Zeitschrift: Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning

Herausgeber: Società Svizzera Ingegneri e Architetti

Band: - (2012)

Heft: 6: Il passante ferroviario e la trasformazione della stazione di Zurigo

Artikel: Città e stazioni ferroviarie : il caso svizzero

Autor: Ferrata, Claudio

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-323372

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Claudio Ferrata*

Städte und Bahnhöfe
Der Fall der Schweiz

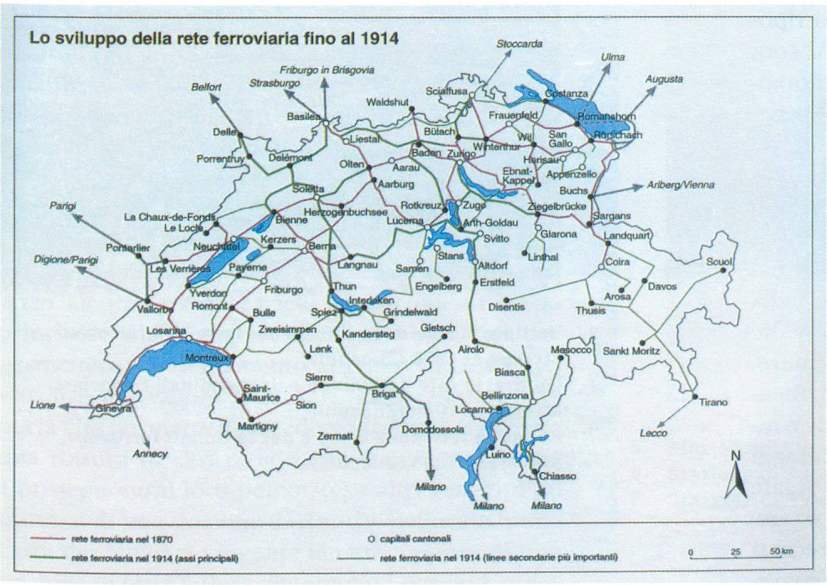
Città e stazioni ferroviarie

Il caso svizzero

Lo spazio geografico si configura attraverso un sistema di linee, punti e superfici e questo fatto diventa particolarmente evidente quando si considera il sistema di trasporti ferroviario. Una ferrovia è appunto costituita dalla linea (con i suoi binari, ponti, gallerie, trincee, massicciate, ecc.), da oggetti più puntuali quali le stazioni (e i loro annessi, depositi per le merci, costruzioni destinate alla manutenzione), le sue infrastrutture trasformano i luoghi, l'accessibilità di città e regioni, le gerarchie tra i centri e influenzano fortemente il loro sviluppo economico. Simbolo dell'incipiente affermazione della società industriale, la ferrovia è all'origine di una normalizzazione del tempo e dello spazio. Per coordinare la complessità del traffico ferroviario occorre infatti far capo a un tempo universale (ben rappresentato dai grandi orologi che sovrastano le hall delle stazioni).
Segnale e nel contempo attore delle trasformazioni dell'economia nazionale, in particolare tra la seconda metà del diciannovesimo secolo e la prima metà del ventesimo, in Svizzera come altrove, l'allestimento della rete ferroviaria è andato a costituire un'importante fase del processo di territorializzazione. Ancora oggi, in un momento in cui il sistema ferroviario sta subendo profonde trasformazioni, la costruzione di una linea e l'edificazione di una nuova stazione – ma pure la dismissione di una vecchia struttura – diventano importanti strumenti per la produzione e la gestione dello spazio. Per discutere delle stazioni e del loro rapporto con la città, il caso svizzero si rivela particolarmente interessante.

