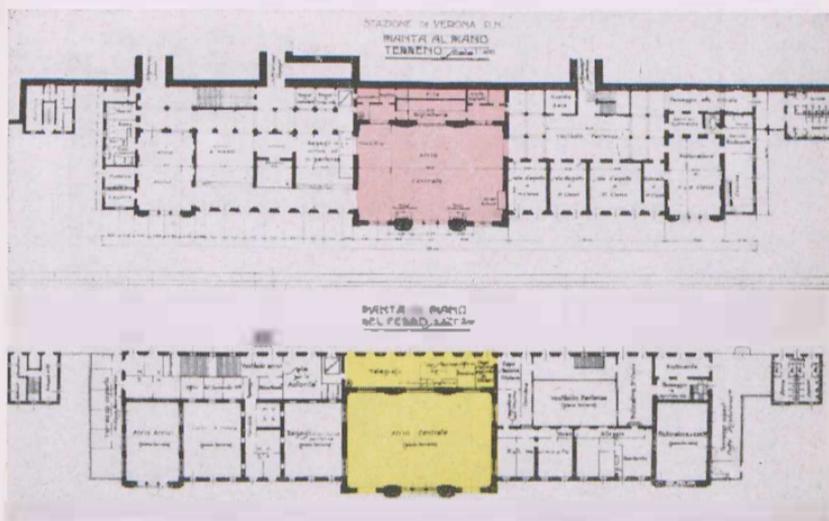


Fig. 155 - P. V. di Verona Porta Nuova.



Fig. 156 - P. V. di Cuneo.

Fig. 157 - P. V. di Savigliana.



La disposizione dei locali per il pubblico, concepita organicamente sia per i servizi principali che per quelli minori, riesce a separare bene il traffico dei viaggiatori in arrivo da quello in partenza. L'edificio ha prospiciente la visione del lago e dei monti sovrastanti. L'architettura si differenzia notevolmente dalle precedenti del Narducci. Le strutture, i rivestimenti esterni in mattoni di cotto e in lastre di granito determinano un riuscito equilibrio di toni e di colore con l'ambiente. Il corpo del F.V. è lungo m 140 e largo 21. L'atrio centrale copre una superficie di 700 mq.

Dello stesso architetto, autore anche del grande F.V. di Venezia S. Lucia, sono i F.V. delle stazioni di Foligno e di Spoleto.

SENIGALLIA (*fig. 157*).

Il Fabbricato Viaggiatori di Senigallia, progettato dall'architetto CAMELLI, è di recente costruzione. I problemi funzionali dei servizi di stazione sono stati risolti unitamente a quelli di collegamento tra centro cittadino, zona balneare e stazione, mediante una nuova comunicazione pedonale e sottopassaggi collegati con l'arteria principale del traffico.

I servizi di stazione sono distribuiti su due piani: a piano terra si trovano l'atrio biglietti, gli uffici del movimento, le sale di aspetto, il deposito bagagli ed il bar; al primo piano, oltre all'alloggio per il capo stazione titolare, si trovano la sala del ristorante con terrazza, la cucina e la dispensa. Un altro fabbricato a tre piani, attiguo al primo, comprende, a piano terra, i locali per i servizi accessori, per i servizi igienici ed un ambiente per negozi che si affaccia sul piazzale esterno. Gli altri piani sono adibiti ad alloggi del personale.

Dello stesso autore sono le più recenti stazioni di Acquafredda, Maratea, Marina di Maratea, Acropoli, Ogliastro e Capitello progettate in conseguenza dei lavori di raddoppio della linea Battipaglia-Reggio Calabria.

È evidente in tali opere una ricerca formale più sentita.

TORINO PORTA NUOVA (figg. 158-159)

L'opera del Mazzucchetti, pur conservando le sue architetture essenziali, ha dovuto subire, di pari passo con l'incremento dei traffici internazionali per Parigi e per il Nord-Europa, adattamenti e sistemazioni provvisorie, prima di quella definitiva, attuata nel dopoguerra su progetto dell'architetto PERILLI.

La distribuzione dei servizi e i criteri di funzionalità adottati nella stazione di Torino P. N. che oggi è una delle più grandi ed efficienti stazioni d'Europa (11 marciapiedi, 20 binari per il servizio viaggiatori; lunghezza del corpo frontale m 128; larghezza m 140; superficie complessiva coperta mq 22.050) meritano un particolare cenno.

Attraverso il portico centrale, che si sviluppa per tutta la lunghezza del corpo frontale, si accede al primo atrio sul quale si affacciano l'ufficio della C.I.T., i chioschi dei tabacchi e dei giornali, l'ufficio informazioni e cambio. Attraverso due porticati laterali si passa al secondo atrio sul quale si affacciano le biglietterie che dispongono complessivamente di 30 sportelli.

Attraverso gli ingressi prossimi al secondo atrio destinato alla biglietteria si accede alla galleria di testa, alle sale di aspetto ed al deposito bagagli in arrivo. Tra i due atri è ricavato un giardino con elementi decorativi al centro; si dispone così, all'interno del Fabbricato Viaggiatori, di una zona di verde di 320 mq.

Sul primo atrio si affacciano i negozi, il ristorante ed il bar; i due ultimi coprono una superficie complessiva di 736 mq.

Attraverso la galleria di testa, lunga m 215 e larga m 24, si accede alle sale di attesa, al bar e ai ristoranti, alla banca, ai telefoni, all'ufficio postale, alla farmacia e all'ufficio informazioni.

PALERMO CENTRALE (fig. 166).

Come per Torino, anche per Palermo Centrale sono stati di recente eseguiti lavori di sistemazione e di ampliamento con la costruzione di una nuova Galleria e l'ammmodernamento dei servizi accessori. La stazione, che ha conservato le originarie caratteristiche architettoniche, si trova ora in grado di offrire attrezzature moderne e funzionali.

Fig. 166 - Sistemazione P. V. di Palermo Centrale.

