

28174 Preparazione della Tesi di Laurea_
PFG En Intercambio Académico

L'arrivo della Stazione di Bologna. Tetti di Ratti.



*Alma Mater Studiorum - Università di Bologna
Scuola d'Ingegneria e Architettura*

Relatore: prof.M Beatrice Bettazzi
Correlatore: prof.Luca Guardigli

Laureandi:
Laura Baeza López
M^a Carmen García-Peñas Jaén

Coordinatore Spagana: prof.Rafael Marín Sánchez

Guigno 2013

1. INDICE

1. Introduzione	
1.1. Obiettivo della Tesi di Laurea	3
2. Il territorio delle ferrovie	
2.1. La rivoluzione ferroviaria	5
2.2. La stazione come polo di sviluppo urbano	9
3. La stazione della città di Bologna	
3.1. Analisi del sistema urbano bolognese	17
3.1.1. Fatti urbani	17
3.1.2. Infrastrutture. Reti di collegamento	20
3.1.3. Paesaggio	25
3.1.4. Ambientanti interagenti con la città della ferrovia	28
3.2. Tratti comuni tra le stazioni di Bologna, Parma e Modena	30
3.2.1. Milano	32
3.2.2. Parma e Modena	37
3.3. Processo di costruzione	
3.3.1. Ubicazione della stazione	44
3.3.2. Gli antefatti	48
3.3.3. Jean-Louis Protche	52
3.3.4. La Stazione di Gaetano Ratti	58
3.4. Progetti non fatti	
3.4.1. Progetto Lodi-Gavasetti	74
3.4.2. 12 progetti per la nuova stazione centrale di Bologna	105
3.5. Cronologia	
3.5.1. Cronologia 1840-2013	158
3.5.2. Il cambiamento dell'intorno della stazione (1850-1980)	160
4. Bibliografia	162
5. Ringraziamenti	165

1. INTRODUZIONE

1.1. OBIETTIVO

DELLA TESI DI

LAUREA

Giugno 2013, presentiamo la nostra Tesi di Laurea nella Università di Bologna.

Noi, M^aCarmen e Laura, incominciamo la nostra tappa come Ingegneri di

Edificazione là per l'anno 2008 nell'Università Politecnica di Valencia. Compagne di classe e conquiline per 4 anni, arriviamo da Bologna a crescere, un po' più, come persone e come ingegneri.

Arriviamo agli inizi di Febbraio e pestiamo suolo bolognese scendendo dall'autobus in Stazione Centrale. Sorprese e cariche di quello che, con 22 anni, sono nostre più pregiate appartenenze, ci vediamo in una città, che non sappiamo verso dove andare. Dove sta la strada principale?

Quello primo rovesciamento nello stomaco, ci fece, settimane dopo, decidere che la stazione gli Centrale di Bologna doveva essere l'inizio del nostro Erasmus ed il fine della nostra tappa universitaria.

L'obiettivo di questa Tesi di Laurea è:

- Dimostrare che possediamo e comprendiamo, in un contesto di investigazione, conoscenze che apportino una base nello sviluppo o applicazione di idee.
- Siamo capaci di gestire l'informazione per il nostro conto o con l'aiuto di professori dell'Unibo, Università di Bologna.
- Abbiamo capacità di risoluzione di problemi in ambienti nuovi e poco conosciuti dentro contesti più ampi, relazionati con l'area di studio.
- Siamo capace di applicare procedimenti e tecnologie imparate negli anni di corsa nell'Università Politecnica di Valencia per il maneggio dell'informazione e la documentazione raccolta.
- Imparare e comprendere il contesto storico ed i condizionamenti socio-economici nei quali la Stazione Centrale di Bologna si è trovato durante la sua storia e le riforme che la città di Bologna ha sofferto dell'Ottocento ai nostri giorni per la rivoluzione che la ferrovia fece nelle città.

Laura e M^a Carmen

2 . I L T E R R I T O R I O D E L L A F E R R O V I E

2 . 1 . L A R I V O L U Z I O N E F E R R O V I A R I A N E L L O S V I L U P P O D E L L A C I T T À M O D E R N A

La costruzione delle infrastrutture ferroviaria ha impresso allo sviluppo della città moderna un impulso straordinario, non paragonabile e nessun altra innovazione tecnologica. Nei paesi europei in cui la rivoluzione industriale ha avuto inizio prima, come la Francia e l'Inghilterra, questo processo si è sviluppato nel

corso della prima metà dell'Ottocento, in Italia, invece, la rete delle ferrovie si può considerare strutturata nelle sue linee principali solo alla vigilia del nuovo secolo.

Nella prima fase dell'Industrializzazione le innovazioni nel campo delle infrastrutture di trasporto hanno interessato la rete stradale esistente e sono considerate nella razionalizzazione dei collegamenti tra le città ed il territorio nella sostituzione delle antiche pavimentazioni, prevalentemente in terra battuta o in selciato, con la posa di nuovi manti bituminosi che hanno aumentato la velocità e la sicurezza dei veicoli.

Con l'apertura dei tracciati ferroviari fu concepita, invece, una rete di comunicazione indipendente dalla preesistente strutturazione del territorio privilegiava le relazioni fra gli antichi centri urbani, intensificando piuttosto i collegamenti con le località produttive e minerarie.

In paesi come la Francia, la Germania, il Belgio, l'Olanda, la Russia e gli Stati Uniti coesisteva, a fianco delle infrastrutture stradali, un'efficiente rete di trasporto fluviale strutturata in una rete capillare di canali navigabili innervati nel territorio e convergenti verso i principali porti atlantici. La concorrenza delle ferrovie impose una profonda trasformazione del sistema fluviale e, nel tentativo di offrire velocità e volumi di traffico analoghi a quelle dei treni, furono modificate le dimensioni delle vie d'acqua: aumentarono sensibilmente la larghezza e la profondità dei canali, percorsi da chiatte più capienti, ma diminuì il numero delle vie navigabili e moltissimi canali furono abbandonati. Ciò ebbe, naturalmente, conseguenze negative sull'economia delle regioni interessate e segnò il declino di molte città che vivevano delle attività portuali.¹

¹ A. Mazzoni, "Architettura ferroviaria", in *Architettura e arti decorative 1926-1927*



Fotografia del Museo del Patrimonio Industriale, Bologna.

La ristrutturazione della rete fluviale consentì però anche di migliorare l'efficienza complessiva del sistema, garantendo, se non un'alternativa, certamente un importante contributo alla diversificazione dei trasporti. In Francia, ad esempio, nel 1850 il 37% delle merci era trasportato lungo le vie d'acqua, ma nel 1913 questa percentuale, benché diminuita, rappresentava ancora il 20% del totale, un volumen di traffico consistente in termini assoluti e tale da consentire una pressione minore sulla rete stradale e ferroviaria.²

Ciò che rese ancora più straordinario l'impatto delle ferrovie sul sistema economico e produttivo della prima età industriale fu il radicale rinnovamento introdotto in tutte le attività produttive sia in maniera diretta, sia indiretta.

² "Las transformaciones científicas, técnicas y económicas (1850-1914)" José María Juarranz de la Fuente. Madrid. Akal. KAIMOWITZ, D. (ed) (1990)

Nell'ambito dell'industria e dei sistema meccanici, ad esempio, l'applicazione della macchina a vapore, sviluppata per le locomotive ferroviarie, favorì lo sviluppo e il progresso nelle lavorazioni meccaniche e siderurgiche, attività portanti dell'intero settore manifatturiero. La crescente domanda di materia prime, come il ferro impiegato nella costruzione dei binari, delle vetture e delle strutture e il carbone necessario alla produzione dell'energia meccanica, impose il miglioramento delle tecniche estrattive e diede impulso alla cantieristica navale per la costruzione di scafi capienti per il trasporto dei minerali estratti. Analogamente, nella successiva fase dell'elettrificazione delle linee, la domanda d'energia stimolò la produzione d'elettricità e lo sviluppo dell'industria petrolifera.

Da un punto di vista teorico, verificata la mancanza di un rapporto di causalità immediata fra il fenomeno dell'industrializzazione e il fenomeno urbano, questo ha assunto una sua identità autonoma all'interno del processo più generale di trasformazione capitalistica.³

In maniera indiretta, invece, la diffusione capillare delle reti ferroviarie nel territorio contribuì ad aprire all'industria nuovi mercati commerciali ed, abbassando l'incidenza delle spese di trasporto sul prezzo delle materia prime e dei prodotti lavorati, creò le premesse per la nascita di un moderno mercato capitalistico.

³ Penzo P., *Alle origini della periferia urbana : l'area intorno alla stazione di Bologna nella seconda metà dell'Ottocento*, in "Il carrobbio: Rivista di studi bolognesi", L. Parma, Bologna 1985. pp. 209-234

2 . 2 . LA
STAZIONE
COME POLO DI
SVILUPPO
URBANO

La ferrovia ha introdotto mutamenti altrettanto significativi nel modo di percepire il paesaggio, consentendo un tipo di visione nuovo, "panoramatica", così è stata definita da Dolf Sternberger. Il treno "trasformò in panorama il nuovo mondo terrestre e marino che s'apriva all'conoscenza. Non solo collegò luoghi lontani, liberando i percorsi da ogni ostacolo, diversità o pericolo, ma soprattutto consentì allo sguardo del passeggero – ora che viaggiare era così comodo e alla portata di tutti – di volgersi all'esterno offrendogli il ricco nutrimento d'immagini sempre nuove che rappresentavano l'unica esperienza possibile durante il viaggio".⁴

La velocità e la linea retta, lungo la quale il treno si muove nel territorio, consente allo spettatore la percezione di molteplici paesaggi in rapida successione, in cui alcuni elementi di dettaglio si perdono, in favore di un'esperienza sintetica.

Scompare il "primo piano", che aveva costituito, come ha rilevato Wolfgang Schivelbusch, "l'esperienza fondamentale del viaggio preindustriale. Grazie al primo piano, il viaggiatore entrava in rapporto con il paesaggio attraverso il quale si stava muovendo. Sapeva di essere egli stesso parte di questo primo piano, e tale consapevolezza lo metteva in contatto con il paesaggio, lo legava ad esso, per sterminato che fosse. Poiché il primo piano viene dissolto dalla velocità, il viaggiatore perde questa dimensione spaziale. Egli esce dallo "spazio d'insieme" che unisce ciò che è vicino a ciò che è lontano. Tra lui e il paesaggio percepito si insinua ciò che Richard Lucaie, in riferimento all'architettura in vetro, ha chiamato "la barriera quasi insussistente"; come il vetro separa l'interno del Crystal Palace dallo spazio naturale esterno senza in effetti mutare visibilmente la sua qualità atmosferica, così la velocità della ferrovia separa il viaggiatore dallo spazio in cui, fino a quel momento, egli era stato una parte. Lo spazio da cui lo spettatore esce diventa un quadro (odato che la velocità lo pone in punti prospettici che mutano continuamente, una successione di quadri o scene)".⁵

⁴ Dolf Sternberger, Bernhard Vogel y Dieter Nohlen "Europa".1969.

⁵ Wolfgang Schivelbusch, "Geschichte der eisenbahnreise", edito in Italia con il titolo "Storia dei viaggi in ferrovia". Einaudi. Torino, 1988

La percezione dello spazio in treno é ulteriormente frammentata dalla presenza lungo il tracciato di opere d'arte, come le profonde trincee o le buie gallerie, che interrompono la vista per intervalli di tempo più o meno lunghi. Nel paesaggio si arriva sempre soltanto da un luogo ad un altro luogo, ma il fatto che lo spazio intermedio venga, per così dire, "saltato" comporta una brusca discontinuità nell'esperienza spaziale.

In altre condizioni, al contrario, il viaggiatore ristabilisce un rapporto diretto tra sé, il treno su cui viaggia ed il paesaggio circostante, come accade nei tratti in cui il tracciato piega disegnando un'ampia curva: osservando attraverso il finestrino le altre vetture che compongono il convoglio, lo spettatore riacquista la consapevolezza di far parte del mezzo di locomozione e di attraversare, insieme con esso, il territorio.

La particolare percezione del paesaggio dal treno, basata sulla frammentazione del panorama in quadri in sequenza riavvicinata, ha offerto lo spunto per l'elaborazione di particolari rappresentazioni in ambito progettuale, come quelle prodotte da Franco Purini e Alessandro Anselmi in occasione della consultazione per la sistemazione dell'area ferroviaria di Pietralata a Roma, nei quali l'illustrazione dell'idea è affidata ad una successione d'immagini prospettiche che, come i fotogrammi di una pellicola fotografica, ricostruiscono un percorso all'interno degli spazi progettati.

Il movimento del treno su un suolo artificiale di pendenza costante consente anche allo spettatore di osservare il territorio da punti di vista inediti, dall'alto dei ponti o dal profondo delle trincee scavate lungo i pendii, in un'alternanza di sequenze che si succedono dinamicamente, come quelle descritte da Booth nel viaggio lungo la ferrovia Manchester-Liverpool: "Su questa nuova linea, il viaggiatore attraversa trincee profondissime, al cui confronto il livello naturale del suolo è il più alto che si possa immaginare; e quando passa su alte creste e terrapieni, egli si muove al di sopra delle cime degli alberi, e dall'alto vede il territorio circostante il cui livello naturale è ora il più basso. Questa peculiarità e questo cambiamento sono una conseguenza del fatto che ogni ferrovia ben costruita deve correre su una linea quasi piana e benché il

terreno sia di per sé soltanto poco collinoso, anzi quasi struccevolmente piatto”.⁶

Le parole di Booth ben descrivono come il viaggio in treno offra l'opportunità di un'esplorazione estesa dello spazio, diversa da quella consentita dall'alto degli altri rivoluzionari mezzi di trasporto del XIX secolo: l'aeroplano e il pallone aerostatico. Mentre da questi ultimi, infatti, l'immagine del territorio tende a coincidere con la sua rappresentazione planimetrica, perdendosi la dimensione della terza dimensione, la vista dal treno è analoga ad una lunga sezione in cui si apprezzano non solo le quote dei diversi elementi, ma anche da un punto di vista inedito, i nessi tra punti significativi del panorama. In tal senso lo sguardo dal treno restituisce un'immagine analoga ad un lungo taglio longitudinale nel territorio e nella città, consentendo di svelare ambiti d'intervento “trasversali” e strategie progettuali (per “sezioni urbane” come le ha definite Manuel de Sola) svincolate dalla continuità ed omogeneità dei contesti.

Nell'arco di cento anni, dalla metà dell'ottocento alla metà del novecento, la ferrovia è stata il principale fattore di trasformazione delle città, determinando un'alterazione profonda dell'equilibrio morfologico preesistente. Tale trasformazione è avvenuta in maniera analoga in tutta Europa. Se è vero, infatti, che ferrovia e città condividono un forte carattere di individualità che ne rende difficilmente comparabili i caratteri, è altrettanto vero che nelle città europee la costruzione delle infrastrutture ferroviarie ha conosciuto fasi, modalità ed esiti finali sostanzialmente analoghi in contesti tra loro molto differenti. Ciò è dovuto soprattutto al fatto che la costruzione delle ferrovie è avvenuta seguendo le ferree leggi dell'ingegneria ferroviaria, determinate dalla logica meccanica e dall'economia dei trasporti, con gli stessi principi generali applicabili in diverse realtà urbane. È facilmente verificabile, inoltre, come sia esistita una ricorrenza di soluzioni urbane nei piccoli e medi centri che anno riproposto “per frammenti” quando realizzato nell'infrastrutture delle grandi capitali europee.⁷

⁶ Penzo P., *Alle origini della periferia urbana : l'area intorno alla stazione di Bologna nella seconda metà dell'Ottocento*, in “Il carrobbio: Rivista di studi bolognesi”, L. Parma, Bologna 1985. pp. 209-234

⁷ Penzo P., *Alle origini della periferia urbana : l'area intorno alla stazione di Bologna nella seconda metà dell'Ottocento*, in “Il carrobbio: Rivista di studi bolognesi”, L. Parma, Bologna 1985. pp. 209-234

Secondo un modello interpretativo largamente condiviso, il rapporto tra città e ferrovia si è evoluto in tre periodi: polarizzazione, barriera e cesura. In relazione alle dimensioni degli abitati e alla dinamicità dei fenomeni urbani, queste fasi si sono succedute più o meno felocemente o talvolta, non essersi verificate affatto, come è avvenuto nei modesti abitati dove, in assenza di una crescita economica significativa, la ferrovia ha rappresentato per molto tempo l'unico fattore di sviluppo.

La costruzione delle ferrovie ha inizialmente determinato anche un cambiamento delle relazioni tra la città e le vie di comunicazione con il territorio, imprimendo un'inversione di direzione: prima le strade penetravano nell'abitato, ora la ferrovia si arresta fuori della città ed è quest'ultima che tende a raggiungere la stazione; si esce, non si entra. Un tempo le porte urbane salutavano con le loro architetture monumentali chi giungeva in città, ora invece, la magnifiche facciate delle stazioni ferroviarie, con i propilei e gli archi giganti, accolgono i viaggiatori che lasciano la città ed intraprendono il viaggio in treno.⁸

La costruzione delle prime stazioni è generalmente avvenuta al di fuori della città esistente, in periferia dove la disponibilità d'aree libere risultava maggiore, con la possibilità di localizzare nei pressi altri edifici ferroviari in relazione all'aumento del traffico. Nei pressi delle stazioni, infatti, dovevano essere previste ampie aree per la sosta e la formazione dei convogli, per la loro manutenzione e riparazione, per il deposito delle merci trasportate, dei combustibili del materia rotabile. Si è trattato spesso d'aree di dimensioni eccezionali, ben maggiori di quelle occupate dalle altre infrastrutture urbane della città storica: le grandi stazioni europee già alla metà dell'ottocento raggiungevano ordinariamente la lunghezza di 250-300 metri, sino a superare le migliaia di metri alla vigilia del nuovo secolo. Anche il numero dei binari è aumentato nel tempo sia per l'apertura di nuove linee, sia per le maggiore frequenza delle corse, come dimostra, emblematicamente, il caso della Gare du Nord, una delle

⁸ Articolo della "Quaterly Review" 1839.

principali stazioni parigine, nelle quali il numero dei binari è passato da otto a tredici, dal 1848 al 1884, sino a raggiungere i diciotto nel 1889.⁹

Pertanto le grandi direttrici di trasporto passavano per il centro della penisola, preferendo percorsi di dorsale lungo le catene appenniniche, tecnicamente assai più facili da battere per la minor numero di corsi d'acqua da attraversare, a differenza di quelli vallivi.¹⁰

Le società ferroviarie hanno definito il tracciato delle linee e la posizione dei terminali ferroviari in piena autonomia, tenendo conto del costo dei suoli, delle esigenze del traffico, delle condizioni urbane preesistenti e della necessità di far nascere una domanda consistente di mobilità su ferro, sottraendo clienti agli altri mezzi di trasporto. Ciò è stato ottenuto agendo su più aspetti: sottolineando l'importanza del ruolo urbano della stazione, in rapporto diretto con i principali monumenti della città storica, consentendo un agevole accesso ai treni, favorito dalla posizione centrale dei terminali ferroviari, migliorando l'affidabilità del mezzo di locomozione, con orari di partenza ed arrivo prefissati, rendendo più confortevole il viaggio, su comode vetture, ben arredate e con l'offerta di servizi aggiuntivi (ristorazione, intrattenimento, pernottamento).

⁹ *Ferrovie in città, luoghi e architetture nel progetto urbano, Francesco Viola, officina edizioni, Roma 2004. Il territorio delle ferrovie, pag.26.*

¹⁰ Cfr. G. Barbieri, Lo sviluppo storico delle comunicazioni fra Firenze e Bologna, in «Rivista storica italiana», giugno 1947; P. Guidotti, Strade transappenniniche bolognesi dal Millecento al primo Novecento, Bologna, 1991; AA.VV., La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni, Atti del convegno di Firenzuola - S.Benedetto Val di Sambro (28 sett. - 1 ott. 1989), Bologna, 1992; AA.VV., La viabilità appenninica dall'età antica ad oggi, Gruppo di Studi Alta Valle del Reno, Società Pistoiese di Storia Patria, Pistoia, 1998.

La ferrovia, dunque, non si è inizialmente proposta come un'antagonista della città, vi si è affiancata con discrezione, attestandosi nella prima periferia o in prossimità delle antiche mura. D'altronde, nelle fasi iniziali dell'età industriale le più significative trasformazioni urbane non hanno riguardato le aree vicine alla stazione, ma i quartieri centrali della città, ben più appetibili per la speculazione, dove sono state occupate le aree ancora libere e trasformati quei complessi monumentali, come le cinte murarie ed i monasteri, la cui funzione era da tempo venuta meno.¹¹

Per la presenza di ostacoli naturali come rilievi montuosi, profonde valli o corsi d'acqua, il tracciato della ferrovia è stato talvolta costruito lontano dalla città e la stazione ha assunto un ruolo di maggior rilievo nel territorio proponendosi come polo primario di sviluppo di un nuovo centro urbano autonomo, denominato "scalo" (come in Italia gli abitati di Orte-Scalo, Chiusi-Scalo, Vallo-Scalo, ecc.), diventato molto spesso più dinamico ed avanzato, dal punto di vista economico e culturale, delle città preesistenti.

Nell'ambito della periferia urbana l'apertura dei tracciati ferroviari e la costruzione delle stazioni hanno segnato l'inizio di un complesso di interventi finalizzati al miglioramento delle comunicazioni, ma anche ispirati ai nuovi principi d'igiene e di decoro urbano che hanno avuto nella Parigi di Haussmann e nella Vienna di Förster i principali modelli di riferimento: demolizione delle antiche mura, apertura di strade di circonvallazione, costruzione di attrezzature pubbliche e di quartieri residenziali.

La demolizione delle mura urbane, in particolare, è l'intervento che più compiutamente ha espresso la volontà della città dell'Ottocento di rompere con il passato: urbanisticamente ha aperto la città al territorio, aumentando le occasioni di contatto e mettendo a disposizione dell'edificazione vaste aree libere a prezzi contenuti, con l'eliminazione d'ogni differenza di valore tra le aree interne ed esterne.

¹²

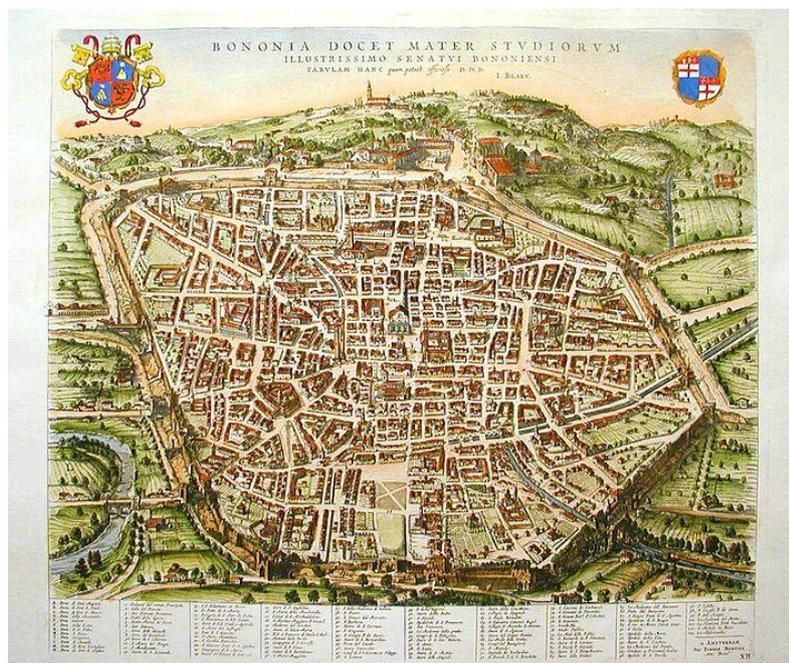
¹¹ Françoise Choay, "Espaces. Figure di spazi urbani nel tempo"

¹² P. Sica, "Storia dell'urbanistica" L'Ottocento, Laterza, Bari, 1977.

D'altra parte, la demolizione delle mura era anche un lavoro sociale. Richiedeva, infatti, molta manodopera, delle attrezzature modeste e una minima specializzazione professionale, nessun capitale iniziale: un tipico lavoro da paese provero che ha l'esigenza di impegnare molti disoccupati senza coinvolgere i capitali privati.



Mura di Porta Lama (sec. XIV) - Foto Giovanni Dall'Orto, 18-Nov-2007



Johannes Blaeu. Mappa di Bologna

3. LA STAZIONE DELLA CITTÀ DI BOLOGNA

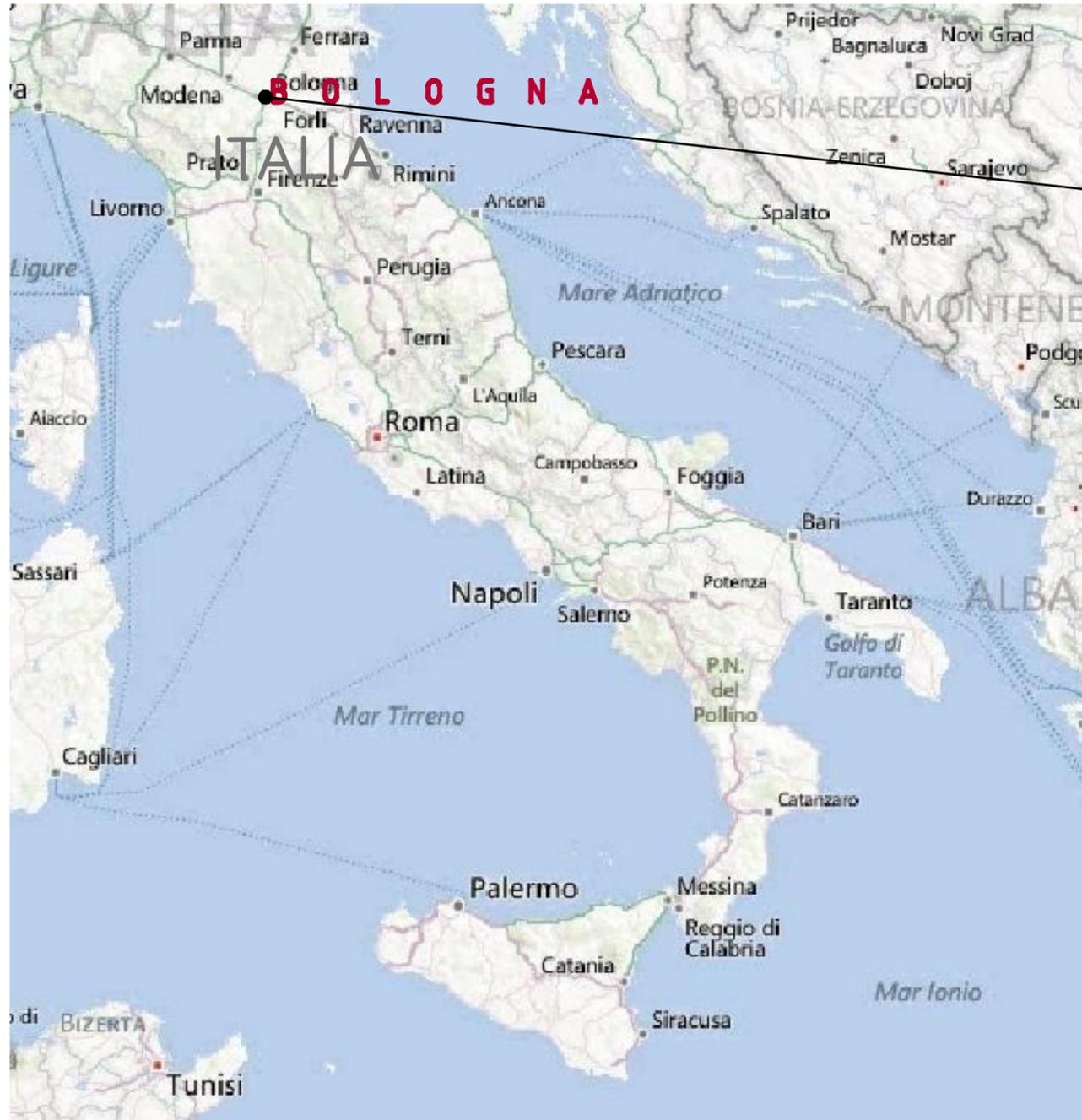
3.1. ANALISI DEL SISTEMA URBANO BOLOGNESE

3.1.1. FATTI URBANI

La città di Bologna, come più volte sottolineato, è lo snodo principale per i collegamenti tra il nord e il sud dell'Italia sia dal punto di vista ferroviario sia da quello autostradale. La tangenziale affianca l'autostrada A14 tra due importanti uscite verso la città (Casalecchio di Reno e San Lazzaro di Savena); sulla prima transitano approssimativamente 150.000 veicoli al giorno, mentre sulla seconda circa 100.000. Sia l'autostrada che la tangenziale, nel tratto cittadino, sono a sole due corsie per senso di marcia e dato il forte flusso di veicoli sui tratto autostradale sono in corso i lavori per realizzare la terza corsia dinamica, un'opera che prevederà la possibilità, di utilizzare la corsia di emergenza nel caso di traffico molto sostenuto. Il nodo di Bologna, infatti, è uno dei più trafficati in Italia e, soprattutto nei periodi in cui si svolgono manifestazioni fieristiche, la congestione autostradale è uno dei principali problemi cittadini.

Anche per questo motivo, col nuovo piano del traffico il comune ha pensato di potenziare significativamente il trasporto pubblico ed incentivare la mobilità sostenibile in particolare, il nuovo casello " Bologna Fiera" sull'autostrada A14, che rientra nelle opere previste dal cosiddetto "progetto stralcio di prima fase", costituisce un lotto propedeutico al potenziamento del sistema autostradale tangenziale di Bologna al fine snellire il traffico nell'area bolognese, garantendo al flusso di auto e merci l'ingresso diretto dall' autostrada al quartiere fieristico, senza interferire con la tangenziale urbana.

Assolutamente importante è poi la presenza del grande aeroporto Marconi, di rilievo internazionale attraverso il quale transitano migliaia di persone che indiscutibilmente andranno ad interferire con la nuova stazione Alta Velocità. Altro ruolo pregnante, che segnerà fortemente il territorio, è la realizzazione della nuova grande area universitaria in località Bertalia-Lazzaretto, che data la localizzazione si servirà dello scalo passeggeri della stazione ferroviarie per spostare la notevole quantità di studenti che si riverseranno nella città.



LEGGENDA

- Aeroporto "Marconi"
- Lazzaretto
- Fiera district
- Centro storico
- Stazione ferroviaria di Bologna



Fatti urbani 01



3 . 1 . 2 . I N F R A S T R U T T U R E .
R E T I D I
C O L L E G A M E N T O

Il territorio bolognese, su larga scala vede la presenza di una fitta rete infrastrutturale che struttura il territorio e consente l'accesso alla città. Importante è la presenza del sistema autostradale che da molti anni rappresenta uno dei principali problemi trasportistici in quanto sovente congestionato così come la vicina tangenziale che nelle ore di punta non consente il normale transito di persone creando così lunghe code di mezzi.

Sarà però il trasporto ferroviario a rappresentare la vera innovazione per lo scenario trasportistico futuro. La linea dei treni dell'Alta Velocità farà scalo nel capoluogo felsineo, rafforzando quel ruolo di città a rilievo europeo ed aumentando il carico di visitatori che usufruiranno del trasporto pubblico cittadino. In particolare la stazione sarà collegata con il territorio urbano mediante la realizzazione di un sistema innovativo di trasporto su monorotaia che fungerà da collegamento tra l'aeroporto e lo scalo ferroviario, passando per il comparto universitario Bertalia-Lazaretto consentendo di muoversi tra questi due poli in circa otto minuti.

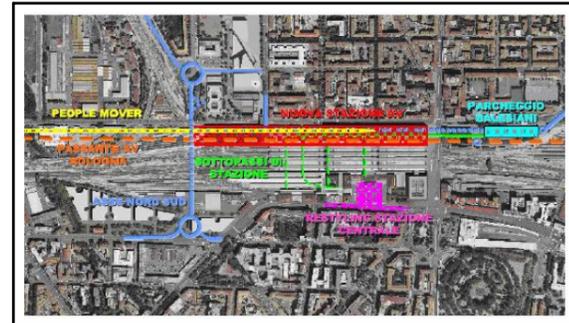
Un altro tratto di People Mover, così si chiamerà infatti il nuovo sistema di trasporto, che non prevede la presenza di personale di conduzione a bordo, collegherà un grande parcheggio di interscambio in località San Lazzaro di Savena e la ferrovia. Il centro storico sarà poi servito da un ulteriore mezzo pubblico, la filotramvia, mezzo su gomma che però ha la traccia guidata. Bologna quindi in un immediato futuro si pone l'obiettivo di coprire il territorio urbano ed interurbano, al fine di poter far fronte al significativo aumento di visitatori che si stimano in previsione della realizzazione degli ambiziosi progetti futuri.

La Nuova Stazione si configura dunque come luogo centrale per la distribuzione degli spostamenti verso i principali poli di eccellenza dell'area metropolitana: Ospedali, Fiera, Università, Aeroporto, ecc: dovrà essere garantita una forte integrazione tra i treni dell'Alta Velocità a lunga percorrenza, interregionali, regionali e metropolitani, la metrotramvia. Il People Mover, il tram su gomma ed il sistema di autobus; dovrà essere inoltre favorita accessibilità ciclabile e pedonale, con la realizzazione delle opere necessarie per l'accesso protetto e sicuro, per la sosta di auto, moto e bici e per l'attraversamento della Stazione.

Relativamente all'accessibilità veicolare privata, in considerazione anche del prevedibile aumento di carico, dovrà essere potenziata e razionalizzata l'intera rete viaria in un'ottica sistemica integrata. Il nuovo piano del traffico prevede una nuova metrotramvia (1 linea) che verrà realizzata nel lungo periodo ed è attualmente in corso di progettazione definitiva. Questa collegherà il quartiere Borgo Panigale con la Fiera, passando dalla Stazione. L'obiettivo è quello, considerata anche la prossima realizzazione dell'Alta Velocità Ferroviaria, di rendere il collegamento tra la Fiera e la Stazione molto rapido ed agevole in modo da incentivare al massimo l'uso del treno a sfavore dei mezzi privati. Secondo quanto previsto nel nuovo piano del traffico è in corso di realizzazione anche una linea di filotramvia a guida vincolata (Civis) con un capolinea in corrispondenza della Stazione (che quindi servirà da interscambio con la metrotramvia) e l'altro in prossimità del comune di San Lazzaro di Savena.

Autostrada A14

L'autostrada A14, detta anche autostrada Adriatica, è il secondo asse meridiano della penisola italiana, lungo 743,4 km. È interamente gestita da Autostrade per l'Italia.

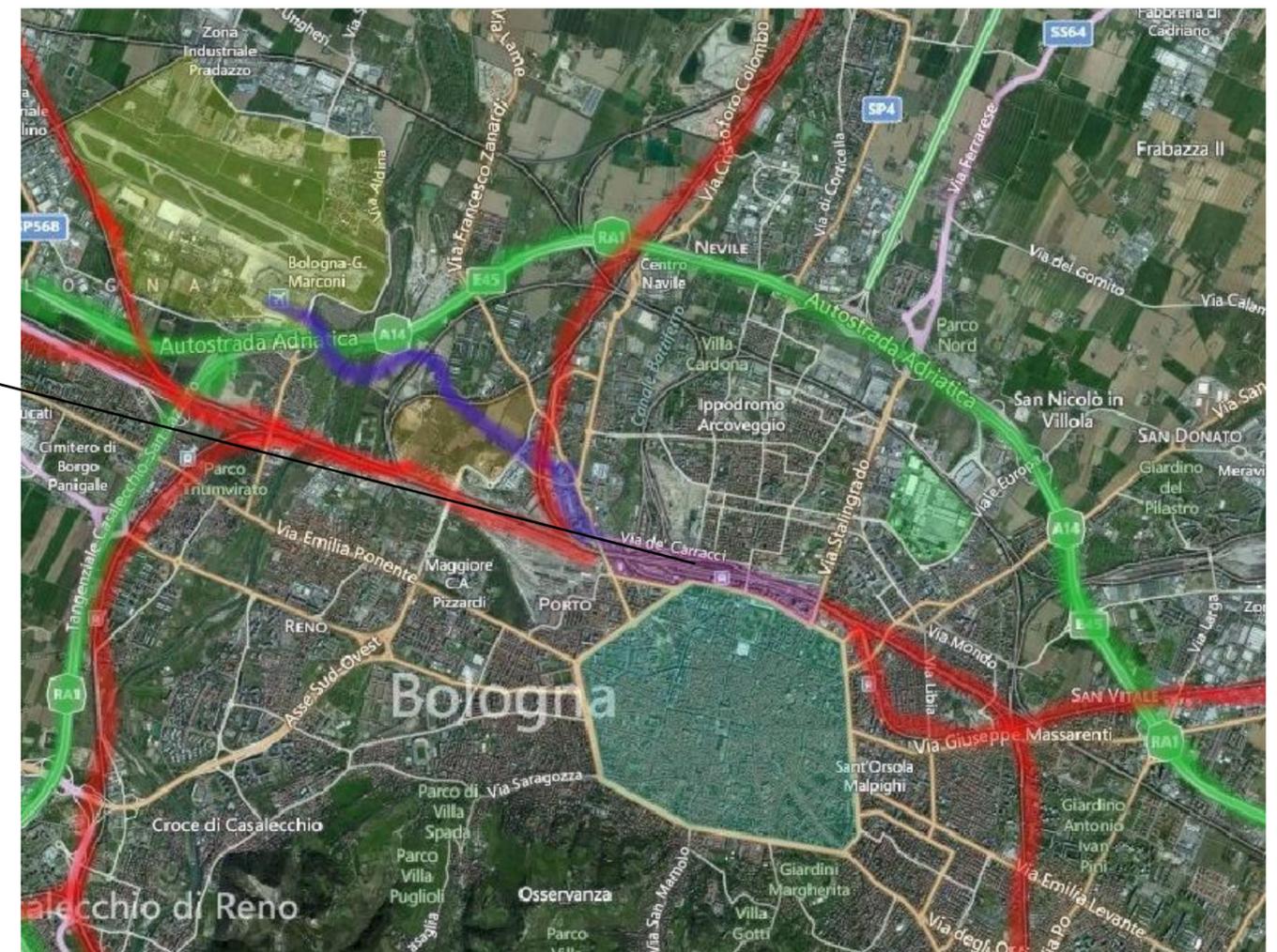


LEGGENDA

- Aeroporto "Marconi"
- Lazzaretto
- Fiera district
- Centro storico
- Stazione ferroviaria di Bologna
- Rete ferroviaria
- Autostrada
- People mover

Il People Mover è una navetta automatica su gomma che collegherà, in 7,5 minuti di viaggio, la stazione ferroviaria centrale all'aeroporto Guglielmo Marconi, effettuando un'unica fermata intermedia al Lazzaretto, la grande area in corso di riqualificazione destinata ad ospitare un nuovo insediamento abitativo e universitario. Il People Mover, grazie alle sue caratteristiche di frequenza e velocità, supporterà l'aumento di passeggeri in transito da Bologna derivato dalla realizzazione della nuova stazione per i treni Alta Velocità e dal potenziamento dell'aeroporto, contribuendo così a migliorare il collegamento tra i punti di accesso e di passaggio più importanti della città.

