

**Fondo Angiolo Mazzoni.**  
**Soggetto produttore**

# Angiolo MAZZONI

(Roma, 1894 – 1979)

**Ingegnere, architetto**



Nacque a Bologna il 21 maggio 1894 da genitori senesi: Ciro, funzionario del Ministero delle Poste e Telegrafi, e Adalgisa Del Grande.

Nel 1905, anno di costituzione delle Ferrovie dello Stato, la famiglia si trasferì a Roma, ove dal 1910 il M. frequentò il regio istituto tecnico Leonardo da Vinci, la prima scuola a orientamento tecnico-scientifico della capitale, che comprendeva una sezione propedeutica alla facoltà di ingegneria civile e meccanica. Di questo stesso periodo sono i suoi primi contatti con il futurismo, al quale aderirà più di venti anni dopo (Forti). Nel 1914 il M. si iscrisse alla Scuola di applicazione per

ingegneri di Roma; ebbe come docenti G. Giovannoni, G.B. Milani, V. Fasolo e si laureò nel 1919 in ingegneria civile. Fino al 1921 ricoprì, poi, la carica di assistente presso la stessa scuola in varie materie: elementi delle fabbriche, architettura generale, architettura tecnica. Contemporaneamente agli studi universitari, dal 1915 al 1918 il M. prestò servizio militare a Bologna presso la direzione del genio militare. Non mancarono nella formazione del M. influenze monumentaliste e storiciste tipiche dell'architettura di M. Piacentini, il cui studio egli frequentò per oltre un anno a partire dal 1920. Risalgono a questo anno alcuni progetti di studio per la città giardino Aniene di Roma e per la Banca di sconto di Vicenza dove lavorava come dipendente dell'ufficio edilizio. Nell'aprile del 1921 fu assunto dalle Ferrovie dello Stato, presso la sezione speciale lavori di Milano, con il grado di ingegnere provvisorio; nel mese di novembre fu trasferito come ingegnere in prova a Bologna, ove sviluppò i primi incarichi di progettazione: la stazione di Borgo San Donnino (Fidenza) e alcune case per ferrovieri a Bologna. Questo cambiamento di sede gli permise di frequentare l'Accademia di belle arti di Bologna presso la quale conseguì il diploma in architettura nel 1923. Nel mese di dicembre del 1921 sposò Maria Bozzato con la quale ebbe due figli, Elisa (2 sett. 1923) e Marcello (7 apr. 1927), morto a ventuno anni in un incidente d'auto a Bogotà.

Nel 1922 fu nominato ispettore stabile della divisione lavori delle Ferrovie dello Stato. Nel 1924, anno dell'istituzione del ministero delle Comunicazioni, che comprendeva tra l'altro Poste e Telegrafi e l'amministrazione delle Ferrovie, fu trasferito a Roma presso la direzione generale. Tra il 1925 e il 1926, con la stazione del Brennero, inaugurata nel 1930, ebbe inizio la sua fitta attività di progettazione di edifici ferroviari e postali diffusi

lungo tutto il territorio italiano, destinata a protrarsi fino al 1945. Sei di questi edifici postali (Varese, Massa, Grosseto, La Spezia, Agrigento e Trento) facevano parte di un elenco di edifici pubblici la cui costruzione era stata decisa da B. Mussolini anche per far fronte alla disoccupazione.

Per tre delle stazioni più note presenti sul territorio nazionale, Firenze S. Maria Novella (1927-33), Roma Termini (1925-44) e Venezia S. Lucia (1928-43), il suo incarico principale fu la cura del complesso della progettazione con contributi di varia natura, che condussero alla celebrazione di concorsi di architettura di rilevanza nazionale.

A Firenze, il M. realizzò l'edificio Squadra Rialzo con la centrale termica (1932-34), che è considerato il suo capolavoro. Si tratta di un complesso molto articolato, finito con intonaco rosso Terranova scuro, dallo stile decisamente futurista ravvisabile nella presenza di quattro ciminiere metalliche e nella scala a chiocciola di servizio, esibite all'esterno dell'edificio insieme con ingranaggi e balaustre liberamente accostati ai volumi solidi e puri del complesso.