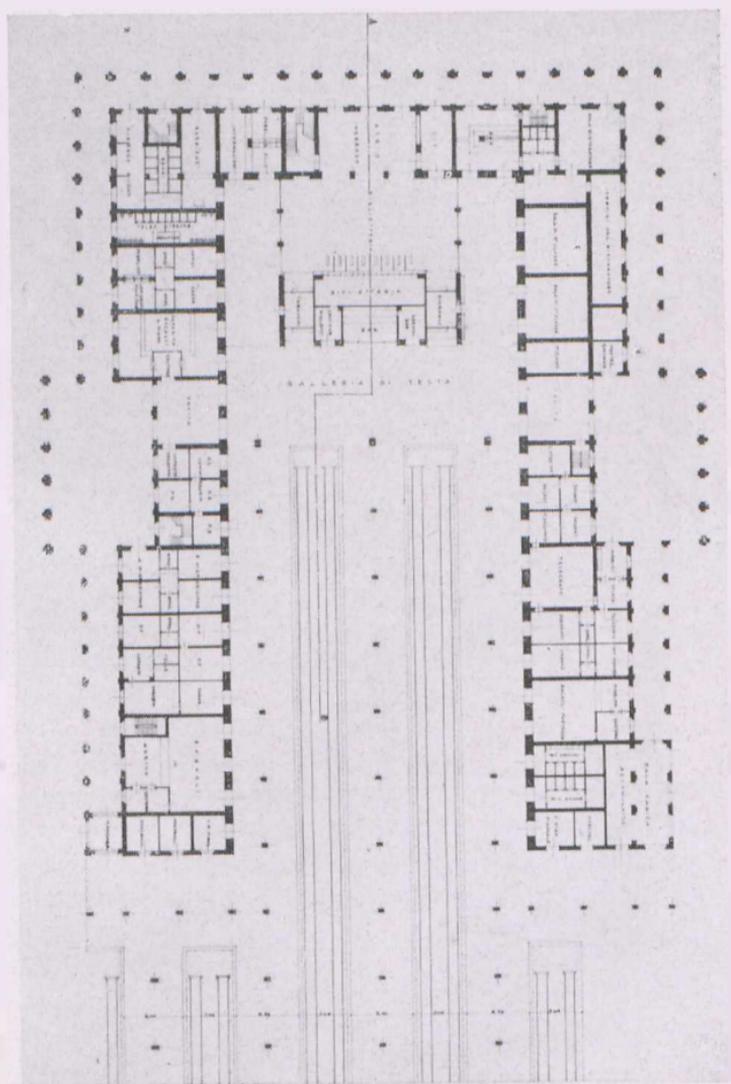




Fig. 161 - Milano C.le F.V.

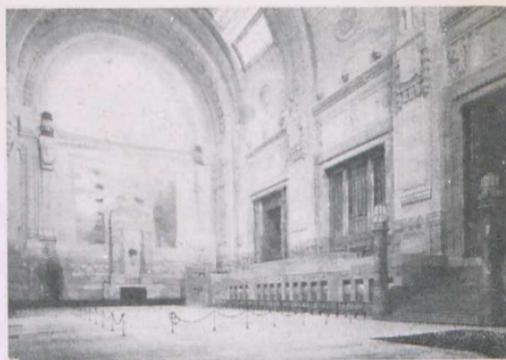


Fig. 162 - Milano C.le atrio biglietteria.

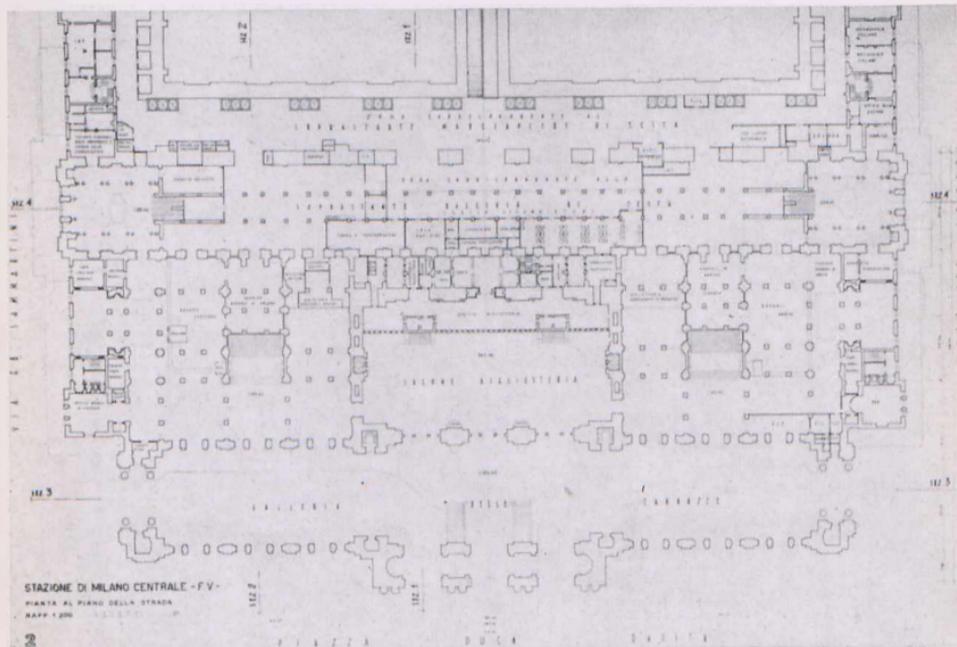


Fig. 163 - Il progetto del F.V. di Milano C.le.

Fig. 164

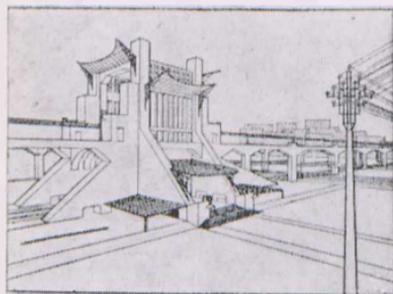
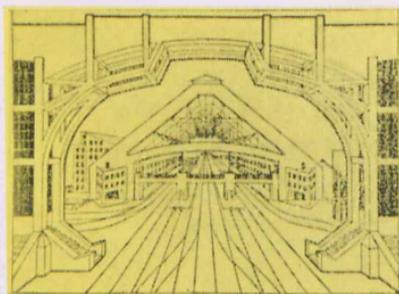


Fig. 165



MILANO CENTRALE.

I primi studi per la stazione risalgono al 1900, quando ancora l'importante centro ferroviario dell'Alta Italia apparteneva alla Rete Mediterranea.