<http://www.urbancenterbologna.it/>



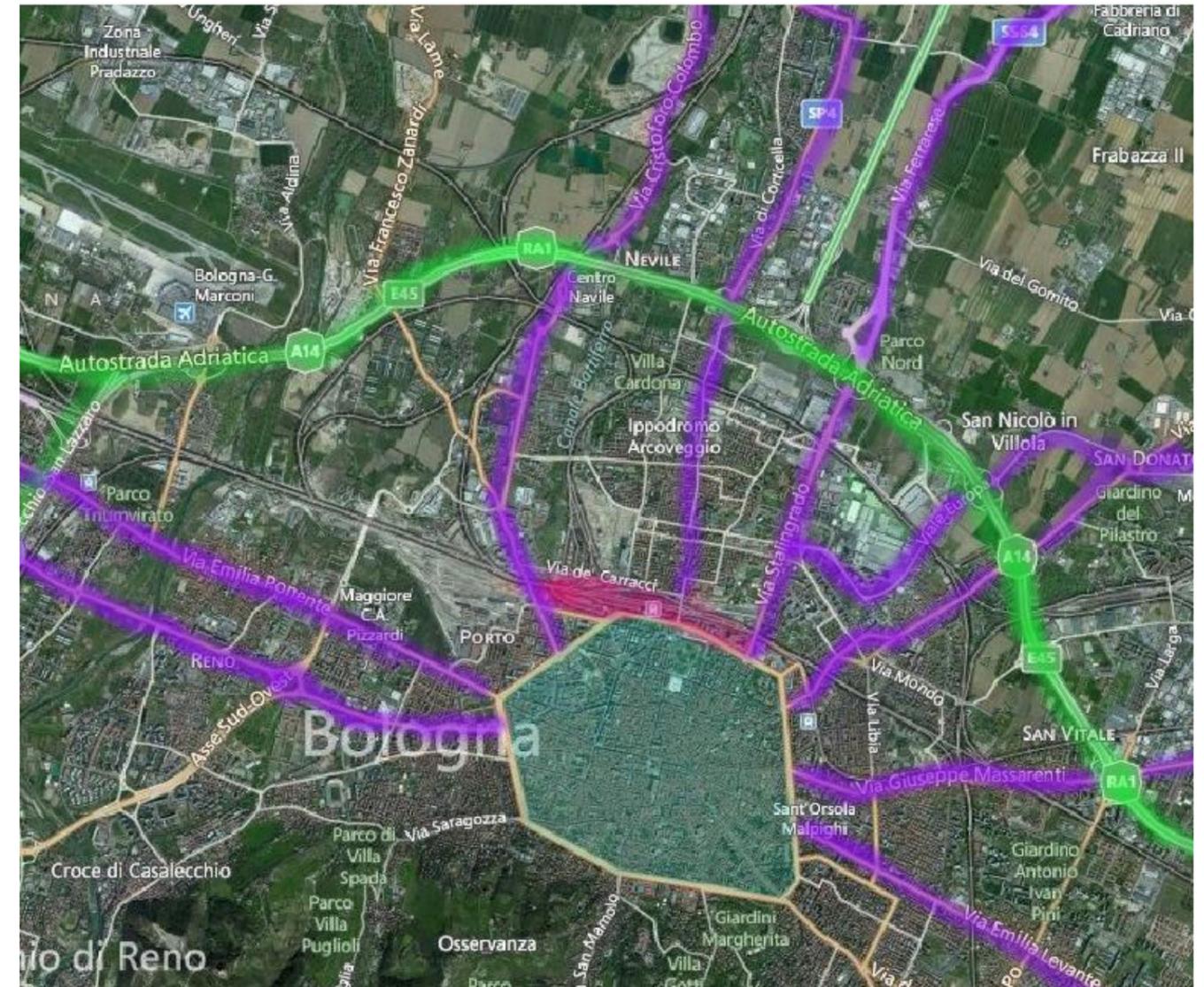
Infrastrutture 02





LEGGENDA

- Stazione ferroviaria di Bologna
- Autostrada
- Rete stradale principale
- Centro storico



Sistema Autostradale Bologna- Il nodo



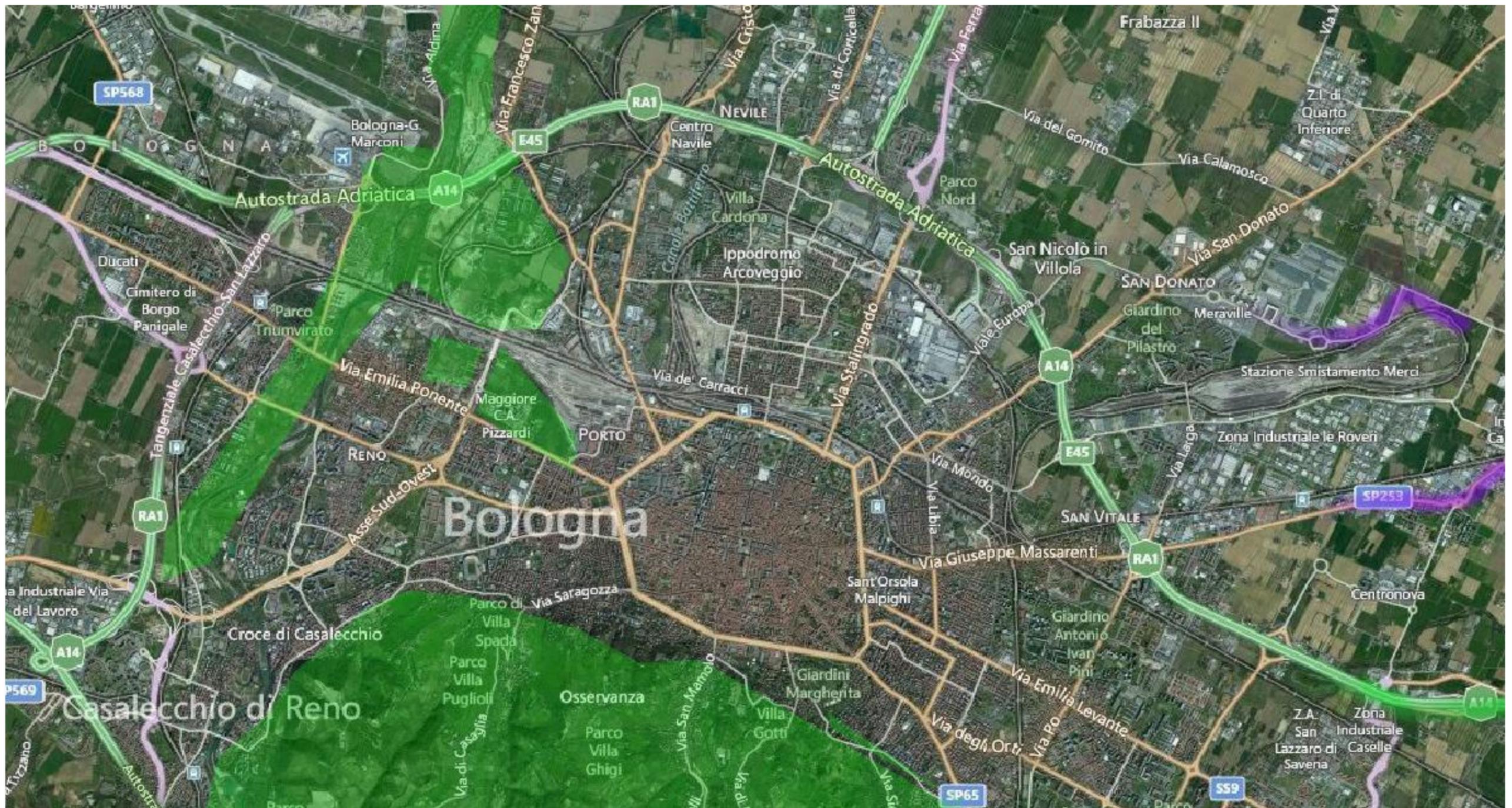
Redi di collegamento 03



3 . 1 . 3 . PAESAGGIO

Il contesto del territorio bolognese su larga scala, per quanto riguarda il verde, è caratterizzato dalla particolare collocazione topografica dell'antico abitato felsineo: a nord-est si stende a perdita d'occhio la vasta Pianura Padana, fino al mare, a sud-est si appoggia ai verdi colli della catena dell'Appennino tosco-emiliano dove pare quasi cercare di arrampicarsi. In particolare la collina di Bologna è tutelata da numerosi vincoli di natura paesaggistica e di natura idrogeologica che, posti a salvaguardia di tali aree a partire dagli anni' 60, hanno permesso di conservare un territorio di notevole valore ambientale, paesaggistico e storico-documentario, di costituire un sistema di parchi naturali appena fuori del perimetro dell'abitato. A completamento di questo sistema di parchi sembrano volgere le scelte strategiche del nuovo PSC del Comune di Bologna che delineando le linee guida per il nuovo assetto di sviluppo, individuano alcune aree poste ai margini dell'abitato ancora adibite a colture agricole dove intervenire per creare parchi di pianura, così da poter quasi completare un anello verde a cui il contrito potrà rapportarsi e trarre beneficio.

Oltre a ciò vanta, all'interno del tessuto consolidato molte zone di verde attrezzato, soprattutto nei dintorni della Stazione. Il verde pubblico è composto, infatti, da 750 aree che formano un sistema che copre una superficie complessiva oltre 1.000 ettari. All'interno di questo sistema sono compresi, oltre a parchi e giardini, anche le attrezzature sportive, i parchi collinari e quelli fluviali.



LEGGENDA

Verde attrezzato/da urbanizzare/di paesaggio

Paesaggio 04



3 . 1 . 4 . A M B I T I
I N T E R A G E N T I C O N L A
C I T T À D E L L A
F E R R O V I A

L' aeroporto Marconi è un portale strategico per le relazioni internazionali del sistema economico emiliano-romagnolo: ciò è ampiamente dimostrato dalla'intensosviluppo dei volumi di traffico registrato negli ultimi anni, soprattutto nei voli internazionali. Per elevare di rango la struttura attualmente esistente si rende necessario, quindi, realizzare una effettiva polifunzionalità, dotandola di attività complementari: logistiche, congressuali, espositive, recettive, assistenziali all'utenza.

La Fiera di Bologna, da sempre punto di forza storico dell'economia e della proiezione internazionale della città, soffre oggi la competizione di altre sedi prestigiose concorrenti a causa di una inadeguata dotazione logistica (parcheggi) e di collegamenti problematici (trasporti). L'Accordo Territoriale siglato nel 2022 dalla Società Bologna Fiare con il Comune e la Provincia di Bologna si pone l'obiettivo di mantenere Bologna nelle condizioni di competitività con i concorrenti italiani ed europei ed è teso a colmare le lacune attuali con gliampliamenti previsti (sviluppo della superficie utile edificata fin ad un massimo di 250.00 mq) e gli interventi infrastrutturali programmati. L' area dell'ex Mercato ortofrutticolo, collocata immediatamente a nord dell'ambito della Nuova Stazione, è un distretto ad elevata centralità urbana di fondamentale rilevanza nei processi di riqualificazione e riequilibrio dei servizi per tutto il quadrante nord-ovest della città.

Per questo è interessata d due grandi operazioni di trasformazione risalenti al PRG dei 1985 e successivamente profetate: la realizzazione della nova sede unifica degli uffici dell'Amministrazione comunale e la costruzione di un nuovo insediamento prevalentemente residenziale nel comparto Mercato Navile.

L'ambiato Bertalia- Lazzaretto, in posizione centrale ma da sempre isolato a causa della cintura infrastrutturale, è un comparto di nuova urbanizzazione, anch'esso programmato dal PRG'85 come zona integrata di settore. Nel 2001 è stato oggetto di un concorso internazionale di progettazione indetto per disegnare un insediamento urbano misto che è attualmente in corso di completamento.

L'ambito denominato Bolognina est è costituito prevalentemente da un tessuto edilizio storico comprendente un'ampia zona dal carattere disomogeneo, che si estende dalla via Stalingrado fino alla via Arcove

3.2. TRATTI COMUNI
TRA LE STAZIONI
DI MILANO, PARMA
E MODENA

Le stazioni di Bologna, Parma e Modena presentano alcuni tratti comuni in quanto appartengono alla stessa linea, la Bologna-Piacenza, detta Centrale Italiana, decisa nel 1851 e aperta nel 1859. Viene attuata ricorrendo a tecnici francesi, fra cui spicca dell'ingegner Jean Louis Protche e grazie a capitali francesi e austriaci. Questa linea, che attraversa l'Emilia Romagna, il condizionamento della Francia interessa dunque l'aspetto tecnico, economico e normativo. Si tratta di stazioni di transito ubicate a nord, fuori dalle mura con i binari che corrono lungo la fascia pedemontana.

Dal punto di vista del rapporto con l'area urbana, esse condividono alcuni aspetti: sono a ridosso dei viali di circonvallazione, inizialmente divise dalla città dalle mura e dalle barriere doganali. Nessuna di queste stazioni è in asse con la strada che conduce in centro: tutte e tre sono spostate, a ovest rispetto alla via di accesso alla città. E quindi pongono problemi analoghi nel sistema di comunicazione con il nucleo urbano. Inoltre, non sono lontane dai giardini pubblici (della Montagnola a Bologna, i ducali a Modena e a Parma). Fra gli interventi urbanistici da affrontare, rientra così quello di creare un adeguato collegamento fra la stazione e i giardini pubblici.¹³

Per illustrare dal punto di vista storico, le stazioni di Bologna, di Parma e Modena è necessario fare una digressione sulla prima stazione centrale di Milano, che rappresenta quasi un modello, in particolare per Bologna.

¹³ Penzo P., *Il piazzale delle stazioni. Caratteri architettonici e urbanistici di uno spazio ibrido. Bologna, Parma e Modena (1870-1900)*, in (a cura di) Ezio Godoli e Mauro Cozzi, *Architettura ferroviaria in Italia: Ottocento*, D. Flaccovio editore, Palermo 2004. pp.351-366

3 . 2 . 1 . MILANO

Il modello delle stazioni francesi e in particolare quelle parigine è noto in Italia grazie alle numerose pubblicazioni, ma soprattutto esso ha nella prima stazione centrale di Milano.

Il progetto è affidato all'ufficio d'arte della società Paris-Lyon-Méditerranée e redatto in una prima versione dall'ingegner Daigremont, sostituito poi dall'architetto Louis Jules Bouchot.¹⁴

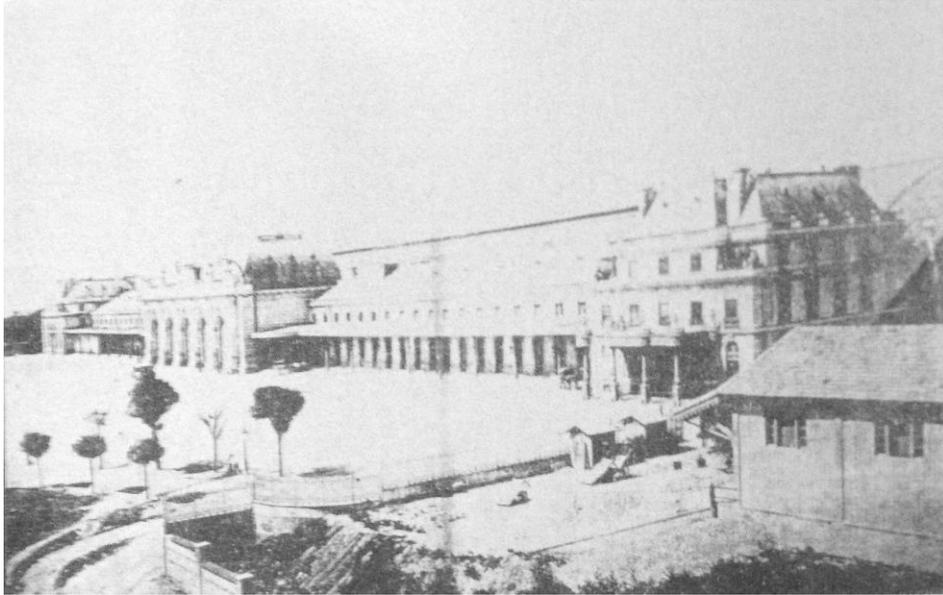
È singolare che in un mondo dominato dagli ingegneri ferroviari, per la stazione di Milano si ricorra a un architetto che conosceva l'ingegnere Protche, dirigente della società concessionaria della Centrale Italiana dal 1856.¹⁵

Si afferma che il fabbricato passeggeri a Bologna è definito più recente e studiata imitazione di quello di Milano.

La prima stazione centrale milanese, è di transito e viene inaugurata nel 1864.

¹⁴ C. Osnago, *Ferrovie e stazioni*, In *Milano tecnica dal 1859 al 1884*, a cura del Collegio degli Ingegneri e Architetti, Hoepli, Milano 1885, p.499. Louis-Jules Bochot (1817-1907) è un architetto parigino che ha studiato all'École des beaux arts. Ha lavorato per diverse compagnie ferroviarie, fra cui la Compagnie Paris-Lyon_mediterranée. Oltre alla stazione di Milano ha realizzato la stazione di Nizza, R. Tonnes, Louis Jules Bouchot, in *Allgemeines Künstler_Lexikon*, Saur, München-Leipzig 1996. Vol. XIII, p.302.

¹⁵ Biblioteca Comunale dell'Archiginnasio di Bologna, fondo Protche. Materiale catalogato cfr. A. Sorbelli, *I manoscritti di Protche*, "L'archiginnasio. Bulletin della Biblioteca Comunale di Bologna", n.5, 1909, pp.177-196.



Louis Jules Bouchot, Stazione ferroviaria di Milano. Planimetria, 1864, disegno (Milano tecnica dal 1859 al 1884, a cura del Collegio degli ingegneri e architetti, Hoepli, Milano, 1885, tav.XCIV)

Essa quindi precede quella di Bologna (1876) e precede anche l'ampliamento di Parma (1865 e 1907) e di Modena (1873 e 1901). La fisionomia esplicitamente francese della facciata milanese e la decisione di essersi rivolti a dei progettisti francesi suscitano numerose polemiche.¹⁶

La stazione di Milano è ubicata in un punto sopraelevato, alto circa quanto i bastioni, che sono proprio di fronte. La facciata del fabbricato passeggeri è costituita da un corpo centrale, con cinque aperture ad arco, sormontato da una balconata al centro della quale è inserito l'orologio. La copertura è a cupola tronca. Le due ali laterali sono più basse del corpo centrale, e presentano una sequenza di porte ad arco, sopra le quali si trovano delle finestre quadrate. Secondo uno schema simmetrico una

¹⁶ G. Mongeri, *La nuova stazione centrale di Milano*, "Giornale dell'ingegner-architetto e agronomo", gennaio 1865, pp.20-28; G.Ratti: *Sui lavori di ampliamento e riordino della stazione di Bologna*, "Il Politecnico. Giornale dell'ingegnere architetto civile e industriale", aprile 1878, pp.201-203.

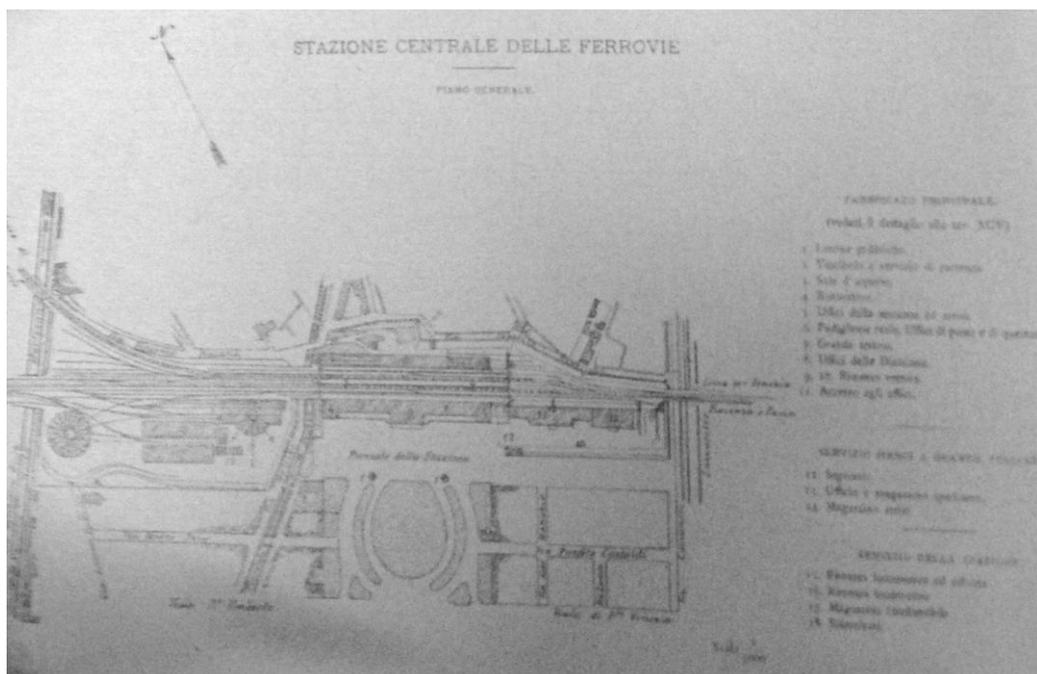
tettoia si sviluppa lungo i due bracci laterali, che si concludono con due padiglioni a pianta quadrangolare, con il tetto mansardato.



Fotografia attuale La Grande Rinascita della Stazione Centrale di Milano nel 2005.

Grandi Stazioni S.p.A. 2013

La distribuzione dello spazio interno si fonda sul criterio di seappare i viaggiatori in arrivo, da quelli in partenza. Ai primi è assegnata l'ala est, ai secondi, l'ala ovest.

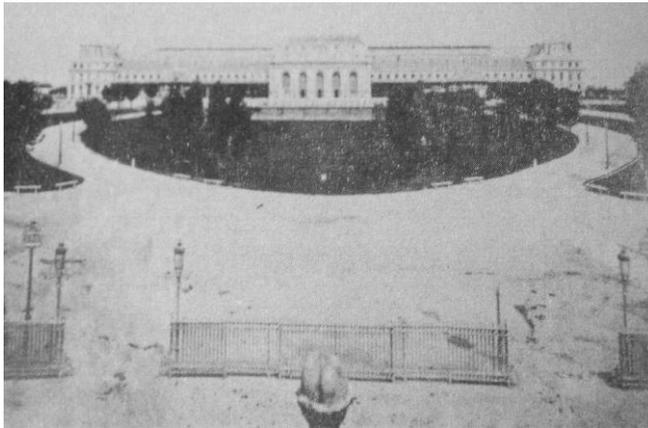


Louis Jules Bouchot, Stazione ferroviaria di Milano, Planimetria, 1864, disegno (milano tecnica dal 1859 al 1884, a cura del Collegio degli ingegneri e architetti, Hoepli, Milano, 1885, tav. XCIV).

Si accede da un ampio vestibolo, al centro dell'edificio dove sono sistemati gli sportelli per l'acquisto dei biglietti. Essendo il lato ovest quello delle partenze, qui si trovano sia le sale d'aspetto che i locali adibiti al confort. Dall'atrio si passa quindi alle sale d'aspetto, che però non hanno un accesso diretto al piazzale. Il piazzale è quindi utilizzato anche per gli spostamenti interni. Il lato est, riservato agli arrivi, ospita gli uffici delle poste; al suo estremo si trovano il padiglione reale e gli uffici della questura.

Uscendo sul piazzale, a est, limitrofa al fabbricato, c'è l'entrata al servizio merci alta velocità, mentre a ovest il fiume Seveso costituisce una barriera oltre la quale sono state costruite rimesse e magazzini, ma l'accesso a questo settore non avviene direttamente dal piazzale esterno, bensì dal lato dei binari dove c'è un ponte che supera il fiume.

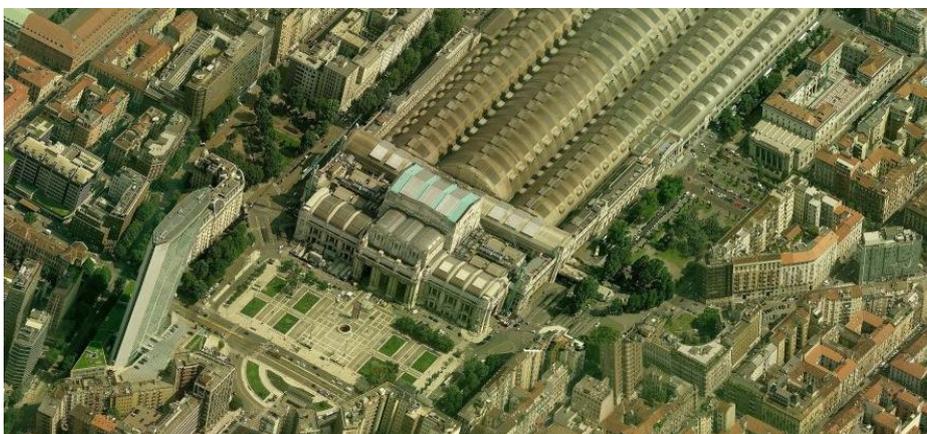
La parte del piazzale a diretto contatto con il fabbricato passeggeri è libera, mentre la parte sud, quella verso la città, è adibita a giardino, che occupa un'ampia quota di terreno, più della metà dell'intero piazzale. Il verde è distribuito secondo un disegno regolare e simmetrico. Si tratta di una sistemazione del verde. Al centro è progettato un esteso tappeto erboso, lungo il perimetro del quale sono allineati degli alberi, che fanno ombra a delle panchine. Esso è delimitato da due doppi viali, lungo i quali transitano le carrozze e i pedoni nelle due opposte direzioni, dalla città verso la stazione e viceversa, funzionale alle esigenze del traffico che evoca il Ring dei parchi londinesi, in particolare di Hyde Park, dove intorno a un boschetto centrale erano stati disegnati due percorsi circolari, per consentire alle carrozze di transitare nei due sensi.



Louis Jules Bouchot, Stazione ferroviaria di Milano. Fabbricato viaggiatori piazzale, veduta 1920 circa, fotografia (Archivio fotografico del Comune di Milano).



Fotografia proprietà di Giorgio De Salve Ria. *Stazione centrale di Milano*, 2012.



Fotografia attuale. Stazione ferroviaria di Parma. Bing Maps 2013.

3.2.2. PARMA E MODENA

A Parma il primo fabbricato passeggeri è completato nel 1860, quindi dopo l'inaugurazione della linea (1859).

È un edificio piuttosto semplice, a pianta rettangolare, con sette portali ad arco che si sviluppa su un pianterreno e un primo piano.¹⁷

Ma già nel 1865 si opera un primo ampliamento, aggiungendo due lunghe ali laterali.¹⁸

L'area all'epoca è ancora separata dalla città dalla presenza delle mura e l'accesso avviene, come a Bologna e a Modena dal lato est. Lo spazio del piazzale presenta una forma irregolare lunga e stretta, compresa fra le mura e il fabbricato passeggeri. Nonostante le misure più contenute e un disegno planimetrico diverso, ricorrono i soliti caratteri: lo spazio libero, il verde e la cancellata di recinzione. Tra il 1880 e il 1885 si apre la linea fra Parma-La Spezia, che determinano interventi di ampliamento degli impianti e l'abbattimento di quel tratto di mura che insiste sull'area.¹⁹

Il Comune dà l'idea di migliorare l'accesso alla stazione per chi proviene dal centro, attraverso un progetto che prevede nuove strade, l'ampliamento del piazzale e la realizzazione di un giardino. Per attuarlo è necessario un accordo che consenta al comune di occupare il lato sud del piazzale, sul quale deve immettersi la nuova rete

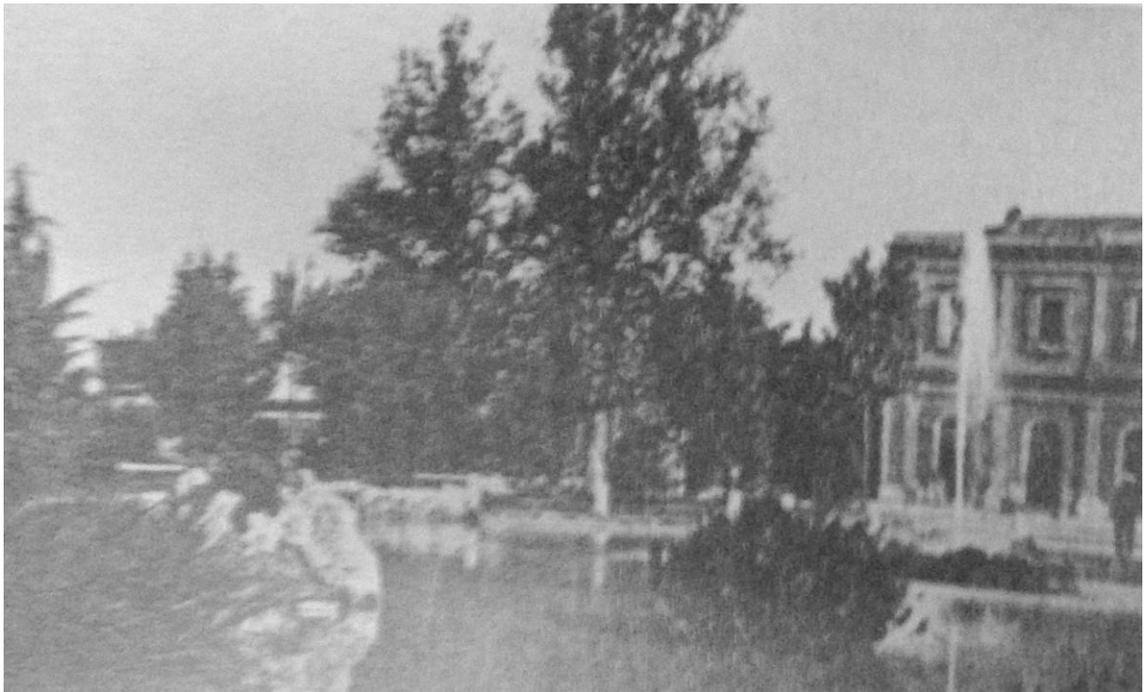
¹⁷ G. Cappelli, *Parma contemporanea. Dall'Unità ai giorni nostri*, in *Parma, la città storica*, a cura V. Banzola, Cassa di Risparmio, Parma 1979, pp.279-291; G.Gonizzi, *I luoghi della storia. Atlante topografico parmigiano*, PPSEditrice, Parma 2002, vol.III, pp.90-111.

¹⁸ R. Spocci, *Immagine latente e architettura: la città nelle fotografie di Carlo Sacconi*, "Palazzo Sanvitale. Quadrimestrale di letteratura", n.10, 2003, pp.73-80.

¹⁹ P.Conforti, *Le mura di Parma. Dai Farnese alla demolizione*, Luigi Battei, Parma 1980, vol. II, pp.29-62.

viaria. La convenzione fra l'amministrazione ferroviaria e la municipalità, firmata nel 1891, precisa che si tratta di una concessione di occupazione, perché la proprietà resta allo Stato. Il Comune nel frattempo ha definito un piano destinato a trasformare l'area in modo radicale.

Al piazzale preesistente viene annesso un giardino, che consiste in uno squadre, circondato da un sistema ortogonale di strade. Strettamente connessa all'impianto stradale è la costruzione di un altro ponte, oggi ponte Bottego, che attraversa il torrente Parma nelle vicinanze della stazione, consentendo ai viali di circonvallazione di completare il percorso anulare, senza soluzione di continuità. Lo square si trova sul lato sud, quindi risulta proteso verso la città. Esso è caratterizzato da una distribuzione del verde, disposta in modo variato e irregolare e dalla presenza di un piccolo specchio d'acqua, collocato in posizione asimmetrica.



Stazione ferroviaria di Parma. Veduta della piazza-giardino, 1900-1907, fotografia (Parma nell'immagine attraverso i tempi. Racolta fotografica di Alfredo Zerbini, vol. I, 1945, Archivio Storico Comunale di Parma).

Per Parma, la stazione diventa quindi l'occasione per abbellire la città dotandola uno spazio verde. Si tratta di una soluzione che è abbastanza lontana da quella di Milano e anche da quella di Bologna. Dal punto di vista del disegno, lo schema adottato a Parma riproduce quello di piazza Carlo Felice, della stazione di Porta Nuova a Torino.²⁰

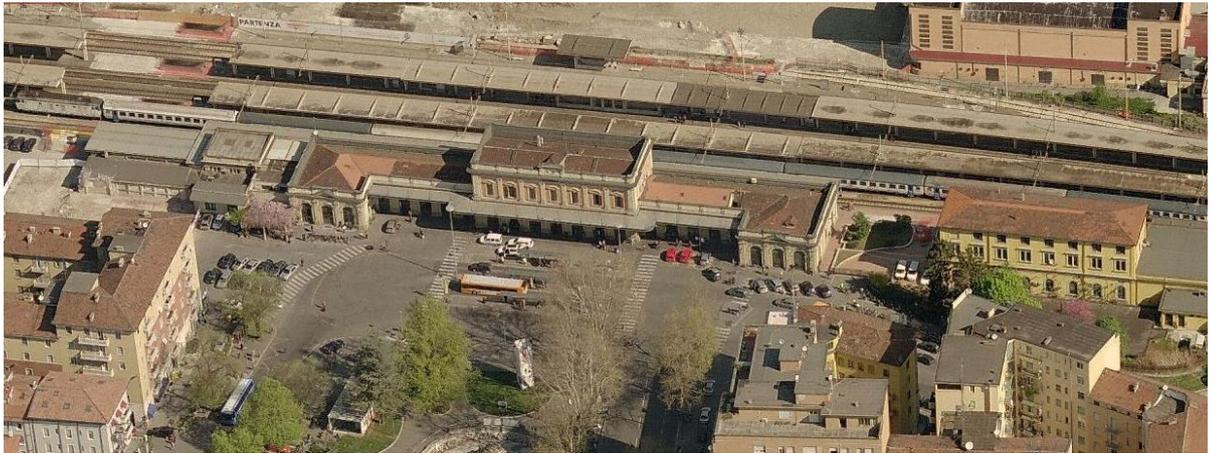
Una differenza importante della diversità del caso di Parma, da quello di Bologna e Milano, è relativo al fatto che il piazzale non viene progettato insieme al fabbricato passeggeri (il nuovo piazzale sorge, su un terreno che il comune acquista appositamente e il progetto è realizzato dall'Ufficio d'arte), bensì in un momento successivo e che l'operazione di Parma è un'iniziativa municipale ed è un'espressione del municipalismo, un indirizzo politico che si afferma tra il 1890 e il 1920 e che vede il potere locale rivolto a acquisire una maggior autonomia.²¹

Va infine segnalato il processo di valorizzazione, a cui è soggetta la zona, come dimostra l'abile azione di un privato cittadino, che ha provveduto fin dal 1887 ad acquistare i terreni situati di fronte alla stazione per cederli subito dopo al comune, in previsione del progettato square.²²

²⁰ Sul tema rimando a F.Bonamico, *Le stazioni e la città nel Piemonte sabauda*, presente in questo volume; Id., *Lo "square": un giardino per tutti*, in F.Bonamico et al., *I giardini a Torino, dalle residenze sabaude ai giardini del '900*, Lindau, Torino 1991, pp.49-66; M.De Vico Fallani, *Parchi e giardini dell'Eur*, Nes, Roma 1988, p.153-154.

²¹ R. Lasagni, *Dizionario biografico dei parmigiani*, PPS Editrice, Parma 1999, vol. 1, p.403.

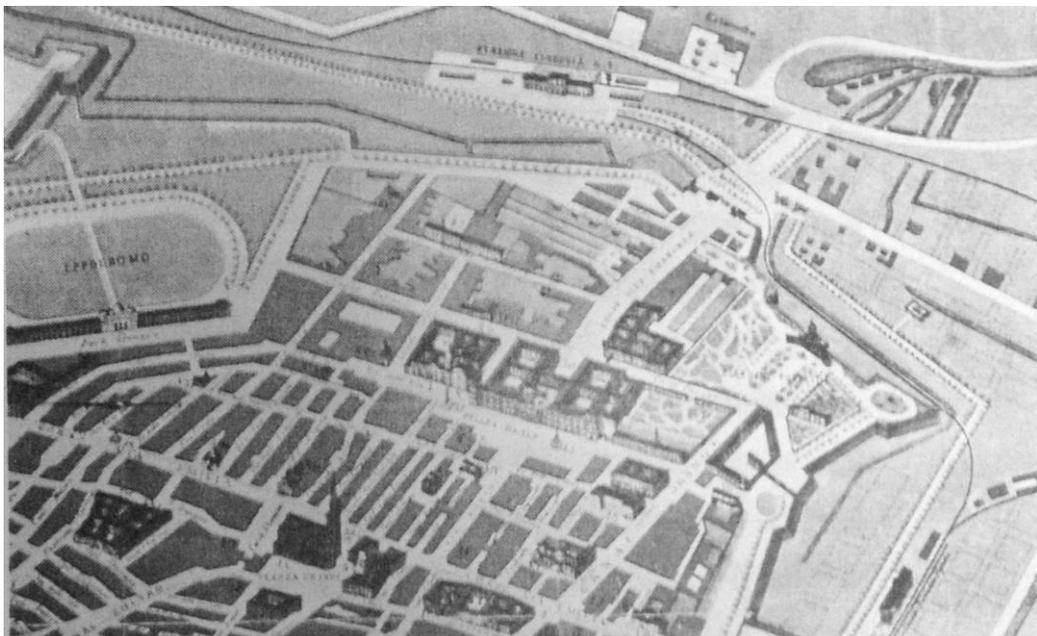
²² C. Sorba, op. Cit., p.165.



Fotografia attuale. Stazione ferroviaria di Parma. Bing Maps 2013.

Modena:

Presenta una situazione simile a quella di Parma. I due casi sono assimilabili per il periodo 1860-1890. Modena mantiene lo stesso impianto dell'piazzale della stazione fino al 1907. Nelle due città si opera un primo ampliamento (a Parma nel 1865, a Modena nel 1873), che rende analoghi il fabbricato passeggeri e lo spazio antistante.



Modena a colpo d'occhio. Guida indispensabile ai visitatori. *Particolare del versante nord, Modena (s.d., 1890 circa), Litografia e tipografia G. Barbieri.*

L'edificio e il piazzale sono di dimensioni più limitate, perché lo scalo è meno importante. Il piazzale è una stretta striscia di terreno, uno slargo, chiuso tra la stazione e le mura di cinta, che saranno abbattute solo nel 1907. Le preoccupazioni difensive influenzano fortemente le scelte, quella relativa all'ubicazione della stazione, che viene costruita per poter essere sottoposta al controllo militare.²³

Il piazzale è un'area completamente vuota e poco qualificata, perché confina con il macello, che si trova di fronte e che sarà spostato addirittura nel 1932. L'accesso sia allo scalo merci, che a quello viaggiatori, avviene dallo stesso piazzale, diventa anche la sede del mercato del bestiame. Succede quindi che i viaggiatori siano obbligati a camminare insieme ai carri carichi di derrate alimentari e a fianco degli animali, come denuncia una pubblicazione ufficiale: "il piazzale era attraversato e invaso da mandrie di bovini e da branchi di suini, che fra urla e strepiti venivano sospinti allo scalo".²⁴

²³ *Vista alla città nel tempo. Modena dalla fine dell'Ottocento alla seconda guerra mondiale attraverso la cartolina illustrata*, catalogo della mostra a cura di A. Borsari, C. Ghelfi Roncone, Modena, Comune di Modena, aprile-maggio 1981, Cooptip, Modena 1981, pp. 147-151; M. Smargiassi, *Genesi del piccone demolitore. Un secolo e mezzo di trasformazioni urbane a Modena (1760-1915)*, "Storia Urbana", n.47, 1989, pp.129-142; V. Vandelli, *Oltre le mure, oltre la porta. Gli opifici e il primo insediamento produttivo tra ferrovia e canale Naviglio*, in *La città illuminata. Saggio sulla storia della luce artificiale a Modena*, a cura di V. Vandelli, Azienda Municipalizzata del Comune di Modena, Modena 1993. Pp.99-102; C. Gaspari, *L'immagine fotografica di Modena. Architettura, città, vita urbana*, tesi di laurea, Università di Bologna, Facoltà di Lettere e Filosofia, relatore prof. M. Lupano, 1998-1999 (copia ds. Dipartimento Arti Visive, Università di Bologna).

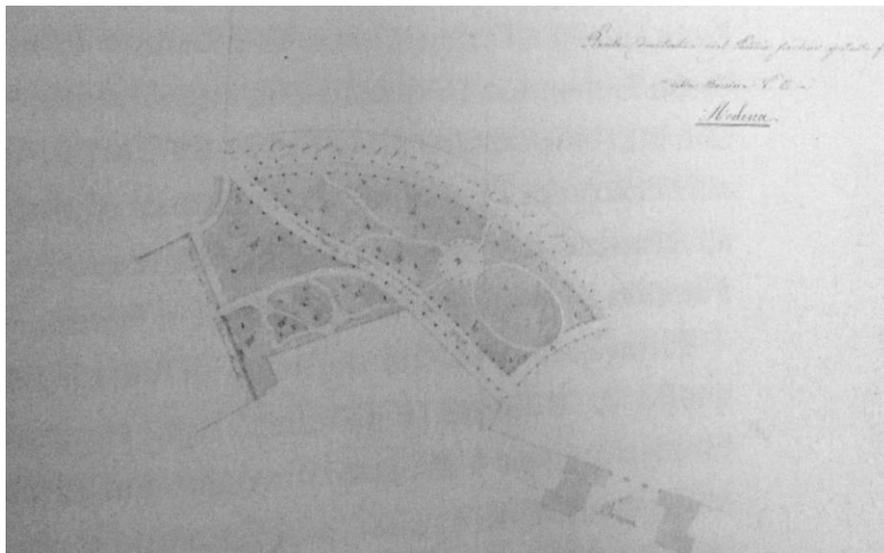
²⁴ Comune di Modena, *Amministrazione podestarile 1927-1931*, Modena, Stabilimento poligrafico modenese, Modena 1931, p.85.

Coesiste l'inteso transito di passeggeri grazie all'incremento della rete ferroviaria e la situazione di abbandono e isolamento che l'immagine del mercato del bestiame evoca.

Il potere pubblico non si preoccupa di migliorare l'aspetto del piazzale. Fino al 1907, la presenza delle mura, che limitano il perimetro del terreno disponibile costituisce un ostacolo a qualsiasi progetto.

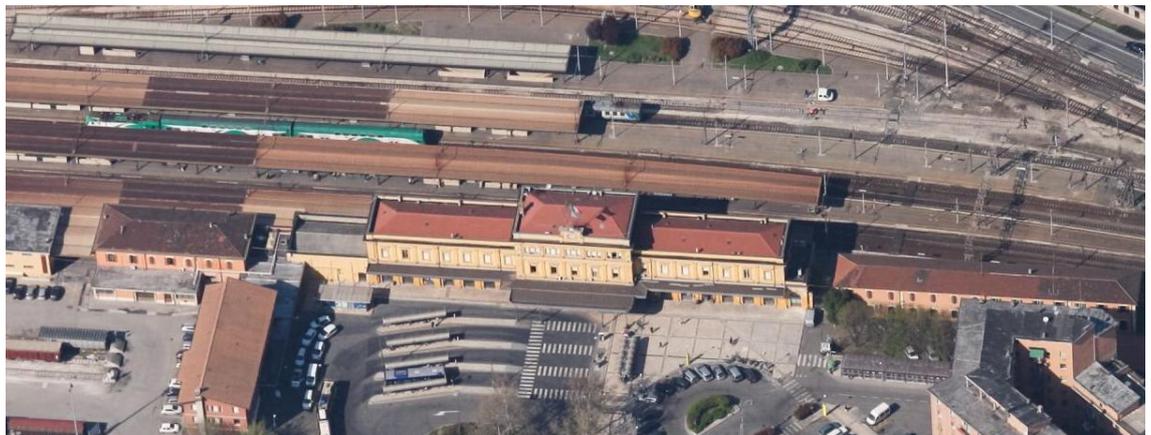
Non potendo intervenire sul piazzale, tutto l'impegno è rivolto alla creazione di altri poli, all'interno della città, che siano in grado di attirare i passeggeri che arrivano a Modena. Allora che si provvede a dotare gli stessi giardini di un nuovo accesso su corso Vittorio Emanuele, che agevola la visita per chi proviene dalla stazione.

Il caso di Modena, non possa esibire la piazza-giardino di Parma o il più ampio piazzale di Bologna, eso rivela un'analogia tendenza a associare la stazione a uno spazio verde. Questo assume una dimensione dinamica: sviluppandosi lateralmente, verso la città si configura come una passeggiata, che prosegue all'interno del centro antico lungo il monumentale corso Vittorio Emanuele II.



Carlo Silvestro Martinelli, Pianta dimostrativa del pubblico giardino esistente fuori della Barriera V.E. in Modena, Modena 1870, disegno acquarellato su cartoncino (Archivio Storico Comunale di Modena, Atti amministrativi, 1869, f.744).

Le stazioni sembrano essere di esclusiva pertinenza dell'ingegneria ferroviaria, quasi un mondo a parte; ma anche l'ingegneria ferroviaria esclude dal campo dei propri interessi il tema del piazzale della stazione. Bologna, Parma, Modena, Milano rappresentano dunque il risultato di una ricerca autonoma; una ricerca molto empirica, sul campo, nella quale sono impegnati prevalentemente gli ingegneri, quelli degli Uffici tecnici comunali e quelli delle Società concessionarie. I progettisti in assenza di indicazioni manualistiche, talvolta si ispirano agli esempi del passato, come abbiamo visto. Altre volte provano ad elaborare delle soluzioni più originali.