Il ruolo che il M. ebbe, invece, nella realizzazione della stazione di testa del capoluogo toscano riguarda l'elaborazione di cinque progetti, redatti tra il 1929 e il 1933 su incarico della direzione generale delle Ferrovie, che furono motivo di aspre polemiche, ma anche di pubblici consensi, che condussero alla decisione di bandire il concorso, vinto nel 1933 dal Gruppo toscano, guidato da G. Michelucci.

Lo stesso M. partecipò al concorso privatamente con tre progetti, di cui uno caratterizzato da fronti rettilinee, precedute da porticati con archi e pilastri senza alcuna decorazione e torre con orologio.

Per la stazione di Roma, tra il 1925 e il 1928 il M. si occupò dello studio per una sistemazione che prevedesse la liberazione del centro della città dalle linee del traffico ferroviario, oltre a ideare diversi ampliamenti del vecchio fabbricato, un tema urbano che si era posto all'attenzione già dai primissimi anni del secolo e che non aveva ancora trovato una soluzione. Tutti questi studi furono ripresi nel 1932, dopo che l'ingegnere C. Oddone, direttore generale delle Ferrovie dello Stato, aveva fatto includere nel nuovo piano regolatore generale di Roma (1931) il piano di riordino ferroviario, che comprendeva gli scambi ferroviari urbani, lo scalo merci e le stazioni della metropolitana: tra le altre proposte progettuali per l'edificio della stazione, il M. elaborò uno studio, in collaborazione con l'ingegnere F. Businari, di una stazione parzialmente sotterranea e un fabbricato con ampie vetrate, netto e slanciato, lodato da F.T. Marinetti nella *Gazzetta del popolo* (19 ag. 1933).

Nonostante non si fosse ancora definitivamente scelto il progetto tra le numerose varianti proposte, il 16 febr. 1937 si tenne una simbolica, fastosa inaugurazione del cantiere, alla presenza di Mussolini. I lavori furono sospesi definitivamente, a causa della guerra, il 25 luglio 1943 quando erano stati completati gli apparati tecnologici e le ali laterali, caratterizzate dalla serie di bianchi archi metafisici ritagliati nel travertino.

Gli studi per la stazione di Venezia S. Lucia abbracciano un arco temporale lungo quindici anni: dal 1928 al 1943.

Il M. produsse complessivamente una decina di progetti, cinque dei quali nel periodo precedente il concorso del 1934-35, che fu vinto dall'architetto veneziano V. Vallot, con il quale sarebbe stato chiamato a collaborare su incarico del ministro delle Comunicazioni V. Cini.

Sono del 1925-26 i progetti del collegio e colonia per i figli dei postelegrafonici e dei ferrovieri al Calambrone, presso Tirrenia, affidatigli dal senatore R. De Vita, che all'epoca era consigliere d'amministrazione delle Poste e Telegrafi e presidente del relativo istituto

di previdenza, e il complesso di case per ferrovieri e dopolavoro ferroviario in via Bari a Roma.

Quest'ultimo è un insieme eclettico formato da una sala da spettacolo, realizzata in collaborazione con l'architetto E. Vodret, e da un austero caseggiato a uso abitativo che completa l'isolato esibendo un angolo scavato al di sopra del severo portone assiale alto tre piani.

La colonia marina del Calambrone, intitolata a Rosa Maltoni Mussolini, è un complesso molto articolato, la cui costruzione fu terminata nel 1933. Il progetto presenta un doppio asse di simmetria, di cui particolarmente interessante è quello trasversale, marcato da due serbatoi cilindrici intorno ai quali si sviluppa una stretta scala, una figura geometrico-compositiva che il M. ripeterà in altre occasioni progettuali. Il Calambrone sembra essere stato progettato per l'osservazione dall'aeroplano, seguendo l'attitudine futurista a vedere il territorio non più solamente ad altezza d'uomo. Dall'alto l'impianto planimetrico risulta composto da corpi che piegano improvvisamente quasi ad accentuare una linea spezzata in movimento.