Nel 1902 fu indetto un concorso nazionale. La partecipazione dei più qualificati architetti dell'epoca e l'interesse dell'opinione pubblica non furono minori di quelli verificatisi in occasione del concorso per il monumento a Vittorio Emanuele II in Piazza Venezia con l'Altare della Patria.

Lo stesso Antonio Sant'Elia, allora giovanissimo, attratto dal fascino del tema, schizzò rampe ardite, piloni in cemento armato, coperture razionalissime (figg. 164-165).

Era l'epoca delle maggiori fortune liberty-roccocò della « Italetta », l'epoca dei Ministeri Umbertini e dei romantici lampioni incrociati su complicate volute e rosoni.

Sulla scelta del progetto non vi furono dubbi: Ulisse STACCHINI fu senz'altro considerato la rivelazione del secolo, che era appena agli inizi. Egli sintetizzò nei voluminosi progetti le più alte aspirazioni della artificiosa società in bombetta, compiaciuta di vagare tra colonne e volte stonate, in quegli ambienti basilicali della grande stazione, antologia di stili pseudo egizi-assiro-babilonesi, composti in un eclettismo pretenzioso e banale.

Il progetto fu approvato all'unanimità. I lavori, iniziati nel 1906 interrotti dalla guerra 1915-18, ripresi nel 1923, furono ultimati solo nel 1931.

Si trattò di lavori colossali: nasceva, infatti, una tra le più grandi stazioni di Europa.

La grandiosità e l'arditezza della copertura in ferro già illustrata nel Cap. III, richiese studi esecutivi e sperimentali di eccezionale importanza. Alcune cifre lo documentano: superficie coperta del corpo frontale 19.000 metri quadrati; dell'atrio biglietteria mq 2.312; della galleria di testa mq 5.160; delle sale di attesa mq 1.100; della tettoia centrale e delle 4 laterali mq 66.500 (figg. 161-162).

Le strutture in cemento armato anch'esse di luce e portata considerevoli furono addirittura sepolti da blocchi marmorei delle più ricche cave italiane del nord: il calcare di Nobresina, il portasanta, il giallo d'Istria, il granito di Baveno, il verdello, il pavonazzetto e il cipollino.



Fig. 166

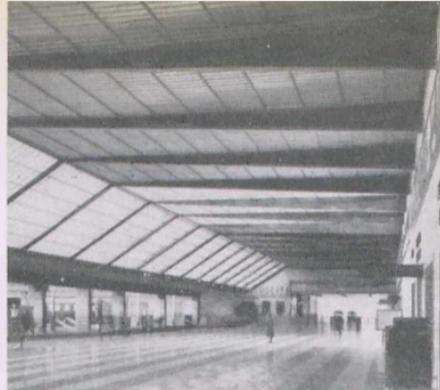


Fig. 167

FIRENZE S. MARIA NOVELLA.

Non era ancora uscita completamente dal rodaggio la anacronistica stazione di Milano Centrale (1931) che venivano resi noti i risultati del concorso (1932) per la nuova stazione di Firenze S. Maria Novella.

Un avvenimento davvero sensazionale che consentì a un gruppo di giovanissimi architetti fiorentini (Gamberini, Baroni, Bernardi, Guarnieri e Lusanna), guidati da G. Michelucci, nonostante le tendenze conformiste dell'architettura del Regime, di porre a Firenze la prima autorevole pietra miliare dell'architettura razionale in Italia.

I polemici progetti dell'architetto Mazzoni, anch'egli toscano, che non mancavano di entusiastici appoggi nello ambiente accademico dell'Era, non ebbero presa a Firenze che volle il concorso e l'ottenne.

Nacque così, sulla piazza di S. Maria Novella, in una misurata, sobria, sincera e autentica composizione di volumi, il «bel S. Giovanni» ferroviario (*figura 168*).

Nel corpo frontale (9.200 mq di superficie coperta), si distribuirono razionalmente tutti i servizi per viaggiatori, l'atrio biglietti (superficie coperta mq 900), la Galleria e il marciapiede di testa (superficie coperta mq 1.350).

Il luminoso prospetto, le ampie vetrate interne, il puro volume del complesso aprirono, con le glorie architettoniche del passato, un colloquio sempre vivo (*figg. 166-167*).

Fig. 168



Le vicende urbanistiche.

Il Piano Regolatore del 1931, prevedeva la costruzione di due grandi stazioni terminali, la *Flaminia*, a nord, e la *Casilina* a sud, entrambe passanti in corrispondenza di Termini che, posta in sotterraneo, si sarebbe trasformata in stazione di transito.

Una simile trasformazione si presentò però molto ardua e, per la serie di difficoltà incontrate dal punto di vista costruttivo e del finanziamento, fu definitivamente abbandonata.

In vista dell'esposizione mondiale dell'E 42, il problema di Termini ritornò a galla, questa volta però come stazione di testa monumentale e adeguata al prestigio di Roma « Imperiale ».

L'architettura Mazzoniana.

Il progetto fu affidato all'architetto Mazzoni, nel 1938.

Portico centrale con colonne abbinato di eclettica forma, copertura a cassettoni, travate spettacolari, possenti e minacciose, fabbricati laterali composti secondo una trama inorganica che faceva sfoggio di archi, di volte e di trabeazioni tessuti in strutture assurde.

Il Mazzoni, insomma, si era preoccupato solo di raggiungere il « diapason » della monumentalità (*fig. 170*).

Il problema della funzionalità dei servizi viaggiatori, fu invece trascurato. L'Amministrazione, nel clima di allora, giustificò tale progetto: si ritenne infatti che la nuova stazione, insufficiente al traffico futuro, avrebbe svolto il ruolo di stazione di rappresentanza e si studiò un Piano Regolatore « ad hoc » che prevedeva stazioni sussidiarie in Roma Tiburtina, Ostiense, Roma Smistamento e Prenestina, tutte di transito. E il piano, così concepito, fu in gran parte attuato (*figura 169*).

A causa della guerra, il progetto, realizzato fino al completamento delle ali del Fabbriato Viaggiatori, rimase però incompiuto.

Cessate le ostilità, il problema del completamento del F.V. di Roma Termini fu visto nella sua giusta luce e nel 1948 si bandì un concorso nazionale.