Fotografia attuale. Stazione ferroviaria di Modena. Bing Maps 2013.

La migliore e più adatta ubicazione della grande stazione per le ferrovie che confluiranno a Bologna:

Le ferrovie, moderno trovato che tanto innalzano l'uomo: la civiltà, e il progresso sempre crescente, faranno nel lontano avvenire che quelle due invenzioni sieno veicolo a bella e lieta comunicazione di lumi, di industrie, di commerci, e di perfezionamento materiale, morale, ed intellettuale. essere fatto il più presto che si potrà, affinché la città nostra s'impronti di quella novella fisionomia che è imperiosamente domandata della introduzione della nuova foggia di viaggiare rapidissimamente sul cammino di ferro.

Quanto più si tien discosta la Stazione, meglio si sviluppano le divergenti dai tronchi rettilinei delle Ferrovie, e più spicca, e risalta all'occhio la incantevolissima veduta dei nostri colli tempestati ovunque di sontuosi casini e palazzi che di meglio non è dato di vedere in nessuna parte d'Italia; e si assicura un maggior lavoro per ogni fatta di vetture; e quindi un utile impiego dei vetturini, li quali sono sempre li primi a risentire il danno, e a selamare contro la novità delle Ferrovie, che loro fa cessare immediatamente il lavoro.

Bologna si trova nel mezzo, centralizzata geograficamente tra l'alta e la bassa Italia, in amenissimo piano, in un'area chiave per le comunicazioni ferroviarie, cui fanno vario-pinta spalliera dolci colline, ed una delle prime città di provincia nella Penisola. La quale se non per commerci, sobra a tutte le altre città italiane di provincia per gentilezza, per cultura, per arti e per industrie, non deve lasciarsi vincere dalle altre (che tutte hanno fatto sforzi meravigliosi con bellissima gara) per isplandidezza e festività nello accogliere, ed attivare appo di lei la nuova maniera di far viaggiare persone e mercanzie.

Le stazione per la ferrovia non fosse seconda grandiosità di disegno e architettonici metri ed ornamenti a nessuna delle costruite finora in Italia, e che rispondente alla sua centrale destinazione venisse locata in tal punto da servire comodamente per ambedue le linee, centrale e longitudinale. Vastamente fabbricata per foggia da far spiecare la sua maestosità, anche prestarsi comoda al viaggiatore che

vogliono addentrarsi in città. La stazione deve rispondere al sito più vantaggioso e appropriato.

Nessuno delli sette progetti che si conoscono soddisfano a tutte queste vedute insieme. Niuno presenta miglione e decorazioni urbane tanto interne che esterne, ed a fronte di tali e tante utilità di minore dispendio. La si metta in tal punto che lasci luogo alla esecuzione dell'intero progetto posto che sia riconosciuto il migliore, ma in seguito di altri progetti di miglioramenti interni ed esterni della Città effettuabili in lungo giro d'anni, apriando una spaziosa strada comunicando el centro della città con la stazione, (ora bisogna passare per anguste, e tortuose straducce), si dovrebbe pagare a troppo caro prezzo col demolimento cioè di belle case e col guasto, e sterro del detto fianco della Montagnola dietro il canale.

1. non quello di posare la stazione nei Prati Caprava
2. non l'altro di accostarla alle mura fra Porta San Felice e quella delle Lamme
3. non quello di portarvela entro nell'Orto già Viscardi con la fronte in S. Felice
4. non meglio nelle adiacenze del grande Ospedale sbucandola in Via Ripa di Reno
5. nemmeno quello di farla nell'Orto Poeti
6. peggio di farla ad ingombro del pubblico passeggio nel Prato per alla Montagnola
7. neppure quello infine di sottoportarla a questa appena fuori la Mura.

La scelta del luogo fosse avvenuta peraltro dopo l'accantonamento di ipotesi che volevano la stazione interna alle mura, Ma che la volevano altresì situata anche esternamente alle mura. Tale scelta fosse motivata in parte dall'ipotesi del riciclaggio di una via d'acqua in obsolescenza qual era, appunto, il Canale delle Moline: riciclaggio, codesto, che negli intenti degli amministratori pontifici avrebbe dovuto scorrere all'handicap d'una insufficiente viabilità urbana.

Il signor dottor Cavazzi propose l'allineamento e l'allargamento della Via della Mascherella entro e fuori, come quella che potrebbe destinarsi ad esclusivo servizio

delle vie ferrate, che a più breve distanza giugne al centro della città, e proprio nel punto ove si partono come da altrettanti raggi altre sei principali strade conducentesi da altrettante Porte della medesima, e che da cima a fondo o tocca o si appressa alle cose nostre le più degne di essere vedute, ed ammirate da coloro che ci verranno per le strade ferrate, la più parte de' quali di Bologna sanno poco più del nome.

Cavazzi vorrebbe riunite in quel solo punto le Stazioni di ogni linea ferrata, desiderandolo di preferenza fuori di città o almeno a cavaliere della nuova porta della Mascarella, lasciandovi libera nel mezzo la strada, e la visuale prechè dall'un capo all'altro della medesima strada fosse dato percorrere coll'occhio, e ammirare la lunghezza di quell'ampia Via la quale dalle due Torri può spingersi a rettilo fino alla Postale di Ferrara percorrendo uno spazio forse tre miglia lungo. Così chi move da quella città vedrebbe buona parte della nostra per entro quella larga e lunga strada, e chi cala nella Stazione di dovunque venga osserverebbe così l'ingresso come l'egresso, e meraviglierebbe di una magnificenza che forse nessuna città può vantare pari.

3 . 3 . 2 . G L I
A N T E F A T T I

Nel 1851 il Governo Pontificio, il Granduca di Toscana, i Duchi di Parma e Modena, il Governo Austriaco firmarono la “Convenzione di Roma” nella quale si decise la realizzazione di vari tronchi ferroviari, fra cui Bologna-Forte urbano e la transappenninica Bologna-Porretta-Pistoia. Nel 1856 si firmò il contratto operativo relativo alla “Convenzione”.

La situazione politica e militare italiana aveva interrotto l’attuazione della rete su ferro. Nel resto dell’Europa, invece, la rete ferroviaria aveva continuato a svilupparsi durante tutto il secolo decimonono, soprattutto sullo stimolo delle forze progressiste e liberali che vi vedevano uno strumento di emancipazione ed eguaglianza territoriale; in altre regioni dell’Italia del nord le ferrovie si erano in qualche modo collegate alla rete europea; lo Stato Pontificio, invece, segnava un certo ritardo.

Nel 1847 il Ragioniere Capo del Municipio di Bologna aveva presentato al suo Governo una proposta di rete ferroviaria statale, con i diversi tronchi a carico dei Comuni, ma il progetto non era stato accolto. Lo Stato Pontificio, in crisi, si decise ad affrontare il problema troppo tardi spinto da necessità militari. Forse per questa ragione si localizzò la Stazione di Bologna quando il problema era ormai incalzante, e si trovò una soluzione provvisoria, scegliendo la posizione di più semplice esecuzione.

Alcuni progettisti locali avevano proposto di localizzare la stazione all’interno delle mura, nella Piazza d’Armi (oggi Piazza 8 Agosto); altre ipotesi proponevano di situarla nella zona degli “Orti di Garagnani”, o anche fuori porta, sul canale delle Moline-Reno, di fronte alla Montagnola, o pare anche in via S. Felice. Forse per la fretta, forse per le difficoltà di realizzazione, queste localizzazioni decaddero.

Questa scelta provvisoria determinerà nel futuro tutti i problemi urbanistici della Stazione di Bologna, che resteranno irrisolti. Ma nel corso dei decenni più volte, ed in epoche diverse, verrà proposto e riproposto il tema dello spostamento della Stazione.

Alla fine si scelse la localizzazione che presentava le minori difficoltà operative, i costi minori e la massima rapidità di attuazione, fuori delle mura urbane, al di là dei canali, in una zona dove non vi erano porte della città, né arterie radiali di una certa

importanza, dove il territorio dentro le mura era ancora in gran parte occupato dagli "Orti di Garagnani" e di fronte ad un mulino ad acqua.

La Stazione non riuscì, fin dall'inizio, a svolgere un ruolo veramente urbano, poiché era fuori delle mura, e mal collegata con il centro; quando, successivamente, si affrontò il problema dell'espansione urbana apparve subito chiaro che una stazione di transito, in quella posizione, avrebbe creato una barriera non facilmente superabile.

Nell'anno 1857, fu Pio IX in persona a porre la prima pietra del ponte sul Reno della ferrovia "Pio-Centrale" (era presente anche l'ingegner Protche, che era impegnato anche nella progettazione della Bologna-Porretta-Pistoia), e che tale evento fu preceduto da un "miracolo" poiché nel corso degli scavi alcuni operai avevano rinvenuto, alla profondità di 2 metri e cinquanta, un cospicuo gruzzolo di monete d'oro che avevano intascato con prodigiosa rapidità. (Trentasei di itali monete, erano state recuperate in qualche modo dal Pro-Legato Camillo Amici il quale le aveva sottoposte all'esame di Luigi Frati appurando così come il tesoro fosse composto da esemplari conati dagli imperatori d'Oriente Leone III, Costantino V e Costantino VI; il pezzo più pregevole pare fosse un rarissimo soldo d'oro di Leone III Isaurico.)²⁵

Nonostante, la realizzazione della rete ferroviaria fu costretto ad abbandonarla ancora incompleta nelle mani dei piemontesi.

Il tecnico della Società "Pio Centrale" in Bologna, autore della prima Stazione Ferroviaria della città era stato un ingegnere francese, Lagout, chiamato espressamente da Parigi dal governo pontificio con decisione impopolare e tuttavia assai oculata se si considera il disastroso livello di preparazione dei progettisti locali.

Lagout, ancorché ben più competente dei colleghi bolognesi, aveva concepito una Stazione Ferroviaria adeguata alla stagnante temperie esistenziale della seconda città dello Stato Pontificio, una stazione di paese per nulla proiettata nel futuro.

Aveva avuto modo di condurla a termine, poiché il 12 Giugno 1859 il Legato Pontificio aveva dovuto abbandonare la città in mani liberali e di lì a poco il governo

²⁵ Enrico Bottrigari, Cronaca di Bologna in AA.VV. La Ferrovia Transappennina, Porretta 1985, pag. 101.

piemontese aveva distaccato a Bologna un proprio tecnico ferroviario (francese anch'esso) l'ingegnere Gian Luigi Protche. Lui ha lo incarico di condurre a termine i lavori con la massima rapidità, adeguando la struttura ad esigenze belliche che il Lagout non aveva neppure lontanamente previsto.

3.3.3. JEAN LOUIS PROTCHE

L'ingegnere Jean Louis Protche, di origine francese, Ingegnere Capo delle Strade Ferrate del Lombardo-Veneto, nel 1854 iniziò gli espropri per la Bologna-Piacenza.

Lui continuò le opere iniziate nel 1858, per l'ingegnere Lagout, francese, che ipotizzò una stazione al di fuori della cinta murata, fatto non senza problemi in quel tempo, in una Italia attraversata dalle Guerre d'Indipendenza. Ma con la caduta del Governo Pontificio, avvenuta nel 1859, sarà l'ingegner Protche a continuare i lavori edilizi dell'edificio.

Dopo il 1859, nonostante il cambiamento politico, i lavori ferroviari continuarono secondo il programma già stabilito. Le ferrovie si stavano sviluppando in tutta Europa, e soprattutto le esigenze militari dell'Italia di quel tempo richiedevano la possibilità di muovere rapidamente truppe e materiali. Ed i lavori proseguirono a ritmo incalzante.

Protche aprì:

-nel 1859 il tronco Bologna-Piacenza, iniziato da Pio IX, nel quadro di un primo programma di rete ferroviaria.

-nel 1861 si inaugura la Bologna-Ancona.

-nel 1862 si aprono la Bologna-Ferrara, la Bologna-Vergato- Pracchia

-Finalmente nel 1864 si inaugura la transappenninica Bologna-Pistoia.

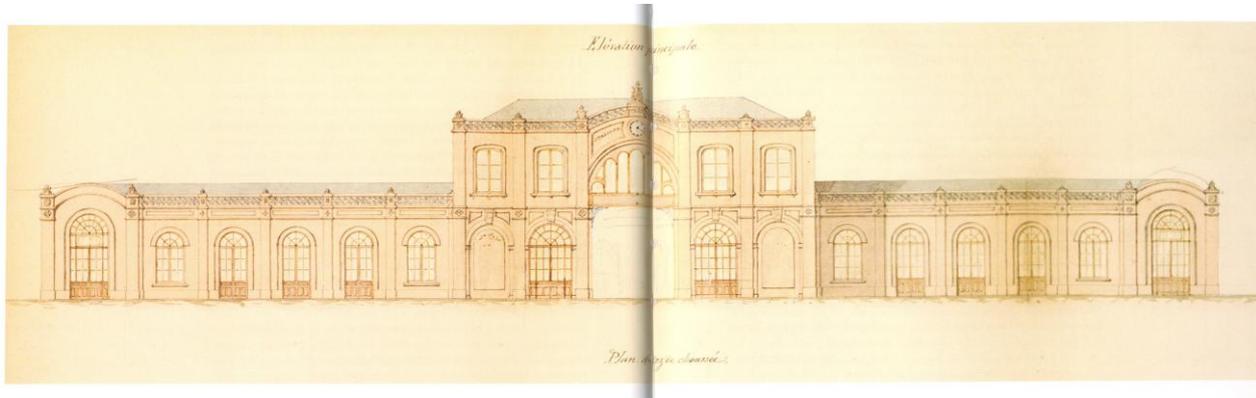
- Nel 1866 con l'annessione di Lombardo-Veneto, Bologna era divenuta un importante nodo ferroviario ; poiché nel frattempo era avvenuta anche la fusione delle Ferrovie dell'Italia Centrale con quelle dell'Italia Settentrionale.

- Nel 1867 Protche presenta anche le relazioni sul tracciato Bologna-Verona e sul prolungamento dal Brennero a Berlino.

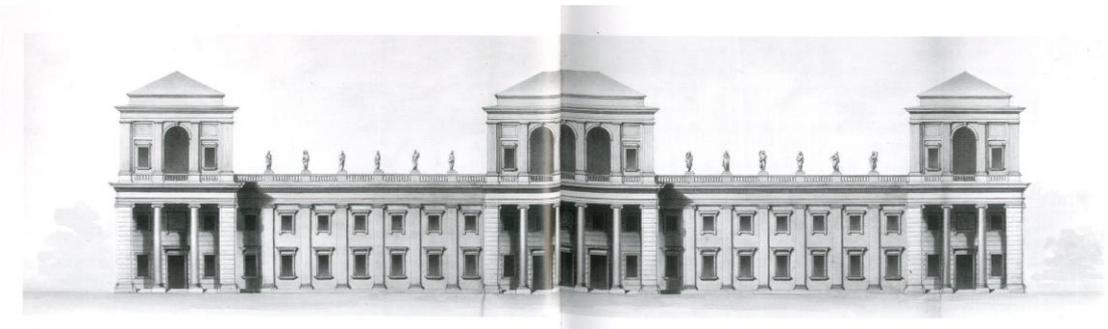
Ragioni militari, il Ministero della Guerra del nuovo Stato, era fortemente interessato al problema della sicurezza e la funzionalità alla Stazione. Gli spostamenti militari evidenziavano l'insufficienza della via Galliera e della strettoia del cassero, ed anche dal punto di vista urbanistico si avvertiva che la posizione della stazione era

troppo marginale e mai collegata al centro; il problema della localizzazione tornò alla ribalta. Si pensò di declassare la stazione esistente, a traffici secondari, riprendendo l'ipotesi della stazione principale fuori porta S.Felice, sull'asse principale della città; come già si era pensato al tempo del Governo Pontificio. Inoltre, in un'epoca attraversata da guerre, ci si continuava a chiedere se la posizione della stazione, fuori le mura, garantisse la necessaria sicurezza.

L'area periferica, negli anni che precedono il piano, comincia a poco a poco ad essere segnata da importanti interventi, oltre al centro storico, anche "gli interventi esterni".



Fondo Protche non inventariato. Fabbricato per passeggeri di 1^a classe – Tipo



n.2

Fondo Protche non inventariato. Prospetto di un fabbricato viaggiatori. Si stenta a credere che si tratti di un progetto legato alle nostre cinque stazioni di 1^a

classe da Bologna a Piacenza. Fabbricato interamente su due piani. Loggiati sostenuti da colonne classiche. Una parata di statue sul cornicione da far invidia alla Gare du Nord. Ci sia consentito di includerlo nella rassegna perché riteniamo si tratti di uno splendido disegno.

I primi tempi dello Stato Unitario:

Dopo il 1859, nonostante il cambiamento politico, i lavori ferroviari continuarono secondo il programma già stabilito. Evidentemente il problema non ammetteva indugi; le ferrovie si stavano sviluppando in tutta Europa, e soprattutto le esigenze militari dell'Italia di quel tempo richiedevano la possibilità di muovere rapidamente truppe e materiali. Ed i lavori proseguirono a ritmo incalzante.

Il 21 Luglio la Stazione prenderà a funzionare, ma Bologna s'era infatti trasformata bruscamente in una città saldamente presidiata: e pertanto ingombrata e stravolta da una cospicua quanto invadente presenza militare, una atmosfera febbrile d'un convulso movimento di truppe, d'artiglierie e di salmerie. E ciò, chiarisce il motivo per cui il Protche non avvertì l'esigenza di curare soverchiamente la dignità estetica della Stazione Ferroviaria e preferì invece dare priorità alla funzionalità degli impianti.

La stazione soprattutto mostrò d'essere drammaticamente emarginata dal contesto urbano a causa della mancanza d'un efficace raccordo stradale col centro della città, colpevole il ritardo nell'apertura della via dell'Indipendenza programmata fin dal 1862, contribuì ovviamente a migliorare la situazione, e di ciò, ebbe a risentire negativamente lo sviluppo dell'intera città.

“il Protche non avvertì in modo troppo perentorio l'esigenza di curare soverchiamente la dignità estetica della Stazione Ferroviaria e preferì invece dare la priorità alla funzionalità degli impianti: come risulta peraltro evidente dall'immagine tramandataci nella litografia del 1864 che qui si pubblica e che rileva l'aspetto estremamente utilitario e pragmatico della prima stazione della città”.²⁶

Con la guerra del 1866 per l'annessione del Lombardo-Veneto, richiesero con urgenza nuovi binari ed una moltiplicazione di piani caricatori. Bologna era divenuta un

²⁶ Elena Gottarelli, *La Stazione Ferroviaria di Bologna*, op. Cit.

importante nodo ferroviario; poiché nel frattempo era avvenuta anche la fusione delle Ferrovie dell'Italia Centrale con quelle dell'Italia Settentrionale.

Nel 1866 Jean Louis Protche uscì dalle Ferrovie dell'Alta Italia.²⁷

Gli spostamenti militari evidenziavano l'insufficienza della via Galliera e della strettoia del cassero, ed anche dal punto di vista urbanistico si avvertiva che la posizione della stazione era troppo marginale e mal collegata al centro; il problema della localizzazione tornò alla ribalta.

Finalmente con il 1870 e con la prospettiva di seducenti congiunture economiche, giungerà anche il momento d'affrontare il nodo d'una risolutiva ristrutturazione dell'edificio del Lagout: nel 1871 sarà approvato il progetto presentato dall'ingegnere fiorentino Gaetano Ratti: progetto, codesto, che diverrà operativo a partire dal 1873 sullo stesso luogo del precedente.

²⁷ Pocaterra R., *La stazione di Bologna : un viaggio lungo un secolo e mezzo*, Minerva, Bologna 2009.

3 . 3 . 4 . LA
STAZIONE DI
GAETANO RATTI

Ritiratosi Jean Louis Protche, emerge a Bologna la figura dell'ingegner Gaetano Ratti, Capo della terza Divisione Manutenzione e Lavori di Bologna.

L'immediato subentro a Protche fece ritenere ad alcuni studiosi che Ratti fosse stato suo allievo ed assistente.²⁸

A quanto ci risulta, nell'archivio Protche il nome del Ratti non ricorre, né risulta che egli abbia avuto incarichi di rilievo come Capo Divisione o Capo Sezione. Subentrare al Protche senza avere in precedenza avuto mansioni di dirigenza non faceva parte della prassi tradizionale, per non dire che il Direttore Generale, diretto superiore, si trovava a Torino a 350 km. Per contro il Ratti non fa alcun cenno al suo presunto "maestro" nelle relazioni che accompagnano i suoi lavori. Anzi, la monografia relativa alle opere di difesa della Porrettana, può essere letta in chiave critica nei confronti del suo predecessore. Dopo soli quattro anni dall'apertura della linea, le piene autunnali²⁹ "distruggevano pressoché tutte le difese fra Pracchia e Porretta, mettendo allo scoperto le spalle di alcuni dei ponti più importanti, le dondazioni dei muri di sostegno, minacciando la stabilità di molti, alcuni rovinando e quasi completamente distruggendo l'importante viadotto degli Olivacci. La ferrovia veniva allora in quel tratto di neppure 15 chilometri interrotta in nove località..".³⁰

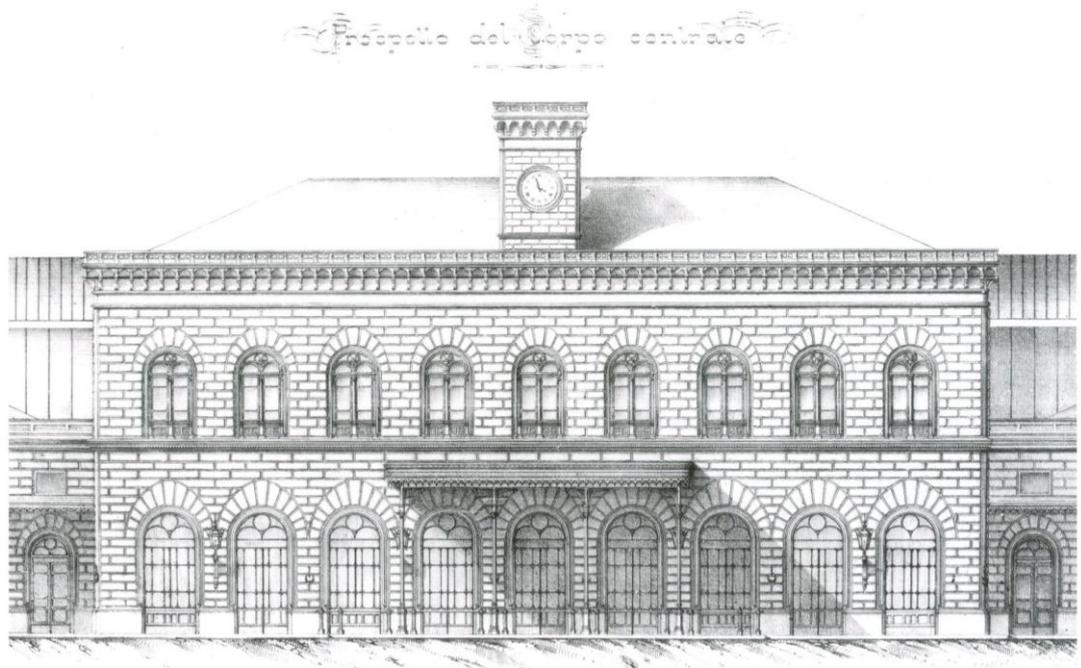
L'ingegnere fiorentino Gaetano Ratti, fu incaricato nel 1871 di redigere il nuovo progetto della Stazione di Bologna; a quell'epoca era ancora in atto la discussione sul progetto urbanistico di collegamento ed sulla collocazione della Stazione.

La Stazione nacque dunque sul sedime della precedente. La sua funzione principale rimase il transito passeggeri di una città medio-grande, le cui previsioni di espansione urbana, sarebbero sempre state condizionate dai fasci di binari, come fin da allora era facile prevedere. Si cercò di darle una certa monumentalità imitando il grande palazzo patrizio e la tipologia delle grandi stazioni in ferro dell'epoca.

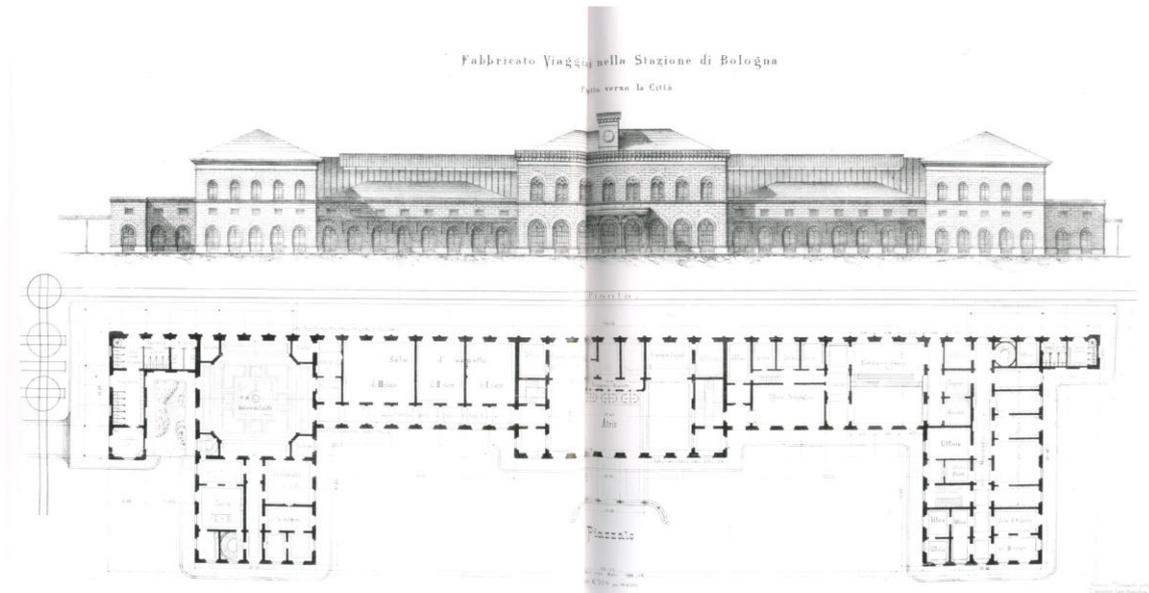
²⁸ Giuliano Gresleri, *Norma e Arbitrio*, op.cit., pag.404.

²⁹ Pocaterra R., *La stazione di Bologna : un viaggio lungo un secolo e mezzo*, Minerva, Bologna 2009.

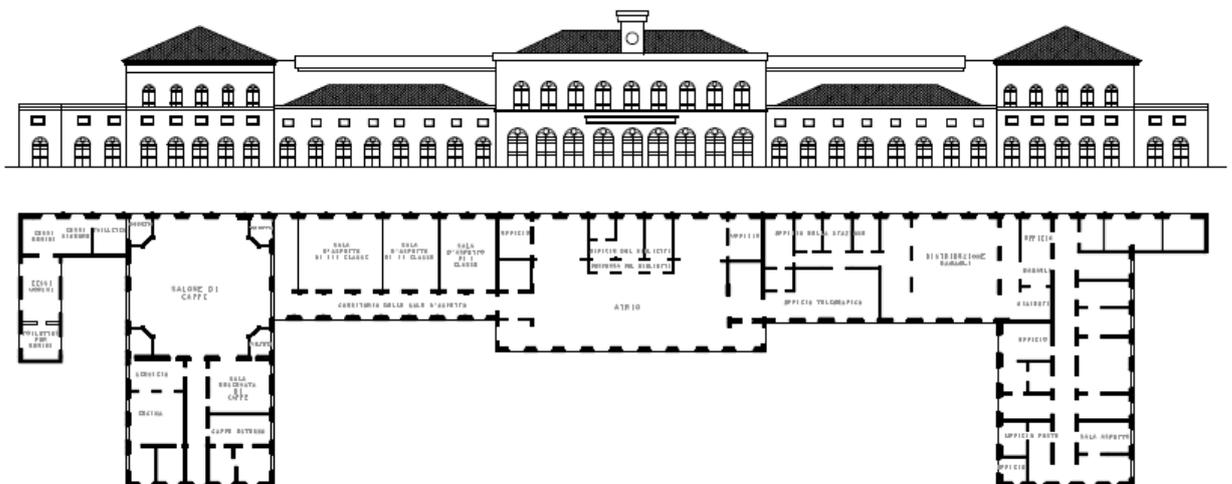
³⁰ Gaetano Ratti, *Cenni sulle opere di difesa alla ferrovia dell'Appennino lungo il Reno fra Porretta e Pracchia*, Il Politecnico, 1874.



Prospetto del corpo centrale della stazione, contenuto nel progetto di ampliamento del 1871. Il progetto è stato inserito in numerose pubblicazioni. Queste immagini sono tratte dalla raccolta completa, composta di 56 tavole, della Biblioteca comunale dell'Archiginnasio di Bologna.



Prospetto dell'intera facciata della stazione secondo il progetto Ratti. Alle due estremità sono stati collogati i servizi igienici. Questo ha fatto sì che, arrivando da est o da ovest, la scritta "gabinetti" apparisse sempre agli sguardi del passeggero. In realtà la mancanza delle fognature imponeva sempre la costruzione dei servizi igienici fuori del fabbricato principale. Di particolare interesse la pianta con la distribuzione dei locali. Questa immagini sono tratte dalla raccolta completa, composta di 56 tavole, della Biblioteca comunale dell'Archiginnasio di Bologna.



La Stazione del Ratti fu inaugurata nel 1876; verrà aperto un varco nelle mura in corrispondenza della Stazione; dal 1880, verrà collegata al centro dal primo servizio di tramway a cavalli, in partenza da Piazza Nettuno.

Al 1888, si mostra la nuova Stazione, ormai costruita, con la tettoia di ferro che copre l'unico binario, la torre dell'orologio sull'edificio della Stazione e la piazzetta antistante, ornata da due edicole gemelle; forse le due edicole rappresentavano un ricordo del primitivo progetto del Monti, nel quale però il doppio cassero aveva un significato quasi "territoriale", e non di solo ornamento e decoro urbano.

In quell'anno, infatti si porrà mano ai lavori che inizieranno con il riordino dei preesistenti e la posa in opera di 3800 metri di nuovi binari, con l'ammodernamento dei piani caricatori e la creazione di magazzini per le merci a grande e piccola velocità. Anche verranno costruiti un fabbricato per uffici, una rimessa per locomotive, un casello per il guardino, e sarà aperto pure il piazzale del Ratti che si espanderà per 33.000 metri quadrati e prevederà altresì uno spazio sussidiario da adibirsi, in casi di necessità, a stazione militare. A partire del 1874 (ma compiuto nel 1876) si provvederà di un fabbricato al passeggeri.

"Incominciati nel 1874 i lavori di costruzioni furono compiuti nel 1876, superando difficoltà non comuni, così per conservare in quanto era possibile i muri del vecchio fabbricato, così pure per mantenere il servizio dei viaggiatori nel fabbricato stesso, non avendosi a disposizione altra area per un provvedimento provvisorio".³¹

Va detto che la struttura del Ratti si concretizza all'esterno delle mura medievali di Bologna quando, per ragioni di sicurezza, prima ancora che per motivi storici, non è nemmeno remotamente ipotizzabile l'abbattimento della cerchia diversiva. La stazione, inoltre, sorge in una zona agricola, dove si prevede un'urbanizzazione seguito dal Piano Regolatore del 1889, con grandi viali alberati e di piazze, pure alberate all'interno ed all'esterno delle mura.

³¹ Vedi Stazione di Bologna. Cenni intorno ai lavori di riordino e di ampliamento ed alla costruzione del fabbricato per Viaggiatori eseguiti negli anni 1873 al 1876, dell'ing. L.Pozzi in *Costruzione ed esercizio delle Strade ferrate e dell'Tramvie* a cura di Stanislao Fadda, UTET,1887.

Il frustrato conformismo dell'ingegnere fiorentino si esprima in origine con accenti assai più nobili di quando non appaia. L'edificio, come peraltro tuttora si può notare, è articolato in cinque corpi di fabbrica alternamente ad uno e a due piani; i prospetti esterni si presentano rivestiti di bugnato in cemento di Kufstein, materiale codesto usato pure per i profili delle bifore, mentre per quelli delle porte l'ingegnere preferisce il marmo di Verno e sceglie invece il più l'illuminazione a gas, alle boiserie in noce ed in rovere; dai parquets ai pavimenti alla veneziana; dai plafoni filtranti ai soffitti affrescati, agli stucchi decorativi che impreziosiscono taluni ambienti in ossequio al gusto severo e corretto dell'alta borghesia di recente giunta al potere.

All'interno però la stazione del Ratti differisce oltremodo da quella che oggi vediamo: gli spazi squisitamente ottocenteschi, così come appaiono nel progetto pubblicato nel 1875, propongono infatti un gusto ben diverso e un assetto assai più coerente ed armonioso dell'attuale.

La stazione del Ratti quindi non è altro che il fabbricato precedente, al quale sono stati aggiunti ammezzati e ampliamenti ai corpi laterali, accorgimenti con i quali Gaetano Ratti riuscì a raddoppiare la superficie utile del fabbricato passeggeri (da 1904 a 3758mq),³² il tutto armonizzato con il rivestimento in bugnato, porte e finestre di ispirazione rinascimentale e una modesta aggiunta di pietre naturali nei basamenti. Un vero e proprio restyling, condotto tanto bene da farlo ritenere ai posteri un fabbricato nuovo di zecca.

Gaetano Ratti, sul fabbricato passeggeri, in poche righe, aggiunge le informazioni più importanti sul suo operato:

“Lo Stile adottato è l'italiano del secolo XIV; la scelta di quello stile ci è sembrata opportuna esimendoci dalle dispendiose condizione che avrebbe imposto qualunque altro, quando debba essere convenientemente adattato al carattere di un fabbricato destinato ad uso pubblico di non comuni proporzioni: mantenendo la spesa in quei limiti che può concedere l'importanza di una costruzione ferroviaria eccezionale, ne abbiamo tratto partito facendo ricorrere sulle tracce dei vecchi muri della stazione di Bologna e odestamente riproducendo quei concetti che giganteggiano

³² Gaetano Ratti, Sui Lavori di ampliamento e riordino op.cit.

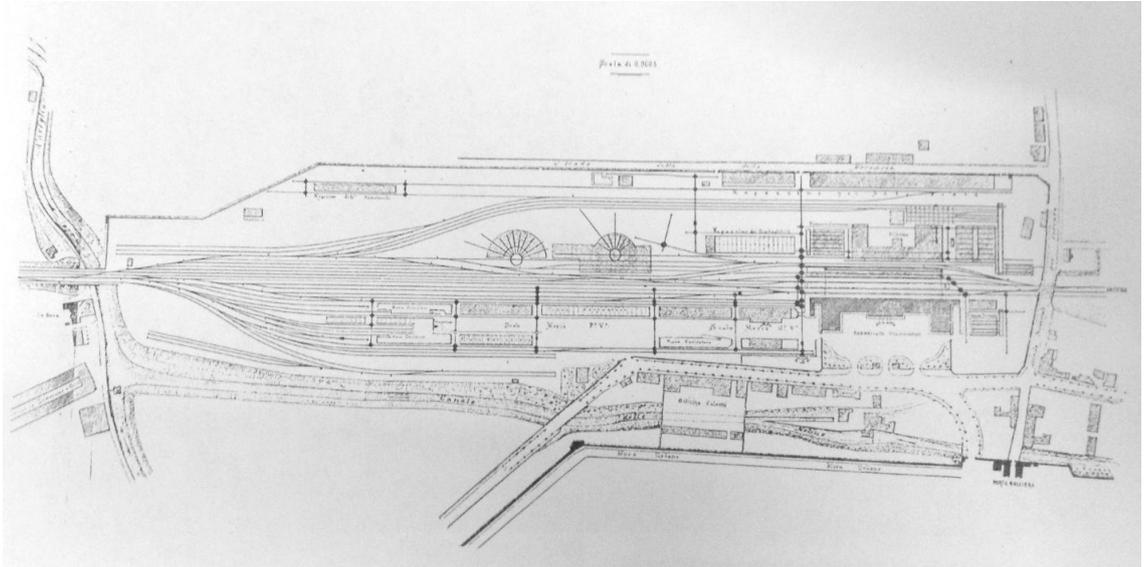
negli splendidi monumenti che i nostri padri crearono cinque secoli or sono e non dispiacerà di vedersi così fusi in un oslo concetto la gloria antica delle arti nostre ed il simbolo del progresso moderno: la Ferrovia.”



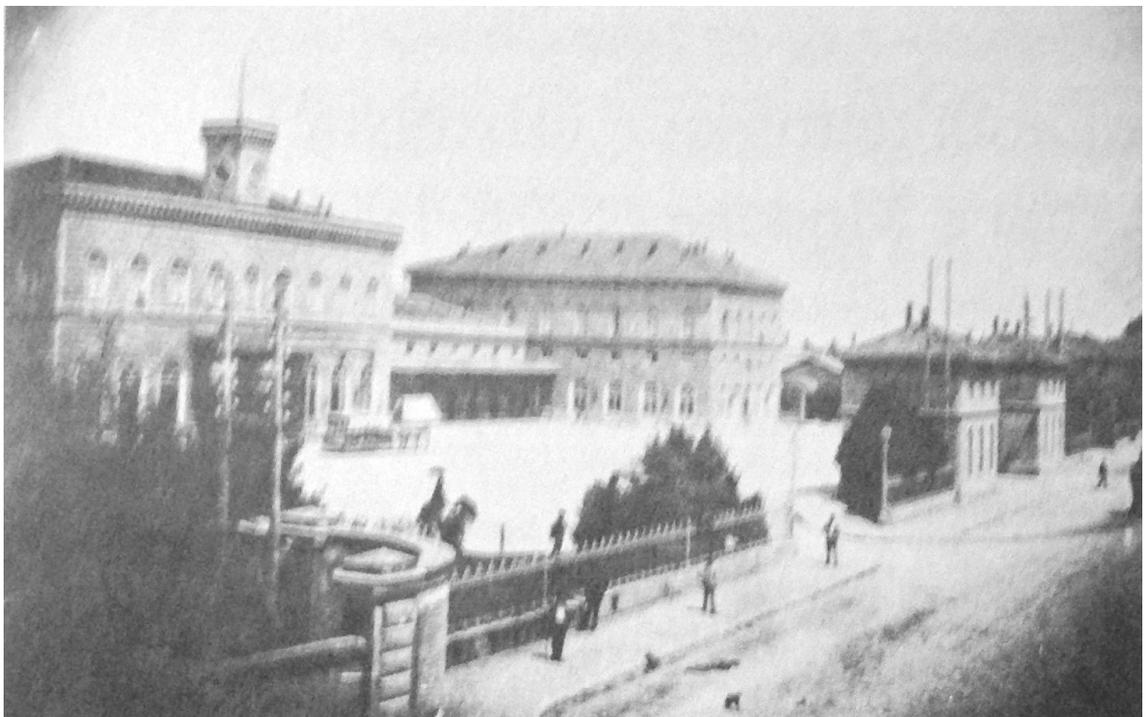
Corridoio di accesso dall'atrio alle sale d'aspetto ed al Salone da Caffè. Secondo le norme del tempo i passeggeri, dopo l'acquisto del biglietto, dovevano prendere posto nelle sale d'aspetto le cui porte di accesso ai binari erano aperte, una classe per volta, solo venti minuti prima della partenza del treno.



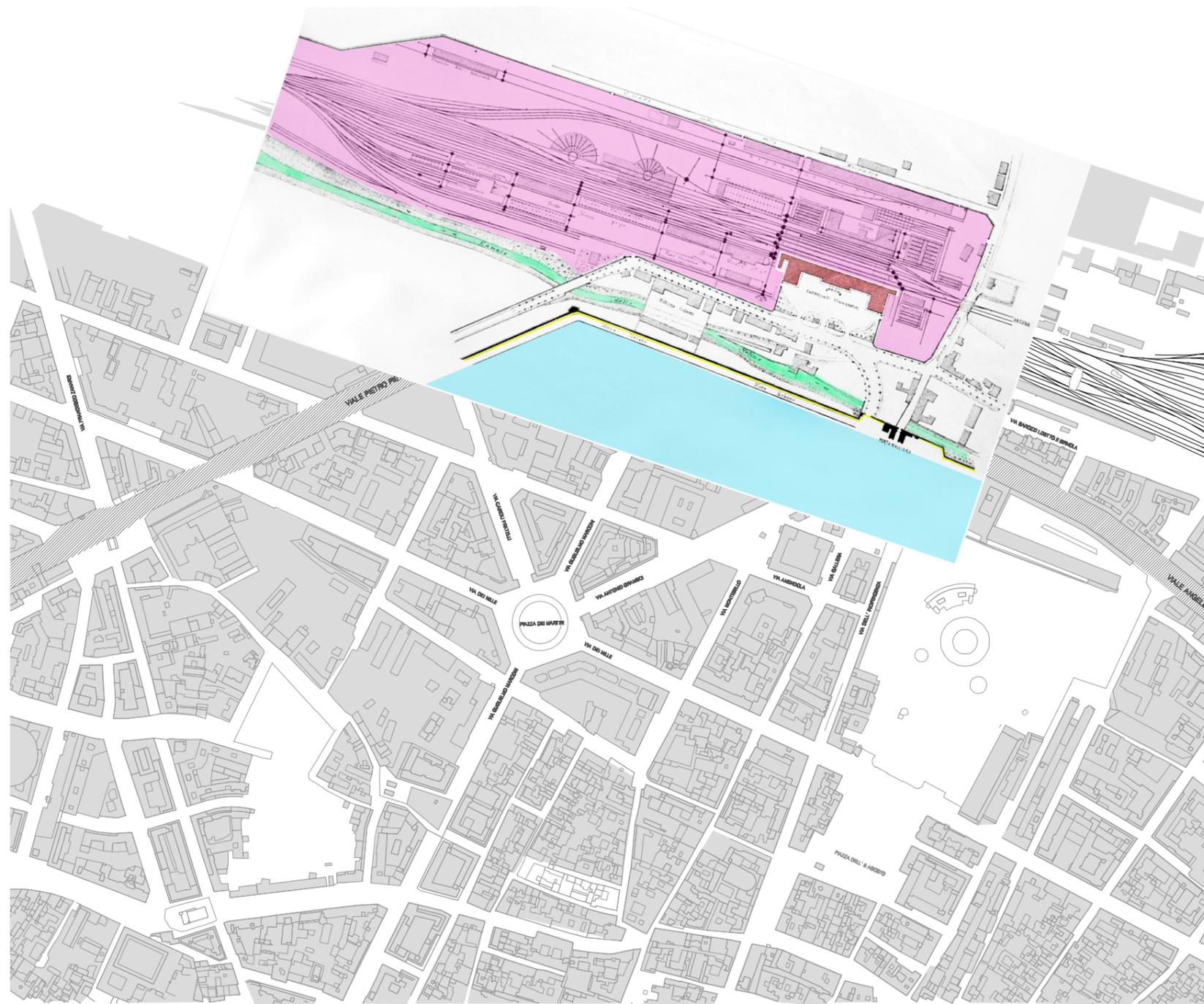
Sala d'aspetto di 1^a classe (1876-1944).