Il 1° genn. 1926 il M. si iscrisse al Partito nazionale fascista, ottenendo poco dopo la promozione a ispettore principale e, il 24 maggio dello stesso anno, fu insignito dell'onorificenza di cavaliere della Corona d'Italia. Fu nominato ufficiale della Corona d'Italia il 27 ott. 1930; commendatore della Corona d'Italia il 27 genn. 1932 e cavaliere dell'Ordine dei Ss. Maurizio e Lazzaro il 4 giugno 1932. Si iscrisse al movimento neofuturista il 14 maggio 1933, pochi mesi dopo aver conosciuto personalmente Marinetti che a sua volta aveva assistito all'inaugurazione delle poste di Littoria (18 dic. 1932), un edificio fortemente caratterizzato da alte grate di protezione dalle zanzare malariche che rivestivano i volumi semicilindrici vetriati posti sulle facciate.

In un articolo dal titolo *Ritmo eroico* (*Gazzetta del popolo*, 19 dic. 1932) Marinetti ne esaltava l'architettura, definendo «superamento futurista del razionalismo» l'utilitarismo adottato in questo edificio come soluzione estetica. In seguito il M. fu tra i firmatari del *Manifesto futurista dell'architettura aerea*, pubblicato il 27 genn. 1934; ebbe quindi inizio una intensa attività pubblicistica come codirettore, insieme con M.S. Somenzi, della rivista *Sant'Elia*, che lo portò a frequentare i protagonisti del movimento futurista, ad alcuni dei quali affidò il compito di completare con grandi mosaici e pitture murali gli interni dei suoi edifici. Opere di Tato (Guglielmo Sansoni), M. Sironi, B. Marinetti, F. Depero, E. Prampolini e Fillia (Luigi Colombo) si trovano negli uffici postali di Trento, Gorizia, La Spezia, Bergamo e Palermo e si distinguono per i colori particolarmente brillanti.

Il M. fu considerato un architetto futurista soprattutto per la policromia e la «polimateria», come egli usava definire la vasta gamma di materiali e di colori impiegati per le sue realizzazioni: la centrale termica di Firenze, soprannominata l'«aviorimessa rossa», fu dipinta con un rosso Terranova, l'ufficio postale di Sabaudia venne rivestito in mattonelle di ceramica blu oltremare lucido, accostate a cornici di finestre di marmo rosa senese; adoperò i vetri di Murano colorati per i rivestimenti e per le lampade, e nell'edificio delle poste di Ostia ne fece un uso strutturale.

In realtà la sperimentazione e la varietà dei risultati figurativi che caratterizzano l'opera del M. rendono difficile ridurre il suo linguaggio a un unico comune denominatore; lo testimonia anche un particolare metodo adottato nell'elaborazione e nella presentazione dei progetti. Di solito, infatti, egli proponeva una serie di soluzioni in stile diverso: quelle classiciste gradite dal regime, tradizionaliste richieste dalle amministrazioni, moderne secondo la sua sensibilità personale. Tra queste ultime, si annoverano opere di diversa ascendenza come la centrale termica di Firenze, riferibile a una matrice costruttivista; le stazioni di Trento, del Brennero, di Reggio Calabria e le poste di Ostia, ispirate a un razionalismo puro, in alcuni casi, come a Ostia e Agrigento, con echi novecentisti alla

maniera di G. De Chirico e Sironi. Le numerose occasioni progettuali consentirono quindi al M. di tentare sempre nuove strade espressive, fino a stabilizzarsi su quel linguaggio eterogeneo che contaminava il lessico razionalista con una ricca matericità, che Marinetti definì futurista, ma che testimonia la necessità di soddisfare le richieste dell'amministrazione della quale egli era un dipendente, in alcune circostanze, frutto di mediazione in situazioni di discordia tra i suoi interlocutori, particolarmente complesse ed evidenti nelle vicende legate alla storia degli importanti nodi ferroviari di Firenze, Roma e Venezia.

Nel 1945 G. Di Raimondo, che era stato sottosegretario per le Ferrovie nel ministero delle Comunicazioni del primo e del secondo governo Badoglio, denunciò il M. alla commissione d'epurazione presso la direzione generale delle Ferrovie dello Stato; ciò comportò la sua sospensione dal servizio, ma successivamente, il 27 maggio 1946, egli fu disculpato e di conseguenza sparse denuncia verso i suoi accusatori per falsa testimonianza e calunnia. Deluso dalle vicende interne d'Italia nell'immediato dopoguerra, il M., nel 1947, accettò l'offerta di don Gustavo Santos, fratello dell'ex presidente della Colombia, di una cattedra per l'insegnamento di storia dell'architettura e di urbanistica all'Università nazionale colombiana a Bogotà. In questo Paese, ove la presenza di italiani era molto limitata contrariamente ad altre aree dell'America Latina, dal 15 marzo 1948 il M. ricoprì il ruolo di professore di architettura (fino al 1950) e di consulente per la costruzione della ferrovia Ibagué-Armenia; nel 1951 assunse la carica di dirigente dell'ufficio architettura dell'Impresa nazionale delle telecomunicazioni colombiane, conferitogli direttamente dal ministro delle Comunicazioni.