Fig. 169 - Il piano regolatore ferroviario di Roma Termini (1931).



Fig. 170

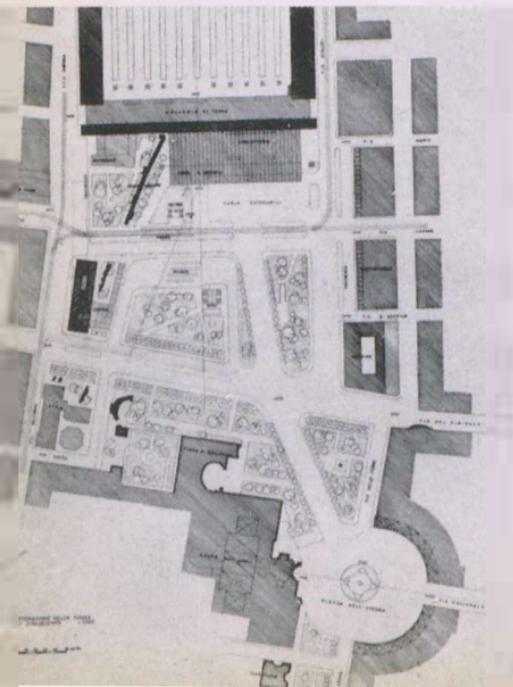


Fig. 171

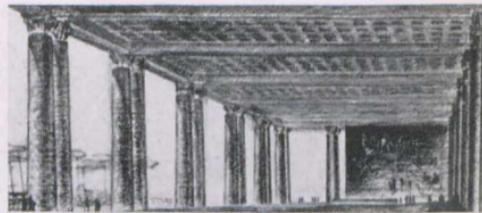


Fig. 172

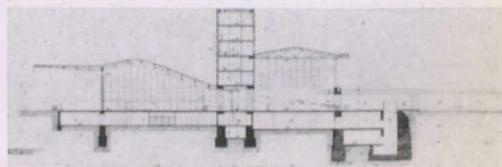


Fig. 173

L'architettura Razionalista.

Gli architetti italiani partecipanti al concorso si trovarono di fronte a problemi quanto mai contrastanti sia dal punto di vista funzionale che urbanistico e architettonico. Il progetto realizzato fu quello studiato dal gruppo romano Calini, Castellazzi, Fadigati, Montuori, Pintorello e Vitellozzi (figg. 170-171-173).

Erano stati infatti premiati *ex-aequo* due gruppi di Architetti: Montuori e Calini (un gruppo) e Vitellozzi, Castellazzi, Fadigati e Pintorello (l'altro gruppo) che, insieme, studiarono il progetto definitivo.

La grande parete rettilinea del corpo frontale, distinta e modulata con aperture ricorrenti rende l'atrio particolarmente luminoso.

Le architetture sono sentite ed i valori compositivi ed estetici vi acquistano importanza e rilievo.

I quattro nuovi corpi di fabbrica (galleria di testa, corpo frontale, atrio, biglietteria e ristorante) pur vincolati dall'esistenza dei fabbricati d'ala e dalla presenza dell'Aggere Serviano, e pur tanto diversi per le varie funzioni e le necessità dei servizi che debbono soddisfare, raggiungono un elevato grado di espressione per chiarezza di concezione. La galleria di testa, moderna arteria di traffico, larga m 24 ed alta m 14, copre tutta la lunghezza del corpo frontale (m 220).

Il complesso degli uffici, stretto ed altissimo, si imposta su cinque piani e su corpo di fabbrica doppio. L'atrio biglietti copre una superficie di 4.500 mq e sporge in avancorpo sulla Piazza dei Cinquecento: la sua ardita copertura inquadra i resti delle mura Serviane.

Il Ristorante si protende anch'esso in avancorpo e chiude sulla sinistra l'Aggere in una cornice di verde.

Al piano del ferro, tranne qualche sottile diaframma che spartisce gli spazi interni, l'edificio si stacca sui pilastri sicchè è possibile ottenere da più punti di vista la visione simultanea delle parti della fabbrica, delle Terme di Diocleziano e del piazzale interno.

I servizi sono dotati degli impianti più moderni. I materiali impiegati nei rivestimenti e nei pavimenti presentano i migliori requisiti per resistenza e per eleganza di toni e di colori: adoperati il nero di gomma per il pavimento della galleria di testa, il mosaico di vetro bianco

per la soffittatura dell'atrio, il granito rosa per il pavimento dell'atrio, il granito bianco per i pilastri del corpo centrale e della galleria di testa, il granito rosso di Svezia (Solberga) per i pilastri ed i sedili dell'atrio, il travertino romano per il corpo frontale e l'alluminio per gli infissi ed il plafone della galleria di testa.

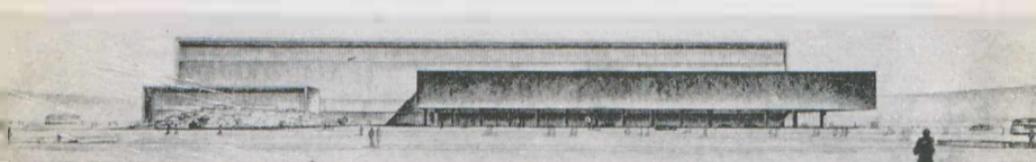


Fig. 174 - Concorso Roma T. - Progetto Mantuani e Calini.

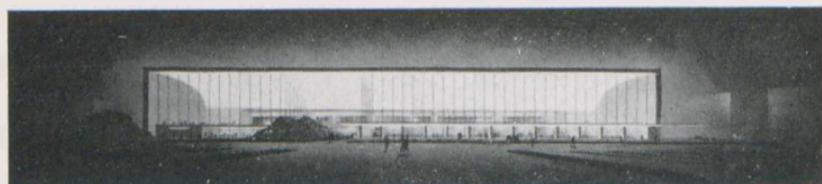


Fig. 175 - Concorso Roma T. - Progetto Green.



Fig. 176 - Concorso Roma T. - Progetto Padigati - Castellazzi - Pintorello - Vitellazzi.

VENEZIA S. LUCIA.

Mai progetto architettonico, privo — com'è stato — di una qualificata e costruttiva critica, ebbe a subire così alterne vicende come quello per la stazione di Venezia S. Lucia attraverso pareri disparati e le più debilitanti trafale burocratiche.