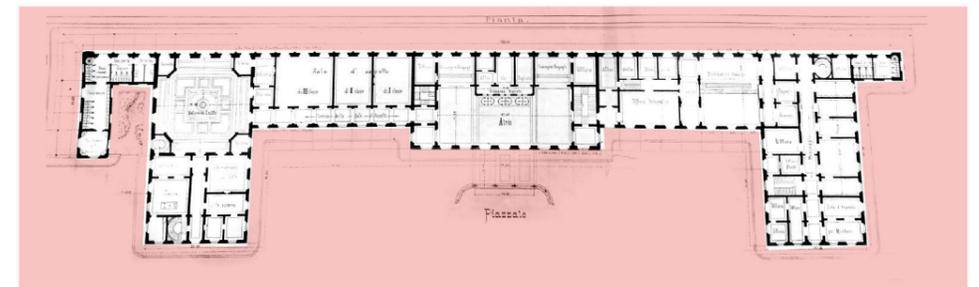
La planimetria della nuova Stazione di Bologna con il percorso del Canale delle Moline (dal progetto di Gaetano Ratti pubblicato a Firenze nel 1875) (foto C. Cavalli).



Gaetano Ratti, Stazione ferroviaria di Bologna. Fabbricato viaggiatori e piazzale, 1895, fotografia Torquato Benfenati (collezione privata eredi Alberto Menari, Bologna).

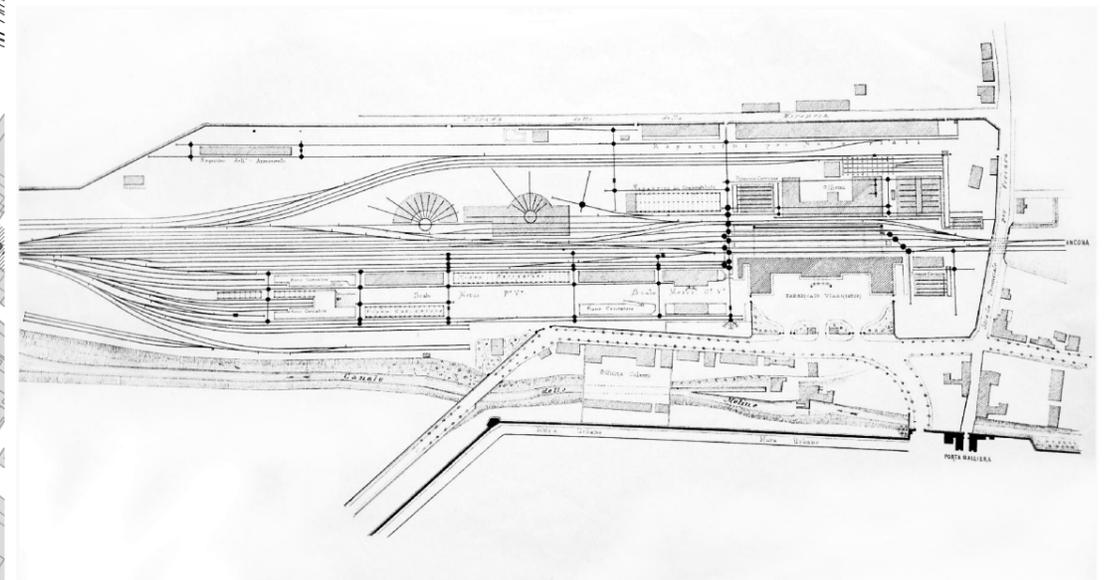


Planimetria attuale della città di Bologna con la planimetria generale della Stazione di Bologna fatta per il ingegnere Gaetano Ratti.



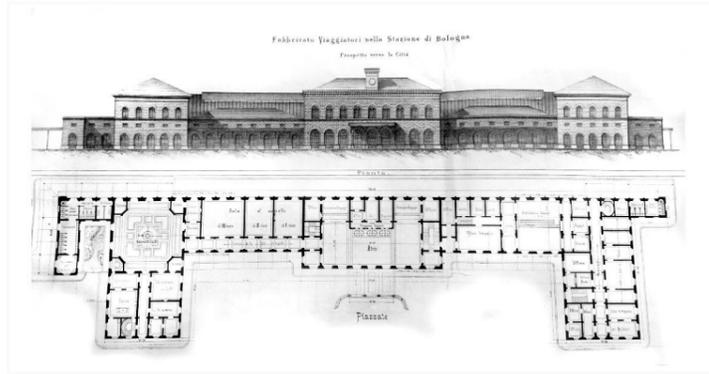
LEGGENDA

- Canale delle moline
- Centro storico
- Stazione ferroviaria di Bologna
- Corpo centrale della stazione
- Mura urbane

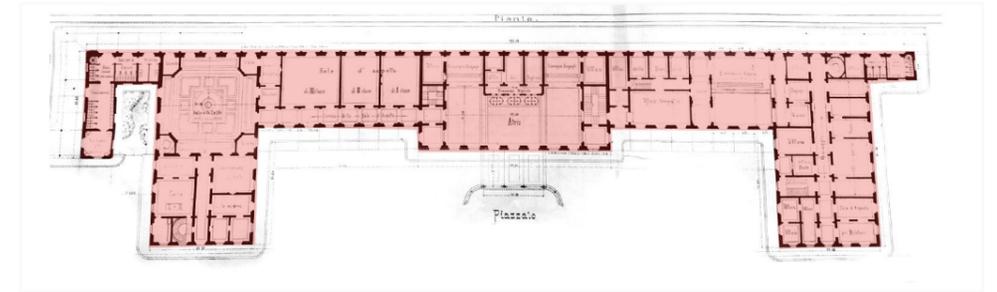


Planimetria generale della Stazione di Bologna con il percorso del Canale delle Moline (Fotografia dal progetto di Gaetano Ratti 1874) (foto L.Baeza y C. Garcia-Peñas, Giugno 2013). Biblioteca comunale dell'Archiginnasio

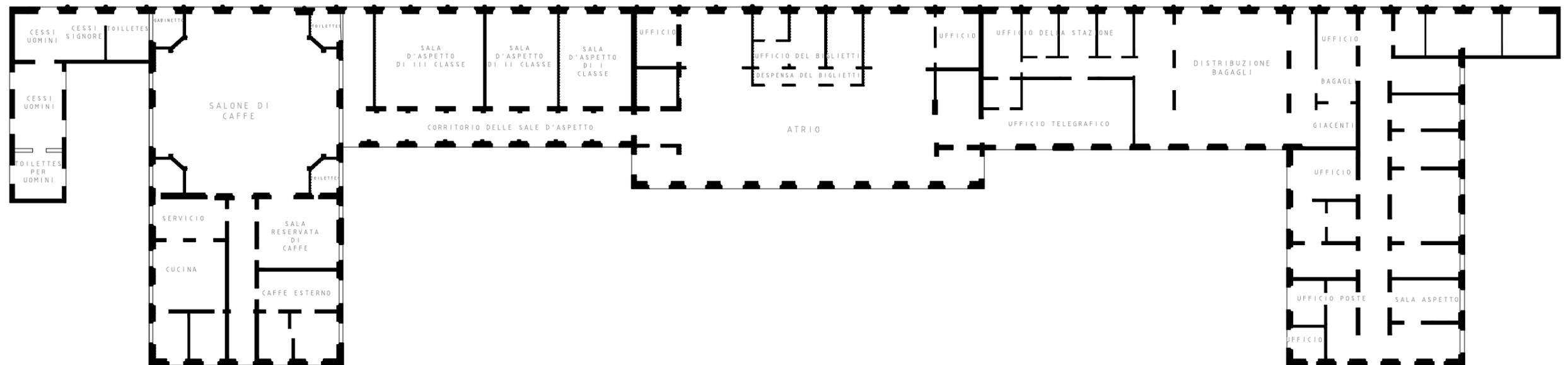
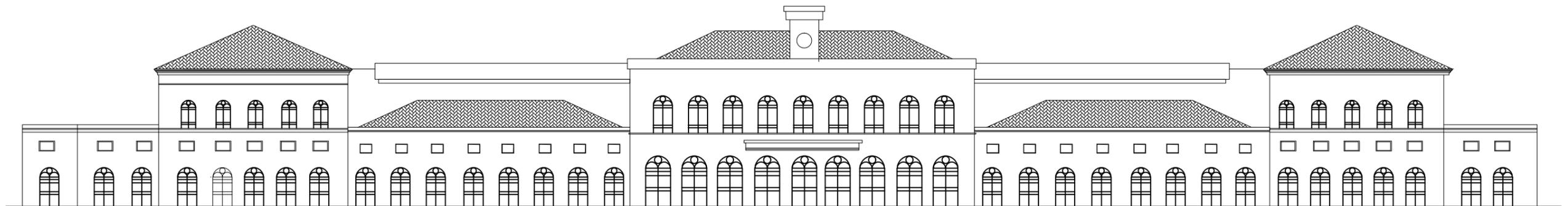
Planimetria generale 01



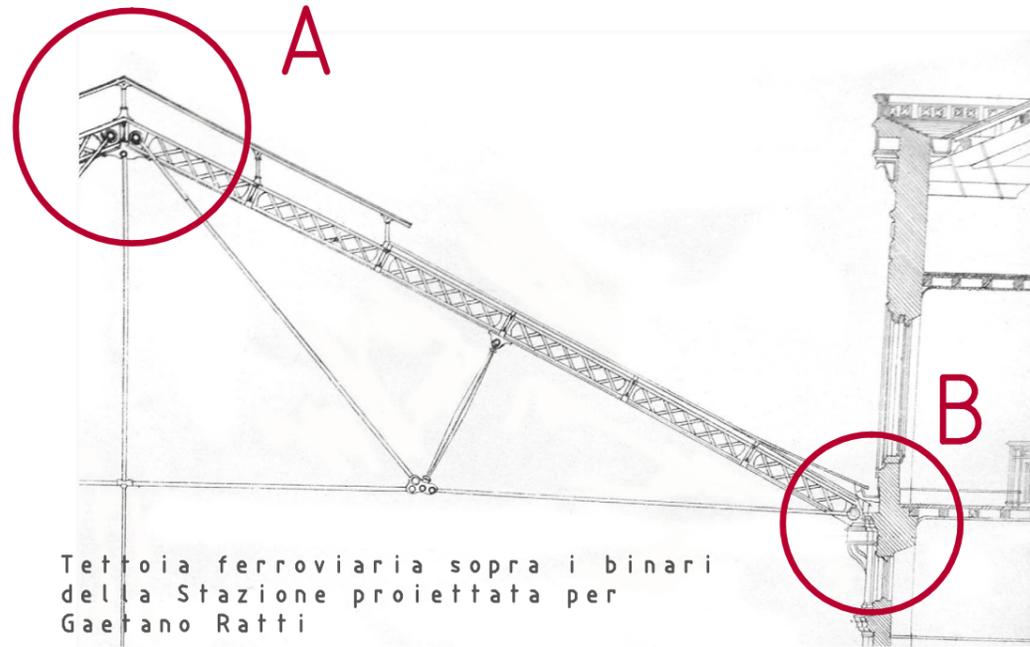
Fabbricato viaggiatori nella stazione di Bologna. Prospetto verso la città. (Fotografia dal progetto di Gaetano Ratti 1874) (foto L.Baeza y C. Garcia-Peñas, Giugno 2013). Biblioteca comunale dell'Archiginnasio



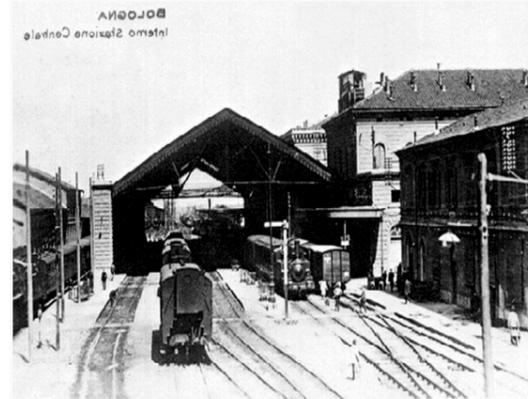
Fabbricato viaggiatori nella stazione di Bologna. Prospetto verso la città.



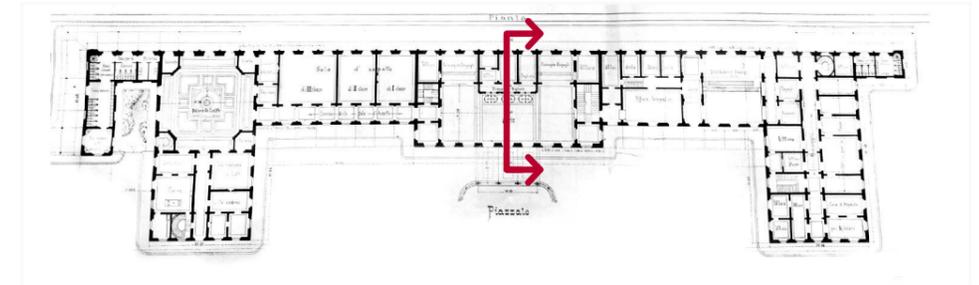
Prospetto verso la città 02



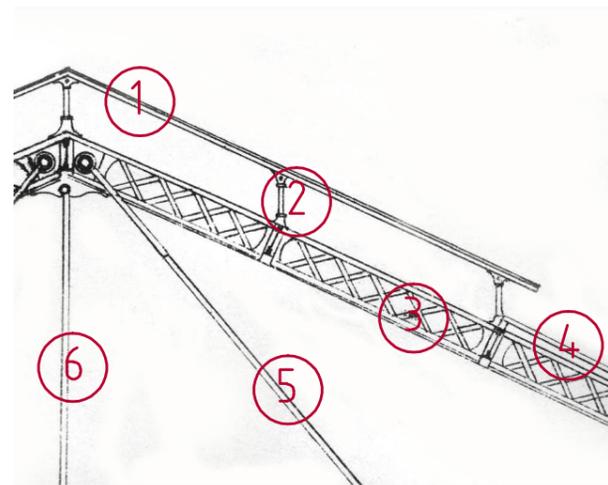
Tettoia ferroviaria sopra i binari della Stazione progettata per Gaetano Ratti



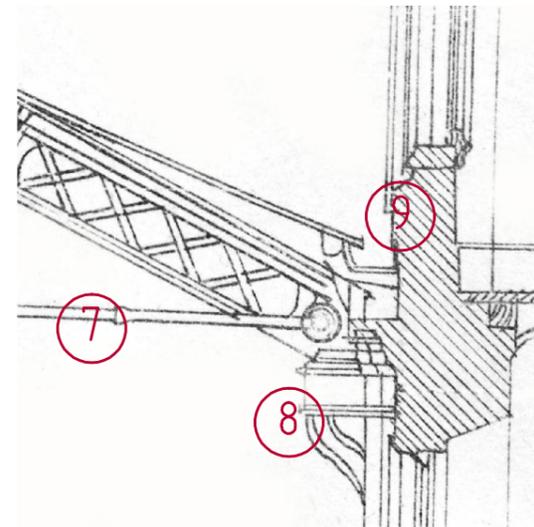
Fotografia nei binari della Stazione. Vista della tettoia costruita. Da cartolina dell'epoca. Certo antecedente al 1934.



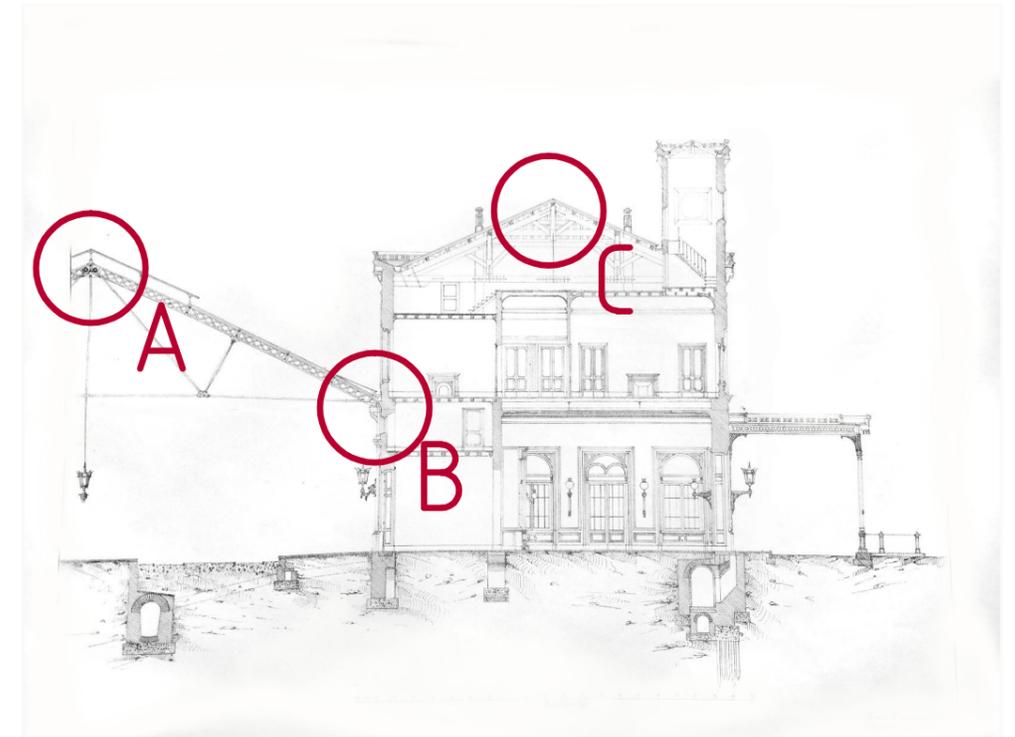
Sezione trasversale del corpo centrale della Stazione di Bologna



DETTAGLIO A



DETTAGLIO B



Sezione trasversale del corpo centrale della Stazione di Bologna (Fotografia dal progetto di Gaetano Ratti 1874) (foto L. Baeza y C. Garcia-Peñas, Giugno 2013). Biblioteca comunale dell'Archiginnasio

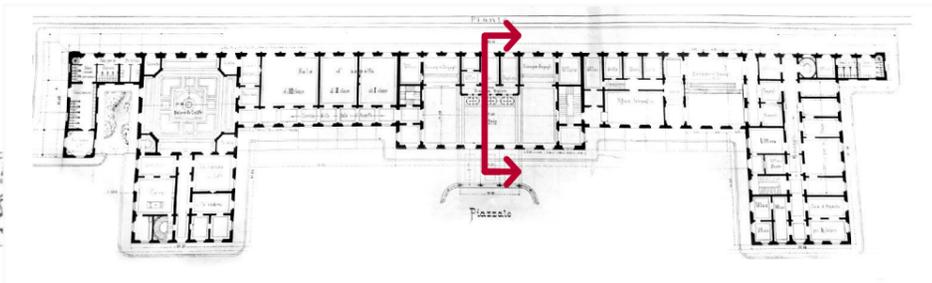
LEGGENDA

- 1-Coperta di lastre metalliche della tettoia
- 2-Supporto coperta metallica della tettoia
- 3-Par
- 4-Coperta metallica della tettoia meno elevata.
- 5-Teso inclinato

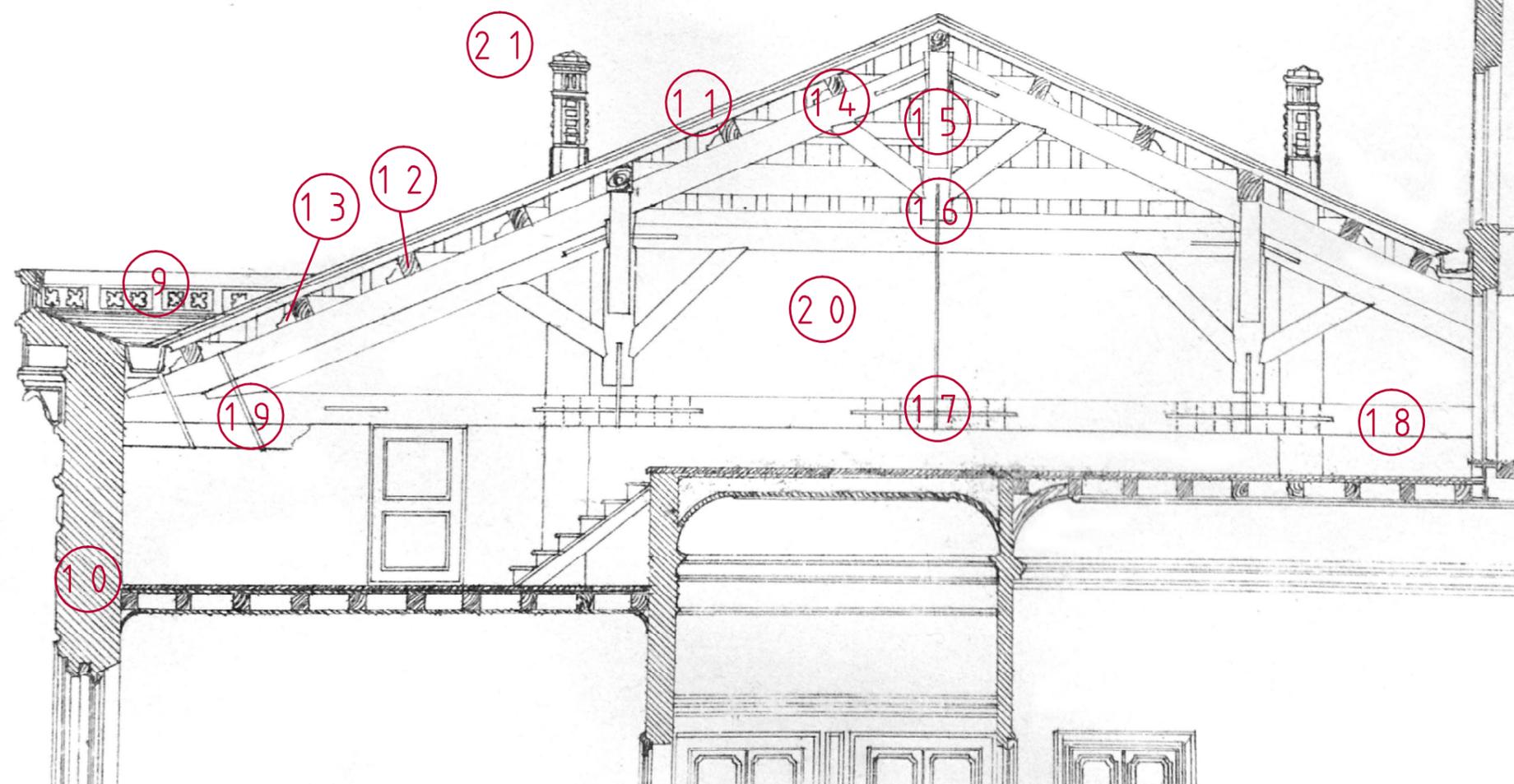
- 6-Teso verticale
- 7-Teso orizzontale
- 8-Mensola di appoggio
- 9-Grondaia fabbricata con lastre metalliche nel tetto della tettoia per le acque pluviali discendenti
- 10-Facciata principale del corpo della stazione

Sezione trasversale 03





Sezione trasversale del corpo centrale della Stazione di Bologna

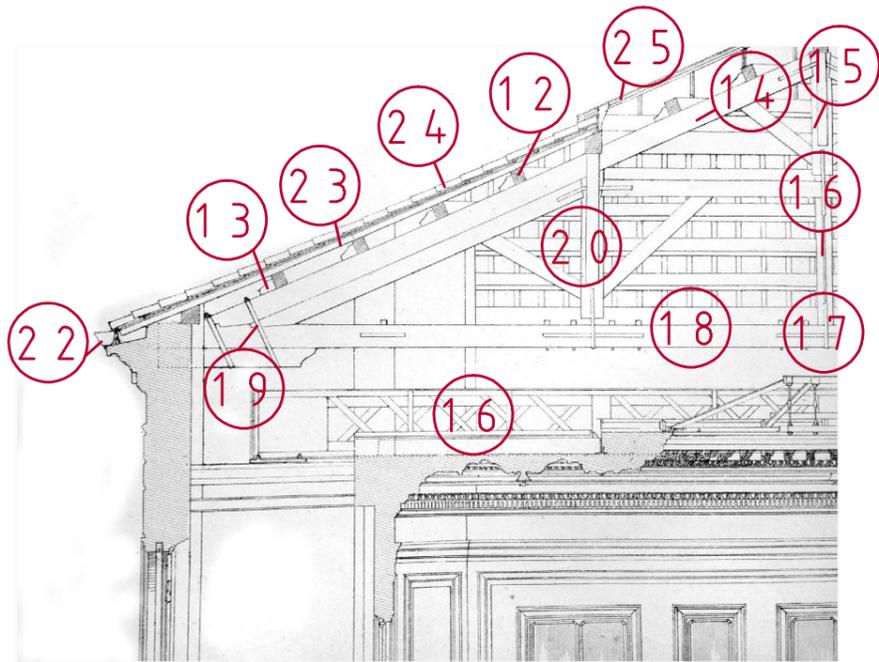


DETTAGLIO C

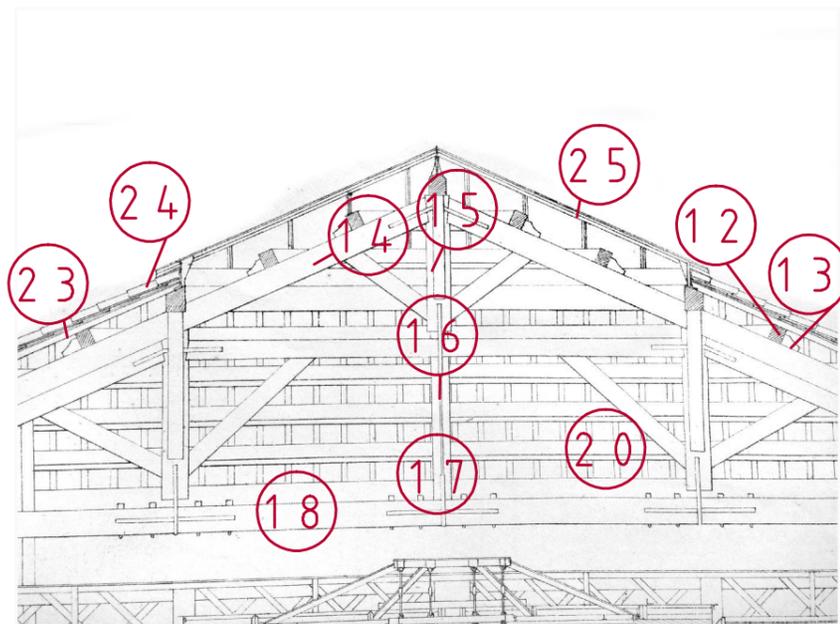
LEGGENDA

- 9-Grondaia fabbricata con lastre metalliche nel tetto della tettoia per le acque pluviali discendenti
- 10-Facciata principale del corpo della stazione
- 11-Lastre metalliche per la coperta
- 12-Listello in legno
- 13-Legatura del listello in legno
- 14-Puntone in legno
- 15-Monaco in legno
- 16-ConneSSIONe metallica
- 17-Staffa metallica
- 18-Catona in legno
- 19-Lame metalliche di unione
- 20-Capriata
- 21-Uscita di ventilazione

Sezione trasversale 04



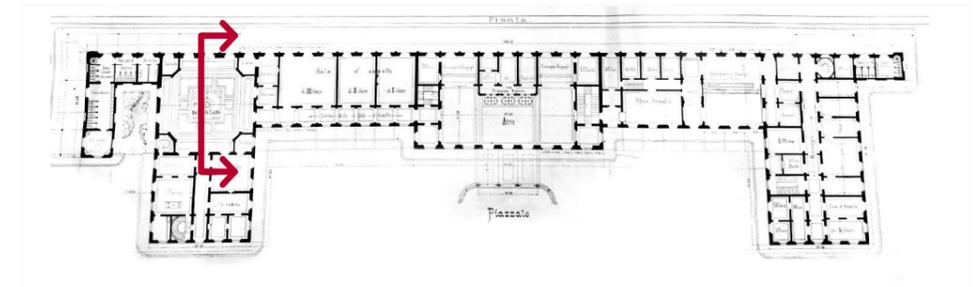
DETTAGLIO D



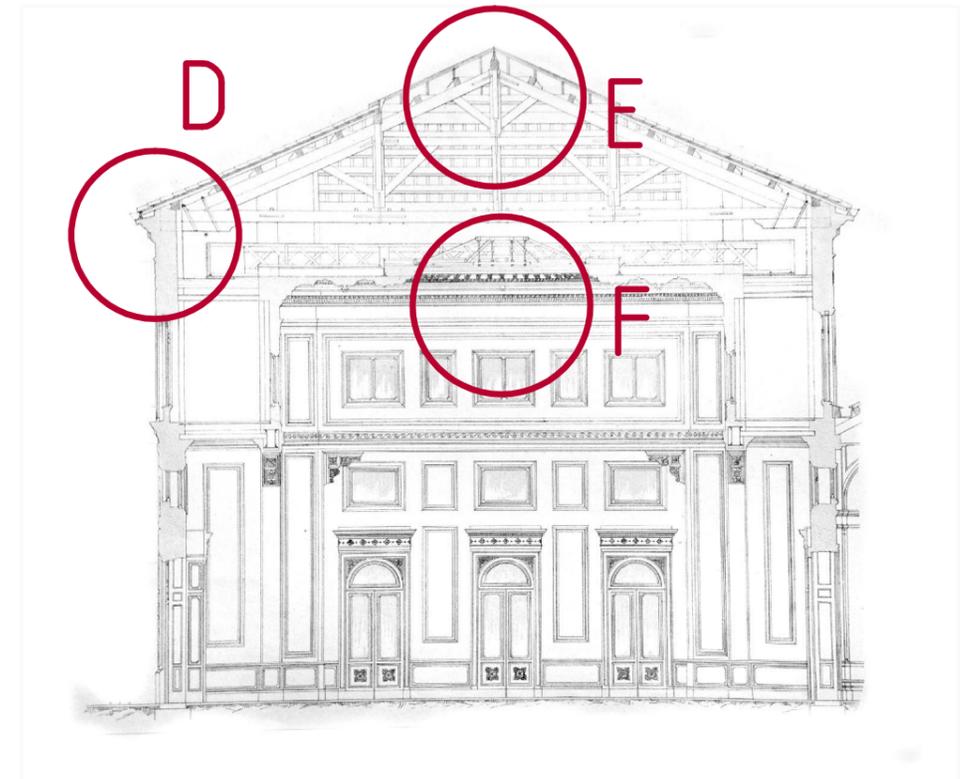
DETTAGLIO E

LEGGENDA

- 12-Listello in legno
- 13-Legatura del listello in legno
- 14-Puntone in legno
- 15-Monaco in legno
- 16-Connessione metallica
- 17-Staffa metallica
- 18-Catona in legno
- 19-Lame metalliche di unione
- 20-Capriata
- 22-Gradaia soggetta alla mensola con strecche metalliche a distanza "d" costante
- 23-Assito in tavole di legno o pannelli a base di legno
- 24-Manto di copertura del tetto. Tegole curve
- 25-Lastre metalliche del tetto

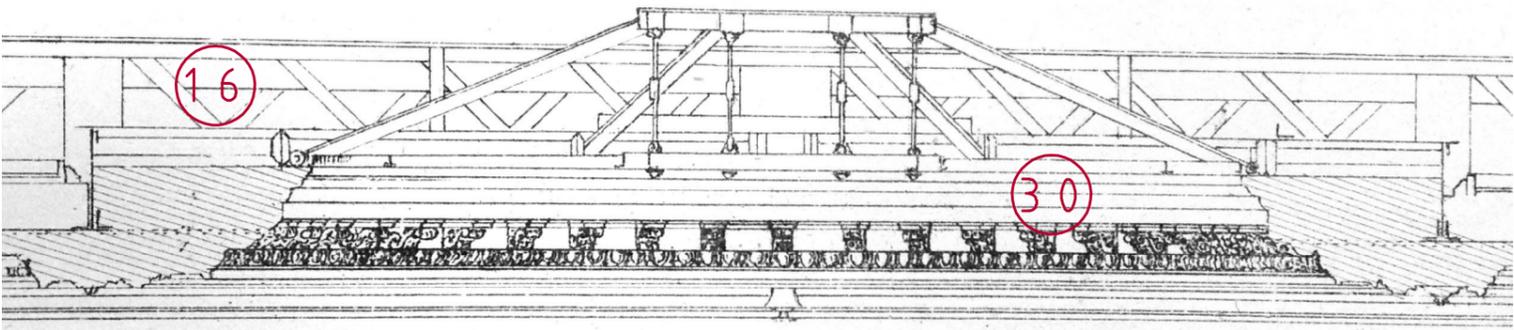


Sezione longitudinale del Salone da Caffé

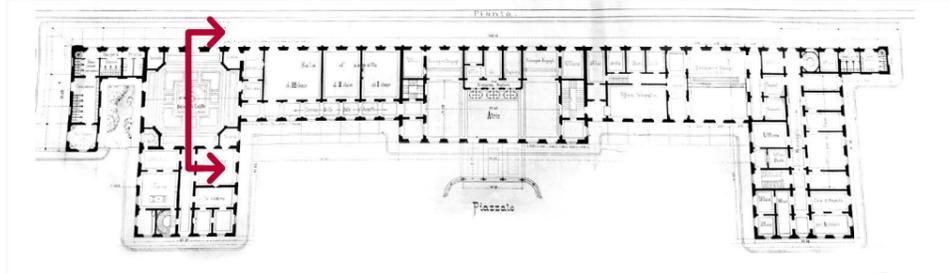


Sezione longitudinale del Salon da Caffè della Stazione di Bologna (Fotografia dal progetto di Gaetano Ratti 1874) (foto L.Baeza y C. Garcia-Peñas, Giugno 2013). Biblioteca comunale dell'Archiginnasio

Sezione longitudinale del Salone da Caffè 05



LEGGENDA
 16-Connesione
 metallica
 30-Lucernario
 nel centro
 del salone
 da Caffé



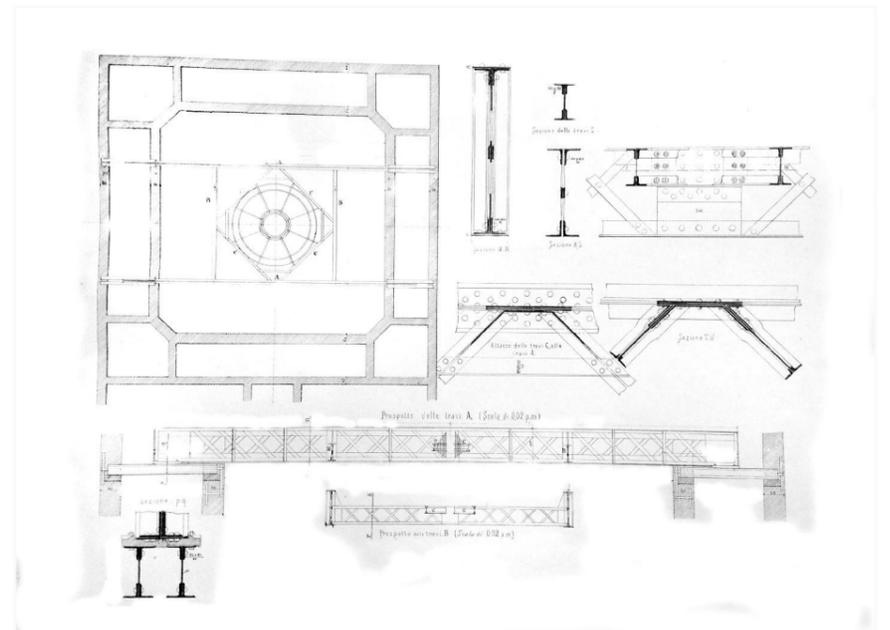
Sezione longitudinale del Salone da Caffé

DETTAGLIO F

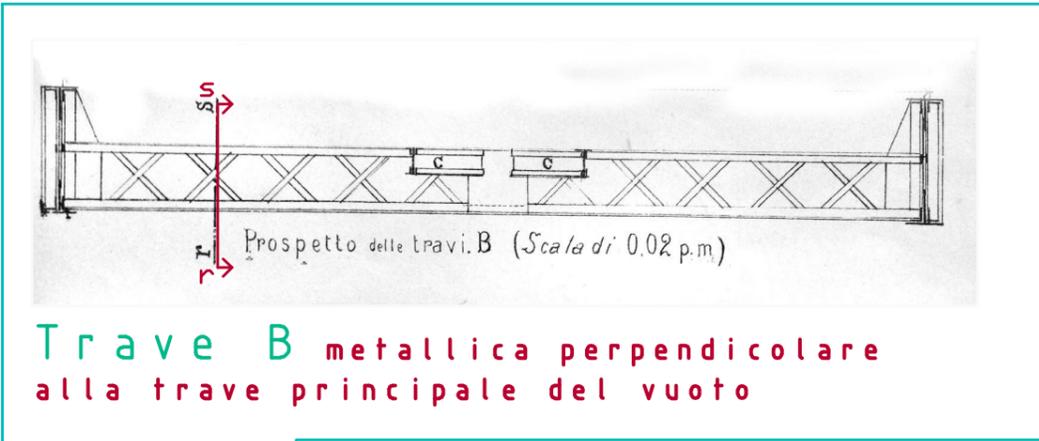


Trave A metallica principale del vuoto

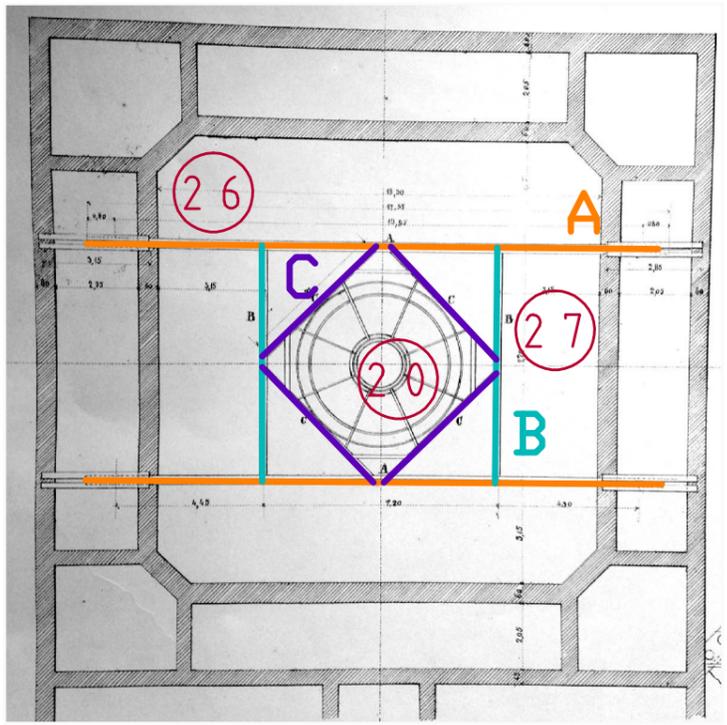
sezione m-n sezione p-q



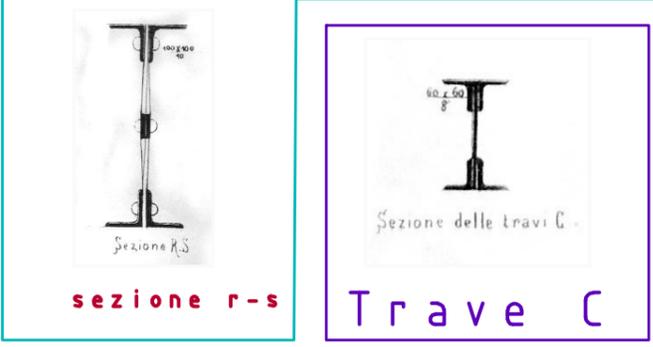
Armatura del soffito e del lucernario della Stazione di Bologna (Fotografia dal progetto di Gaetano Ratti 1874) (foto L.Baeza y C. Garcia-Peñas, Giugno 2013). Biblioteca comunale dell'Archiginnasio



Trave B metallica perpendicolare alla trave principale del vuoto



20-Capriata
 26-Trave metallica principale del vuoto
 27-Trave metallica perpendicolare alla trave principale del vuoto