Il M. fu coinvolto in prima persona nella vita istituzionale di questo Paese e fu testimone di importanti cambiamenti politici. La stima riposta in lui, oltre agli incarichi istituzionali, gli offrì numerose opportunità professionali, dai progetti urbanistici per Bogotà (1948-53) alle proposte per la stazione ferroviaria centrale della capitale (1948-51), alla sistemazione della piazza degli Eroi (1950) – per la quale si avvale della collaborazione di artisti locali e italiani di rilievo, tra cui G. Manzù e L. Consorti – ad alcune residenze di importanti personaggi colombiani: sono del 1957-58 la residenza del generale R. Roa e quella della signora Mariela López Gómez (progettata in collaborazione con J.M. Gómez Meja). Ancora in virtù della sua esperienza italiana in questo settore, tra il 1950 e il 1954 il M. studiò diversi progetti per palazzi postali e per le Telecomunicazioni: il primo per la città di Buga per il quale elaborò come d'abitudine più versioni, sia moderne sia in stile coloniale, che però rimase alla fase di studio. Fu realizzato solo l'edificio per le Telecomunicazioni di Palmira, una costruzione moderna a pianta rettangolare estremamente semplice, con pilotis cilindrici e pareti continue in ferro e vetro.

La committenza ecclesiastica fu la seconda importante fonte di lavoro nel Paese sudamericano: nel 1955 il M. fu autore del restauro della chiesa cinquecentesca di S. Francesco d'Assisi a Bogotà e dal 1953 elaborò per la cattedrale di Barranquilla un progetto moderno, senza concessioni al vernacolo, con la pianta a forma di parabola molto stretta, che definì «a campana», e le pareti esterne quasi completamente chiuse, in ragione delle particolari condizioni climatiche della città.

Il 28 maggio 1963 il M. fece ritorno in Italia a causa del peggioramento delle condizioni di salute della moglie, alla quale non giovava l'elevata altitudine della capitale colombiana. Si stabilì a Roma, dove condusse una vita ritirata, mantenendo rapporti epistolari con esponenti della cultura architettonica italiana e con personalità conosciute in Colombia e cercando di difendere e riqualificare la propria opera.

Morì a Roma il 28 sett. 1979, quando si era riacceso da parte della critica specializzata un certo interesse per il suo lavoro.

Fonti e bibliografia: Rovereto, Museo d'arte moderna di Trento e Rovereto, *Arch. Angiolo Mazzoni*; C. Severati, *A. M.: dalle poetiche al linguaggio moderno dell'architettura*, in *L'Architettura: cronache e storia*, XX (1975), 11, pp. 714-723; A. Forti, *A. M. Architetto fra fascismo e libertà*, Firenze 1978; *A. M. (1894-1979): architetto nell'Italia tra le due guerre*, Bologna 1984; M. Martignoni, *A. M. architetto di edifici pubblici, 1894-1979*, in *La stazione di Trento di A. M.*, a cura di P. Pettenella, Milano 1994, pp. 83-86; *A. M. (1894-1979): architetto futurista*, a cura di M. Vittori, Aprilia 2001; S. Mornati, in *Diz. dell'architettura del XX secolo*, a cura di C. Olmo, IV, Torino-London 2001, pp. 247-249; *A. M. (1894-1979): architetto ingegnere del ministero delle Comunicazioni. Atti del Convegno...*, Firenze... 2001 (con elenco e descrizione completa delle opere), a cura di M. Cozzi - E. Godoli - P. Pettenella, Milano 2003.

**Fonte**

A. Capanna, *Dizionario Biografico degli Italiani*, 2008, vol. 72 (*ad vocem* Angiolo Mazzoni).

La scheda riporta il testo della voce del *DBI* redatta da Alessandra Capanna.