

Il treno e la città : la ferrovia e la stazione come strumenti per la costruzione della città

Autor(en): **Colombo, Federica / Sassi, Enrico**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2005)**

Heft 3

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-133193>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Il treno e la città

La ferrovia e la stazione come strumenti per la costruzione della città

Federica Colombo
Enrico Sassi

Il numero della rivista è dedicato alle relazioni tra architettura e ferrovia. Ad una prima lettura, il rapporto tra questi due mondi potrebbe apparire circoscritto agli aspetti più immediati, consentendo una riflessione limitata alla progettazione e all'architettura di edifici ferroviari (magazzini, officine, stazioni); ma i rapporti che intercorrono tra ferrovia e architettura – in realtà – sono molto più complessi e diversificati.

L'infrastruttura ferroviaria rappresenta un'importante trasformazione delle strutture fisiche e dei meccanismi percettivi, sia per quanto concerne il contesto paesaggistico, sia per quanto riguarda quello urbano. Alla scala territoriale rappresenta un importante segno lineare nel paesaggio e ne modifica radicalmente la percezione: da un lato attraverso la realizzazione di importanti manufatti (viadotti, terrapieni, gallerie, ponti e stazioni), dall'altro definisce una nuova modalità di visione del paesaggio, inquadrato della cornice del finestrino: una visione mediata, meccanizzata, accelerata, dal movimento del treno che si muove nello spazio¹.

Nel corso della storia recente delle città europee, la comparsa della possibilità di movimentare merci e persone attraverso la ferrovia, e non più solamente tramite la rete stradale, ha rappresentato un importante cambiamento della struttura urbana, introducendo complessità di usi, sovrapposizione di flussi e la creazione di nuovi quartieri. L'area delle stazioni ferroviarie, originariamente, era caratterizzata da una connotazione industriale che si estendeva anche alle attività e agli abitanti, normalmente appartenenti alle classi meno abbienti, proletari o piccoli artigiani.

Il linguaggio dell'architettura moderna è strettamente connesso con la tecnologia del vetro e del metallo. Uno degli edifici più rappresentativi di questa nuova tecnica costruttiva, e che ha indubbiamente contribuito al suo successo, è la spettacolare costruzione del Crystal Palace, progettato da Paxton in occasione della 1ª grande Esposizione

Universale celebrata dal 1° maggio all'11 ottobre del 1851, nell'Hyde Park di Londra.

Le stazioni ferroviarie e in particolare i treni, con le loro locomotive a vapore, hanno simboleggiato, nell'immaginario collettivo, l'avvento del progresso e incarnato il fascino della società del XIX secolo per la tecnica, la velocità, la potenza. Nel suo importante saggio *Das Passagen-Werk*², Walter Benjamin riconosce nel binario l'elemento costitutivo della ferrovia e sottolinea come questo prodotto dell'industria siderurgica possa essere considerato l'espressione primordiale e archetipica di tutta l'architettura metallica del XIX secolo.

La tipologia del grande edificio in ferro e vetro caratterizzerà le stazioni ferroviarie di tutta l'Europa ed eserciterà un enorme fascino su molti artisti, pittori e letterati che si sono dedicati alla raffigurazione di soggetti ferroviari. A tal proposito ricordiamo tre episodi particolarmente significativi: il quadro *Rain, Steam and Speed* di William Turner (1844), nel quale una locomotiva e un viadotto vengono raffigurati in un'atmosfera dorata e nebbiosa; le opere di Monet che raffigurano la Gare de St. Lazare; i romanzi di Emile Zola, tra i quali in particolare quello intitolato *La bête humaine* tutto ambientato attorno al mondo del treno, della ferrovia e delle stazioni.

Tra gli innumerevoli studi che si sono occupati del tema ricordiamo in questa sede quello dello studioso tedesco Wolfgang Schivelbush, dedicato alla storia dei viaggi ferroviari: nel suo libro *Schivelbush* analizza gli effetti dell'introduzione della linea ferroviaria nel tessuto urbano di città come Londra e Parigi³, sottolineando come la struttura medioevale – che marcava ancora chiaramente la struttura urbana della città europea nel XIX secolo – sia stata trasformata dalla rivoluzione industriale; la principale modifica è quella che trasforma lo spazio urbano tradizionale chiuso, in un grande sistema aperto; questo cambio ha prodotto la nascita di nuovi quartieri fortemente caratterizzati dal punto di vista funzionale, ed ha realizzato una trasformazione che è stata particolar-

mente evidente nei casi in cui la ferrovia è entrata in contatto diretto con la struttura urbana, provocando la nascita di nuove attività commerciali e soprattutto influenzando in maniera preponderante la dinamica del mercato immobiliare.

Durante gli ultimi decenni i meccanismi economici e produttivi delle città europee si sono progressivamente trasformati. Da un sistema basato sull'industria si è passati a un'economia centrata sul terziario, innescando un meccanismo di delocalizzazione delle principali strutture produttive e la conseguente necessità di ri-definizione delle geografie produttive con l'attribuzione di nuovi significati alle antiche strutture produttive.