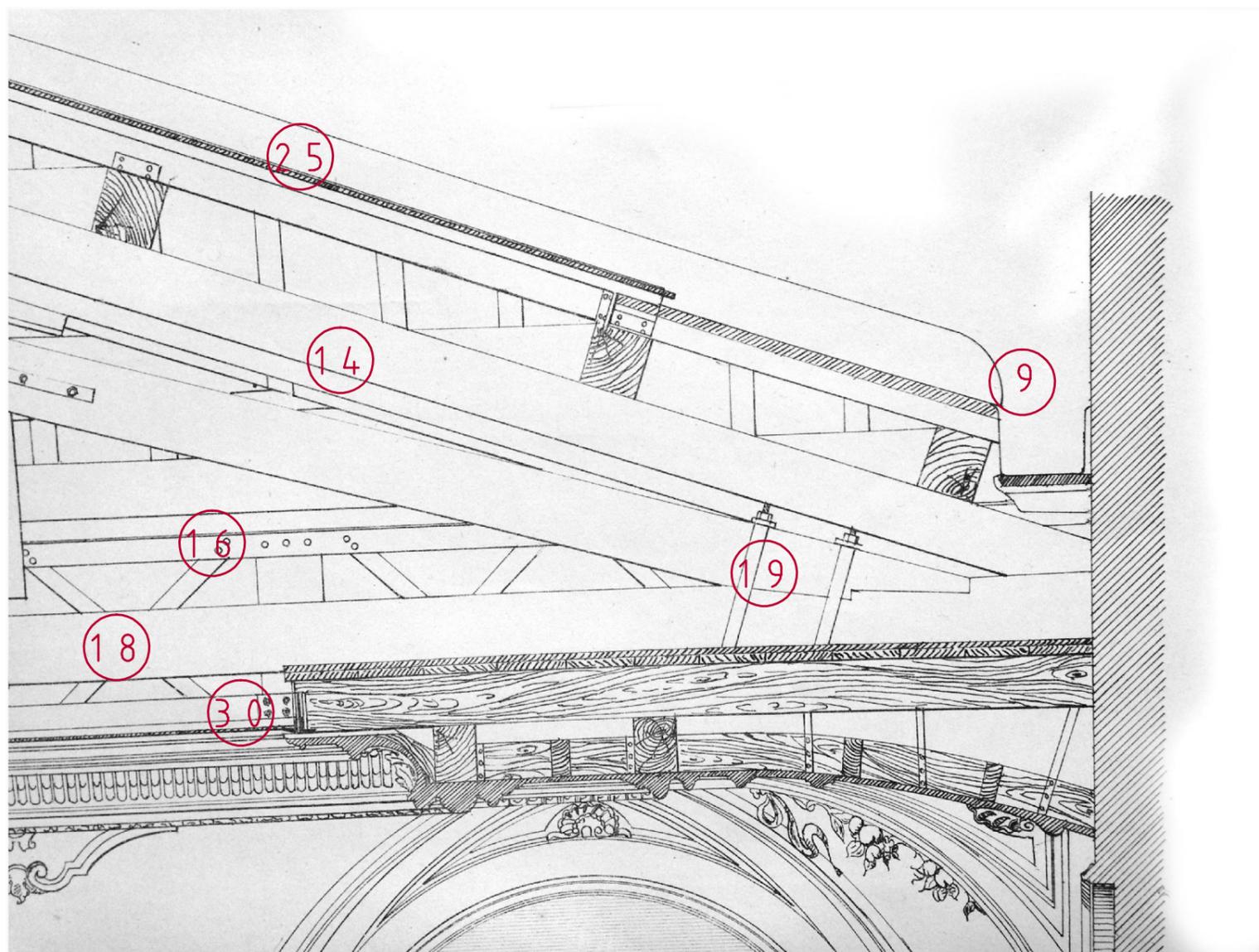


sezione r-s

Trave C

Armatura del soffito e del lucernario 06

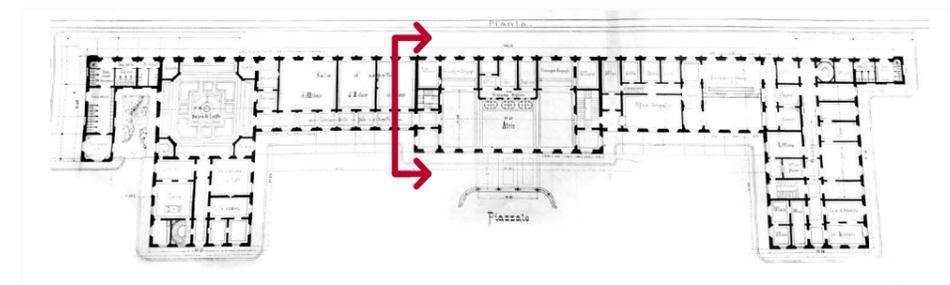




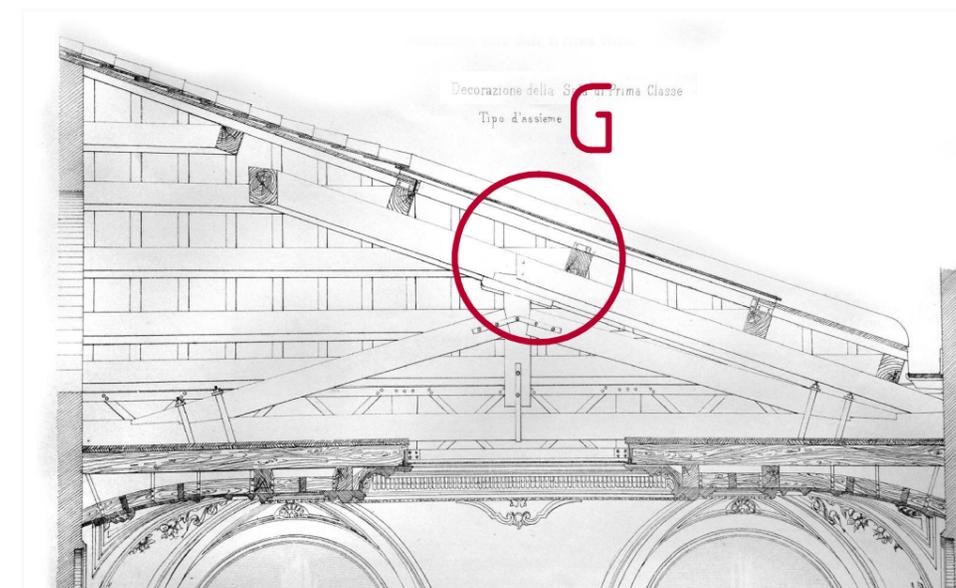
DETTAGLIO G

LEGGENDA

- | | |
|---|---|
| 9-Grondaia fabbricata con lastre metalliche nel tetto della tettoia per le acque pluviali discendenti | 19-Lame metalliche di unione |
| 14-Puntone in legno | 25-Lastre metalliche del tetto |
| 16-Connezzione metallica | 30-Lucernario nel centro del salone da Caffé. |
| 18-Catona in legno | |



Sezione longitudinale della Sala di Prima Classe della Stazione di Bologna

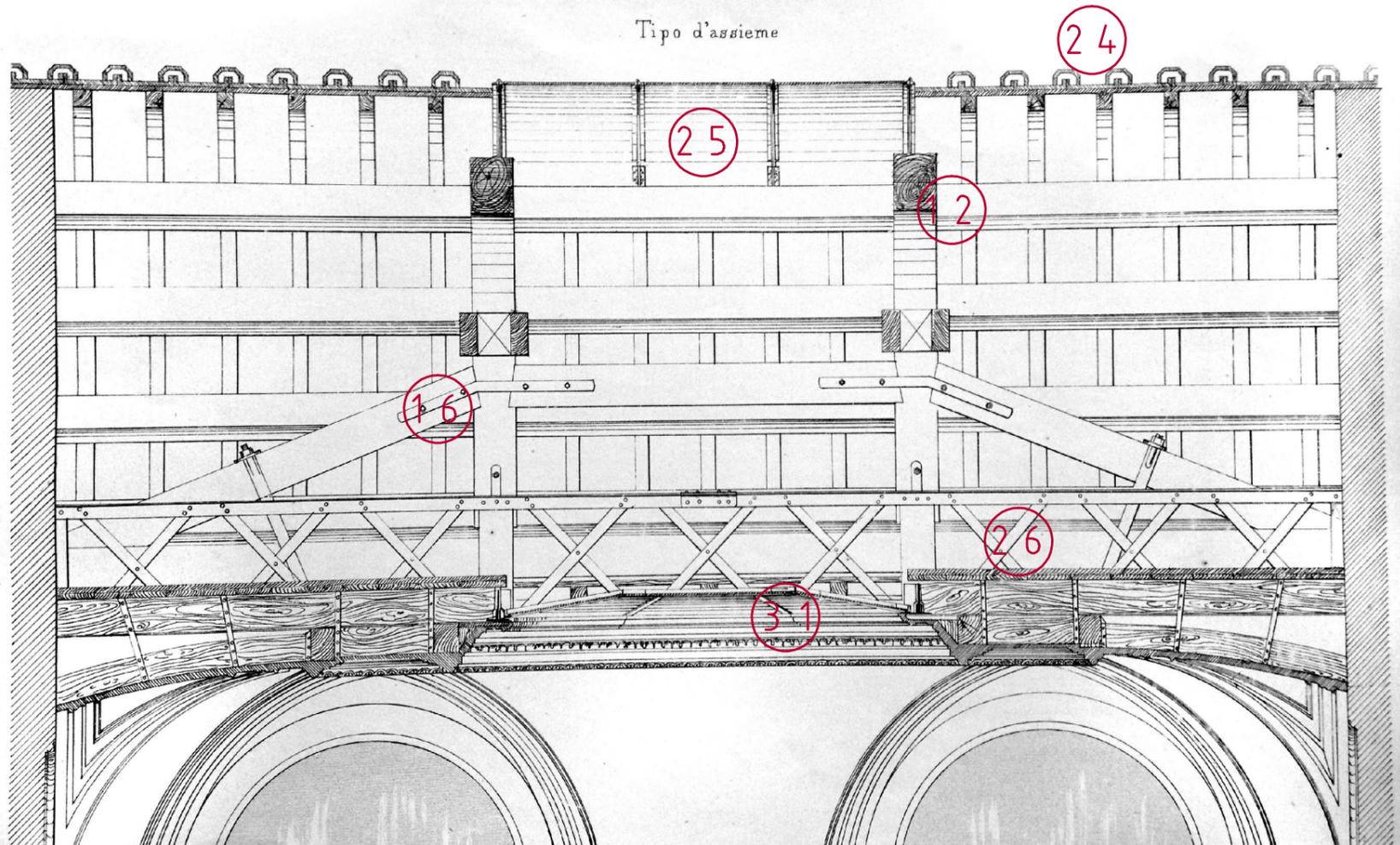


Sezione longitudinale della Sala di Prima Classe della Stazione di Bologna (Fotografia dal progetto di Gaetano Ratti 1874) (foto L. Baeza y C. Garcia-Peñas, Giugno 2013). Biblioteca comunale dell'Archiginnasio

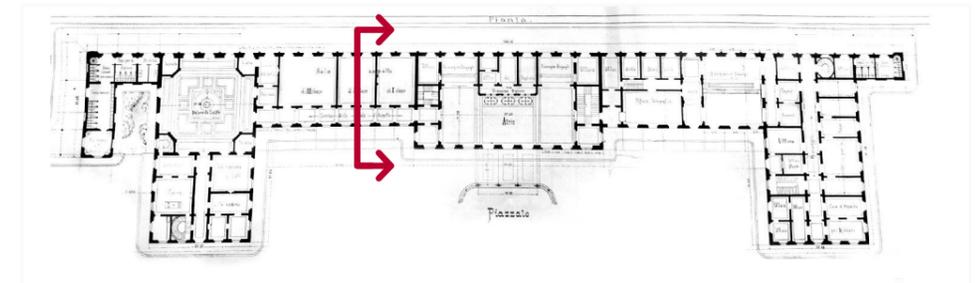
Sezione longitudinale della sala di prima classe 07

Decorazione della Sala di Seconda Classe

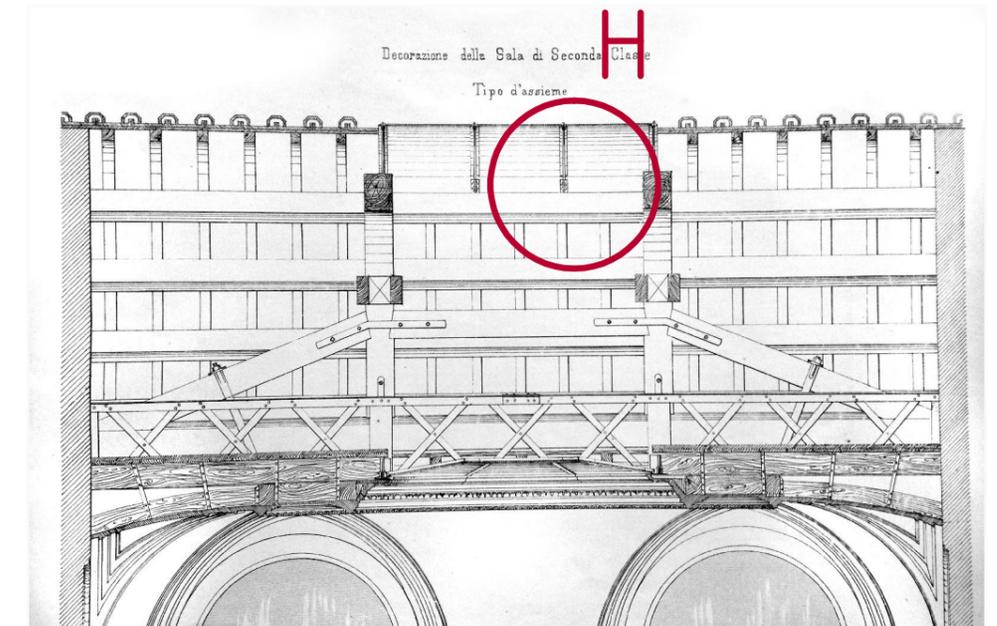
Tipo d'assieme



DETTAGLIO H



Sezione longitudinale della Sala di Seconda Classe della Stazione di Bologna

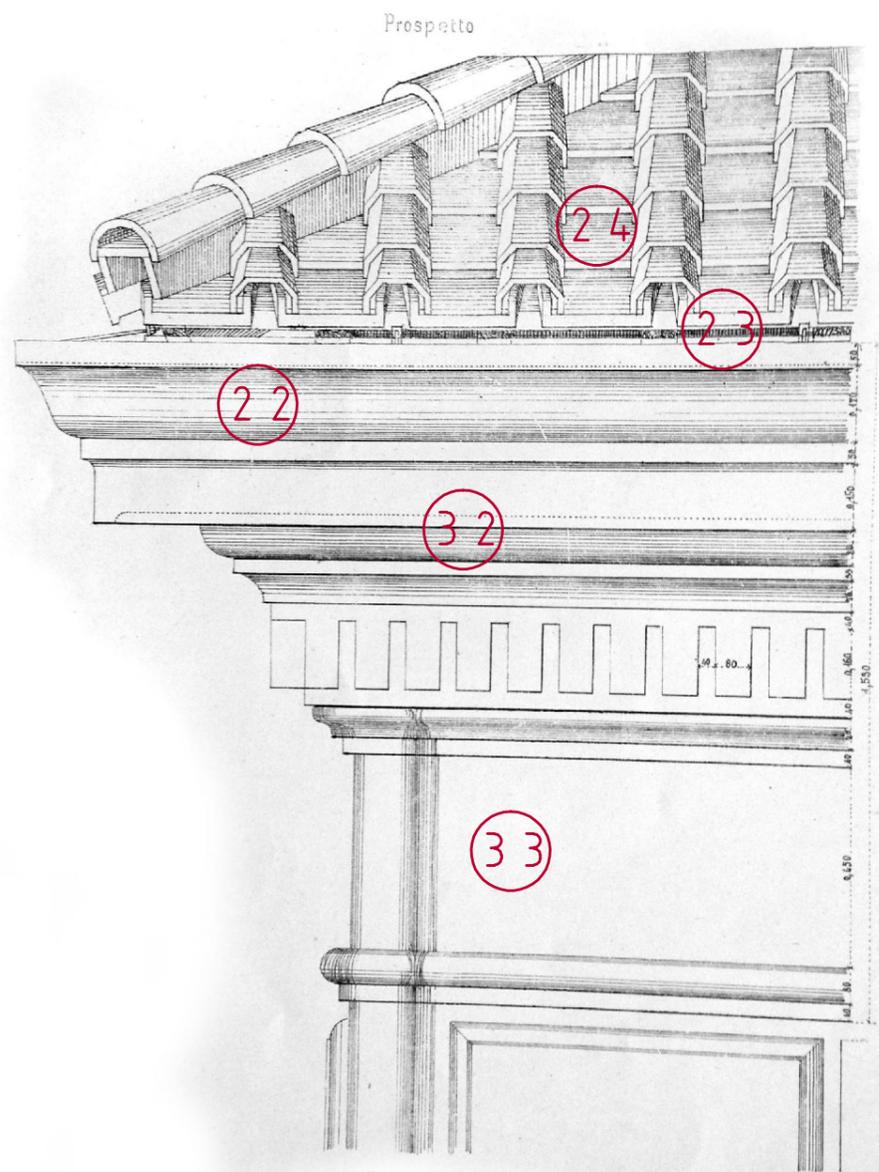


Sezione longitudinale della Sala di Seconda Classe della Stazione di Bologna (Fotografia dal progetto di Gaetano Ratti 1874) (foto L. Baeza y C. Garcia-Peñas, Giugno 2013). Biblioteca comunale dell'Archiginnasio

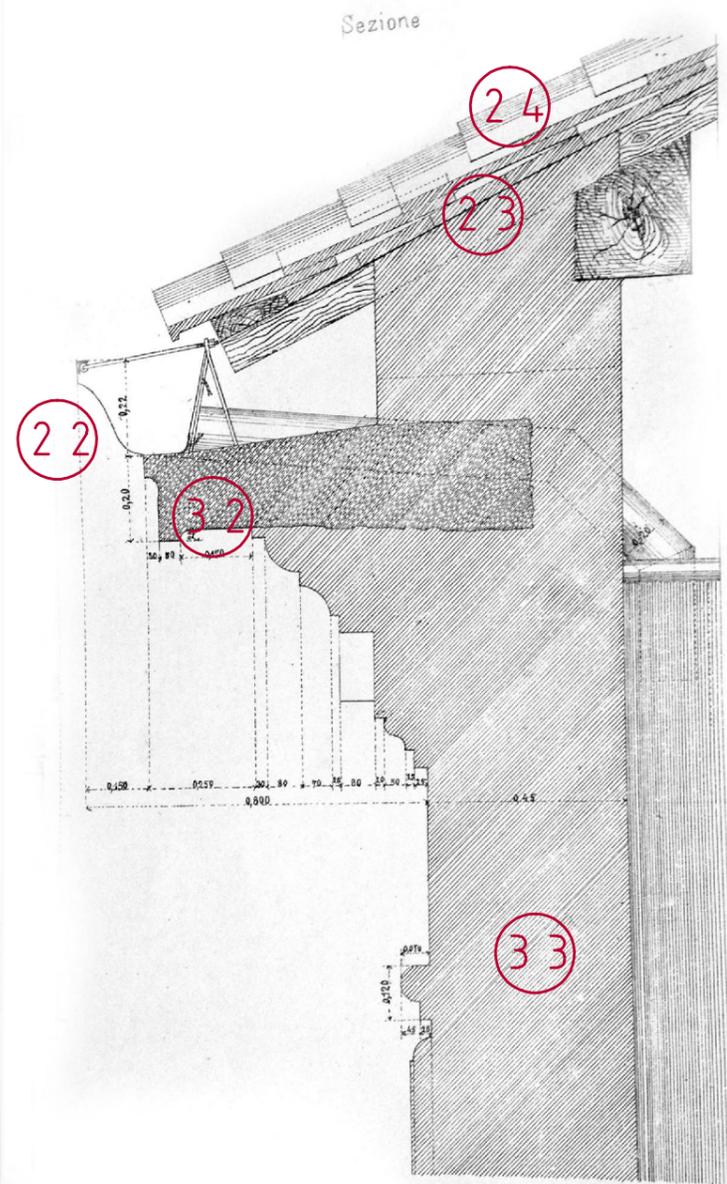
LEGGENDA

- 12-Listello in legno
- 16-Connessione metallica
- 24-Manto di copertura del tetto. Tegole curve
- 25-Lastre metalliche del tetto
- 26-Trave metallica principale del vuoto
- 31-Lucernario nel centro della Sala di Seconda Classe

Sezione
longitudinale
della sala di
seconda classe 08



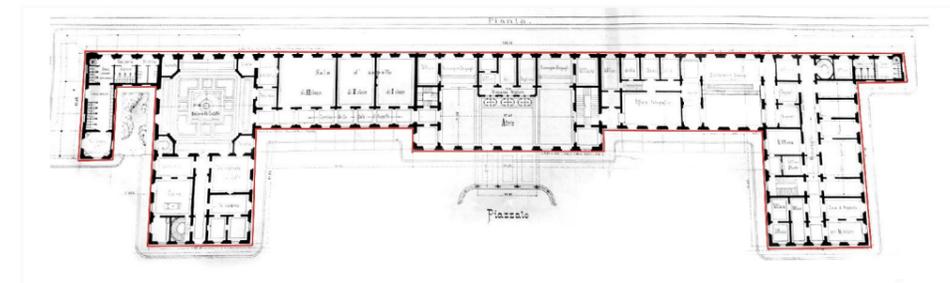
DETTAGLIO I



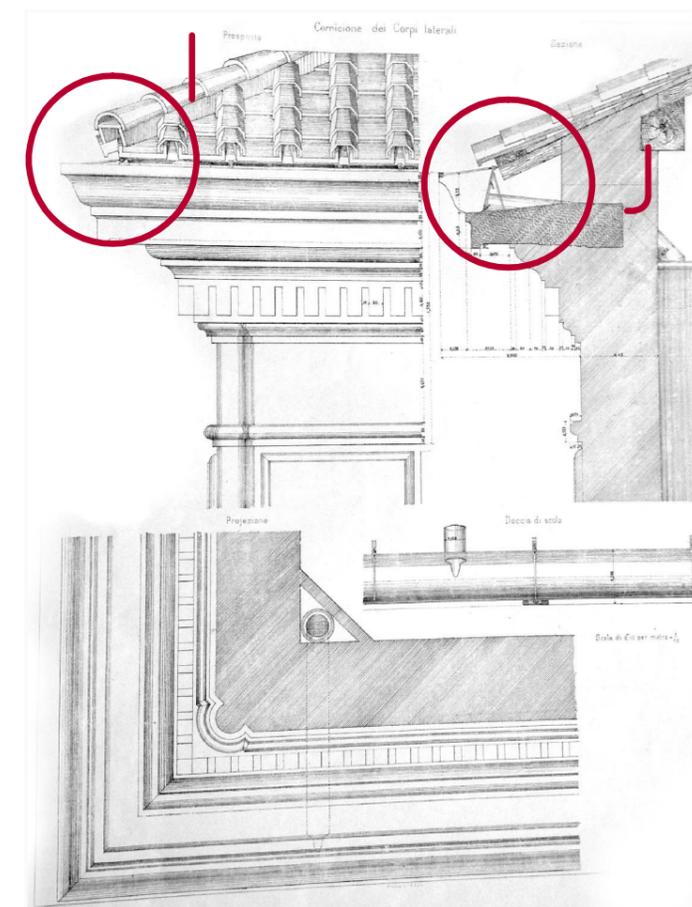
DETTAGLIO J

LEGGENDA

- 22-Gradaia soggetta alla mensola con strecche metalliche a distanza "d" costante
- 23-Assito in tavole di legno o pannelli a base di legno
- 24-Manto di copertura del tetto. Tegole curve
- 32-Mensola di decorazione e appoggio della gradaia
- 33-Sezione della facciata della stazione.



Cornicione dei corpi laterali della Stazione di Bologna



Cornicione dei corpi laterali della Stazione di Bologna (Fotografia dal progetto di Gaetano Ratti 1874) (foto L.Baeza y C. Garcia-Peñas, Giugno 2013). Biblioteca comunale dell'Archiginnasio

Cornicione dei corpi laterali 09

3.4. PROGETTI NON FATTI

3.4.1. PROGETTO LODI- GAVASETTI

Un lavoro che imprendemmo, mossi solo dalla specialità del concetto rendiamo ora di pubblica ragione. Se ei siamo posti all'opra senza sapere se il comune intenderebbe di suo interesse accettare la Stazione entro la città, si vede anche degli uniti rapporti che in fine non ci siamo esclusivamente occupati di una sola posizione, ma che abbiamo esaminate, e dimostrate tutte a probabili, e dentro e fuori le mura.

Se ancora non e dell'agiatamente tracciata la Ferrovia Centrale, se non si sa ancora il certo andamento della Longitudinale, è pero positivo che dovrà la Centrale necessariamente condursi al nord di Forte Urbano, da dove proseguirà direttamente sino presso le mura di Bologna, di più oggi è fermo che essa passerà il fiume Reno al Nord della foce del torrente Ravone.

Che ser per la Longitudinale non abbiamo ancora dati così certi, possiamo però accostarci di assai al vero coll'ammettere che essa dal nord di Castel s. Pietro si svilupperà pressoché parallela all'Emilia, mirando sempre al Nord di bologna, e a congiungersi possibilmente in rettilineo colla Centrale.

Ciò posto, egli è su queste basi che noi abbiamo appoggiati i nostri studi dimostrando la Stazione ubicata in tutte le località probabili e dentro e fuori le mura, e che da tutte queste ubicazioni abbiamo sviluppate le due Ferrovie. Di più per quella ubicazione che noi affezioniamo di più, senza amar meno e altre, abbiamo aggiunto un profilo sino al ponte sopra Reno.

Non potevamo conoscere il quantitativo dei materiali, e quello dei veicoli di trasporto che sarebbero impiegati, e depositati nell'arsenale della Stazione, o se anche vi sarebbero unite le officine di riparazione, ma noi non ci siamo in questo caso occupati del dettaglio di questi svariati edifici.³³

Noi non abbiamo trattato che della semplice Stazione pei viaggiatori e mercanzie, e queste in molti casi le abbiamo interamente separate dai primi.

Tutti gli Edifici che compongono l'arsenale sono stati da noi solo indicati in

³³ Lodi F. e Gavasetti G., La stazione di Bologna a servizio delle Ferrovie italiane, Società tipografica bolognese, Bologna 1857, Biblioteca comunale dell'Archiginnasio di Bologna

quell'area che abbiamo creduto sufficiente a contenerli tutti e a funzionare ritenuto sempre che le officine siano per la grandi riparazioni.

Se non si sa ancora quali discipline finanziarie e di polizia possano essere adottate, non per questo, quando la Stazione sia isolata, quando per accedervi non vi siano che due entrate, quando queste siano guardate dai risepellivi corpi di Finanza e di Polizia, quando i locali diversi che devono servire a questi uffici siano convenientemente distribuiti, e proporzionati, quali siano per essere le discipline che si adotteranno, non per questo abbiamo creduto non si polissero immaginare, e riunire a tutto l'assieme dell' Edificio.

E a noi è parso indispensabile oggi un lavoro come questo, perché trascurata anche la futura Longitudinale, ma stabilito, come dicemmo, per la centrale il passaggio del fiume Reno, bisognerà assolutamente fermar prima la posizione della Stazione di Bologna, e sviluppar poscia l'ultimo Tronco di Ferrovia, Tronco che varierà sempre a seconda di questa posizione.

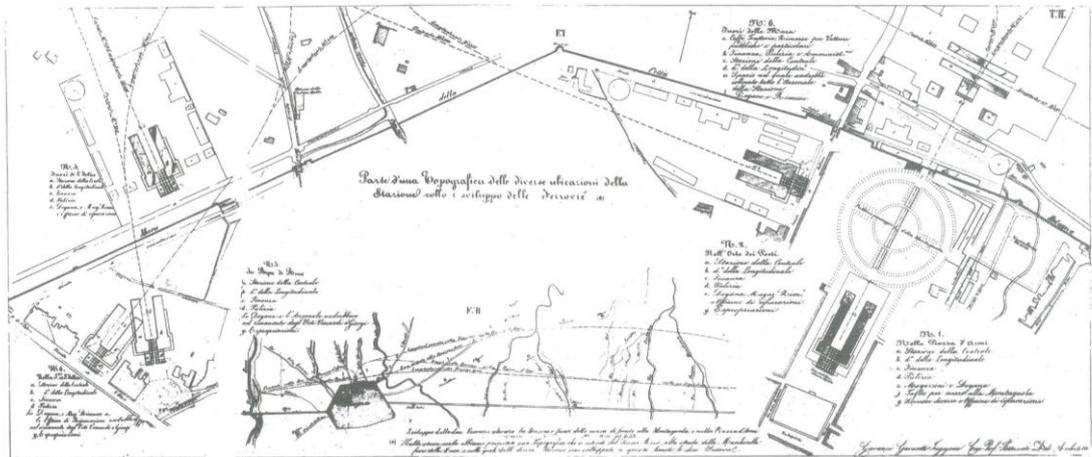
Finalmente nel progettare un edificio ad uso di Stazione per i viaggiatori non abbiamo pensato mai di presentare una grande novità, solo lo abbiamo fatto perché consciamente convinti che anche questo genere si presta di molto all'immaginativa dell'abile Architetto, il quale può in esso spiegare un carattere particolare di novità, e di solidità non disgiunta da eleganza, siccome anche delle nobili decorazioni nelle sale d'aspetto, in ultimo mostrare la propria valentia nell'impiego di ardite armature.

Se in qualche parte del nostro lavoro avremo raggiunto lo scopo, il buon senso de' nostri concittadini lo dirà; e quand'anche tante fatiche per ragioni estranee alle nostre Autorità andassero perdute, saremo sempre abbastanza soddisfatti se non le avranno disgradite, certi che in Esse incontreremo sempre tutta quella protezione ed appoggio che l'Opera nostra potrà meritare.³⁴

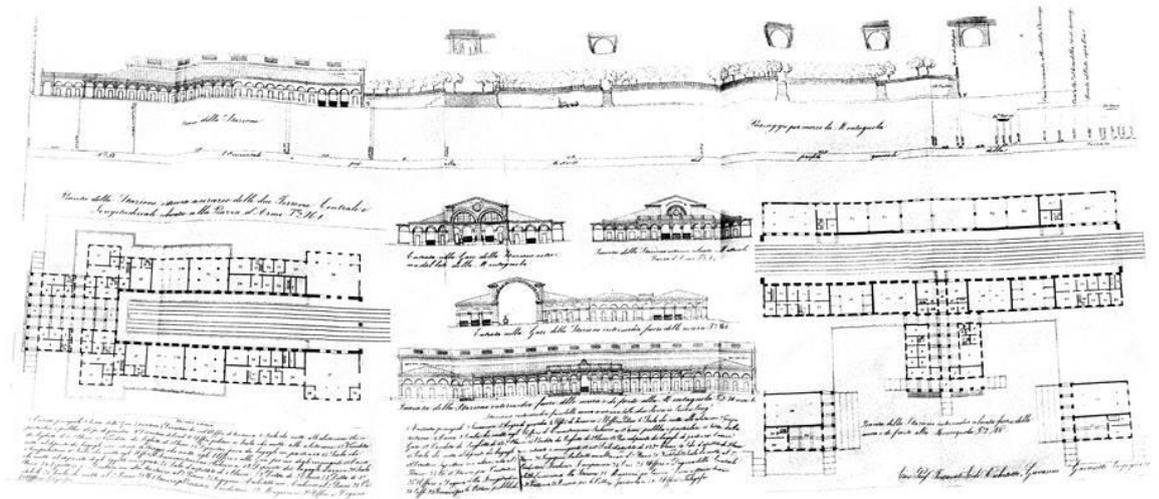
³⁴ Laboratorio di Storia dell'architettura 2. Bologna Possibile. Architettura e città nei progetti non realizzati, dall'unità d'Italia alla seconda guerra mondiale. Gruppo 7, Giugno 2013.

Il progetti de la sei Stazione Centrale di bologna:

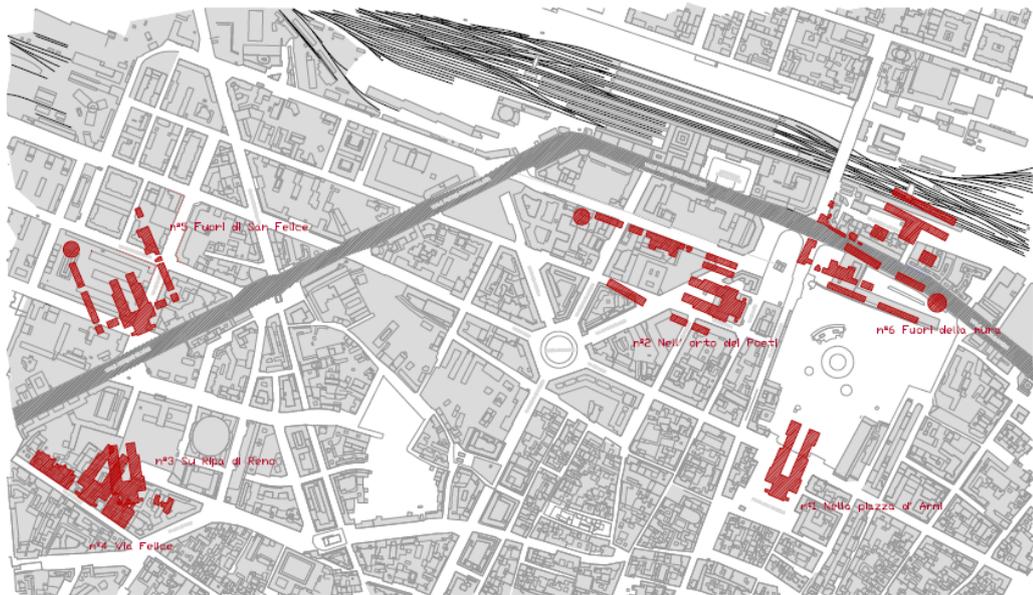
1. Piazza d'Armi (Piazzale VIII agosto)
2. Orto dei Poeti (Orti Garagnani)
3. Via Ripa di Reno
4. Via S.Felice
5. Fuori Porta S.Felice
6. Di rimpetto alla Montagnola



Fortunato Lodi, Giovanni Gavasetti. Parte d'una topografica delle diverse ubicazioni della stazione collo sviluppo delle ferrovie: N.1 nella piazza d'Armi, N.2 nell'orto dei Poeti, N.3 in Ripa di Reno, N.4 nella s.da di S.Felice, N.5 fuori di S.Felice, N.6 fuori delle mura, in Id, La stazione di Bologna a servizio delle Ferrovie Italiane. Bologna 1857. Tavola II, 42x109cm. Biblioteca Comunale dell'Archiginnasio, Bologna, 17. R137.



Fortunato Lodi e Giovanni Gavasetti, Pianta della stazione estrema a servizio delle due ferrovie Centrale e Longitudinale ubicata nella piazza d'Armi. Entrata nella gare della stazione estrema dal lato della Montagnola. Facciata della stazione estrema ubicata nell'attuale piazza d'Armi. Entrata nella gare della stazione intermedia fuori delle mura. Pianta della stazione intermedia ubicata fuori delle mura e di fronte alla Montagnola, in Id., La stazione di Bologna a servizio delle Ferrovie Italiane, Bologna (1857). Tavola I, 42x109cm. Biblioteca Comunale dell'Archiginnasio, Bologna.



Autocad realizzato per gli laureandi. Collocazione delle stazioni di Lodi-Gavasetti sotto il stato attuale di Bologna. Bologna 2013

Descrizione del programma funzionale dell'edificio e dell'organizzazione planimetrica anche in riferimento al contesto urbano:

“Generalmente questa opzione è adottata dalle più colte, ed illuminate Nazioni, non ostante che per raggiungerlo si riuscì alcune volte di dispendiosa attivazione. Ma noi siamo fortunati di poterlo conseguire senza grande spesa, come sarà in seguito dimostrato. Dunque nel lodevole divisamento di attivare entro la città nostra la Stazione per le Ferrovie che vi confluiranno, un punto preferibile ai sembra la Piazza d'armi sotto molti rapporti. Preferibile in primo luogo pei vantaggi che ne verrebbero al Municipio, preferibile perchè il più vicino al centro, alla pubblica Piazza, ai principali stabilimenti, alla Pinacoteca, al Teatro comunitativo, alla pubblica Università, al Foro dei Mercanti, e perchè inoltre la si renderebbe così assai più bella ed amena.”³⁵

“Noi riteniamo che le Ferrovie che dovranno confluire a Bologna saranno quelle che chiameremo: dei Ducati, la Toscana, la Lombardo-Veneta per Ferrara, Cento e S.Giovanni, e la longitudinale Pontificia da Roma, Ancona e Bologna. Ci sembra anche che tre tronchi di queste, e cioè quelli di Modena, di Porretta, e di S.Giovanni a Bologna si riuniranno presso la Flaminia prima di passare il ponte sul Reno, e formeranno un tronco solo, il quale proseguirà mirando il Nord della città; siccome l'altro tronco Ancona Bologna venendo pressoché parallelo all'Emilia mirerà a congiungersi in rettilineo con questo.

Allora al Nord di Bologna noi avremo una sola Ferrovia per mezzo la quale sarà collocata la grande Stazione (di rimpetto alla Montagnola), e per questo il punto da noi scelto per la sua collocazione fuori delle mura, si è di fronte alla Montagnola, e a pochi metri dalla strada di circonvallazione esterna.

I Disegni di questa Stazione intermedia, ci sembrano sviluppati in modo, che mostrino la dettagliata distribuzione di tutte le parti necessarie ad un tal genere di edificii, ed al doppio servizio di due Ferrovie. Chi scorrerà la descrizione, che va unita a questi disegni si convincerà, lo speriamo, del nostro impegno, e delle nostre fatiche

³⁵ Lodi F. e Gavasetti G., *La stazione di Bologna a servizio delle Ferrovie italiane*, Società tipografica bolognese, Bologna 1857, Biblioteca comunale dell'Archiginnasio di Bologna

onde raggiungere lo scopo. Non parleremo poi di una Stazione collocata fuori di porta San Felice, perchè essa non regge al confronto di questa.

E finalmente siccome l'ottenere il grande beneficio di una Stazione entro la città, dipender potrebbe da una questione di cifre, così (senza esaminare quant'impoterebbe l'edificio), noi finiremo coll'apportare a questo nostro secondo rapporto il quadro sinottico delle diverse spese approssimativamente necessarie per la ubicazione nelle località diverse, unitamente alle differenze di lunghezza delle linee, prendendo sempre per termine della centrale il ponte sopra Reno, e della Longitudinale la strada della Mascarella fuori le mura, perchè questa strada, se fosse prolungata entro la città, la taglierebbe pressoché per metà dal Nord al Sud.³⁶

A seconda delle diverse possibili ubicazioni del comparto della nuova stazione ogni area era in condizioni differenti le une dalle altre.

³⁶ Laboratorio di Storia dell'architettura 2. Bologna Possibile. Architettura e città nei progetti non realizzati, dall'unità d'Italia alla seconda guerra mondiale. Gruppo 7, Giugno 2013.

Descrizione del luogo al momento della redazione del progetto, contestualizzazione nell'ambito di eventuali piani urbanistici ed in generale nel contesto urbano:

Caso n°:

1)

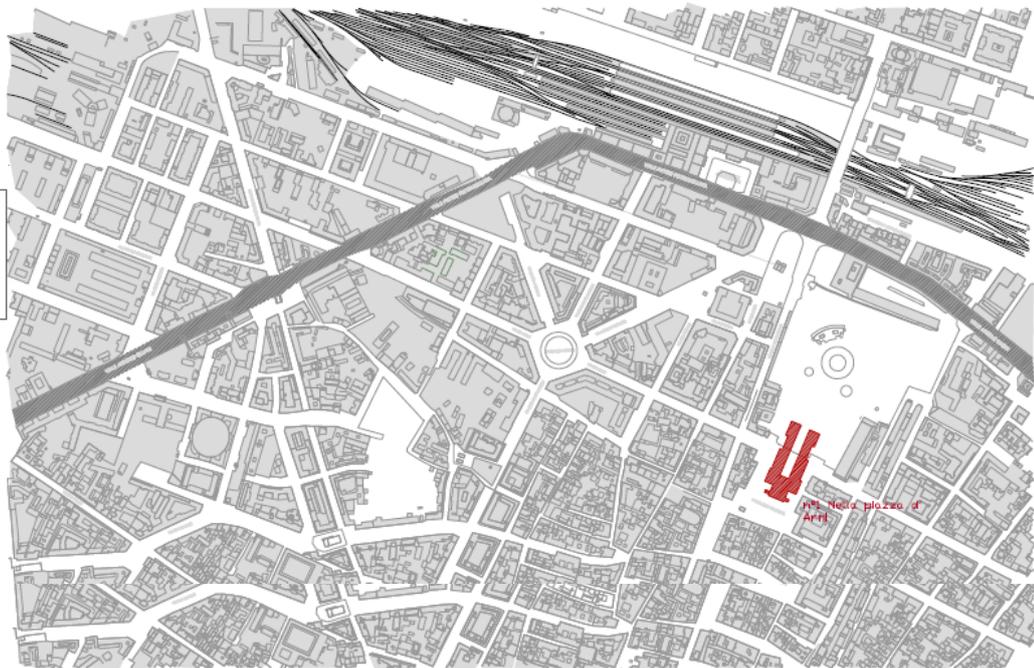
L'area era sgombra perché la piazza d'Armi era stata la piazza del mercato del bestiame in epoche passate e del mercato comune all'epoca dei progetti, la Montagnola non aveva strutture edilizie ancora erette al di sopra di essa, di qua e di là delle mura c'erano solo dei pascoli e quindi non si sarebbero dovute abbattere delle abitazioni per ricavare l'area dove ospitare le rimesse e le officine ma solo creare un apposito varco nelle mura cittadine; nell'area ad est della Montagnola, ove sarebbe stata costruita una nuova piazza, erano presenti più orti che abitazioni che quindi non sarebbero state abbattute.



Autocad realizzato per gli laureandi. Collocazione della stazione 1 di Lodi-Gavasetti sotto il stato attuale di Bologna. Bologna 2013

2)

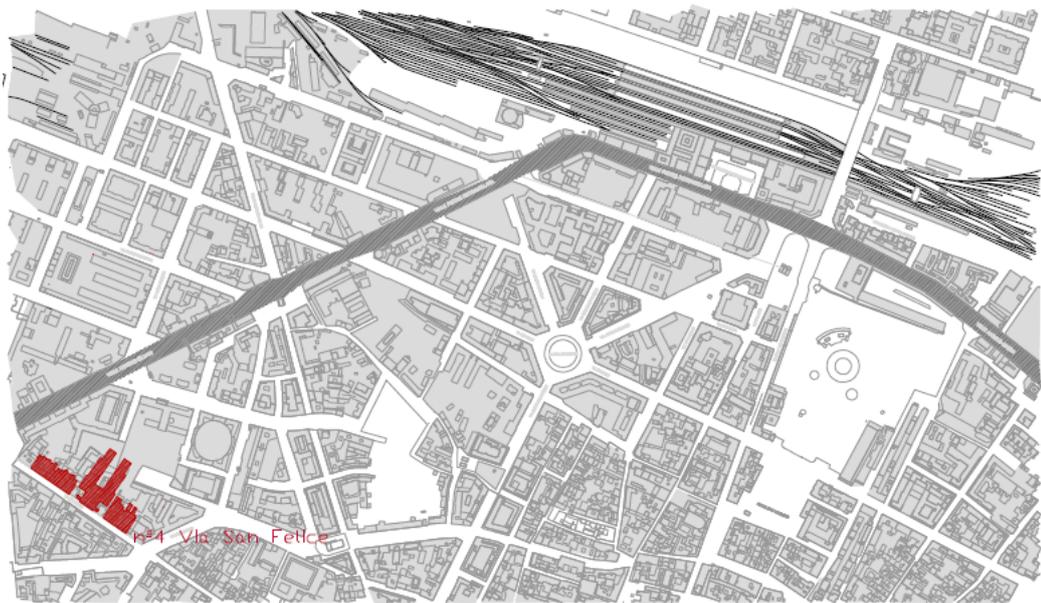
Nella zona della seconda ipotesi erano presenti quasi solo orti e qualche piccolo fabbricato di cui era necessario l'esproprio dai numeri civici 542 al 546 lungo via di Galliera, in questa grande area ancora non utilizzata, se non per le colture, si sarebbero potute ospitare tutte le strutture necessarie alla ferrovia compresi rimesse, officine e magazzini, ancora a vantaggio era il fatto di avere la stazione interna alle mura cittadine ma affacciata su una strada che non sarebbe forse stata in grado di smaltire i flussi di viaggiatori e merci in transito imponendo così di ragionare anche su lavori di modifica delle vie della zona; per contro, ancora, l'orientamento così particolare avrebbe imposto percorsi più lunghi per la connessione con la linea Longitudinale.