Rete ferroviaria e rete urbana

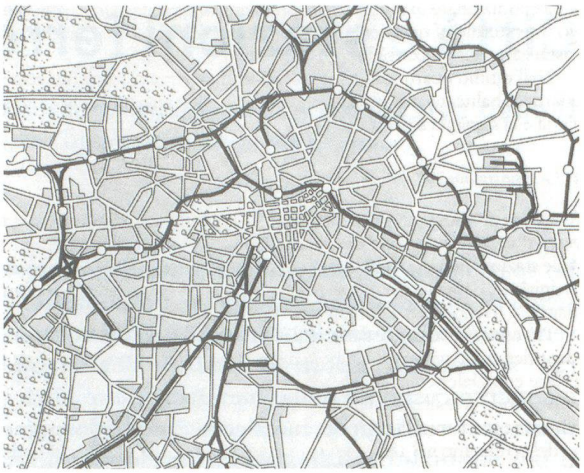
La Svizzera fu tra le prime nazioni ad avviare la sua rivoluzione industriale, malgrado ciò la rete ferroviaria si costituì con un certo ritardo. La prima linea ferroviaria svizzera fu la Spanisch-Brötli-Bahn, la «ferrovia dei panini spagnoli» che dal 1847 collegava Zurigo e Baden, anche se la prima stazione edificata sul territorio nazionale fu quella di Basilea, capolinea della tratta proveniente da Strasburgo che entrava in Svizzera per 1,9 km e edificata tre anni prima. La mancanza di carbone, le asperità del rilievo (che avrebbero richiesto gallerie e ponti di difficile realizzazione), l'assenza di grandi città e di un forte potere centrale (i cantoni rimasero pienamente sovrani sino alla Costituzione federale del 1848), possono spiegare questo ritardo.
Anche se il Consiglio Federale nel 1850 fece allestire un progetto generale da due esperti inglesi, Stephenson e Swinburne, la rete non fu concepita dallo Stato a scala nazionale ma fu il prodotto degli investimenti delle compagnie ferroviarie private che operavano a scala regionale. Infatti la Legge federale del 1852 affidò all'iniziativa privata il compito di



1.

1.
Lo sviluppo della rete ferroviaria in Svizzera fino al 1914 (Dizionario Storico della Svizzera)

realizzare e gestire le linee ferroviarie, le concessioni venivano poi attribuite dai cantoni.
L'allestimento della rete seguì nelle grandi linee il sistema urbano ma interessi locali e regionali svolsero un ruolo non secondario. Al momento della pianificazione delle linee si scatenò una vera lotta tra città che, più di una volta, favorì i centri più ricchi e influenti. Superato il ritardo, lo sviluppo della ferrovia in Svizzera fu poi rapido. Sempre per opera di compagnie private, sorsero pure numerose linee regionali e locali a scartamento ridotto nelle aree periferiche (come ad esempio la tratta Coira-Engadina o la Montreux-Oberland). Molte tra queste sono tutt'ora in funzione. La costruzione della linea del Gottardo (1882), del Sempione (1906) e del Lötschberg (1913) permise di completare la rete con nuovi collegamenti internazionali. La Svizzera fu poi il primo paese europeo ad elettrificare le proprie linee, fatto prevedibile vista la grande disponibilità di acqua per produrre energia idroelettrica e l'assenza di altre fonti energetiche. La prima tratta elettrificata fu la tratta Berthoud-Tuhn nel 1899. Con l'acquisto di 2748 km di linea appartenenti alle compagnie private, nel 1902 nacquero le Ferrovie Federali Svizzere. Così, a inizio secolo, la struttura di base della rete ferroviaria nazionale era completata.
In momenti a noi più vicini, e per rispondere anche all'enorme incremento del trasporto stradale, le ferrovie portarono migliorie significative su alcuni assi, introdussero nuovo materiale ferroviario e soprattutto un sistema orario coordinato (Ferrovia 2000). Oggi la Svizzera conta 5045 km di linee ferroviarie, di cui 3007 km di linee private e, tra queste, 1313 km a scartamento ridotto.
Concepita da e per le città (Walter) la rete ferroviaria ha intrattenuto strette relazioni con la rete urbana. Se la città ha attirato la ferrovia, la ferrovia ha permesso alla città di svilupparsi e di riposizionarsi all'interno del sistema urbano. Ancora nel 1850 la rete urbana del paese era molto omogenea: non esisteva una metropoli che dominasse sull'intero sistema ma questo era costituito da una moltitudine di piccole e medie città. La rete ferroviaria contribuì ad accentuare la forza di poli già esistenti. Zurigo, Basilea, San Gallo ottennero grandi benefici, Ginevra e soprattutto Losanna, furono inizialmente sfavorite. Ma dell'arrivo della ferrovia trassero beneficio anche molte città medie o piccole che videro le loro potenzialità aumentare. Olten acquisì il suo ruolo di nodo ferroviario, Bienne fece un salto spettacolare, altri centri quali Winterthur, Rorschach e Arbon acquisirono vantaggi importanti. Le località che non vennero toccate dal sistema ferroviario rimasero marginali sia geograficamente sia economicamente. Opere recenti o di prossima messa in esercizio porteranno conse-


2.