Il primo progetto dell'architetto Virgilio Vallot risale al 1934 e lo si può senz'altro presentare come risultante di un concorso nazionale fallito, fondato del resto, come altri, su compromessi e preconcetti, sulla base dei quali l'architetto A. MAZZONI si impegnò ad elaborare una svariata gamma di soluzioni.

Il progetto Vallot, vincitore del primo premio, non fu reso esecutivo per le relazioni contrarie presentate dagli architetti Vaccaro, Del Debbio, Aschieri, membri della Commissione giudicatrice; tuttavia, si cercò egualmente di avere un progetto Vallot studiato in collaborazione con il Gruppo Architettura delle F.S.

Tale progetto, venuto alla luce dopo molti anni di aggiustamenti, fu in un primo tempo approvato ma successivamente rifiutato dalle Autorità locali e dagli Enti responsabili; dopo di che, tra il 1943 e il 1948, si diede il via ad una serie di soluzioni architettoniche sovraccariche di strutture eclettiche, le meno qualificate per lo scopo cui erano destinate, non potendo essere adottato lo stesso metro usato per i monumenti del Canal Grande.

L'ultimo progetto del Mazzoni (*figura 178*), sintesi di una precedente miriade di soluzioni, non dissenti sostanzialmente dallo spartito dell'architettura piacentiniana.

Fig. 177





Fig. 178

Il porticato frontale, pilastrato secondo i canoni piacentiniani fu ripresentato dall'architetto Boldrin della Sezione Lavori di Venezia in un suo progetto rielaborato più volte in diverse soluzioni dall'architetto Perilli (figg. 179-180).

Infine se ne varò uno che, approvato e messo in cantiere, subì durante il corso dei lavori, per le riserve e i discordanti pareri, tali modifiche e adattamenti da suggerirne la sospensione.

Nel 1948 altri studi, progetti e varianti stesi dall'architetto Perilli, conformemente alle numerose e spesso contrastanti indicazioni della Commissione Edilizia e della Sovrintendenza ai Monumenti di Venezia, furono sintetizzati in un progetto definitivo venuto infine alla luce, dopo 16 anni di traversie e di compromessi (figg. 180-181).

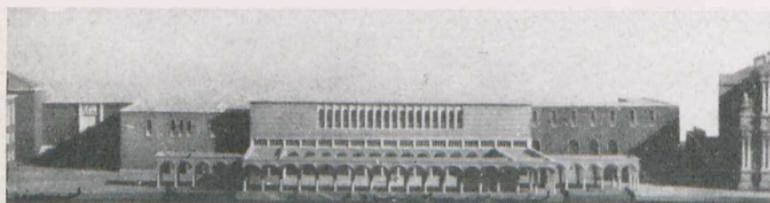


Fig. 179

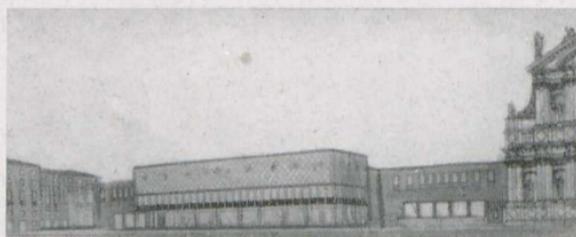


Fig. 180

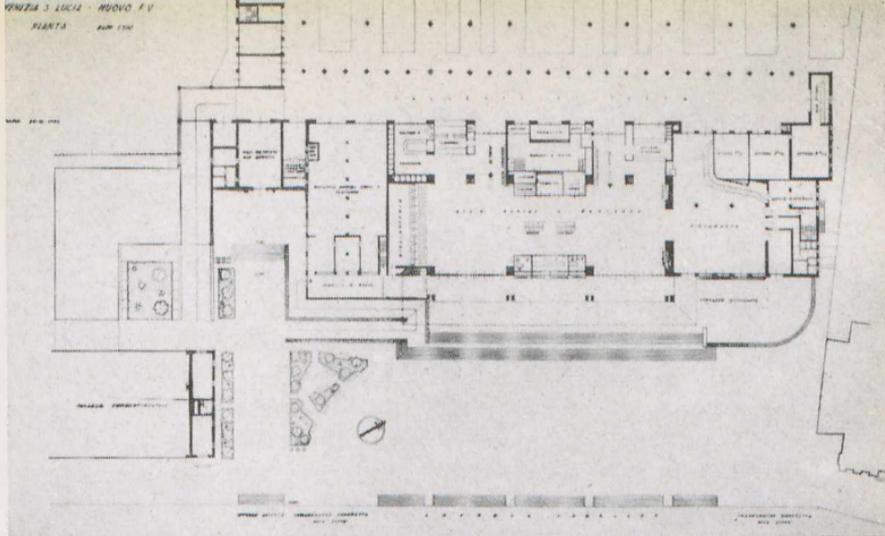


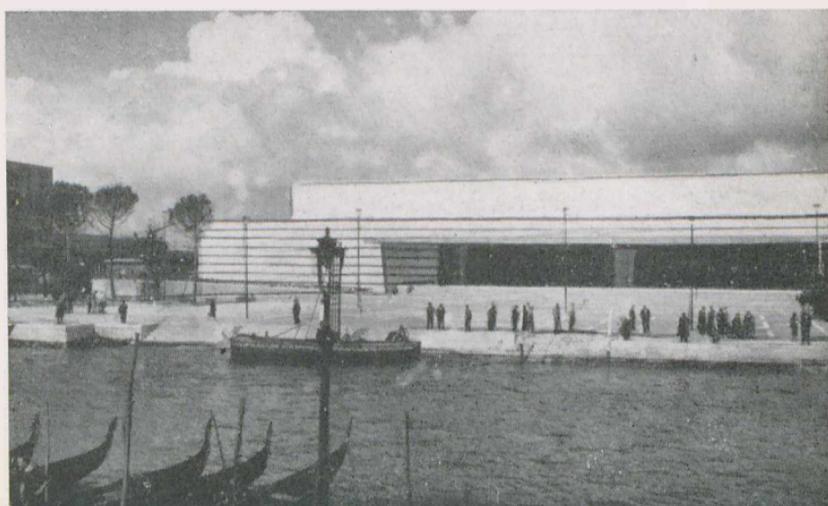
Fig. 181

La soluzione definitiva (figura 182).