Autocad realizzato per gli laureandi. Collocazione della stazione 2 di Lodi-Gavasetti sotto il stato attuale di Bologna. Bologna 2013

3)

Nella Zona nei pressi dell'incrocio tra la via S. Felice e la via Ripa di Reno, che costeggiava l'omonimo canale, erano presenti degli edifici che si affacciavano sulle strade, sarebbero state necessarie le espropriazioni dai numeri civici 409 al 415, e dal 148 al 150 quel tanto che sarebbe stato necessario a creare un varco di accesso al fabbricato della stazione in quanto, questa, sarebbe stata posizionata arretrata rispetto al fronte stradale e in zona allora non edificata.

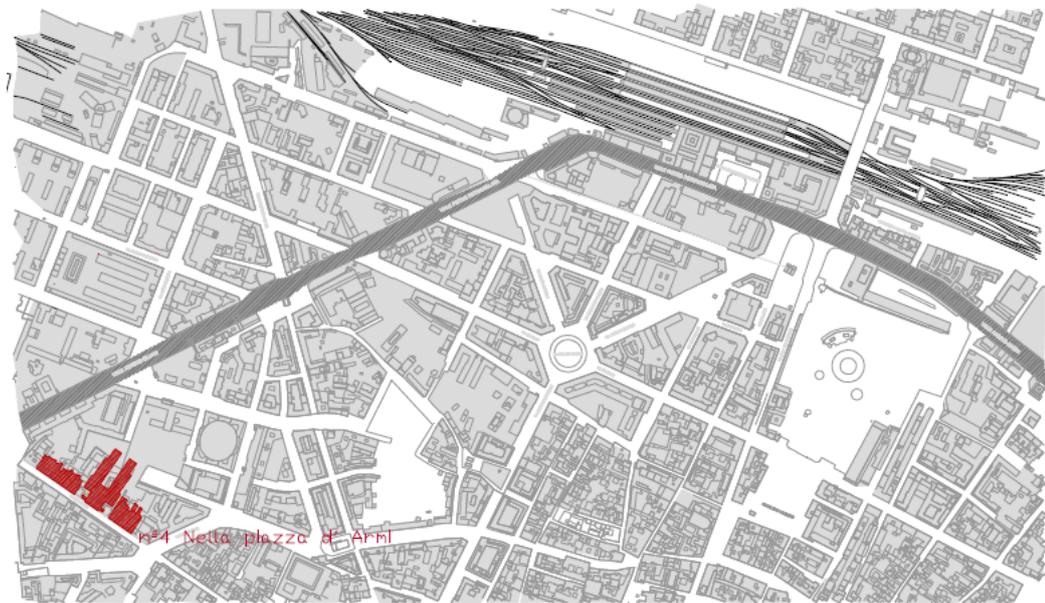


Autocad realizzato per gli laureandi. Collocazione della stazione 3 di Lodi-Gavasetti sotto il stato attuale di Bologna. Bologna 2013

4)

Volendo invece girare la stazione al fine di avere l'accesso direttamente affacciato su Via S. Felice sarebbero stati necessari espropri ai soli numeri civici dal 159 al 175;

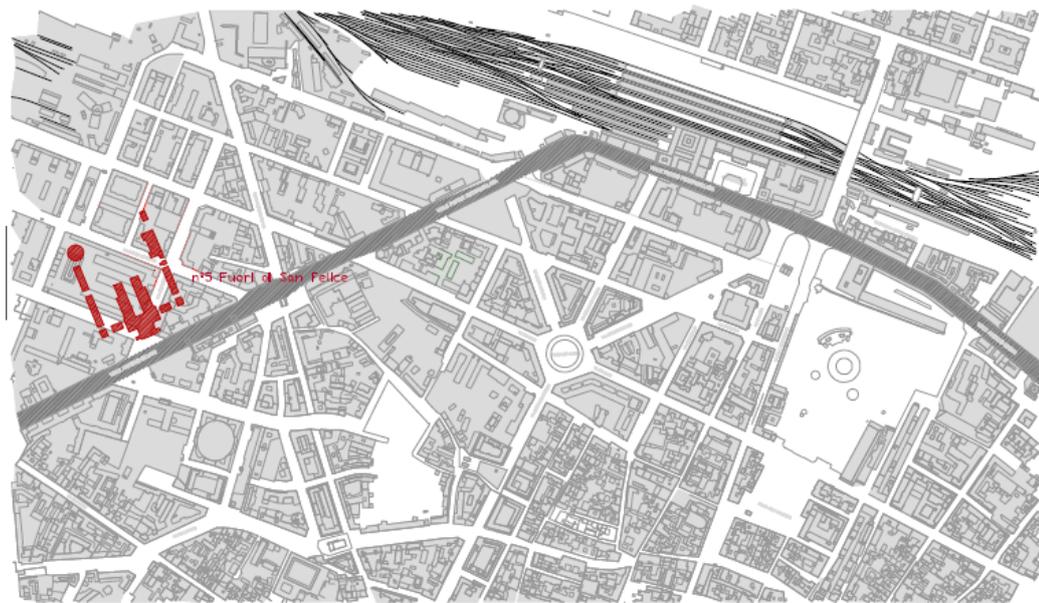
in entrambe queste ultime due soluzioni i raccordi con le linee Centrale e Longitudinale erano facilitate dall'inclinazione dell'angolo di accesso alla *Gare* e alla posizione ribassata delle due piante rispetto ad un'ipotetica linea di giunzione tesa tra i tronchi della Via Flaminia ad est e ad ovest della città e passante a nord della stessa che avrebbero potuto rappresentare i futuri tracciati delle due linee; tale linea di giunzione avrebbe potute esser facilmente raccordata, dalle due direzioni, con l'imbocco alle stazioni.



Autocad realizzato per gli laureandi. Collocazione della stazione 4 di Lodi-Gavasetti sotto il stato attuale di Bologna. Bologna 2013

5)

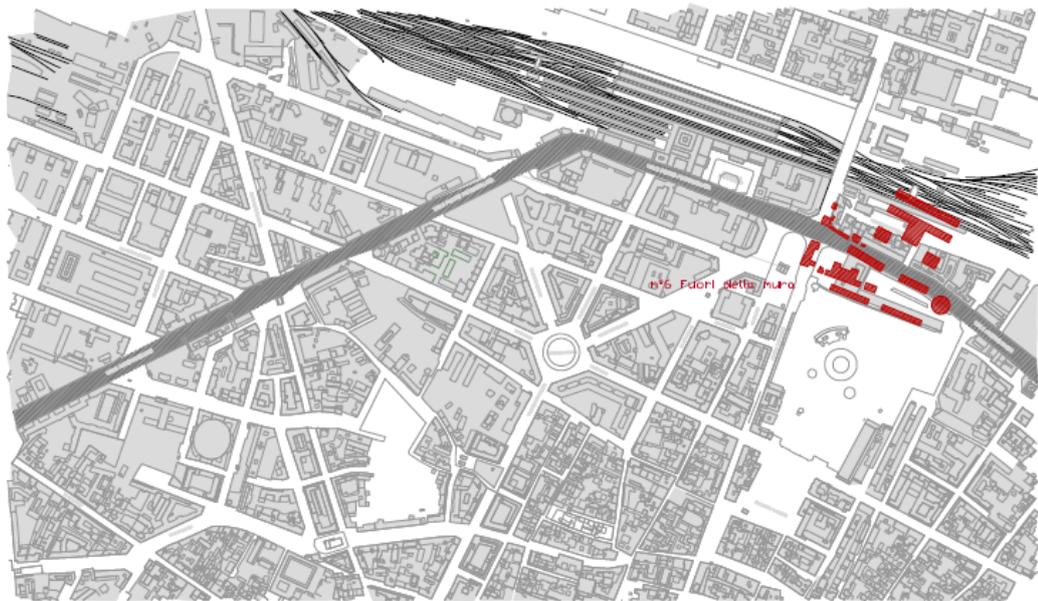
Anche l'opzione fuori delle mura tra porta delle Lamme e Porta S. Felice avrebbe goduto delle stesse agevolazioni con, in aggiunta, un accesso direttamente sui viali di circonvallazione esterna permettendo un agevole flusso dei viaggiatori o dei carichi da e per la stazione.



Autocad realizzato per gli laureandi. Collocazione della stazione 5 di Lodi-Gavasetti sotto il stato attuale di Bologna. Bologna 2013

6)

L'ultima opzione differiva dalle altre per essere concepita come stazione di "Transito" e non di "Testa", tale era stata concepita con l'idea che le due linee avrebbero potuto congiungersi in un percorso senza soluzione di continuità; a vantaggio di questa opzione, che sarebbe stata collocata fuori delle mura in corrispondenza dell'asse longitudinale della piazza VIII Agosto e della Montagnola, sarebbero stati i costi relativamente bassi di esecuzione lavori in quanto realizzati in aree quasi totalmente non edificate, inoltre avrebbe avuto la possibilità di espandersi senza problemi per la sistemazione di tutte le pertinenze. Unico grande svantaggio quello di essere fuori dalle mura cittadine e senza una strada che congiungesse direttamente con il centro cittadino, sebbene avesse il vantaggio di essere in linea parallela con i viali di circonvallazione esterna e ad essi addossata.



Autocad realizzato per gli laureandi. Collocazione della stazione 6 di Lodi-Gavasetti sotto il stato attuale di Bologna. Bologna 2013

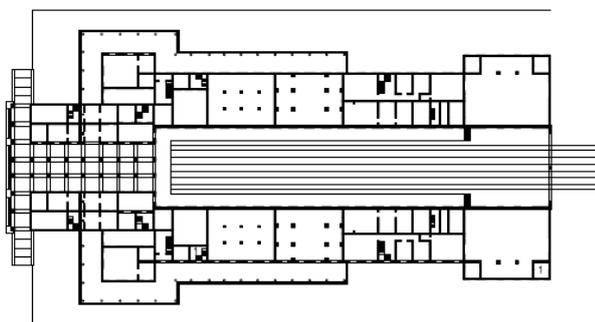
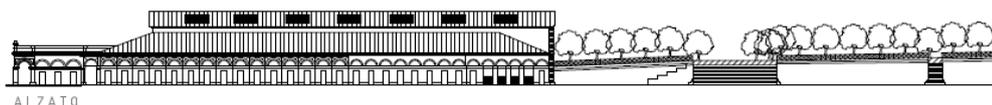
Dimensioni della fabbrica:

Come indicato dalla relazione dello stesso Lodi, l'area della stazione e delle sue pertinenze avrebbe occupato 15.355 mq (per la pianta della stazione di testa) ricavati, nell'ubicazione in piazza d'armi per esempio, dai 26.500 presenti tra la stessa piazza e la porzione d'ingresso alla Montagnola, ai quali sarebbero stati sottratti 11.145 per la conservazione degli stradoni ed un grande piazzale davanti la stazione stessa.

Dove poi fossero aggiunte anche le ulteriori pertinenze quali magazzini, officine e rimesse questo avrebbe aumentato la metratura ovviamente ma sarebbe stato da calcolare all'uopo in relazione agli effettivi edifici richiesti e progettati. La stazione tipologica di transito non sarebbe stata granché differente in estensione come si può facilmente evincere dalle piante presentate.³⁷

Descrizione del progetto (da un punto di vista stilistico, formale, tecnico-costruttivo, estetico-visuale):

ANALISI STILISTICA STAZIONE TIPO DI TESTA



³⁷ Laboratorio di Storia dell'architettura 2. Bologna Possibile. Architettura e città nei progetti non realizzati, dall'unità d'Italia alla seconda guerra mondiale. Gruppo 7, Giugno 2013.

L'aspetto stilistico della stazione tipo "di Testa" presenta un interessante equilibrio tra elementi e linguaggi architettonici del lontano e recente passato mescolati ed integrati con elementi totalmente nuovi e moderni. L'impianto di base della pianta ci mostra una distribuzione che può essere interpretata in due diversi modi ma in entrambi i sistemi di lettura che si vogliono utilizzare appare evidente che sia stato usato un modulo quadrato di larghezza "l" per la definizione della scacchiera di base. In una prima opzione interpretativa appare come la pianta di una chiesa a tre navate, la cui centrale più larga (3l le laterali e 5l la centrale) è alta (due volte l'altezza delle laterali), con un abside tronco e aperto sul fondo e parzialmente intersecato da un transetto trasversale (13l) poco più ampio delle tre navate; in alternativa e più semplicemente potrebbe essere descritto come una pianta ad "U" con un corpo aggettante dal lato corto e aperto frontalmente all'esterno con un pronao colonnato.

L'intera struttura è posta su un basamento rialzato (stereobate) alla maniera dei templi greci cui si accede salendo alcuni gradini posti frontalmente attraverso un portico colonnato prostilo (pronaos) a otto colonne tuscaniche (non è chiaro ma dal disegno di progetto potrebbero essere anche pilastri a base quadrata) o lateralmente ad esso tramite due rampe a lunghi gradini; da qui si accede in un ampio atrio largo quanto tre campate e lungo sette e percorso da due file di otto pilastri con capitello tuscanico fino al limite con l'area dei binari. Non è chiaro se la copertura dell'atrio sia definita da una serie di volte a vela o se, plausibilmente con il soggetto architettonico e con tempi dello stesso, sia realizzata con un soffitto/solaio in maglia metallica e vetri, è sicuro però che con la sua ampiezza definisce la forma quadrata dell'intero blocco di misura sette appunto, suddividendolo in tre fasce di cui quelle laterali di minor ampiezza. Il quadrato di base è tagliato trasversalmente a metà da un corridoio che collega lateralmente con l'esterno dividendo ulteriormente le fasce laterali in due zone che ospitano ambienti con funzioni differenziate: uffici dei finanziari con annesso dormitorio, corpo di guardia con annesso dormitorio, ufficio finanza, scale di accesso agli appartamenti al piano superiore, servizi igienici di pubblico uso, il tutto nelle due porzioni anteriori equamente suddivisi. Nelle porzioni posteriori invece e sempre divisi tra entrambe le due porzioni ai lati del grande atrio, sono posti le biglietterie di 1°, 2° e 3° classe con i relativi ambienti destinati al ritiro e la pesa dei bagagli. Lateralmente a questi ultimi ambienti si trovano uffici di computisteria e stanze di servizio con scale

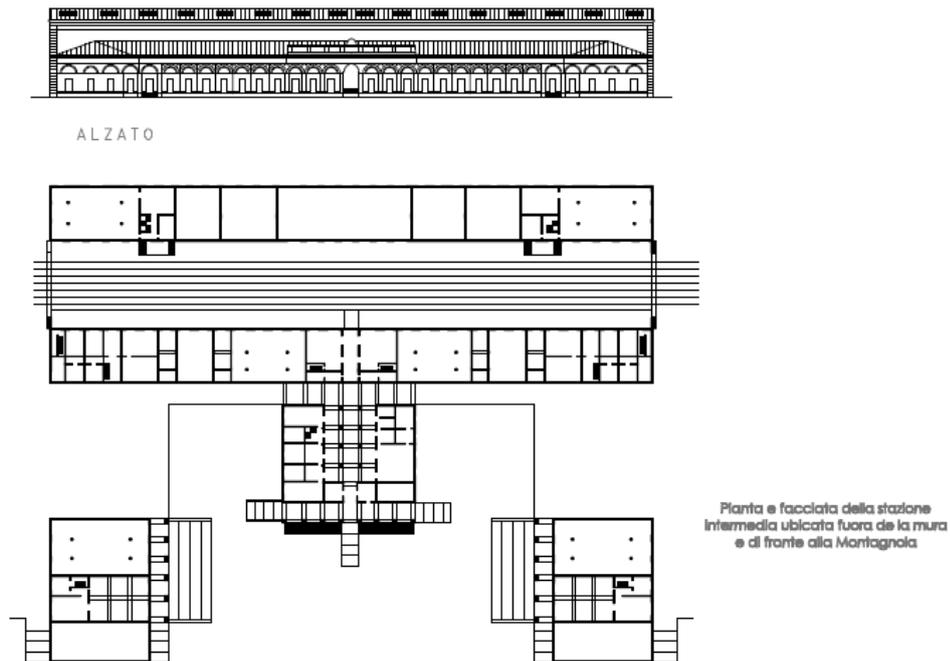
per accedere al piano superiore ove sono depositati gli archivi della stazione o i bagagli non ritirati; completato quindi il “transetto” con queste ultime stanze da qui si dipartono i due lunghi bracci delle navate laterali che ospitano depositi bagagli in arrivo e sale d’attesa per ciascuna delle tre classi di viaggiatori ognuna delle quali indipendente dall’altra avendo esse accesso direttamente dal marciapiede interno alla stazione o esterno sotto la tettoia. Di là di questi si trovano, sempre specularmente, gli uffici dell’ispettore e del direttore, entrambe fornite di stanze personali al piano superiore, gli uffici degli ingegneri e degli architetti con annesse stanze per l’archiviazione dei documenti e dei progetti e poi stanze per ospitare i visitatori conduttori e personale vario. In coda si trovano da un lato il magazzino e dall’altro la dogana con gli uffici del telegrafo. All’interno della navata centrale sono ospitati i protagonisti di tutto l’impianto architettonico: i binari che accolgono i treni; essendo essi quattro in numero, sono serviti da due marciapiedi laterali rialzati per agevolare la salita ai convogli dei binari più esterni, più uno centrale basso per accogliere i viaggiatori in arrivo dai due binari più interni e convogliarli centralmente verso l’uscita sul davanti. Due altri marciapiedi a gradini percorrono i fianchi esterni a partire dagli accessi laterali posti nell’angolo interno formato dall’incrocio tra l’“abside” e il “transetto” (abbracciandolo quest’ultimo) fino ad una lunghezza pari alla metà della lunghezza interna della navata centrale che ospita i quattro binari; questi due marciapiedi esterni sono coperti da una struttura metallica a tettoia che protegge dalle intemperie e ridisegna con le esili e slanciate colonne, gli archi a tutto sesto e le relative “catene”, l’ampiezza della campata e il motivo di un portico colonnato in muratura che non c’è, suggerendone e incorniciandone, invece, la scansione del modulo del rettangolo aureo che contraddistingue per tutta la lunghezza del muro esterno (26 moduli in totale) il ritmo di finestroni e di alte porte di accesso ai numerosi ambienti. Una lunga fascia leggermente aggettante cinge tutto il perimetro esterno dell’edificio facendo da imposta ad una serie di lunette a tutto sesto della stessa ampiezza degli archi del pronao e che si suppongono cieche salvo i casi in cui queste facciano da finestra ai vani, ove previsti, posti al piano superiore nel sottotetto. Allo stesso modo un’altra fascia di 60 cm circa di altezza percorre il perimetro a terra delle pareti esterne determinando l’altezza delle basi del colonnato anteriore. Gli ultimi cinque moduli sul fondo, che sembrano avanzare di un modulo verso l’esterno e dei quali i tre centrali sono in realtà delle normali aperture chiuse verso l’esterno con delle

cancellate metalliche e ancora sormontate da lunette cieche, risultano tali perché, in realtà, è l'intero fianco laterale che retrocede a partire dalla fine del "transetto" risultando una lunga depressione per tutto il fianco compresa appunto tra il transetto e i grandi "Uffici e dogana" posti in fondo alla struttura. Infine le pareti si concludono con una trabeazione composta di architrave e cornice lisce lungo tutto il perimetro e al di sopra delle quali troviamo la linea di gronda delle falde di copertura del tetto. La facciata anteriore appare come gioco di interconnessioni tra stili classico, rinascimentale e moderno in un non comune equilibrio. Un attico scandito frontalmente da otto pilastri della stessa altezza della balaustra che lo compone, sormonta la trabeazione sopra il pronao a sette arcate della facciata e corre per tutto il perimetro del corpo centrale donando all'insieme una vaga aria di arco di trionfo grazie anche alla parete retrostante che, in corrispondenza dell'atrio d'ingresso, risulta totalmente aperta permettendo allo sguardo di penetrare fino alla cancellata interna che separa dall'area dei binari; le altre quattro arcate, intanto, incorniciano gli usci degli uffici dei finanziari e del corpo di guardia posti ai lati dell'atrio principale; uno "scherzo" ottico/prospettico antesignano dei più mirabolanti disegni del matematico Escher si propone all'occhio attento di osservatori che colgono nel gioco dello stereobate che avanza, in corrispondenza dei pilastri esterni dell'intero portico e a quelli laterali dell'atrio interno, un tentativo di ingannare la percezione visiva facendo intendere un prolungamento degli stessi verso la nuda terra più in basso e più avanti dei restanti pilastri del portico. Sopra l'attico è posizionato quell'elemento che, nel nuovo soggetto architettonico che è una stazione ferroviaria, non può mancare: l'orologio. Esso si staglia su di una grande finestra termale che alle sue spalle buca la porzione più alta della parete di chiusura della navata centrale della stazione che è alta, al sommo, due volte l'altezza del pronao e da, globalmente, l'idea di una facciata con tetto a capanna. Questa parete, che per la metà inferiore risulta interna all'edificio e affacciata sull'area dei binari, è divisa in tre arcate corrispondenti a quelle in facciata, più due campate cieche di minor ampiezza sormontate da lunette e con accessi sugli ambienti interni. Sempre nella parte superiore interna la parete risulta continua fin sotto le falde della copertura, fatta sempre eccezione per la bucatura della finestra termale mentre, all'esterno, risulta parzialmente celata dalle falde dei tetti delle navate laterali che, girando intorno agli angoli dei muri esterni verso la facciata frontale, la cingono senza però chiuderla totalmente, interrompendosi in

corrispondenza verticale dei tre archi d'ingresso e lasciando libera allo sguardo la grande finestra termale che fa da sfondo prospettico all'orologio sull'attico. La copertura a falda in rame sorretta da capriate (verosimilmente metalliche) è percorsa sul dorso da una serie di sette griglie per ciascuna falda al fine di permettere la fuoriuscita dei fumi e l'aerazione della grande galleria sottostante e sta poggiata su una trabeazione composta di architrave e cornice lisce posta al sommo dove finiscono le falde dei tetti dei corpi laterali. Tale cornice corre lungo tutta la lunghezza dei fianchi laterali e frontalmente fino all'interruzione delle falde del tetto in una linea spezzata che molto ricorda San Sebastiano a Mantova di Leon Battista Alberti. Le due parti sporgenti del transetto appaiono infine sormontate dalla stessa trabeazione composta di architrave e cornice lisce che si nota sulle pareti laterali dell'edificio. La facciata si conclude in fine con il transetto che si allarga, moltiplicando il numero di arcate (per un totale di quindici) in un gioco di riproposizioni fittizie lungo le pareti lisce, ritmate dalle alte porte finestrate, grazie ancora alla presenza della struttura metallica della tettoia esterna che, con la sua presenza e geometria, media con il pieno delle pareti che incornicia, alleggerendole, e prolungando l'effetto visivo del portico colonnato fin verso l'esterno laterale dove il vuoto è accompagnato ancora una volta dal suo sottile disegno sospingendo dolcemente lo sguardo lontano dalla facciata. Ancora diversa appare invece la vista della facciata posteriore quella che fa da ingresso non più ai passeggeri bensì ai treni. La generale suddivisione in tre navate che riconosciamo in pianta la si ritrova qui in forma simile con alcune sostanziali novità; la facciata centrale appare divisa da due alti archi a tutto sesto con conci bugnati che poggiano su larghi pilastri bugnati anch'essi, che salgono fino alla linea superiore dello spessore dell'arco e da cui dipartono architrave e cornice lisce a sorreggere la sima delle falde della copertura; anche qui la trabeazione s'interrompe con i pilastri lasciando spazio nel timpano superiore per inserire un altro grande orologio. La parte voltata degli archi non è lasciata libera ma chiusa con un grande telaio metallico a definire due grandi finestre termali e lasciando realmente aperte solo i due grandi varchi tra i pilastri per l'accesso in galleria dei convogli. I due corpi laterali affiancati alla galleria centrale che fanno da navate laterali appaiono in facciata come tre archi ciascuno di cui solo quello centrale rimane non cieco ma chiuso da una cancellata metallica mentre i due laterali risultano murati e forniti di grandi porte d'accesso come si è visto lungo i fianchi. Agli

estremi laterali poi si staglia ancora una volta il delicato disegno del portico in ghisa che riporta il tutto alla medesima larghezza di quanto visto nel prospetto frontale.³⁸

ANALISI STILISTICA STAZIONE TIPO INTERMEDIA



L'aspetto stilistico della stazione tipo "di Transito" o "intermedia" come nominata dagli ideatori, ripercorre la medesima cifra stilistica di quella "di Testa" ma si differenzia da essa per l'impostazione della pianta che determina, oltre a differenti prospetti, anche delle soluzioni distributive alquanto diverse grazie anche all'aggiunta di nuovi ambienti precedentemente non presenti e dislocati su corpi di fabbrica separati. L'impostazione di base parte dall'adozione dello stesso modulo quadrato di lato "l" che compone un corpo centrale rettangolare di lati "5l" e "7l" ove il maggiore è posto frontalmente. A questo sono aggiunti anteriormente un portico come quello della versione precedente, anch'esso sormontato da un attico con orologio, con la sola differenza di essere servito da un'unica gradinata interrotta solo in corrispondenza dell'arcata centrale da una rampa a lunghi gradini e, posteriormente, da un secondo

³⁸ Laboratorio di Storia dell'architettura 2. Bologna Possibile. Architettura e città nei progetti non realizzati, dall'unità d'Italia alla seconda guerra mondiale. Gruppo 7, Giugno 2013.

portico di egual misura posto a giunzione col lungo corpo di fabbrica posizionato di traverso alle sue spalle dove sono ospitati tutti gli ambienti che, nella soluzione “di Testa”, si trovano lungo i bracci laterali. Unica grande eccezione è il dislocamento, oltre i binari, di officine e rimesse per carrozze, carri e attrezzi, posti assieme ai magazzini doganali in un altro lungo e capiente fabbricato. In aggiunta a questi, anche per equilibrare il baricentro compositivo di questa nuova versione, sono stati aggiunti due padiglioni laterali in posizione avanzata e separata dal corpo principale della stazione e allineati con l'estremo anteriore del suo profilo laterale. Questi ultimi ospitano l'una servizio di caffetteria e rimessa per vetture pubbliche mentre l'altra servizio di trattoria con rimessa di vetture particolari ed hanno le facciate principali poste frontalmente l'un l'altra creando così uno largo piazzale di accesso alla stazione raccolto tra le suddette ad il corpo principale della stessa. Tutta l'area compresa tra i corpi dei servizi di ristorazione e le parti più esterne del lungo fabbricato della ferrovia, così come il corpo centrale e tutti gli altri edifici, sono posti ad un livello più alto di quello stradale creando un'ampia piattaforma a forma di “E” che ricorda composizioni di stile Palladiano, se vogliamo considerare il corpo maggiore trasverso più le due “barchesse” laterali. Dovutamente a ciò ai due edifici si accede tramite due rampe a lunghi gradini poste lateralmente agli stessi in direzione della via principale di accesso e da una scalinata dello stesso tipo posta frontalmente agli stessi e larga quanto gli edifici. I due blocchi sono di base quadrata cui si aggiunge un portico colonnato di egual larghezza; sono suddivisi in due parti di cui la maggiore, i 3/5, sono destinati alla rimessa delle carrozze mentre la restante parte è ancora divisa nella stessa proporzione in favore della sala per i clienti, sul davanti, e da una ultima parte destinata alla cucina ed ai servizi relativi sul retro. Ritroviamo gli stessi elementi decorativi che troviamo nella tipologia di Testa ma in una composizione alquanto diversa. Nessuna simmetria apparente si trova nei prospetti laterale e frontale di questi due edifici, lateralmente infatti appaiono come un monoblocco a due piani con le pareti scandite da cinque aperture, poco sopra delle quali una cornice liscia leggermente aggettante fa da imposta alle lunette cieche e, sopra la trabeazione, il tetto a falde in rame. L'unica elemento che evita la totale monotonia compositiva è il portico colonnato, aggiunto frontalmente, che tale appare non condividendo le stesse falde del tetto ma mantenendo una copertura piana. Il prospetto frontale invece ripropone la visione del portico a cinque arcate di cui tre sono destinate all'accesso alla rimessa e quindi chiuse

solo da una cancellata, mentre le restanti due hanno le pareti di fondo piene con sole due aperture per l'accesso agli ambienti interni.

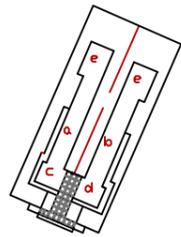
Il prospetto frontale dell'intero apparato risente dell'evidente influsso dettato dal molto apprezzato stile neoclassico allora ancora in voga. Nell'impianto compositivo, dove il tutto poggia su una base rialzata che impone l'uso di lunghe rampe e scaloni di accesso che donano quell'impronta "regale" all'intero complesso, domina il corpo centrale cui tutto il resto fa da sostegno con una quinta che si allarga lateralmente in una ripetizione dell'elemento generatore, l'arcata, che va via via attenuandosi in soluzioni plastiche sempre più semplificate, con il passaggio dagli archi bordati e pilastri in pietra alla struttura posticcia di ferro/ghisa del portico addossato alla parete di fondo fino ad annullarsi totalmente nella serie di semplici lunette cieche. L'altezza del prospetto anteriore appare a due livelli nel cui primo più basso e più avanzato troviamo il tetto a falde di rame correre per tutta la lunghezza del corpo parallelo al piano dei binari che si conclude con le falde discendenti in sincronia con quelle dei padiglioni laterali anteriori; il secondo livello invece è una semplice parete liscia che fa da quinta posteriore sulla cui sommità si staglia la trabeazione sormontata dalla falda della copertura spezzata nella sua ampiezza da sedici bucatore a griglia che fanno da bocche di aerazione della grande galleria sottostante. Il profilo laterale è segnato ai margini dall'unico dettaglio in bugnato dell'intero disegno rappresentato dal profilo laterale dei pilastri che chiudono la lunga parete.

Sul prospetto laterale la composizione si fa più dinamica. Essa appare infatti, partendo dal fondo, come la facciata di una chiesa a tre navate di cui quella centrale e più alta ospita la galleria dei treni alla quale sia stato aggiunto, da un lato, un corpo affiancato da portici e successivamente, ma solo in una visuale prospettica, due altri edifici di uguale altezza al precedente e alle navate laterali. Il ritmo è scandito dall'alternanza dei pieni dei corpi di fabbrica dei padiglioni anteriori, del corpo centrale e dei fabbricati posti ai lati dei binari, con i vuoti dettati dalle arcate dell'ampia rimessa degli edifici per ristorazione, dei portici anteriore e posteriore del corpo centrale, dal largo e alto arco della volta di copertura dei binari e in ultima dalle tre arcate che definiscono il fianco del deposito della dogana che appare qui aperto e provvisto di cancellate. Il tratto distintivo continua ad essere la forma dell'arco a tutto sesto che percorre tutta la larghezza del fabbricato e si esalta nella maggiore altezza di quello che sormonta la

galleria dei treni, arco di grandi conci a vista che s'impone sui piedritti di due larghi pilastri bugnati, addossati leggermente a stringere la luce tra i due muri dei due fabbricati paralleli ai binari, all'altezza del cornicione posto come linea di gronda delle coperture degli stessi. Questi due pilastri terminano in alto con la trabeazione comune al lato lungo dell'edificio.

Oltre alle differenze dovute alla presenza di nuovi apparati si ravvisano altre differenze planimetriche nella distribuzione degli ambienti del corpo centrale e di quello posto tra questo ed i binari. Nel primo infatti l'accesso dal portico anteriore è limitato ad una sola arcata del portico, forse per meglio controllare il flusso dei fruitori della ferrovia, che è qui affiancato dalle postazioni del corpo di guardia e dei finanziari. Subito oltre si apre il grande atrio, minore rispetto a quello della stazione di Testa, anch'esso con due file di pilastri che ne dividono la larghezza in tre navate e ai fianchi delle quali si trovano gli uffici di finanza da un lato e la computisteria con relativi archivi, anche al piano superiore, dall'altro. Non mancano ovviamente i servizi igienici sempre in rapporto diretto con l'esterno per le ragioni legislative già chiarite precedentemente. E' esclusa qui la possibilità di un soffitto piano trasparente vista la presenza del tetto a falde dall'evidente ingombro totale della superficie utile. Gli ambienti delle rivendite dei biglietti che nella versione precedente sono allocati nel corpo centrale trovano invece posto nell'immediato collegamento col corpo posto alle sue spalle già da sotto il portico che, facendo da collegamento con l'esterno dai lati, determina una possibile fruizione degli stessi anche senza necessariamente passare dal corpo principale. I diversi sportelli sono posti ai lati un altro corridoio porticato che immette direttamente al primo binario passando in mezzo ai due uffici per il deposito dei bagagli in partenza posti alle spalle delle biglietterie. Dagli uffici appena menzionati si innestano lungo il primo binario e specularmente nelle due direzioni opposte tutti gli ambienti destinati ad Ingegneri, Architetti, direzione ferroviaria, operatori della ferrovia e ufficio del telegrafo.³⁹

³⁹ Laboratorio di Storia dell'architettura 2. Bologna Possibile. Architettura e città nei progetti non realizzati, dall'unità d'Italia alla seconda guerra mondiale. Gruppo 7, Giugno 2013.



- n°1 Nella piazza d' Armi
- a. Stazione della Centrale
 - b. d° della longitudinale
 - c. Finanza
 - d. Pulizia
 - e. Magazine e dogana
 - f. Taglio per mezzo alla Montagnola
 - g. Rimesse diverse e officine di riparazione

n°1 Nella piazza d' Armi

La Stazione di Bologna
al Servizio De La Ferrovia
FORTUNADO LODI. Architetto





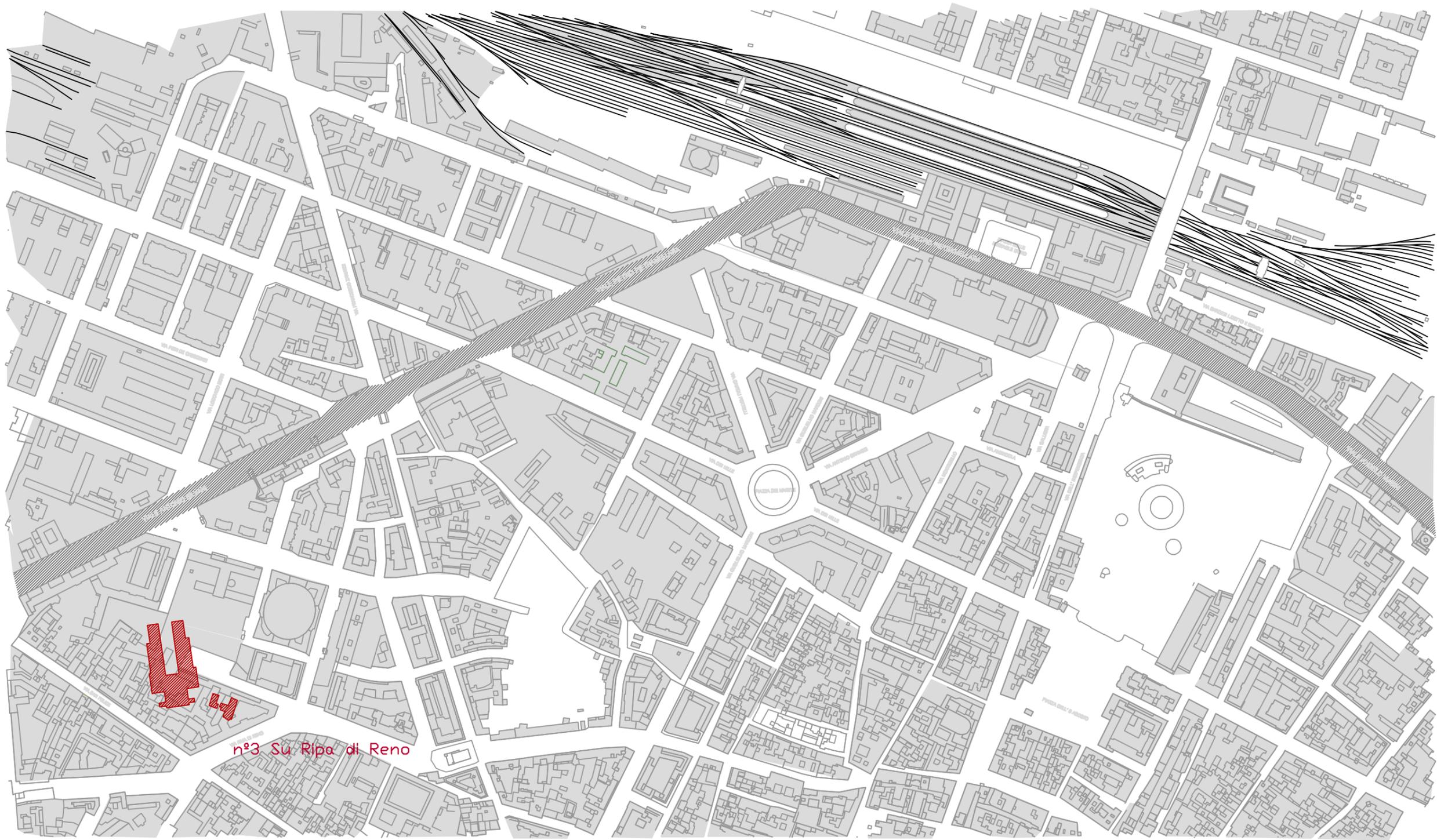
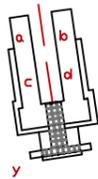
n°2 Nell' orto dei Poeti