3.

4.

2. Berlino: la rete delle linee e dei terminali ferroviari, attorno al 1880 (Zucconi)
3. Londra: la rete delle linee e dei terminali ferroviari, attorno al 1860 (Zucconi)
4. Parigi: la rete delle linee e dei terminali ferroviari, attorno al 1860 (Zucconi)

guenze sul piano geografico di grande portata. Inserita nel progetto delle Nuove trasversali ferroviarie alpine, la linea del Lötschberg ha già migliorato l'accessibilità e la centralità di Berna e delle cittadine della Svizzera centro-occidentale. Ben presto, grazie alla galleria di base del Gottardo, Zurigo e Milano saranno più facilmente raggiungibili: la supremazia della metropoli economica elvetica verrà ulteriormente rafforzata.

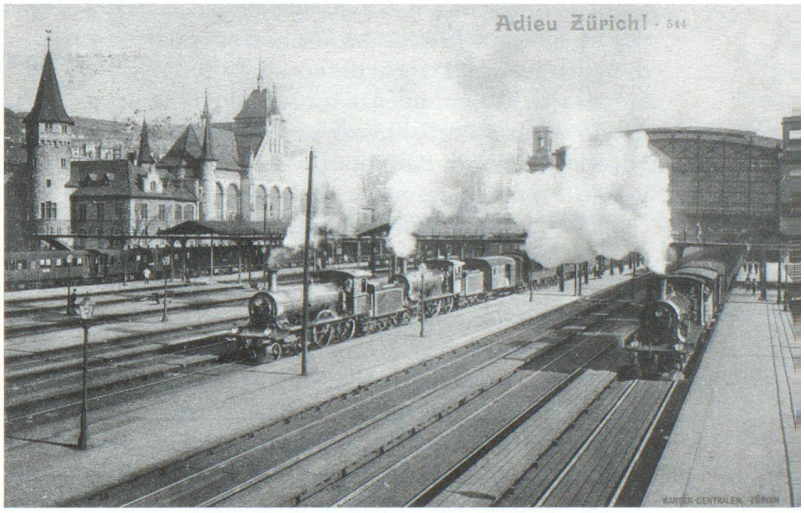
Dalla linea al punto

È noto come lo sviluppo del pensiero urbanistico moderno della seconda metà dell'Ottocento sia stato condizionato da una particolare attenzione per la gestione dei flussi e delle reti (viabilistiche e idriche). È in questo contesto che si può inserire una riflessione sul ruolo delle stazioni tra il diciannovesimo e il ventesimo secolo.

Elemento puntuale, la stazione è quel manufatto architettonico che serve per gestire e indirizzare i flussi che si spostano lungo la rete: passeggeri che devono accedere ai treni o che sono giunti alla fine del loro viaggio e entrano in città, merci che devono essere caricate o scaricate. Questo genere di edifici è interessante per più di un motivo. Innanzitutto in quanto oggetto architettonico e luogo di incontro tra ingegneria e architettura. E se l'ingegnere considerò l'edificazione di una stazione quale luogo per la sperimentazione di nuove tecniche, l'architetto, per un certo tempo, mantenne un'attitudine più prudente andando a cercare i suoi riferimenti negli stili del passato (neo-classico, neo-gotico, ...). Comunque, al momento della loro edificazione, le principali stazioni rivalizzarono in monumentalità con altre architetture pubbliche o private come quelle dei palazzi governativi, dei musei nazionali o delle sedi di grandi banche o di grandi imprese.