Il prospetto, la cui trama compositiva non intende essere appariscente ed impegnativa, si affaccia su un vasto piazzale esterno antistante al Canal Grande, per lasciare libera la visuale oltre il ponte degli Scalzi a S. Geremia.

All'interno, l'atrio di m 60 × 20 è soffittato da volte vetrate; la copertura della Galleria di testa (m 120 × 20), impostata su 25 colonne corinzie, è rivestita in ottone bronzato. Sulla Galleria di testa si affacciano le sale di aspetto, il ristorante, l'ufficio informazioni e cambio, il deposito bagagli, ed altri locali destinati ai servizi.

Fig. 182 - F.V. di Venezia S. Lucia - Progetto architetto Perilli.



MILANO PORTA NUOVA.

Per la prima volta in Italia si è sentito il bisogno di caratterizzare la stazione anche come organismo ricettivo, dotandola di un fabbricato per albergo che, inserito, nella medesima organizzazione dei servizi per i viaggiatori, fosse, nel contempo, capace di funzionamento autonomo.

La richiesta di una soluzione di coordinamento tra stazione ferroviaria, stazione delle autolinee e quella di un vicino eliporto, previste nel Piano Regolatore particolareggiato, puntualizza altrettante necessità urbanistiche, tendenti ad ottenere percorsi rapidi tra stazione ferroviaria ed eliporto, contatti con la Città, ampie visibilità prospettiche sulle principali direttrici di traffico e il rispetto delle arterie confluenti verso il centro direzionale.

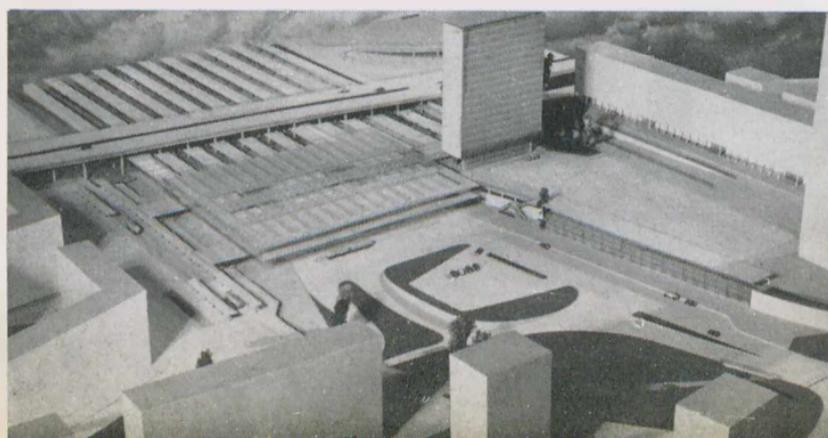
I progetti prescelti e premiati *ex-aequo* fanno capo al gruppo romano: Ingg. Arch. D. Jannicelli, G. e F. Gigli, S. Bonamico e R. Del Debbio e al gruppo milanese: Arch. G. Minoletti, E. Gentili Tedeschi e M. Tevarotto.

Le soluzioni dei due gruppi differiscono come impostazione e funzionalità articolandosi, la prima in due distinti organismi, stazione e albergo, con alleggerimento delle strutture e delle coperture; la seconda inserendo l'albergo al disopra della copertura della stazione ferroviaria in modo da assicurare collegamenti diretti di questa con le autolinee e l'eliporto.

La traduzione architettonica degli elementi di progetto tende a ridursi nel primo caso, ad una linearità pura ed essenziale e, nel secondo, ad un più concentrato ragionamento per l'equilibrio degli elementi compositivi.

Il progetto definitivo, nato dalla collaborazione dei due gruppi vincitori, è in corso di realizzazione.

Fig. 183 - F. V. di Milano P. N. - Progetto Jannicelli, Gigli, Bonamico, Del Debbio, Minoletti, Gentili, Tevarotto.



NAPOLI CENTRALE.

La vecchia stazione, che in occasione del Piano Regolatore del 1860, l'architetto Alvino, con ardita concezione urbanistica, aveva posto alla base dei nuclei di espansione (quartieri del Vasto e del Rettifilo) risanando ampie zone e proiettando lungo l'asse nord-est la zona industriale della Napoli moderna, ha fatto fronte per novant'anni a tutte le esigenze del traffico urbano e suburbano, che oggi vi insiste con una spinta considerevole.

Solo nell'ultimo decennio sorse l'idea di abbattere il vecchio F.V. e utilizzare l'area da esso occupata per costruire una grande piazza da inserire nella urbanistica cittadina, in maniera da agevolare e snellire le correnti della circolazione stradale sempre più congestionata.

A tale scopo, in collaborazione fra il Comune di Napoli e l'Azienda F.S., nel 1954, venne bandito un concorso nazionale fra liberi professionisti.

Furono prescelti, tra tanti progetti, quelli contrassegnati « Gabbiani », « Granatello 1830 » e « Trasparenza pensilina ». Il progetto definitivo risulta da una fusione dei tre progetti vincitori.

Il criterio informatore si è sostanziato nella realizzazione di uno spazio coperto che inquadra architettonicamente un passaggio ampio tra la Piazza cittadina e il fascio dei binari. In tal modo si garantisce un fluido contatto fra il pubblico ed i treni, eliminando tutti gli ostacoli e le distanze che una volta si frapponevano fra l'utente e il servizio ferroviario.

Strettamente connesso alla realizzazione del complesso degli impianti ferroviari è il problema della viabilità stradale, conseguente alla demolizione del vecchio fabbricato Viag-

Fig. 184 - F.V. di Napoli C.le - Progetto Narducci.





Fig. 185 - F.V. di Napoli C.le - Progetto V. Lena e A. Aprile.



Fig. 186 - F.V. di Napoli C.le - Progetto Battaglini, Cameli, Lombardi.

Fig. 187 - F.V. di Napoli C.le - Progetto Nervi, Vaccaro, Campanella.



giatori e alla copertura del trincerone di Piazza Garibaldi: la nuova Piazza Garibaldi presenta ora una superficie pressochè raddoppiata (mq 63.000 contro i 35.000 di prima).