- a. Stazione della Centrale
- b. d° della longitudinale
- c. Finanza
- d. Pulizia
- e. Dogana, magazi. "rim" e officine di riparazioni
- y. Espropriazioni

n°2 Nell' orto dei Poeti

La Stazione di Bologna
al Servizio De La Ferrovia
FORUNADO LODI. Architetto



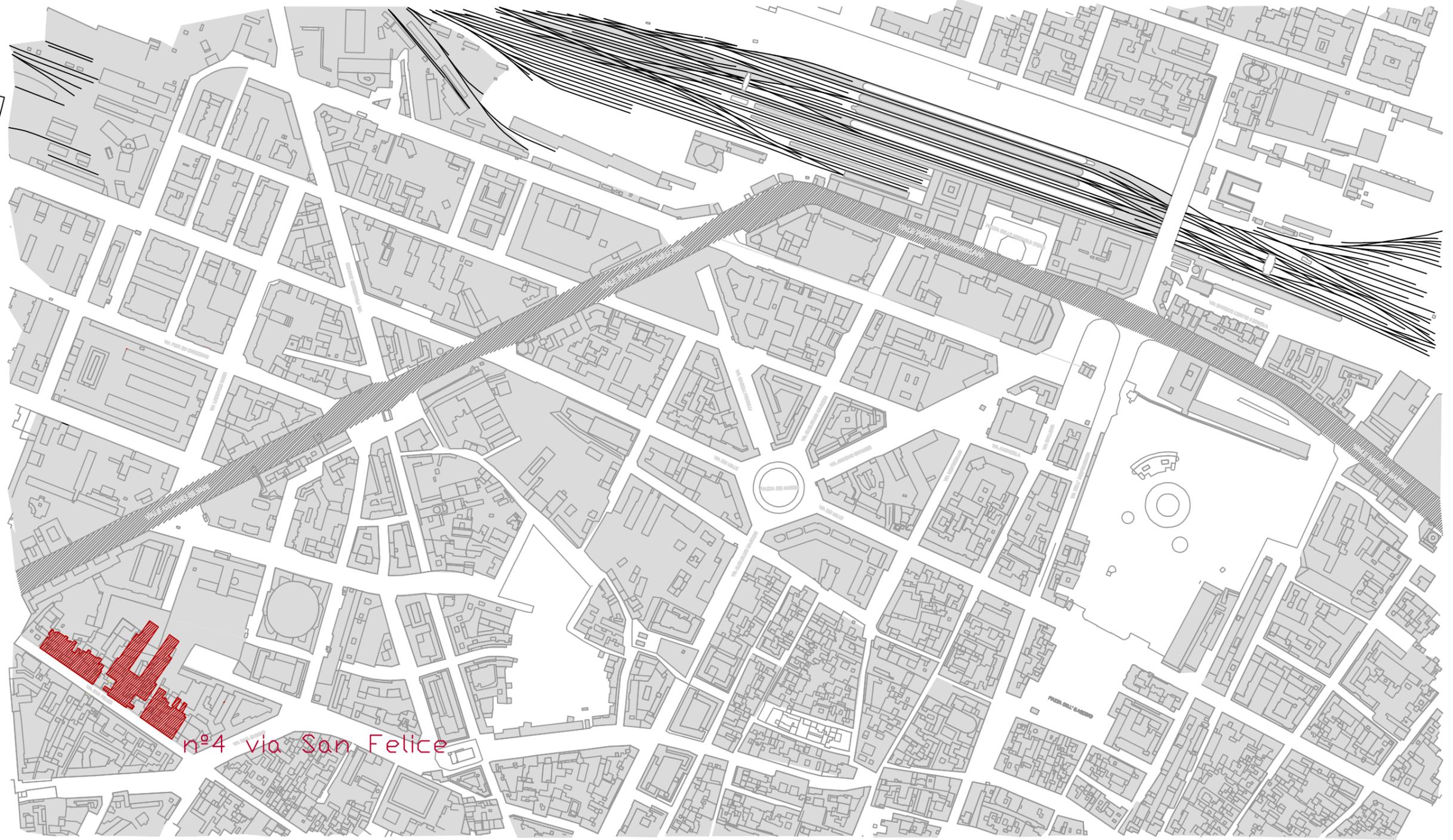


n°3 Su Ripa di Reno
a. Stazione della Centrale
b. d° della longitudinale
c. Finanza
d. Pulizia
La Dogana e l' Arsenale
andrebbero
nell' rimanente degl' Orti Viscardi
e Giorgi
y. Espropriazioni

n°3 Su Ripa di Reno

La Stazione di Bologna
al Servizio De La Ferrovia
FORTUNADO LODI. Architetto

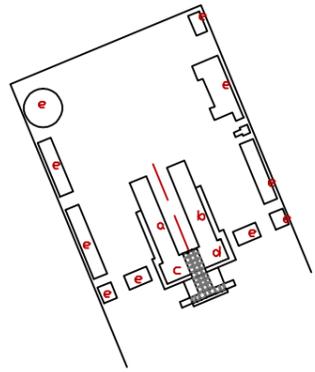




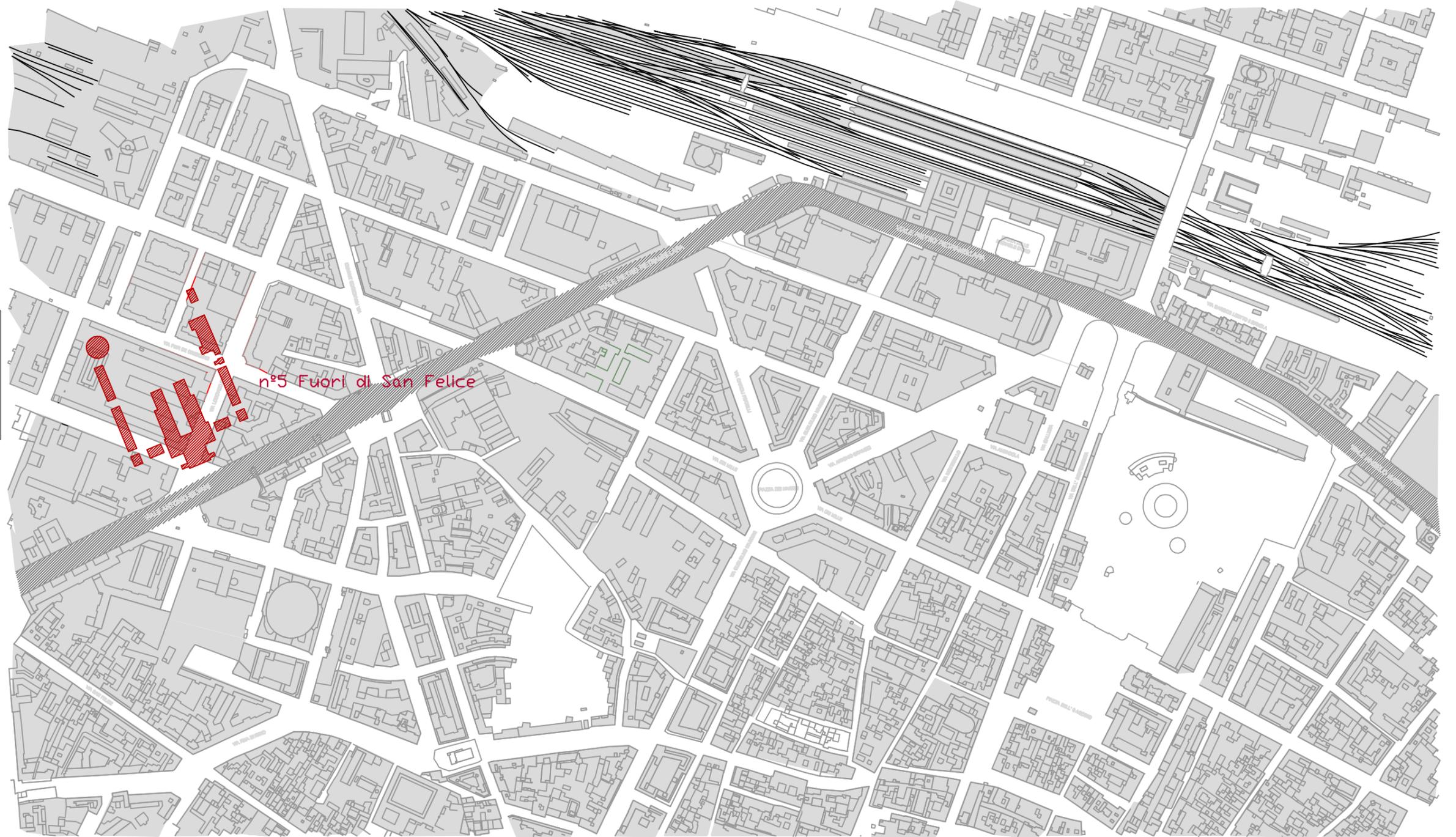
- n°4 Via San Felice**
- a. Stazione della Centrale
 - b. d' della longitudinale
 - c. Finanza
 - d. Pulizia
 - e. Magazine e dogana
 - f. Taglio per mezzo alla Montagnola
 - g. Rimesse diverse e officine di riparazione

La Stazione di Bologna
 al Servizio De La Ferrovia
FORTUNADO LODI .Architetto





- n°5 Fuori di San Felice
- a. Stazione della Centrale
 - b. d° della longitudinale
 - c. Finanza
 - d. Pulizia
 - e. Dogana, e Mag Rimes. E Officine di Riparazione



La Stazione di Bologna
al Servizio De La Ferrovia
FORTUNADO LODI . Architetto



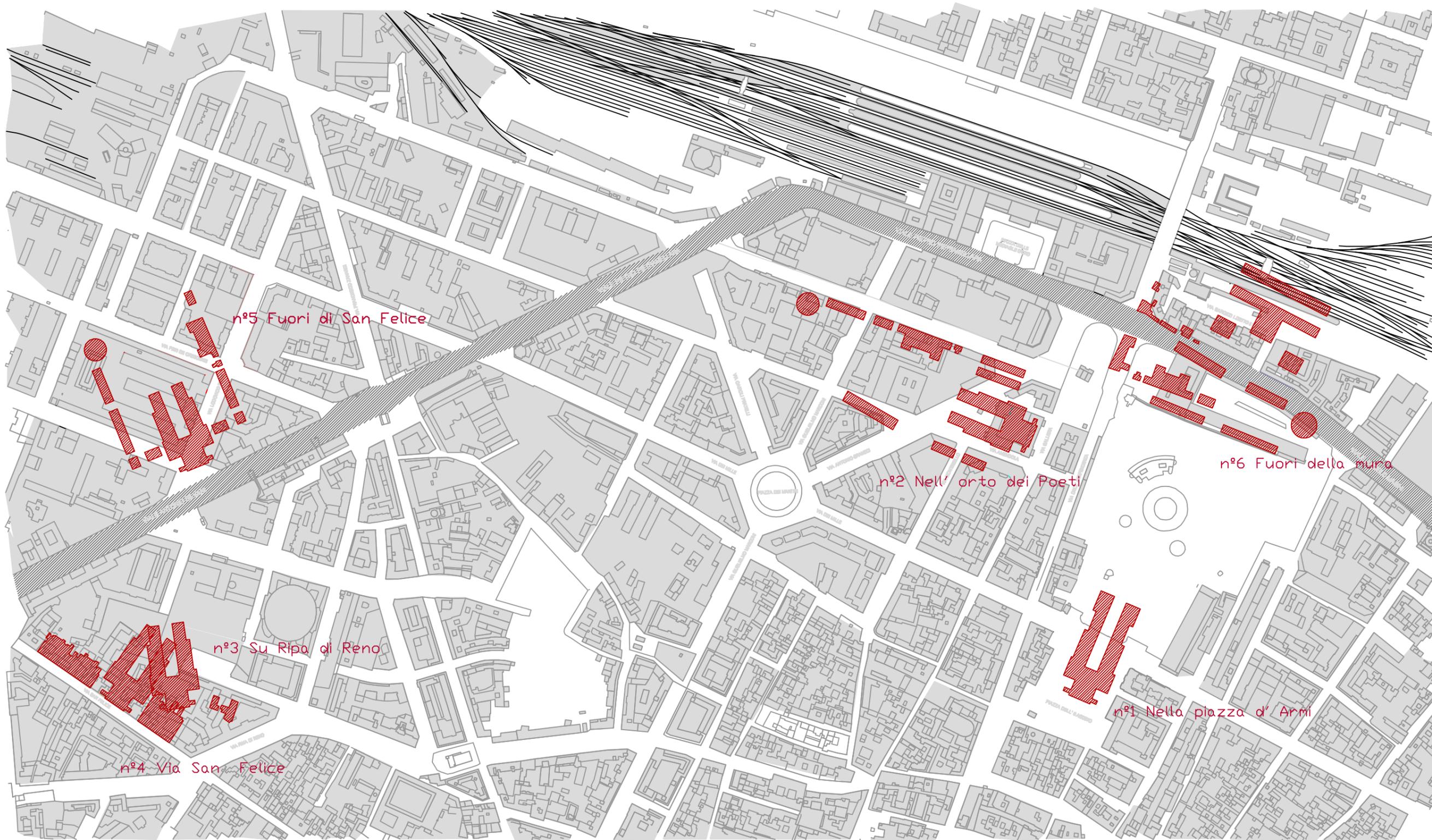


n°6 Fuori della mura

- a. Caffè, Trattoria, Rimesse per Vetture pubbliche e particolari
- b. Finanza, Pulizia e Amminist.
- c. Stazione della Centrale
- d. D° della Longitudinale
- e. Spazio nell quale andrebbe collocato tutto l' Arsenale della Stazione
- f. Dogane e Rimesse

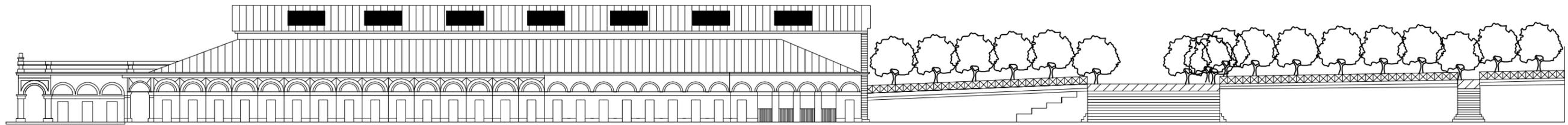
La Stazione di Bologna
 al Servizio De La Ferrovia
 FORTUNADO LODI. Architetto





La Stazione di Bologna
al Servizio De La Ferrovia
FORTUNADO LODI. Architetto

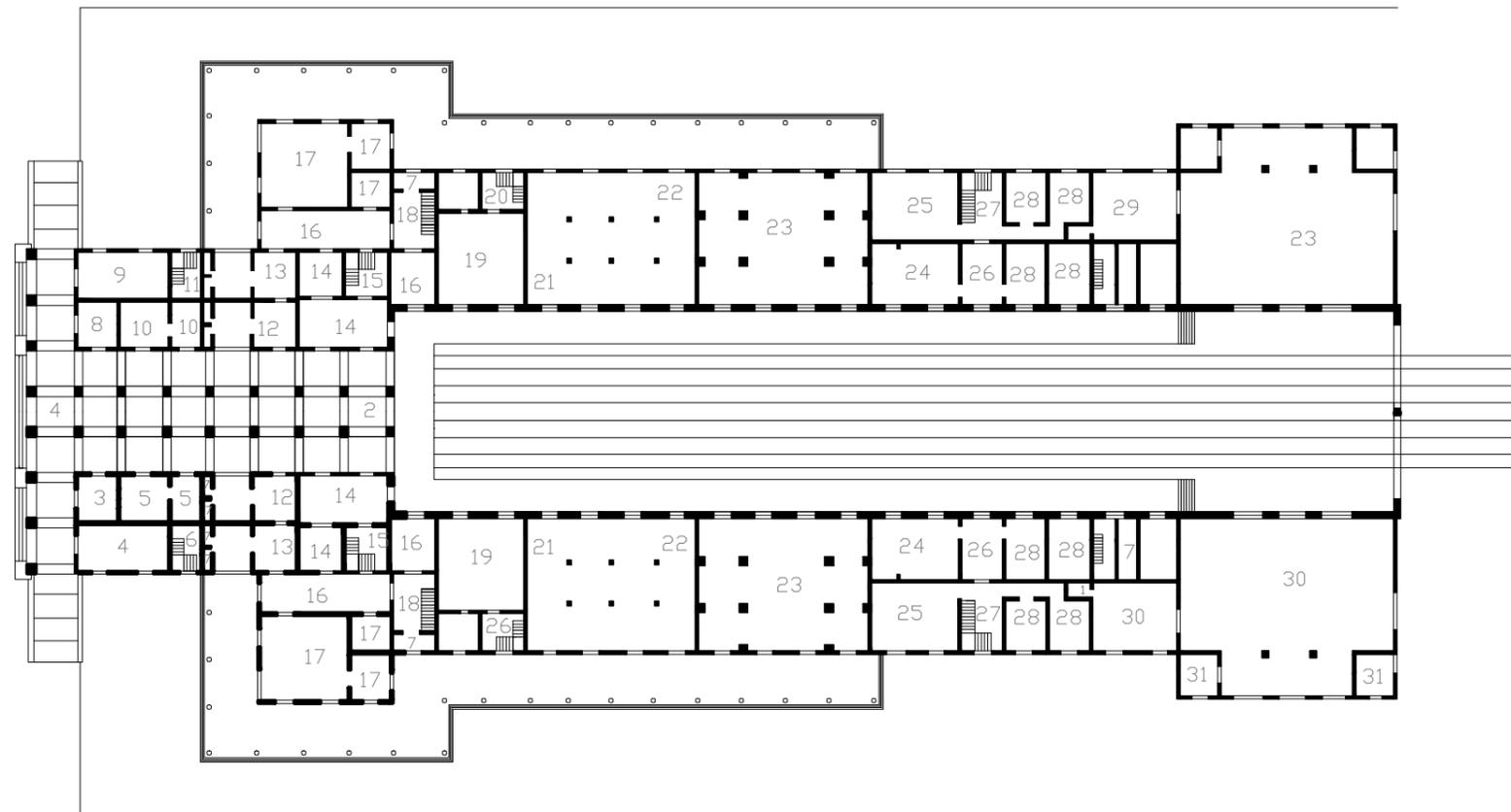




ALZATO

LEGGENDA

1. Entrata principale
2. Uffici
3. Finanziari
4. Dormitorio dei sud
5. Uffici di finanza
6. Sala che mette alle abitazioni
7. Cessi particolari i pubblici
8. Corpo di guardia
9. Dormitorio del sud.
10. Uffici polici
11. Sala che mette alle abitazioni.
12. Vendita dei biglietti di 2 classe
13. Vendita dei biglietti di 3 classe
14. Deposito e pesa dei bagagli in partenza
15. Cassa e compustiteria
16. Passagio che mette agli uffici.
17. Cassa e compustiteria.
18. Sala che mette agli Uffici
19. Deposito dei bagagli d'arrivo
20. Sala che mette al deposito degli agetti consegnate.
21. Sala d'aspettito dei 1 classe
22. Datta di 2 classe
23. Datta di 3 classe
24. Inspettore e direttore con altre due stanza al 2 piano
25. Ingeniere Arcuitteto con archivio al 2 piano
26. Vestibolo
27. Scala che mette al 2 piano.
28. Visitatori conduttori
29. Magazzeni
30. Uffici e dogana
31. Ufficio telegrafico

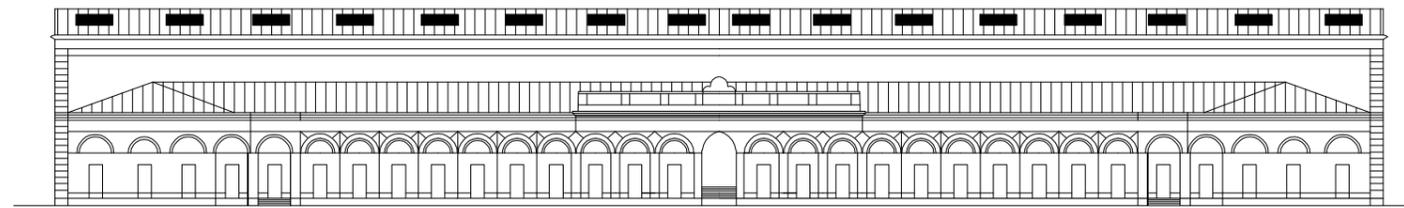


PIANTA

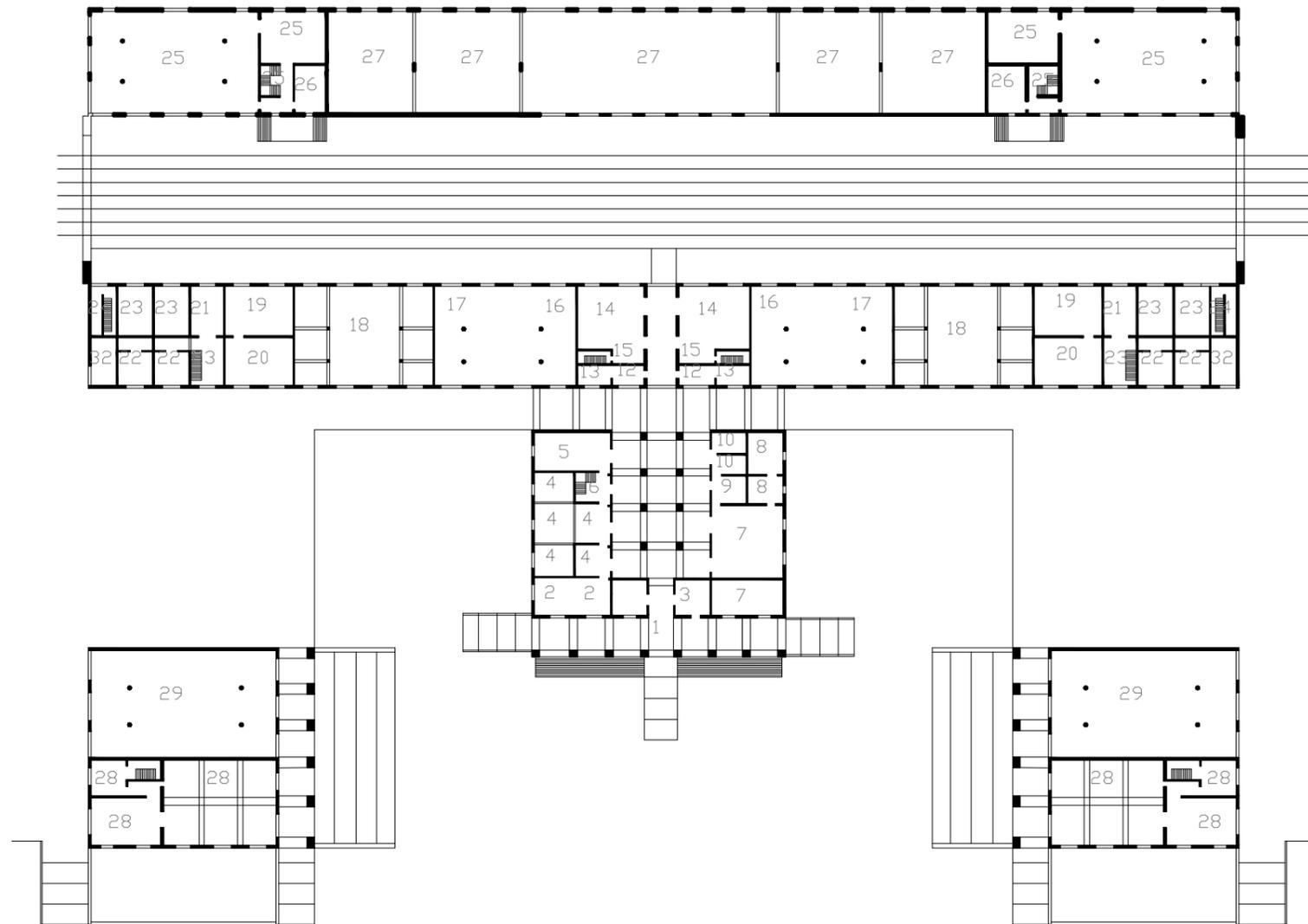
Pianta e Facciata della
Stazione ubicata nella Piazza d'Armi
FORTUNADO LODI. Architetto

* Lodi F. e Gavasetti G. La stazione di Bologna a servizio delle Ferrovie italiane, Società tipografica bolognese, Bologna 19





ALZATO



PLANTA

LEGGENDA

1. Entrata principale
2. Finanziari
3. Finanziari
4. Dormitorio dei sud
5. Uffici di finanza
6. Sala che mette alle abitazioni
7. Cessi particolari i pubblici
8. Corpo di guardia
9. Dormitorio del sud.
10. Uffici polici
11. Sala che mette alle abitazioni.
12. Vendita dei biglietti di 2 classe
13. Vendita dei biglietti di 3 classe
14. Deposito e pesa dei bagagli in partenza
15. Cassa e compustiteria
16. Passaggio che mette agli uffici.
17. Cassa e compustiteria.
18. Sala che mette agli Uffici
19. Deposito dei bagagli d'arrivo
20. Sala che mette al deposito degli agetti consegnate.
21. Sala d'aspettito dei 1 classe
22. Datta di 2 classe
23. Datta di 3 classe
24. Inspettore e direttore con altre due stanza al 2 piano
25. Ingegnere Arcuitteto con archivio al 2 piano
26. Vestibolo
27. Scala che mette al 2 piano.
28. Visitatori conduttori
29. Magazzeni
30. Uffici e dogana
31. Ufficio telegrafico
32. Ufficio

Pianta e Facciata della Stazione ubicata
fuora de la mura e di fronte alla Montagnola.

FORTUNADO LODI. Architetto

* Lodi F. e Gavasetti G. La stazione di Bologna a servizio delle Ferrovie italiane, Società tipografica bolognese, Bologna 19

3 . 4 . 2 . 1 2 P R O G E T T I
P E R L A N U O V A
S T A Z I O N E C E N T R A L E
D I B O L O G N A

Il concorso per la nuova stazione centrale di Bologna, la cui scadenza era stata sadicamente fissata per il 18 de agosto del 1983, ha battuto, nella storia dei pubblici concorsi, vari primati. Il “progetto di stazione” ha rappresentato negli anni, più per la cultura ufficiale che per gli utenti, un contributo significativo ed un punto di riferimento essenziale per l'architettura della città.

L'atteggiamento dei progettisti rispetto all'evento Stazione è stato costante nel tempo, ed ha determinato una spinta verso l'evoluzione del linguaggio della tecnologia e dello “stile” architettonico. La Stazione era anche l'immagine inquietante di uno spazio che non apparteneva alla comunità.

Questo atteggiamento innesca un processo, non segue uno sviluppo lineare ed attesta il distacco dalle accademie, anche da quelle positivamente affrancate dal mito dello “spirito del tempo” creato dal Movimento Moderno, finché gli elementi dispersi si ricompongono in modo coerente.

Il primo è quello del numero dei concorrenti: più di cento gruppi per un totale di quasi 800 fra architetti, ingegneri, urbanisti e tecnici dei trasporti.

1) Arch. Bruno Angelici

L'IMPIANTO.

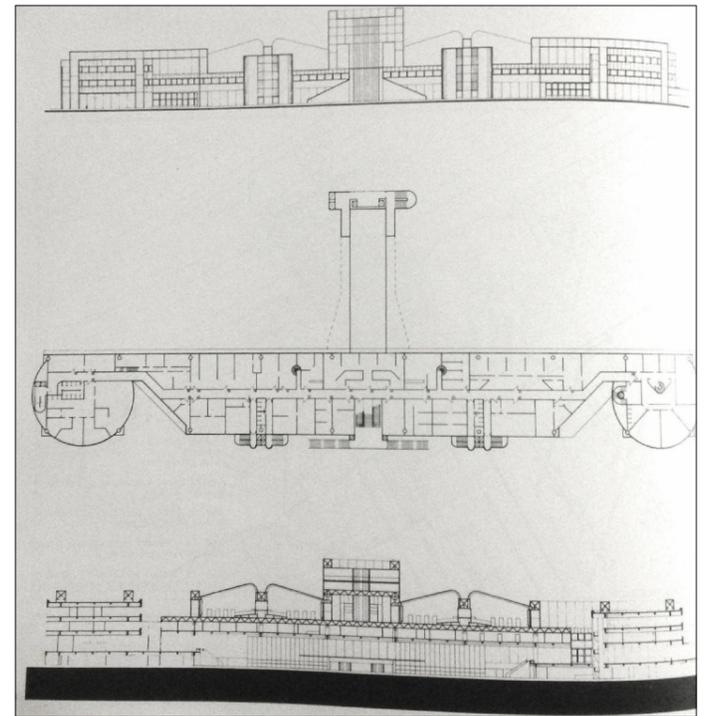
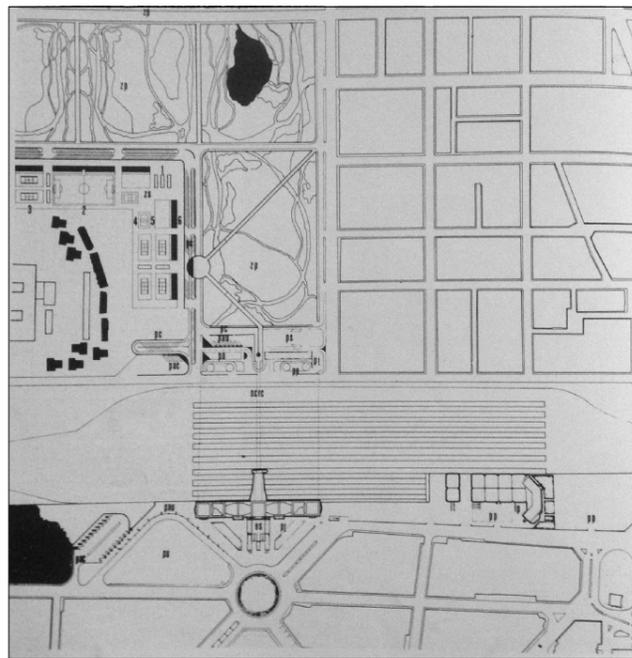
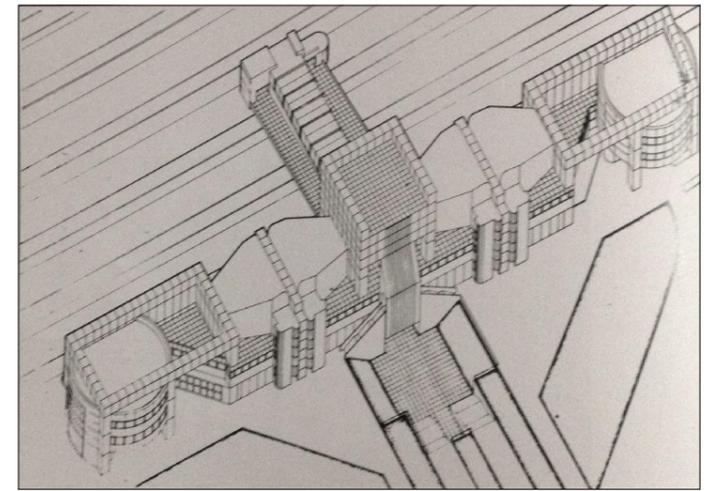
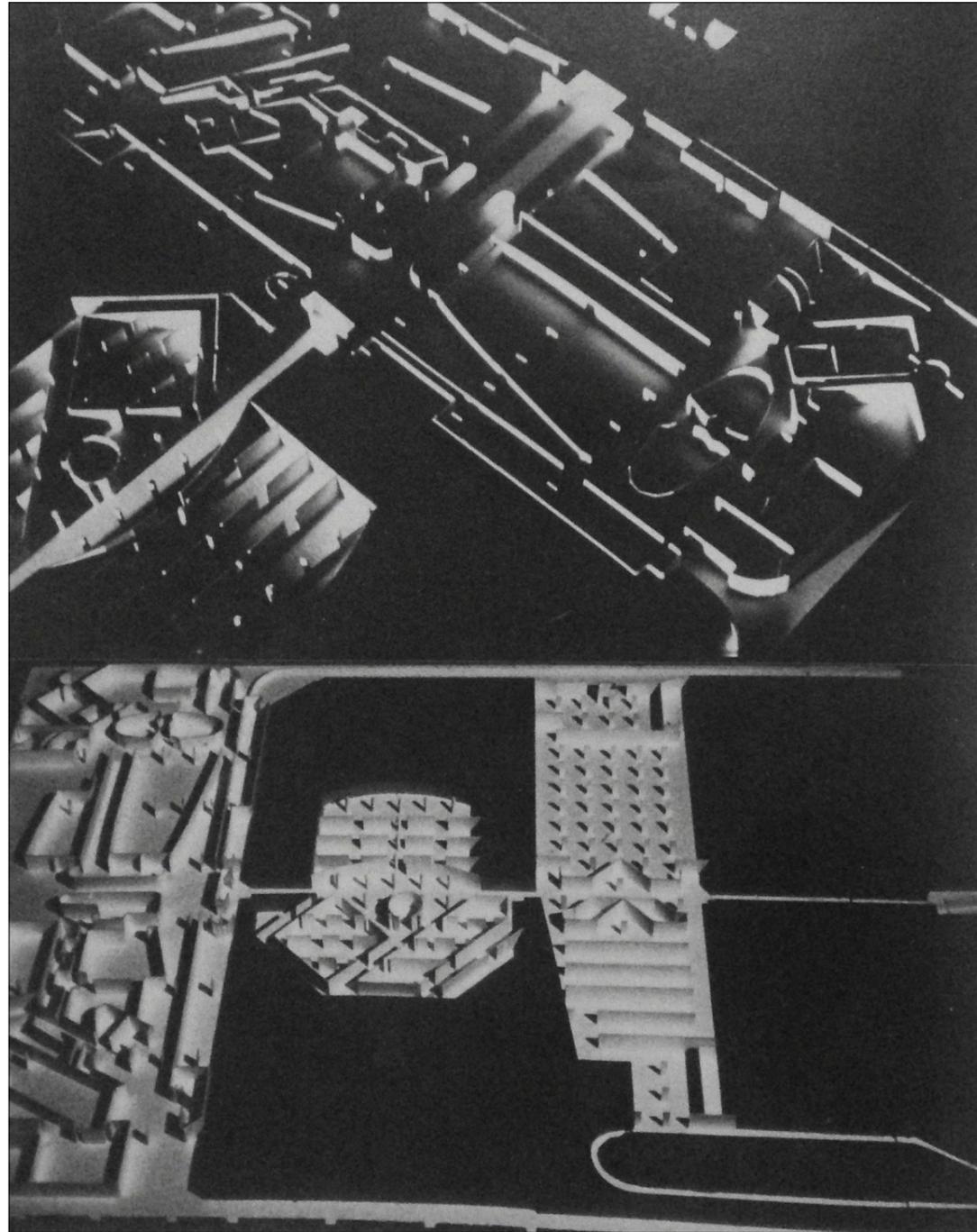
Il contesto della nuova stazione ferroviaria ridefinisce il tessuto urbano con un "disegno" che si salda ai tracciati viari esistenti. È quasi una nuova città nella città, come un mondo separato, racchiuso da un grande quadrato, un'agorà territoriale erosa e sfrangiata ad Ovest dalla sinuosità del torrente.

Il parco urbano è organizzato in parti simmetriche, quasi somma di giardini e di percorsi, che danno origine a versanti interni ed esterni, riconnettono la trama dei sentieri e fanno da corona al quadrato centrale destinato alla attività sportive. La reinvenzione dello spazio del "recinto", alla maniera di Le Corbusier per il Piano di Parigi.

L' ESTERNO. L'esterno è derivato da una successione di interni, a partire dalla rotonda alberata di accesso alla stazione, fino al parco giardino. La promenade, posta sull'asse mediano di riferimento, raduna le diverse parti del progetto, dunque enfatizza questo principio di causalità. È concepita come una passeggiata pubblica, dove il movimento, il riposo, il divertimento sono connaturati all'idea di percorso, al fine di realizzare le connessioni tra le attrezzature e le zone verdi del parco-giardino, luogo naturale, che si imprime come parte della città.

L'INTERNO: Stazione equivale a la morfologia dell'impianto stabilisce rapporti specifici di quel luogo, ed insieme propone un diverso livello di confronto tra natura e collettività. È l'ipotesi di un interno urbano emblematico, costruito per frammenti e derivato dalla trama della città minore, che comunica le possibili ambiguità visive tra l'interno e l'esterno, al di là della loro interpretazione laterale.

La relazione funzionale trovata riscontro nella sovrapposizione tra il sotterraneo e l'edificio in linea che ospita gli uffici del personale. Si usano elementi architettonici quali il pilastro ed il setto, la scala ed il ballatoio, la parete ed il velario, la cui combinazione determina un alternarsi di pezzi singoli e di oggetti seriali, concentrati o diradati in corrispondenza del tipo di attività assegnata ai vari livelli.



x Vernuccio R. a cura di, Stazione e città : 12 progetti per la nuova Stazione centrale di Bologna: contributo fiorentino al concorso di idee, Catalogo della Mostra tenuta a Firenze nel 1984, Firenze, Medicea 1984

12 Progetti . 01 Arch. Bruno Angelici

2) Arch. Alberto Breschi

LA STAZIONE

L'obiettivo di una stazione intesa come struttura funzionante complessa a carattere "urbano e integrato" ha determinato la ricerca di un superamento della tipologia tradizionale.

La stazione, non più soltanto "spazio tecnico" specialistico, ma "condensatore" dei più diversificati servizi collettivi (attrezzature commerciali, ricreative, culturali e ricettive), si pone necessariamente come il luogo dello scambio per eccellenza, e quindi della relazione tra cose, atti, persone.

Questa natura di "condensatore urbano" di molteplici eventi funzionali e dei relativi specifici spazi si esprime necessariamente in termini di forte "densità" fisico-rappresentativa: si recupera il concetto-forma di "macrostruttura", nel suo significato di segno unitario e compiuto alla scala della città, nel rifluito sia della sua "rarefazione" in semplice frammento funzionalista ed impersonale omogeneizzato ai segni senza qualità della periferia, sia della autoesaltazione retorica dell'oggetto monumentale di ottocentesca memoria.

GLI ALLINEAMENTI.

In quanto "macrosegno urbano", la configurazione morfologica del complesso assume come segni-matrice fondanti lo sviluppo planivolumetrico, le due direzionalità principali immanenti nel luogo, che lo mettono in aderenza ai riferimenti più significativi della scala urbano-territoriale cui la stazione vuol rapportarsi.

A- L'edificio "a ponte", planimetricamente disposto in senso trasversale al piano della rete ferroviaria, si orienta secondo un'inclinazione parallela al recinto quadrato del "parco della pace" e, di conseguenza, al reticolo della centuriazione romana che informa la struttura dell'interno territorio della piana bolognese.

- B- Il lungo blocco del “Mall” e delle attrezzature ricettive, commerciali e culturali, planimetricamente disposto in senso longitudinale alla rete ferroviaria, si orienta secondo il tracciato ottocentesco dell’ultima espansione disegnata della città storica.

LA STRADA.

La matrice topologica dell’interno complesso è il concetto-spazio di percorso, di strada – ossi di organizzazione spaziale relazionata al movimento, alla successione, alla sequenza, al rapporto- in riferimento al genius loci di Bologna, che nel sistema dei “portici” trova la concretizzazione più compiuta della propria cultura urbana.

La struttura architettonica di progetto non si pone come edificio, ma “come parte di un luogo” e in continuità col suo significato più specifico: è struttura unitaria ma composta da una successione di eventi da percorrere, usare guardare; non oggetto concluso, ma “sistema di luoghi”, di funzioni-eventi relazionati: dalla Piazza della Montagnola, cerniera nei confronti del centro storico, una serie di attrezzature commerciali e culturali ed una larga pensilina scandiscono il percorso che conduce all’ingresso del Mall e, da questo, alla stazione-ponte per mezzo di una rampa mobile.

L’EFFETTO BARRIERA

L’effetto di barriera provocato dalla stazione e, più in general, dall’attuale interno sistema del nodo ferroviario, viene risolto secondo due livelli di proposta.

- A- Sul piano della mobilità e della circolazione in generale, attraverso le operazioni di riequilibrio delle parti territoriali e del coinvolgimento della struttura ferroviaria nella ri-formalizzazione complessiva della città-metropoli.

- B- Sul piano architettonico attraverso una operazione di “ri-significazione” del concetto di barriera in quello di “muro”, intenso come “tramite” tra due

campi spaziali diversi ma equivalenti: come “muro attrezzato”, ossia come macrostruttura fisica primaria di supporto cui si aggregano, per concrezione, molteplici strutture polifunzionali: il Mall, la sala ristorante-tavola calda, la pensilina con i negozi, la torre delle comunicazioni”, la stessa stazione-ponte sono elementi che “arredano e quindi “qualificano” il supporto del muro ribaltandone il significato: il muro “apre” all'altra parte della città meno qualificata e tradizionalmente separata attraverso l'incisione, ad esso sottintesa, dell'elemento simbolico della “porta”, sia dal territorio verso la città sia tra le due parti urbane incomunicanti: il muro è un tirante che, senza soluzioni di continuità, dall'antica porta del centro storico conduce alla nuova porta della città ridisegnata.

DESCRIZIONE DEL PROGETTO.

La “sezione matrice”

L'articolazione spaziale dei due corpi di fabbrica principali (la Stazione-ponte ed il Muro) si presenta con una soluzione distributivo-funzionale analoga, che si esprime secondo una “sezione matrice”, composta per “montaggio” di elementi primari e secondari.

L'interno impianto distributivo-spaziale è risolto con un corpo unitario, baricentrico, che raccoglie gli elementi di distribuzione principale, i servizi e gli impianti, e che funziona da elemento di chiarificazione e di regolazione spaziale della morfologia aggregativa degli altri blocchi funzionali.

Funzioni di servizio passeggeri.

Sono distribuite in due gruppi principali:

- A- Le funzioni più propriamente tecniche, attinenti al servizio strettamente ferroviario, vengono collocate nel blocco “a ponte” biglietteria, ufficio informazioni, sala di attesa, ecc.

- B- Le funzioni complementari di servizio più generale ai passeggeri sono collocati nel Mall, al fine di ottenerne una stretta contiguità con le altre funzioni pubbliche di tipo commerciale e ricreativo che ne caratterizzano il valore di piazza coperta.

Funzioni di servizio al personale.