La stazione ferroviaria ha subito la stessa evoluzione funzionale: da struttura intimamente legata al sistema di produzione industriale si trova oggi a dover esprimere la sua condizione di infrastruttura significativa per la società contemporanea terziaria e globalizzata.

Nel panorama elvetico il contesto ferroviario è stato – nell'arco degli ultimi anni – teatro di realizzazioni architettoniche di notevole interesse. Un elenco, seppur approssimativo, non può non citare l'edificio che ospita la cabina di controllo della stazione ferroviaria di Basilea di Jacques Herzog & Pierre de Meuron, realizzato tra il 1994 e il 1998, che fa della geometria curvilinea, del fascio metallico e dell'aspetto rugginoso del binario il suo linguaggio espressivo. Tra le altre realizzazioni recenti vi è poi il progetto di Annette Gigon a Mike Guyer per la stazione di controllo di Zurigo (1996-1999); lo studio per gli edifici tecnici normalizzati prefabbricati di Heinrich Degelo e Meinrad Morger, realizzato nel 1995, del quale sono state realizzate, nel periodo compreso tra il 1996 e il 2001, circa 50 installazioni.

Nel campo del *Design* è particolarmente significativo il caso dell'ingegnere e designer svizzero Hans Hilfiker (1901-1993), che ha concepito e patentato negli anni quaranta il classico orologio per le stazioni ferroviarie a partire dal quale è stato sviluppato dalla ditta Mondaine, nel 1986, un primo modello da polso al quale hanno fatto seguito numerose altre edizioni che sono diventate le icone dell'immagine internazionale Svizzera, al pari dei rossocrociati coltellini della Victorinox.

Sul tema specifico delle stazioni ferroviarie e intermodali bisogna citare il progetto di Bernhard Tschumi – metropont – ponte e nodo di scambio intermodale nel cuore di Losanna (1988-2001); quello di Santiago Calatrava per la stazione

Stadelhofen di Zurigo 1983-1990; il lavoro di ristrutturazione di Giraudi & Wettstein con Cruz y Ortiz per la passerella della stazione di Basilea; il rinnovamento delle stazioni di Zurigo e di Berna che le ha trasformate in luoghi di centralità urbana. Questi progetti dimostrano come la ridefinizione delle funzionalità legate alla stazione ferroviaria sia uno strumento efficace per la rigenerazione della struttura urbana, partendo non dalla stazione intesa come espressione della rivoluzione industriale, ma dalla stazione in grado di soddisfare le esigenze della società contemporanea del terziario, producendo nuova città.

È con questo sguardo che abbiamo curato questo numero di *Archi*, per parlare dei progetti significativi che si stanno sviluppando attorno al tema ferroviario.

Apriamo il numero con temi di scala territoriale, come il caso di Barcellona, dove la ferrovia diventa un evento generatore di un nuovo quartiere a Barcellona, una città in prima linea nella progettazione dello sviluppo urbano, e come il caso di grande attualità della linea ferroviaria AlpTransit che muterà le relazioni interne ed internazionali della Svizzera. La testimonianza dello stato di avanzamento dei lavori per la ristrutturazione dell'area della stazione ferroviaria di Lugano, la riflessione in corso sul tema della copertura della trincea ferroviaria del comune di Massagno e il disegno in costruzione dell'ampliamento della stazione di Coira, ci parlano dei progetti che si stanno elaborando per le città svizzere minori. L'edificio per un piccolo deposito di treni della ferrovia regionale delle Centovalli è un esempio di architettura ferroviaria realizzata nel cantone Ticino. Il progetto per i ripari fonici lungo la tratta ferrata a Paradiso apre una finestra su un tema minore, ma di grande impatto sul paesaggio, che oggi coinvolge tutta la rete ferroviaria svizzera e per il quale il dibattito è aperto. L'ultimo sguardo è rivolto ad un manufatto storico che ha segnato il paesaggio delle alpi svizzere nel secolo scorso e che oggi si vuole inserire nel patrimonio dell'UNESCO. Progetti e realizzazioni di scale diverse che mostrano quanti siano i temi che la ferrovia apre oggi nell'ambito della progettazione urbana e territoriale.

Note

1. Cfr. Wolfgang Schivelbush. *Geschichte der Eisenbahnreise*, Carl Henser Verlag, München Wien 1977, tr. it. *Storia dei viaggi in ferrovia*, Einaudi Torino 1988.
2. Walter Benjamin, *Das Passagen-Werk*. Suhrkamp, Francoforte sul Meno, 1983. Tr. it. *Parigi, capitale del XIX secolo*. Coll. I millenni, a cura di R. Tiedemann, trad. di R. Solmi, Einaudi, Torino 1986.
3. Cfr. W. Schivelbush. Op. Cit. cap. 12, «Rotaie in città».