Osserviamole più da vicino. La stazione è un edificio bifronte aperto sia sulla città, sia sulla linea. È costituita da due parti distinte: lungo i binari la tettoia sovente edificata in ferro e vetro per riparare i viaggiatori che accedono al treno e poi un grande e elegante fabbricato con un atrio aperto sulla città in cui sono collocate le biglietterie, le sale d'attesa, il buffet. Le sue pareti sono a volte decorate con immagini paesaggistiche delle località toccate dalla linea: l'edificio della stazione si proietta così verso luoghi lontani carichi di fascino. Al corpo principale si aggiungono depositi e banchine per permettere l'avvicinamento al piano di carico dei veicoli o dei vagoni ferroviari. La stazione è una porta che permette di accedere alla città, lì avviene una rottura di carico, le merci vengono scaricate e proseguono il loro percorso su altri vettori. Può trattarsi di una stazione di transito collocata lungo l'asta dei binari e tangente la città, oppure di una stazione di testa (allora denominata *terminus*, *railro-*

5.

6.


7.

5. Stazione di Lucerna, sd (archivio dell'autore)
6. Stazione di Zurigo, sd (archivio dell'autore)
7. Stazione di Ginevra - Cornavin, sd (archivio dell'autore)

ad terminal o *Kopftbahnhof*) in cui convergono linee nazionali e internazionali. Questo tipo di struttura di solito caratterizza le città più grandi e le capitali che sovente dispongono di una stazione (o anche più) per ogni punto cardinale.

La stazione nella città

Dopo aver osservato dal finestrino i sobborghi della città, i magazzini, le imprese artigianali o industriali legate alla ferrovia e i caseggiati popolari, il viaggiatore che arriva in stazione scende dal treno, percorre il *quai*, attraversa la grande *hall* e accede a una piazza animata e a un viale che collega l'edificio al centro urbano. Qui i passeggeri della prima classe si confondono con quelli della seconda e della terza, i borghesi con i venditori ambulanti, con i marginali e con i vagabondi, il tutto in una condizione di grande promiscuità. A Zurigo, ad esempio, la stazione che collegava la città con la cittadina industriale di Baden fu localizzata al di fuori della vecchia cinta muraria, alla confluenza tra la Sihl e la Limmat dando avvio all'urbanizzazione della piana della Sihlfeld. La nuova Bahnhofstrasse si diresse verso il lago e progressivamente si andò configurando come la via commerciale più importante del paese. Anche la più piccola Bellinzona, con l'asta del Viale della Stazione che collegava gli impianti ferroviari con il centro città, ebbe il suo boulevard. Costruita ai margini dello spazio urbano (in anni in cui le città si aprono, anche politicamente, con l'abbattimento delle loro cinte murarie), la stazione non si addentra oltre il limite del vecchio centro, non tanto per un particolare rispetto della storia della città, ma piuttosto per l'importante spazio che la sua edificazione richiede e per l'elevato costo del suolo. La stazione e i suoi annessi esigono infatti aree ben più vaste di quelle occupate dall'edificio medesimo. Oltre alle esigenze più strettamente tecniche, vengono ponderati i costi e i vantaggi che derivano da una posizione centrale. Così l'edificio della stazione diventa particolarmente importante anche a livello urbanistico in quanto condiziona lo sviluppo della *forma urbis*. La scelta del sito sul quale essa sorge indirizza lo sviluppo delle città, la sua presenza dinamizza e irriga interi quartieri. Attorno alle stazioni sono sorti alberghi, caffè, attività commerciali. Alcune cittadine, magari site in prossimità dei laghi, hanno visto svilupparsi importanti attività nel campo del turismo e aree destinate alla costruzione di sontuosi alberghi. Lucerna, per il suo ruolo sulla linea del Gottardo, fu uno dei centri ferroviari più importanti del paese. Prima edificata lungo la Reuss, la stazione fu spostata in un altro sito in quanto la struttura era vista come un ostacolo allo sviluppo dello spazio urbano. A Berna, centro che si inserì passivamente nel sistema ferroviario collegandosi con la linea proveniente da Olten, la stazione prese possesso di un'area precedentemente occupata dai bastioni e diede avvio alla crescita di una città sino ad allora costretta all'interno di un meandro del fiume Aare. Oltre allo scalo Bad Bahnhof che portò alla crescita del suburbio industriale di Kleinbasel, Basilea fu dotata di una stazione ai margini della città, sulla sponda sinistra del Reno. A questo si aggiunse la stazione di smistamento e scalo merci del Wolf. Qualche cosa di simile accadde a Ginevra dove l'edifico ferroviario fu edificato sulla sponda destra, ai margini della città e lontano dalla Vieille Ville e dalle commerciali Rues-Basses. Ma questa area si dinamizzò e vicino alla stazione si sviluppò il quartiere popolare e artiginale dei Pâquis mentre lungo le rive del lago sorsero numerosi alberghi di lusso. Senza parlare della stazione internazionale di Chiasso che, con il suo enorme fascio di binari, si aprì direttamente sul centro cittadino e sulla frontiera.