Il Comune di Napoli ha studiato dal suo canto una sistemazione urbanistica che ha in effetti eliminato quasi totalmente gli incroci e che assicura una buona circolazione delle auto e dei filobus mentre alcuni sottopassaggi svincolano dal traffico di superficie il collegamento tra le varie arterie confluenti nella piazza. Zone di verde rompono la monotonia dell'asfalto, sicchè dall'alto.

L'insieme dei lavori eseguiti può fulcrarsi su tre soggetti quasi a sè stanti, anche se riuniti da un solo fine: il F.V. di Napoli C.le, la copertura del trincerone che contiene la stazione sotterranea di Piazza Garibaldi e forma il piano di calpestio della Piazza, il nuovo alveo del Cauale Arenaccia nella tratta che attraversa le due stazioni a quota intermedia.

Il F.V. della nuova stazione comprende tre padiglioni in vetro: il primo a destra è quello del deposito bagagli e del bar; il secondo, centrale, contiene biglietteria, sale di attesa, ufficio informazioni, ufficio telefonico e qualche stand di vendita di oggetti utili ai viaggiatori; il terzo, ristorante e deposito colli a mano.

Mentre i primi due sono sistemati al di sotto della grande pensilina, il terzo sarà costruito al di sotto di un grattacielo che sorgerà sul lato sinistro.

Questo edificio, che sarà realizzato nei prossimi anni, avrà una base a stella con tre punte a 120° , ognuna delle tre ali sarà lunga circa m 32 e larga circa m 12,50; una rampa addurrà le auto al primo piano dell'edificio (a quota + 8,15), ossia alla stessa quota della pensilina, ove verrà apprestato un posteggio di un'area di circa 2.000 mq, sufficiente per circa 100 auto con possibilità di circolazione.

La singolarità della pensilina è data dalla sua linea, caratterizzata dalla struttura a celle triangolari e, superiormente, da una corrispondente successione di volumi a piramide cava.

Staticamente, la pensilina poggia su sostegni a tripode rovesciato, che ripete anch'esso il modulo della copertura cioè il motivo triangolare dominante la concezione architettonica.

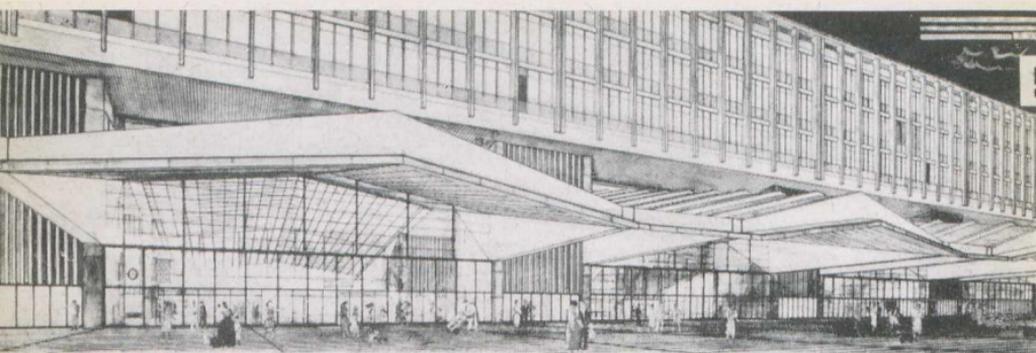


Fig. 188 -- P.V. di Napoli C.le - Progetto De Renzi, Vagnetti, Nicolini, Martinelli.

Fig. 189 - Nuovo atrio P.V. della stazione Napoli C.le.



NOTE BIBLIOGRAFICHE

- (1) Cfr. *Storia delle Ferrovie Italiane* di Filippo TAJANI, Milano 1939 ; inoltre : H. LAFFILLEUX, *Géographie des chemins de fer d'Europe*, tome II, premier volume, Paris 1951 ;
- (2) Cfr. *Raccolta storica della Stampa Italiana*, Biblioteca Vittorio Emanuele, Roma ;
- (3) Cfr. Catalogo della Mostra *Un secolo di Ferrovie e d'Arte* ed. De Luca, realizzata dall'ing. Vincenzo LENA della Documentazione F.S. e dal Dr. Luigi SALERNO del Ministero della Pubblica Istruzione ;
- (4) Cfr. V. LENA *Le grandi stazioni per Viaggiatori* vedi « Ingegneria Ferroviaria », Roma 1953-54 ;
- (5) Cfr. (1), opere già citate ;
- (6) Cfr. *Le strade Ferrate, considerate nei rapporti Tecnici, Amministrativi e Commerciali*, dell'ing. A. CANTALUPI, Milano, Tipografia D. Salvi, 1857 ; *Lezioni fatte sulle strade di ferro nel 1833-34 alla Scuola di Ponti e Strade* da M. MINARDO, professore, Napoli, 1840 ; e inoltre i documenti seguenti :
 - *Memoria Tecnica* dell'ing. G. MILANI, con considerazioni generali topografiche, economiche e tecniche per la costruzione della strada Ferdinandea Lombardo-Veneto ; Venezia, per i tipi di Gondoliere, 1861 ;
 - *Proposta e documenti della Società Anonima per la costruzione della Ferrovia Monza-Lecco per la Brianza*, Milano, tip. Bernardini, 1862 ;
- (7) Cfr. (4), opera già citata e inoltre : *L'Arte Moderna*, vol. I e II, del Prof. E. LAVAGNINO, UTET, Torino 1956 ;
- (8) Cfr. (1), opere già citate e inoltre :
 FERROVIE DELLO STATO (Ufficio Centrale di Statistica), *Sviluppo delle Ferrovie Italiane dal 1839 al 21 dicembre 1926*, Roma, 1927 ;
 FERROVIE DELLO STATO, *Origini, sviluppo e programma delle Ferrovie Italiane dello Stato dal 1848*, edito per il centenario, Roma 1949 ;
Il Centenario delle Ferrovie Italiane, 1839-1939, edito a cura della D.G. delle Ferrovie dello Stato, Roma 1940 ;
- (9) Cfr. (1), (6), inoltre : *L'epopea della strada di ferro*, Numero speciale di « Sapere » n. 109, Milano, 1939 ;
- (10) Cfr. (1), (6), (8) e inoltre : *Il problema delle Ferrovie nel Risorgimento Italiano*, di Corrado DE BIASE, Modena 1940 ;
- (11) *Delle Strade Ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse*. Cinque discorsi di Carlo LARIONE PERRITI, Capolago, 1845 ;
- (12) Cfr. (1), (6), (8), (10) e inoltre : *Dalla Bayard all'ETR 300 - Sommario storico delle Ferrovie italiane*, di Livio JANNATTONI, quaderno n. 5 della Documentazione F.S. ; Apollon, Roma 1956 ;
 MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *La ferrovia per lo Stato della Città del Vaticano*, Roma 1934 ;
- (13) *Relazione*, del Deputato Cesare CORRENTI, pronunciata alla Camera nei giorni 4, 5 e 6 aprile, edita a Firenze, 1865 ;