La nuova vita della stazione ferroviaria

In una nuova fase dell'evoluzione dei sistemi di trasporto e di ulteriore riduzione delle distanze (di «compressione spazio-temporale» direbbe David Harvey), le stazioni assurgono a una nuova vita e acquisiscono nuove funzioni.

Oggi non ci si reca più in stazione solo per prendere il treno. Sempre più plurifunzionali e sempre più intermodali, le stazioni ospitano nelle loro *shopville* negozi, edicole e librerie, farmacie, pasticcerie, *snack bar*, ristoranti, sale cinematografiche. Simili a centri commerciali, sono ora dotate di ampi parcheggi *park and ride*, vi si possono insediare scuole universitarie o sedi di testate giornalistiche.

Diverse stazioni sono collocate in spazi ipogei. In molti casi i binari e l'accesso ai treni, finiti sotto terra, hanno liberato spazi pregiati (come ad esempio a Berna). A volte è soprattutto la parte commerciale ad essere collocata in cavità sotterranee (Ginevra e Lucerna, in quest'ultima città dopo la ricostruzione della stazione al seguito dell'incendio del 1971). Altre volte sia la parte tecnica che quella commerciale spariscono sotto terra (come nel caso della nuova stazione sotterranea di Zurigo). Nascoste e divenute più discrete, le stazioni hanno perso buona parte della loro monumentalità.

Sempre più «spazi aperti al pubblico», nodi di interscambio e di intermodalità, esse collegano la ferrovia a metropolitane, a linee tramviarie, a passanti che portano in direzione degli aeroporti. Per soddisfare le esigenze dell'alta velocità, un po' come nel caso degli scali aerei, sono poi sorte nuove infrastrutture dalla collocazione suburbana (è il caso delle linee del TGV francese o dell'AVE spagnolo).

Oltre a ciò, a causa della deterritorializzazione che ha accompagnato la fine del fordismo e la deindustrializzazione, numerose aree ferroviarie, fasci di binari delle aree di manovra, edifici per la ripara-

zione del materiale rotabile, stazioni merci e passeggeri, sono state dismesse dando origine a grandi *friches*, a grandi vuoti che segnano i tessuti urbani. In zone centrali si sono così resi disponibili vasti ed appetibili spazi. In Svizzera questa dismissione ha messo a disposizione 2,8 milioni di metri quadrati (Jaccaud et al.). Se in alcuni casi si è presentata la questione della patrimonializzazione degli edifici ferroviari (si pensi alla Gare d'Orsay a Parigi trasformata in museo d'arte), in molti altri i resti delle strutture ferroviarie sono diventati il materiale sul quale costruire parti della nuova città: una straordinaria opportunità per «ricostruire la città nella città». È questa l'occasione per immaginare nuove soluzioni, densificare e produrre forme architettoniche più contemporanee, rispondere a nuovi bisogni, pensare a nuovi programmi. Gli spazi liberati e messi a disposizione si prestano ad usi differenziati quali la residenza, il commercio e lo svago, la ricerca e la formazione, la cultura o altro ancora.
Non mancano esempi interessanti. La realizzazione del nuovo quartiere Ecoparc di Neuchâtel che ospita l'Ufficio federale di Statistica e una nuova Haute École Spécialisée (HES) è stata l'occasione per immaginare soluzioni innovative anche dal punto di vista della sostenibilità. A Zurigo il quartiere Züri West è sorto su un'area industriale dismessa sita in prossimità dello scalo ferroviario e un insieme di attività culturali ha fatto diventare questo luogo uno dei quartieri più alla moda della città. Altri progetti sono in corso di preparazione. A Ginevra è in fase di progettazione il nuovo quartiere de La Praille che sorgerà in una vasta area ferroviaria al margine meridionale della città ed è pure in fase di allestimento la nuova linea ferroviaria CEVA (con le sue nuove stazioni urbane) che unirà le due sponde del lago e collegherà Cornavin con il quartiere delle Eaux-Vives e con la località francese di Annemasse.
Insomma, anche negli anni della globalizzazione e della metropolizzazione, le stazioni esprimono interessanti sfide per l'urbanistica, per la pianificazione del territorio e per l'architettura.