- (14) Cfr. (1) e (9) e inoltre: Ferrovie di Carlo F. FERRARIS in *Cinquanta anni di storia italiana, 1860-1910*, vol. I, Hoepli, Milano, 1911;
- (15) FERROVIE DELLO STATO — DIREZIONE GENERALE — *Indice generale delle Leggi e dei Decreti reali, inerenti alle ferrovie italiane ed alle materie di attinenza*, pubblicato nella raccolta ufficiale della Costituzione del Regno fino a tutto l'anno 1910», e inoltre: *Le Ferrovie Italiane e il Parlamento* di B. BACCAIONI - DORNIC, Roma 1884; *Le nostre ferrovie - Origine e costituzione delle reti ferroviarie italiane - I contratti di esercizio e l'ordinamento amministrativo delle strade ferrate del Mediterraneo*, di G.E. CHELLI, Milano 1889;
- (16) Cfr. (1), (9), e inoltre: G. B. BIADDEGO, *I grandi trafori Alpini - Fréjus, S. Gottardo, Sempione ed altre gallerie, eseguite a perforazione meccanica*, Hoepli, Milano 1906;
- (17) Cfr. (1), (6), (9) e raccolta documenti dell'Archivio storico napoletano - Museo di S. Martino, editi con i caratteri tipografici di Gaetano Nobile, Napoli 1844;
- (18) *Costruzione ed Esercizio delle Strade Ferrate*, (testi e tavole) del Png. A. FADDA, Milano 1890;
- (19) Cfr. (4), (6) (18) e inoltre: *Giornale dei Lavori pubblici e delle S.S.F.F.*, raccolta 1880-1903, Roma; «*Rivista Tecnica delle Ferrovie Italiane*» raccolta 1912-1939, Roma;
- (20) Oltre le opere già citate nel testo Cfr.:
 - *Manuel des constructions métalliques et mécaniques*, di P. BUCHETTI, Milano 1888;
La Tettoia nella stazione di Foggia di A. MORENO, Torino, editr. Camillo e Bertolero, 1876;
Manuale del Costruttore, (Ferrovie), di M. FOESTER, Lipsia 1906;
- (21) *La nuova stazione di Roma T. delle Ferrovie Italiane dello Stato*, (raccolta di articoli pubblicati da «*Ingegneria Ferroviaria*»), vol. I e II, edita dal C.I.F.I., Roma 1951;
- (22) Cfr. (18) e inoltre: *Bollettini e regolamenti ex-Reli F.S.*, (raccolti dalla Biblioteca Centrale della Direzione Generale F.S.); *Relazioni del Ministero dei Lavori Pubblici intorno alla costruzione e all'esercizio delle Ferrovie*;
- (23) Cfr. Dalla relazione dell'igienista Dott. Giov. Francesco RANDONE, volume d'igiene inserito nel testo già citato (18), vol. V, parte Vb edito nel 1890; *La Gestione di Stato delle Ferrovie Italiane* raccolta di monografie, a cura della Documentazione F.S., Apollon - Roma 1956;
- (24) Cfr. (4), (7), e inoltre: *Architettura e Urbanistica ferroviaria - Le grandi stazioni viaggiatori* dell'ing. V. LENA; *L'architettura nell'edilizia delle Ferrovie dello Stato*, dell'ing. Ferruccio BUSINAGI, Roma 1931; *Edifici per i trasporti*, di Bruno BOLIS, Vallardi, 1947;
- (25) Cfr. *Storia dell'Architettura Moderna*, di Bruno ZEVI, Einaudi, Torino 1950;
- (26) Cfr. (4), (7), (24), (25) e inoltre, per l'intero capitolo, *Riviste ferroviarie italiane ed estere* e Monografie pubblicate dalle F.S. in occasione dell'inaugurazione di grandi stazioni ferroviarie: Milano (1931), Firenze (1935), Roma T. (1951).
- (27) *La nuova stazione di Napoli C.le*, Itinerari guida del Compartimento di Napoli dell'Ing. Mario BORRIELLO - Napoli, 1960.

Della collana dei QUADERNI sono finora usciti i seguenti numeri:

1. LE FERROVIE AL SERVIZIO DEL PAESE (Ed. 1952 e 1954)
2. LE NOSTRE AUTOMOTRICI TERMICHE (Ed. 1952, 1956 e 1960)
3. FERROVIARI (Ed. 1953)
4. FATTI E CIFRE SULLE F.S. (Ed. 1952 e 1956)
5. DALLA BAYARD ALL'ETR 300 (Ed. 1953 e 1956)
6. TRENI E NAVI (Ed. 1955)
7. MOLTO O POCO? (Tariffe di ieri e di oggi) - (Ed. 1957)
8. IL TRENO IN CASA (Ed. 1957)
9. LE NOSTRE LOCOMOTIVE ELETTRICHE (Ed. 1957)
10. STORIA DEL NOSTRO (Le nostre locomotive a vapore) - (Ed. 1958)

I «Quaderni delle F. S.» sono in vendita presso le librerie ed il Museo Ferroviario in Roma Termini.

Hanno collaborato al presente 11° Quaderno :

V. CERNA e U. UVA con la copertina, i grafici e l'impaginazione.

V. COLAROSI e F. SORRENTINO per la redazione.

LA FOTOTECA CENTRALE F. S. con le fotografie.

Direzione: M. PELLEGRINO

EDITO A CURA DEL CENTRO RELAZIONI AZIENDALI F. S.
STAMPATO DALLA TIPO-LITOGRAFIA F. S. - ROMA