* geografo

Indicazioni bibliografiche

- Bairoch Paul, «Les spécialités des chemins de fer suisses des origines à nos jours», Schweizerische Zeitschrift für Geschichte/Revue suisse d'Histoire/Rivista storica svizzera, vol. 39, 1989, pp. 35-57.
- Bärtschi Hans-Peter, «Stazioni ferroviarie», in Dizionario storico della svizzera (DSS), URL http://www.hls-dhs-dss.ch, 2012.
- Bärtschi Hans-Peter, Dubler Anne-Marie, «Ferrovia nazionale svizzera», in Dizionario storico della svizzera (DSS), vol. 4, Locarno, Armando Dadò Editore, 2005, pp. 719-728.
- Centre national d'art et de culture Georges Pompidou/Centre de création industrielle, *Le temps des gares*, Paris, 1978.
- Schivelbusch Wolfang, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Torino, Einaudi, 1988.
- Jaccaud Jean-Paul, Kaufmann Vincent, Lamunière Inès, Lufkin Sophie, «Les friches ferroviaires urbaines en Suisse, un potentiel à conquérir», in *Géo-Regards. Revue neuchâteloise de géographie, Reconstruire la ville en ville*, n. 1, 2008, Société neuchâteloise de géographie, Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel, pp. 53- 66.
- Secchi Bernardo, *Prima lezione di urbanistica*, Roma-Bari, Laterza, 2000.
- Walter François, *La Suisse urbaine 1750-1950*, Genève, Zoé, 1994.
- Zucconi Guido, *La città dell'Ottocento*, Roma-Bari, Laterza, 2001.

Dieser Artikel erörtert das Thema Bahnhof unter geografischen und städtebaulichen Gesichtspunkten und stellt beispielhaft einen Fall in der Schweiz dar. Mithilfe der Begriffe Netz, Linie und Punkt lässt sich die Neuorganisation des vom Bahnsystem betroffenen Raums darstellen. Zwischen dem Aufbau des Bahnnetzes, dem Bahnhof und der jeweiligen Gemeinde bestehen enge Verbindungen.
Im ersten Teil wird die Geschichte des Schweizer Bahnsystems kurz skizziert. Vom Bau der ersten Regionalstrecken durch private Unternehmen über die Nationalisierung des Netzes bis hin zu den jüngsten Veränderungen, mit denen das nationale Bahnsystem in das internationale Hochgeschwindigkeitsnetz integriert wird: Die Entwicklung der Bahn folgt den einzelnen Phasen der nationalen Gebietsstrukturierung und beeinflusst diese zugleich massgeblich. Die Präsenz eines Bahnhofs und sein spezifischer Standort im städtischen Kontext, aber auch seine Funktionen und der von ihm beanspruchte Raum haben Auswirkungen auf mehreren Ebenen. Beim Bau eines Bahnhofs – eines Punkts also, der den Zugang zum Bahnsystem ermöglicht – treffen Architektur und Engineering aufeinander, um technische, funktionelle und monumentale Anforderungen zu erfüllen. Der Standort des Bahnhofs begleitet die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt, bringt neue Dynamiken mit sich und stösst weitere Veränderungen der urbanen Form an.
Der Text schliesst mit einer Betrachtung des «neuen Lebens» des Bahnhofs in der heutigen Zeit – er übernimmt ganz neue Funktionen in den Bereichen Handel und Kultur. Der Bau eines Bahnhofs kann als aussergewöhnliches Instrument für die Gebietsentwicklung und die städtebauliche Neuordnung angesehen werden.