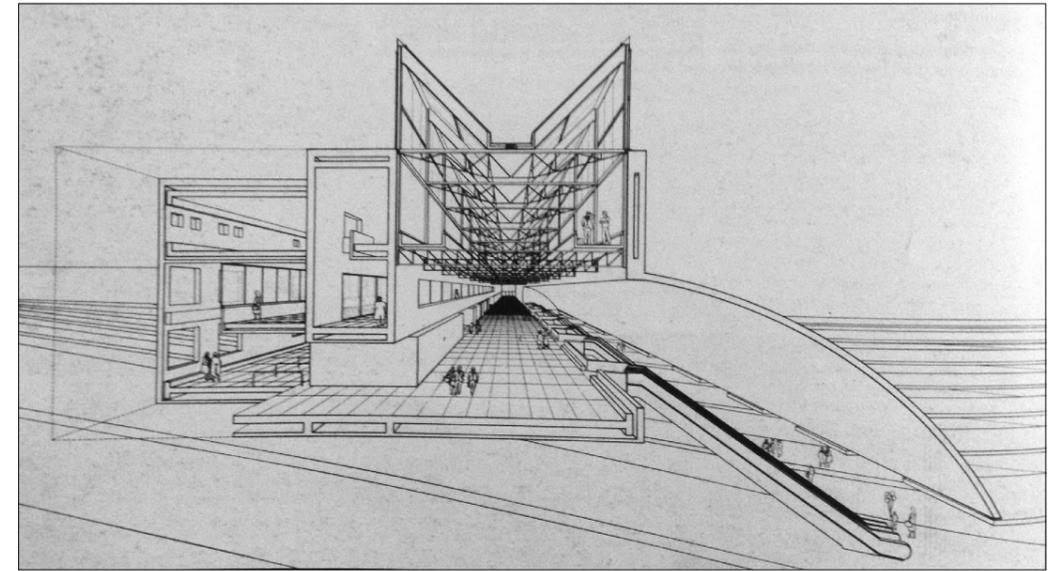
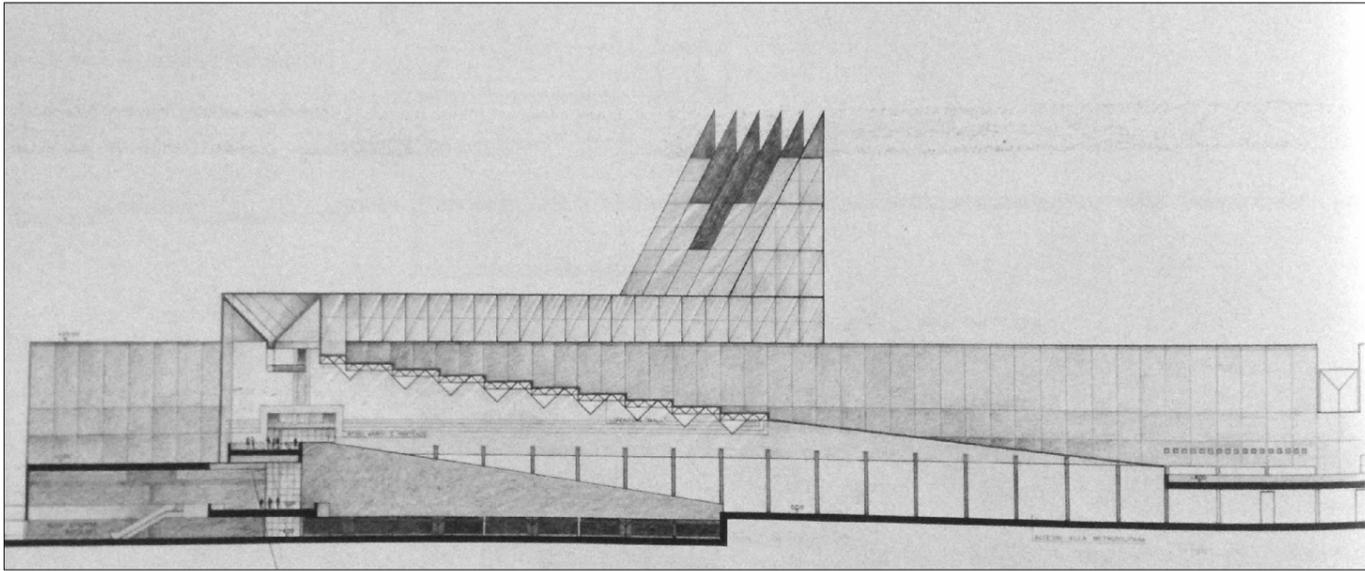
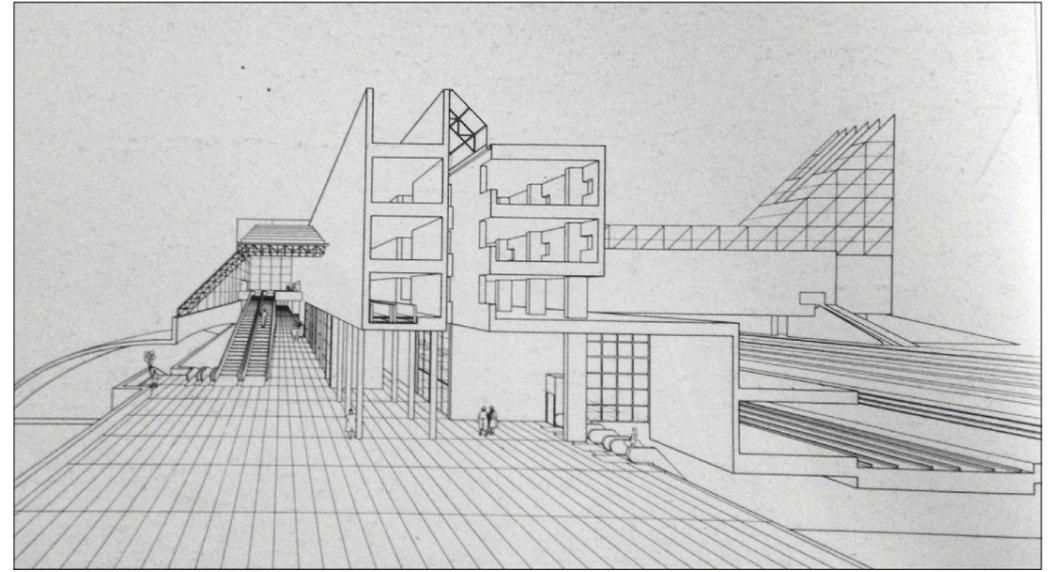
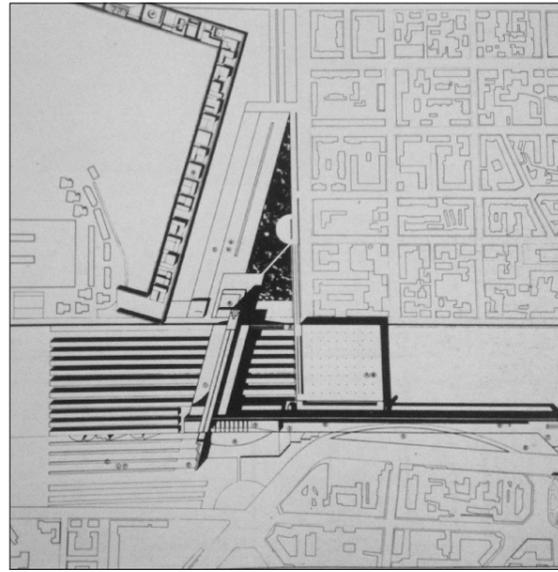
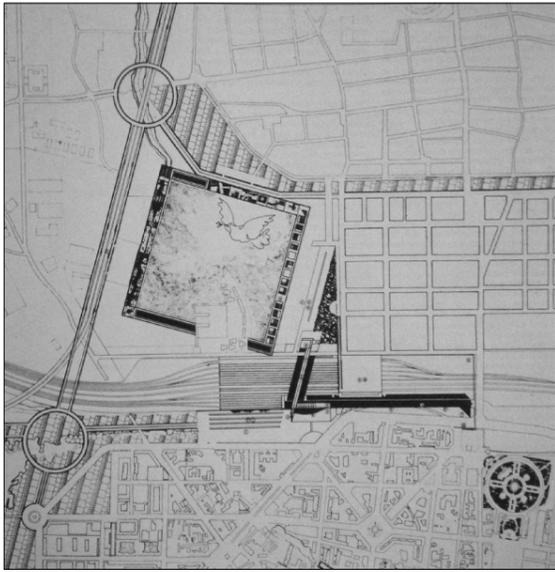
Sono distribuite in due gruppi distinti:

- A- La “struttura dirigente” della stazione (Capostazioni, centrale di controllo, ecc.) collocata ai due livelli superiori della stazione ponte.
- B- Il gruppo dei servizi al personale viaggiante (hotel, mensa, soggiorno ferrovieri) e l’ufficio sanitario, che occupano i due livelli superiori del “muro”, collegati al parcheggio riservato al personale, sospeso sul parco binari.

FUNZIONI CULTURALI, RICREATIVE E COMMERCIALI.

Costituiscono il gruppo funzionale connettivo, a valore di servizio sociale per l’intorno urbano: sono distribuite lungo il “Muro” fino all’interno del Mall e determinano il raccordo fra la “montagnola” e la “Porta” della Stazione ponte.

Supermercati, negozi, cinema sono tutti collocati al piano terra possono fruire sia di parcheggio interrato di servizio per l’accesso degli autocarri, sia di un parcheggio per la clientela sospeso sul parco binari e accessibile direttamente con gruppi scala-ascensori adeguati.



x Vernuccio R. a cura di, Stazione e città : 12 progetti per la nuova Stazione centrale di Bologna: contributo fiorentino al concorso di idee, Catalogo della Mostra tenuta a Firenze nel 1984, Firenze, Medicea 1984

12 Progetti .
02 Arch. Alberto Breschi

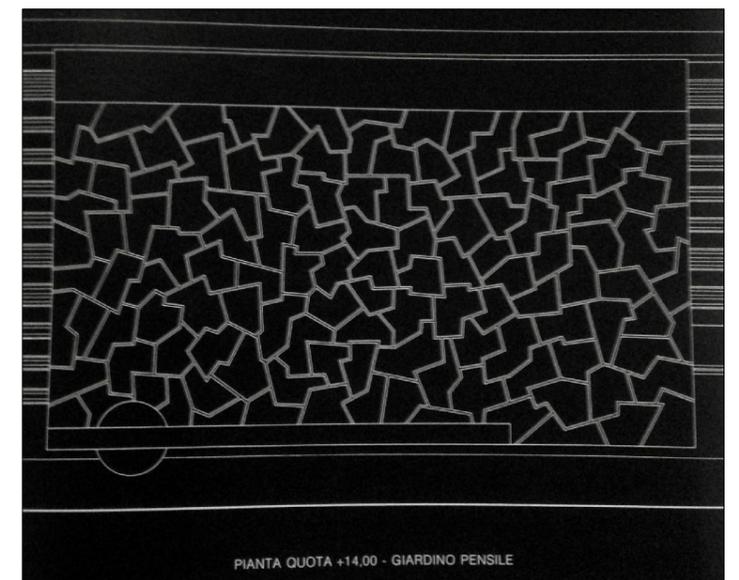
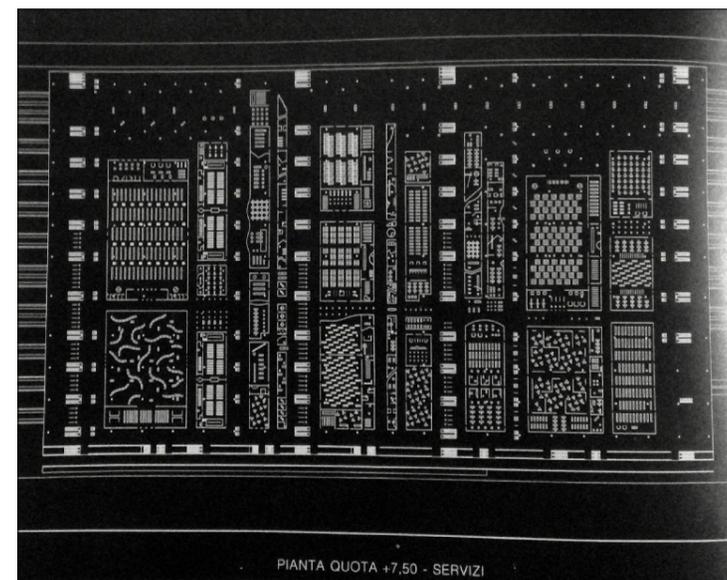
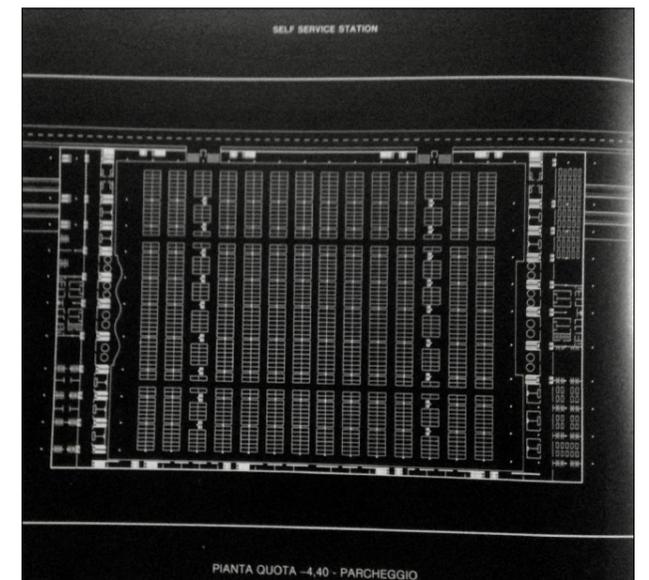
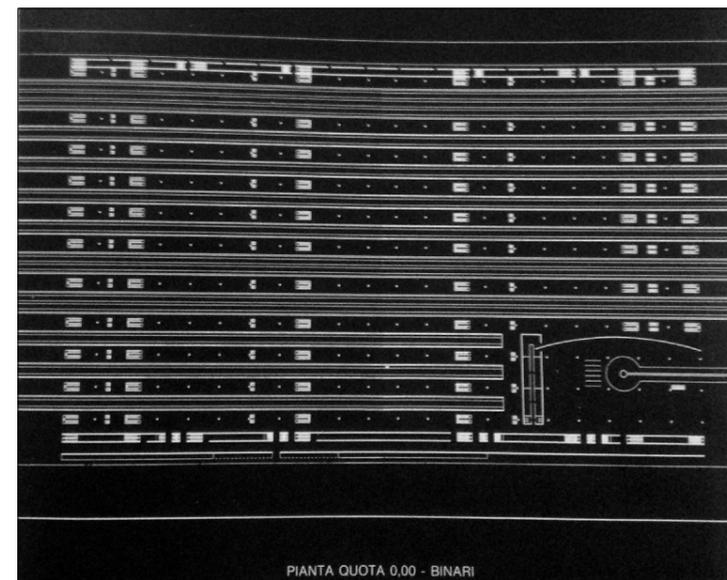
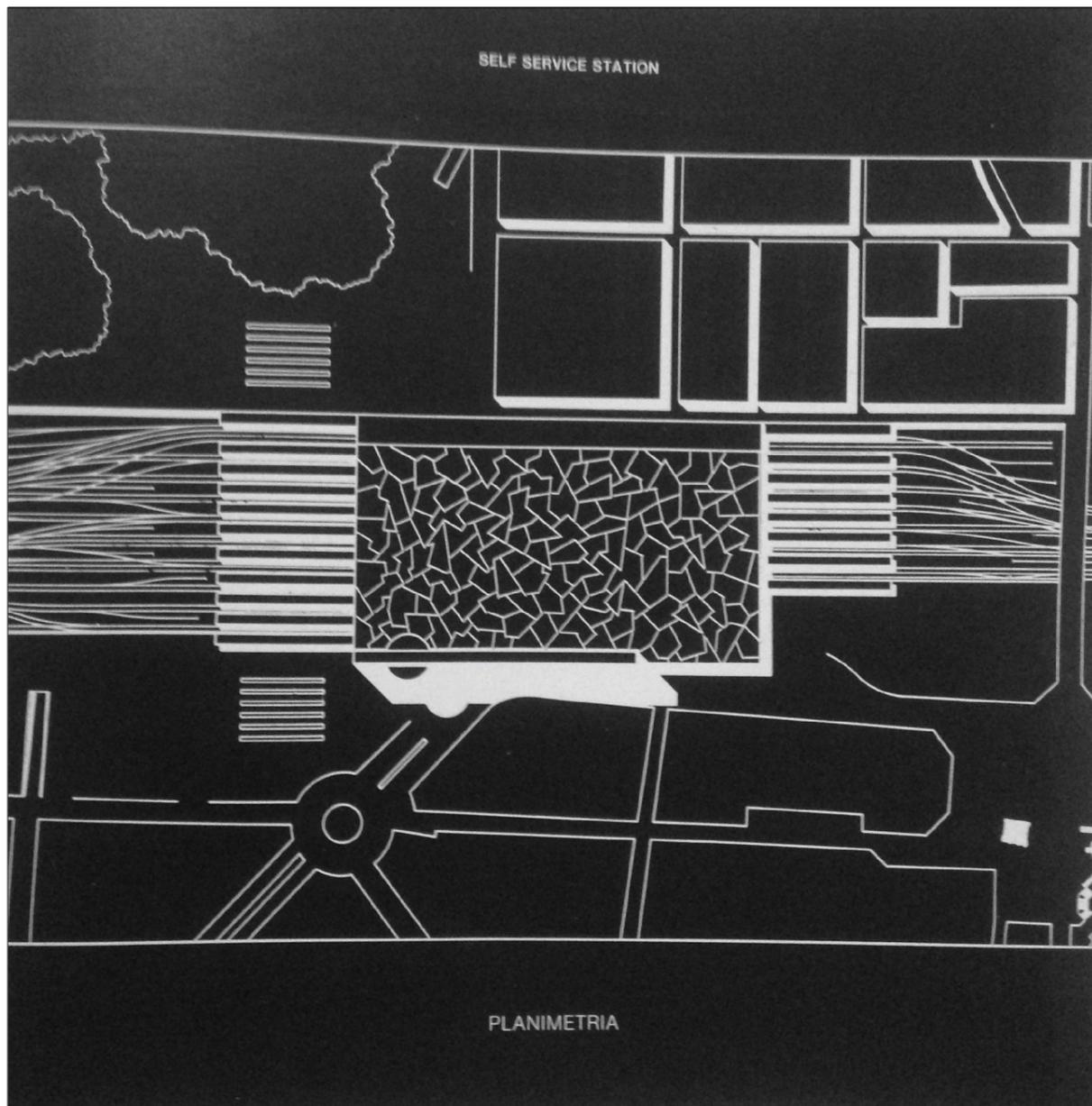


3) Arch. Reno Buti

Ad innervosire questo cangiante, dinamico e pulsante sistema delle progettate caratteristiche di “fluido”, fra i nuclei architettonici più grandi visibili da molto lontano, ci saranno le nuove stazioni, i gangli di iper-comunicazione. Questo sono i nuovi monumenti di un'epoca, di una civiltà, di un territorio votato ai sistemi del traffico. La stazione telematiche, perfetti strumenti di interscambio, rincorrono l'utopia di uomini a massimo potenziale di “transito”, così come le stazioni ferroviarie del novecento avevano segnato l'utopia della partenza e del l'arrivo.

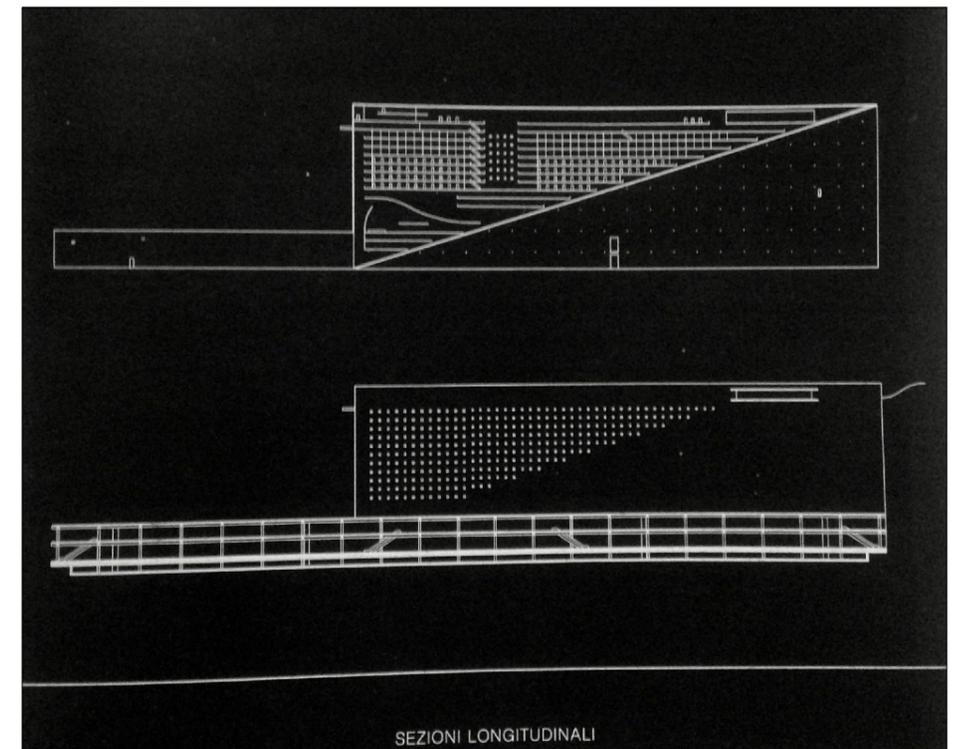
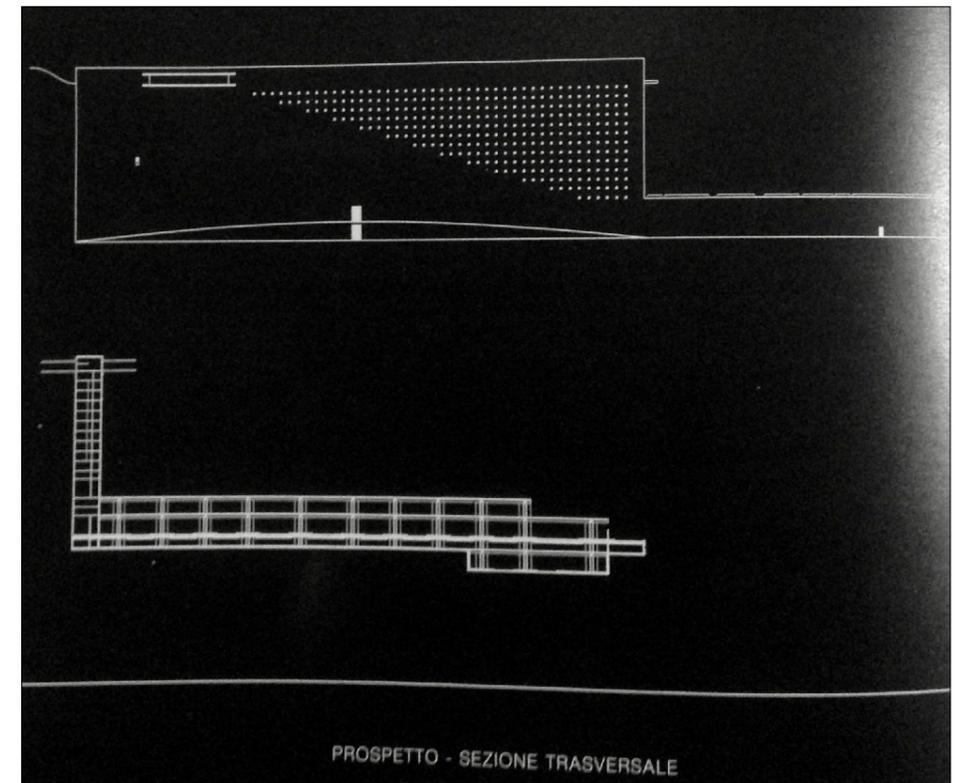
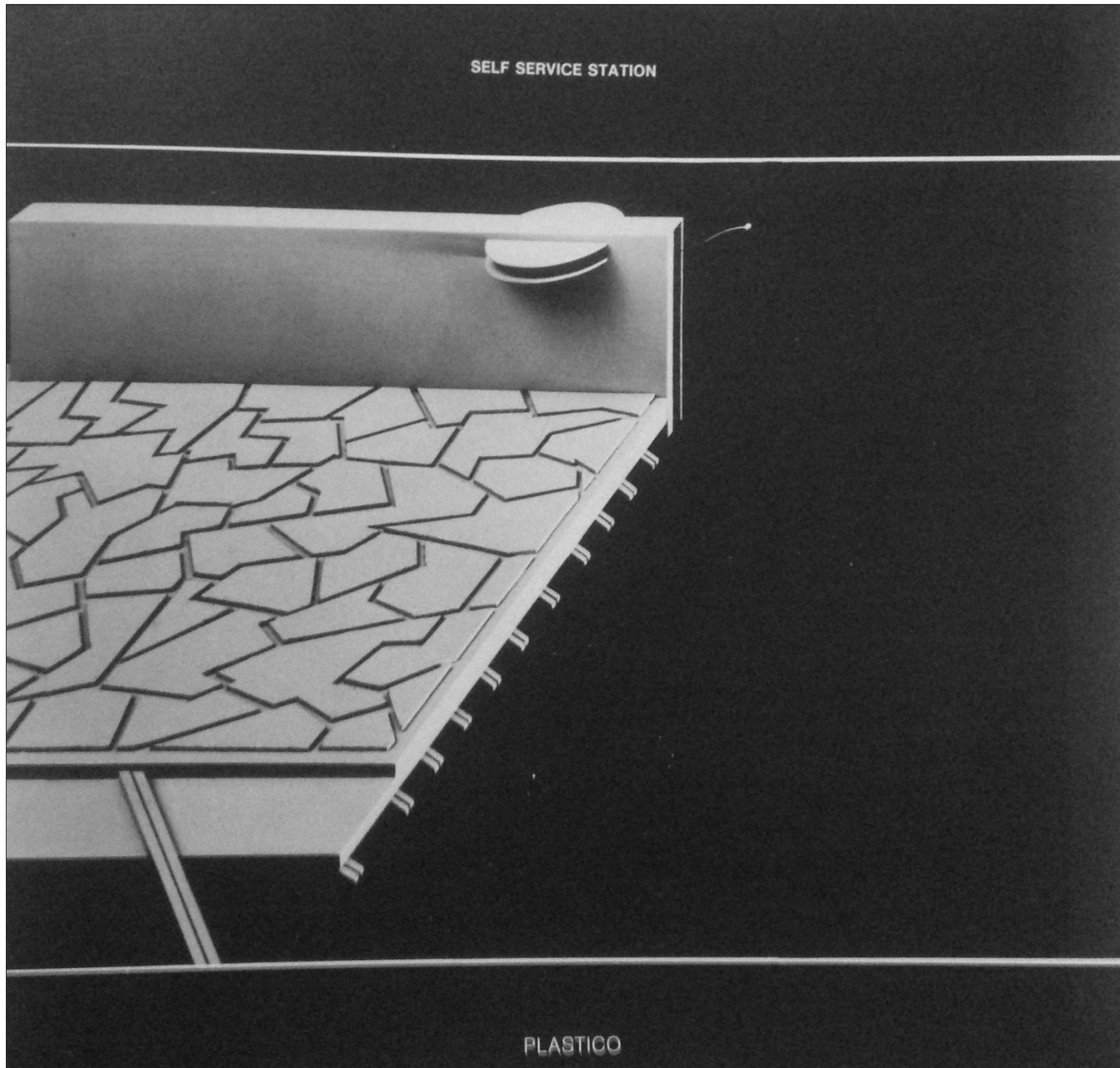
La stazione telematiche: tipologia assolutamente nuova, emblema di un' epoca possibile, carica di una nuova retorica del nomadismo materiale e mentale, essa stessa assieme labirinto, diagramma, modulo, territorio, luogo di attesa e di intesa ricordi.

Segno intenso sovrapposto all'informate tessuto de la città, reterà fino a quando comparirà forse un'altra cultura di aggregazione territoriale: quella della “stazionarietà”.



x Vernuccio R. a cura di, Stazione e città : 12 progetti per la nuova Stazione centrale di Bologna: contributo fiorentino al concorso di idee, Catalogo della Mostra tenuta a Firenze nel 1984, Firenze, Medicea 1984

12 Progetti .
03 Arch. Reno Buti



x Vernuccio R. a cura di, Stazione e città : 12 progetti per la nuova Stazione centrale di Bologna: contributo fiorentino al concorso di idee, Catalogo della Mostra tenuta a Firenze nel 1984, Firenze, Medicea 1984

12 Progetti .
03 Arch. Reno Buti



4) Arch. Giafranco Caniggia

RELAZIONE DI PROGETTO: Si vuole ottenere un nuovo assetto della stazione proponendo un edificio unitario da costruirsi ex novo, connesso organicamente ad alcuni degli edifici attualmente esistenti. Intendiamo infatti conservare il complesso della Stazione Centrale secondo l'assetto originario progettato da G. Batti nel 1871, come realizzato tra 1873 e 1875 e come successivamente più volte modificato secondo una stratificazione storica già, in poco più di un secolo, ricca di eventi edilizi. Intendiamo per mantenere gli edifici che appaiono espansioni congrue, organiche all'impianto originario, ovvero che risultino realizzati come unitari, anche se relativamente scissi dal complesso originario. All'opposto, si prevede la demolizione della pleora di edifici posti oltre il piazzale Ovest, frutto di una ripetitiva sommatoria di interventi sporadici, formanti un quadro di confusa casualità: anche se, tra questi, qualche edificio meriterebbe di essere mantenuto se in altra collocazione e con diverso assetto dell'intorno urbano. Il progetto limita quindi la conservazione e il recupero al corpo originario, all'immediato accrescimento di questo nel complesso del Piazzale Ovest, e agli edifici più recenti, adibiti soprattutto ai servizi per i ferrovieri, posti verso il Piazzale Est, eliminando il composito insieme delle ulteriori costruzioni verso Ovest, sul margine del piano del ferro. Si vuole poi sostituire questi ultimi, e servire le ulteriori richieste tendenti ad un radicale aggiornamento del ruolo della stazione, anche e soprattutto in rapporto alla nuova espansione a Nord della città, mediante una nuova costruzione, costituita da un solo grande edificio dalla morfologia fortemente caratterizzata ed evidentemente unitario e emergente, propriamente una "STAZIONE PONTE" come ventilato nel Bando non solo in senso figurato, ma per connettere l'espansione Nord con la città antica.

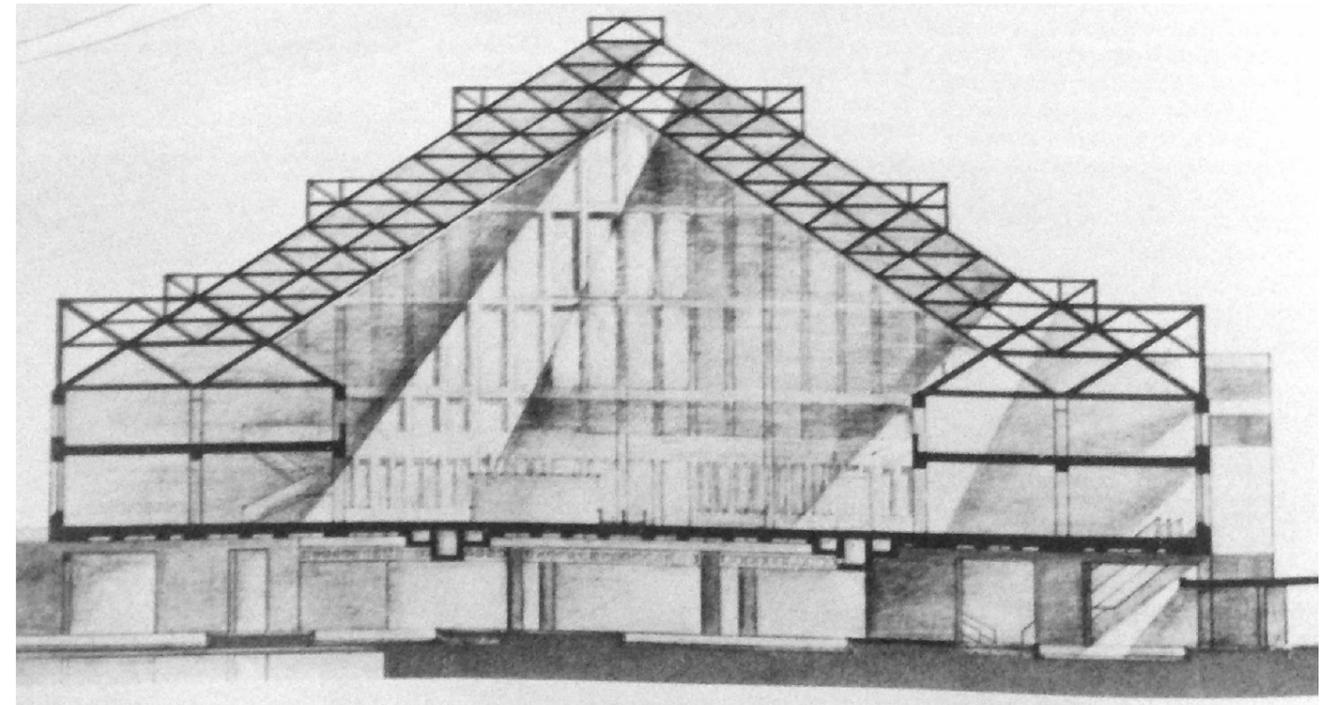
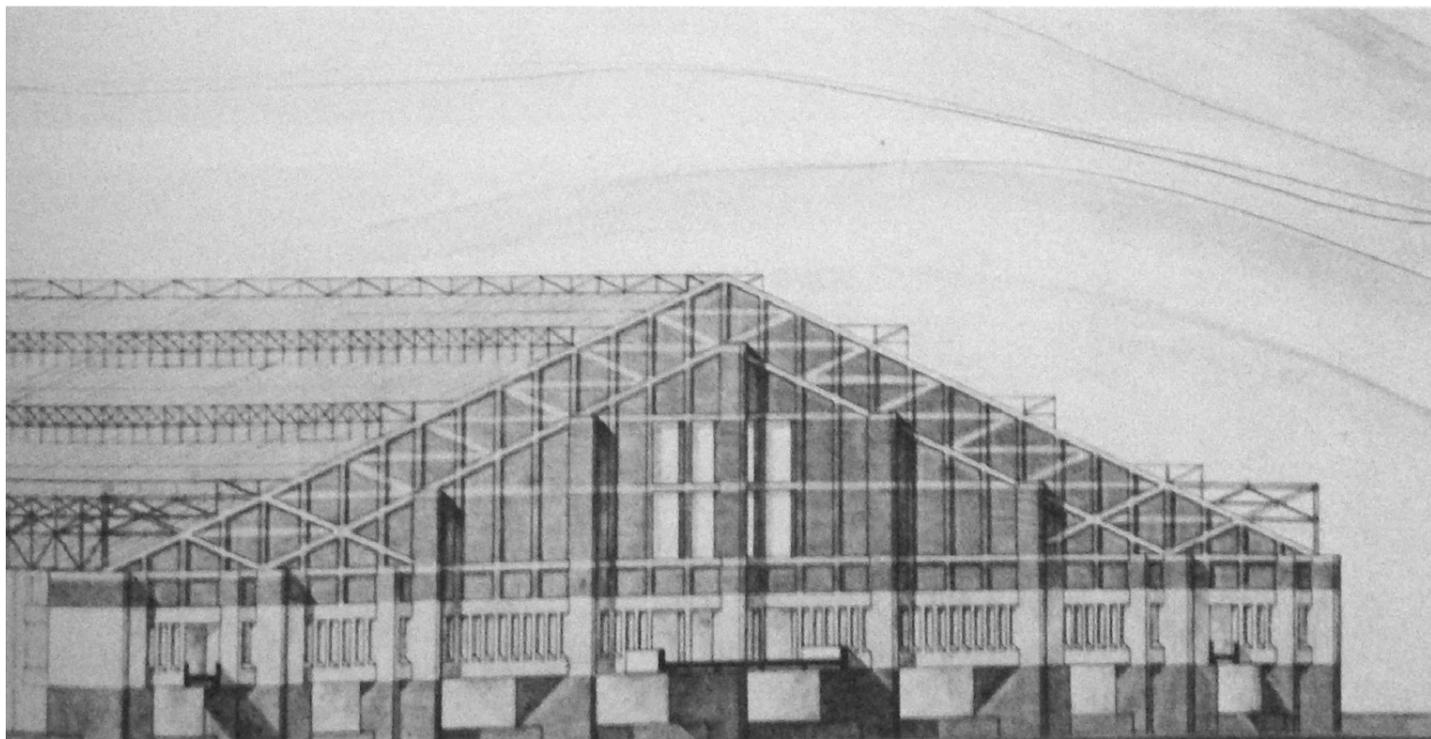
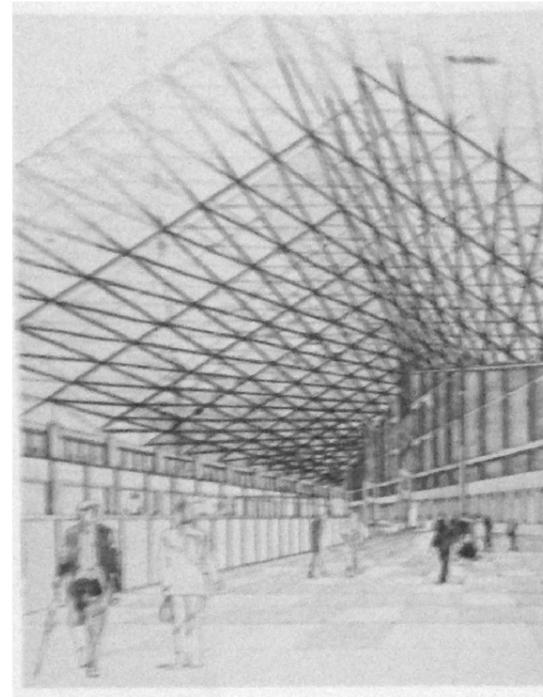
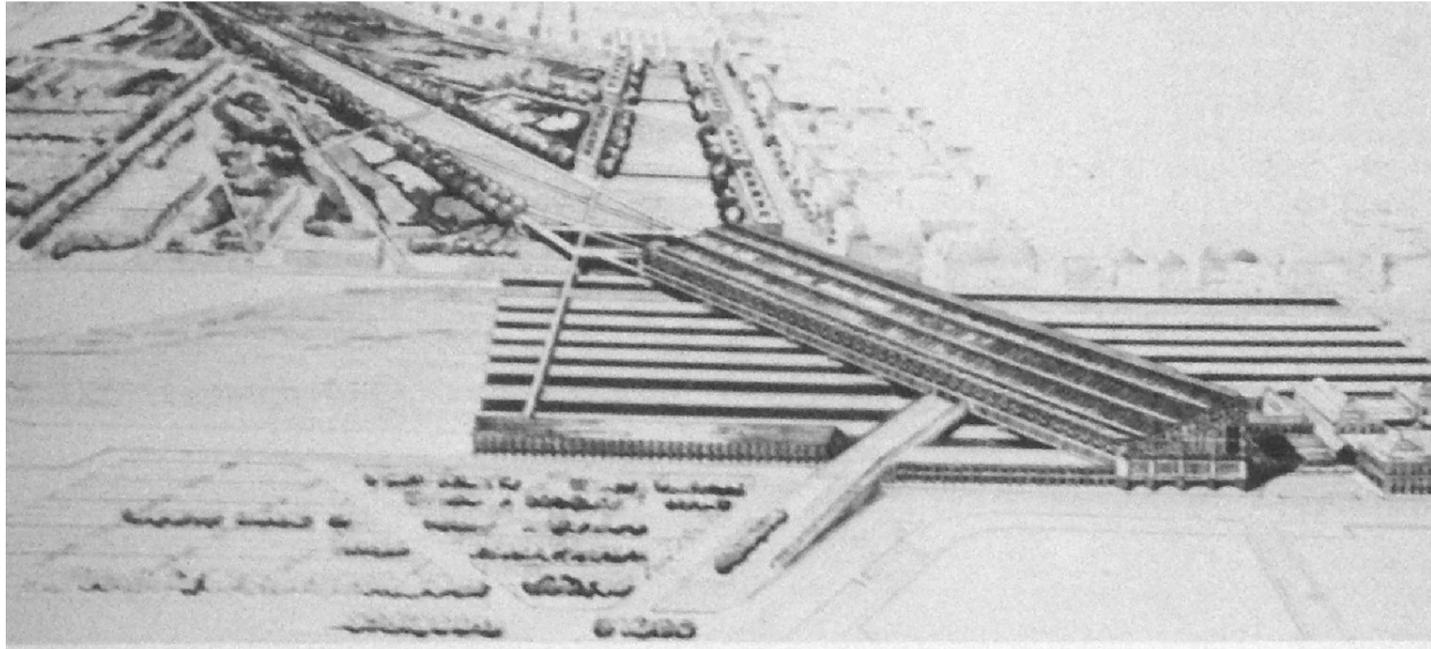
Tale "stazione ponte" è posta in diagonale rispetto alla direzione dei binari per un duplice ordine di ragioni. Primo, occorre collegare la vecchia stazione, con i quartieri a Nord: più esattamente con la grande "cavità urbana" costituita dalla grande area che si rende disponibile per nuovi sviluppi nodali dopo che, per oltre un secolo, avulsa dalla città a causa della barriera costituita dal fascio ferroviario ha ospitato i servizi tipicamente anti nodali propri alle estreme periferie urbane, e ormai sostati della nuova periferia. L'altra ragione per porre diagonalmente la nostra "stazione ponte" riguarda l'opportunità di porre il nuovo edificio ancora "a ponte", non solo tra nord e

Sud, ma anche tra l'arrivo diagonale della via Pietramellara provenendo da Sud-Ovest contro la direzione della linea ferroviaria, e il complesso della stazione vecchia. La collocazione del nuovo fabbricato finisce quindi per connettersi a tre possibilità di accesso: da Piazza Medaglie d'Oro, come attualmente; da Via Pietramellara, lato verso Via Bovi Campeggi; da Nord, all'intersezione delle due "cavità" che la nostra sistemazione urbanistica precede – una racchiusa da edifici, l'altra ricavata nel "parco del Navale".

Accessi con utenze e destinazioni diversificate, ed ai quali corrispondono simmetriche diversità di "immagine architettonica" della stazione nuova.

TIPOLOGIA DELLA "STAZIONE PONTE". La "stazione ponte" vuole evitare l'"effetto barriera" che dall'impianto stesso della ferrovia ha reso difficili i contatti tra zona Nord e centro della città. Ma il vantaggio maggiore della "stazione ponte" sta nel mantenere i caratteri della stazione di transito per quanto riguarda la continuità del traffico ferroviario, e quindi i ben noti vantaggi per l'elementarità dell'assetto del ferro rispetto alle stazioni di testa: queste condizionano il traffico ad un sistematico aumento dei tempi di percorrenza, dipendenti dal dover aggiungere gli ulteriori tempi di entrata e di uscita dalla stazione fuori della linea di transito. D'altra parte la "stazione di testa" per quanto riguarda una di gran lunga maggiore fluidità della percorrenze dei viaggiatori e, in genere, dei rapporti della stazione come scambiatore con la pedonalità o altra veicolarità.

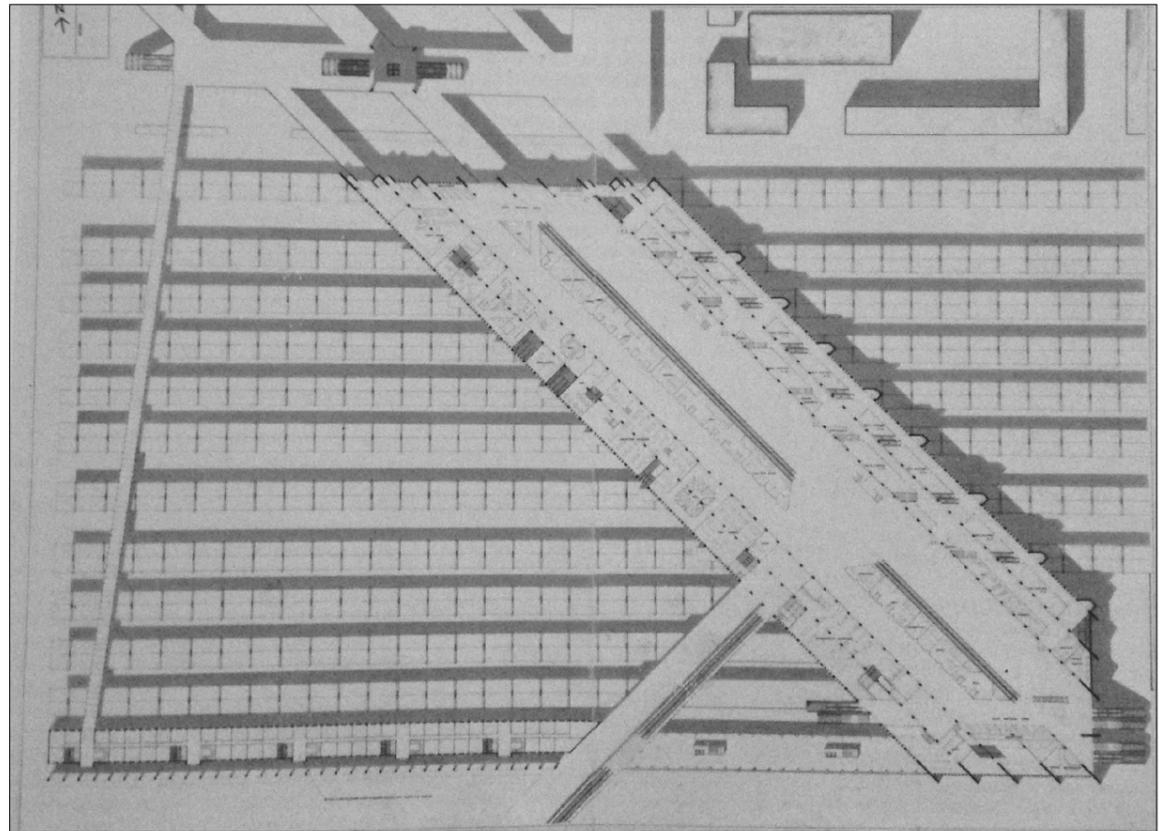
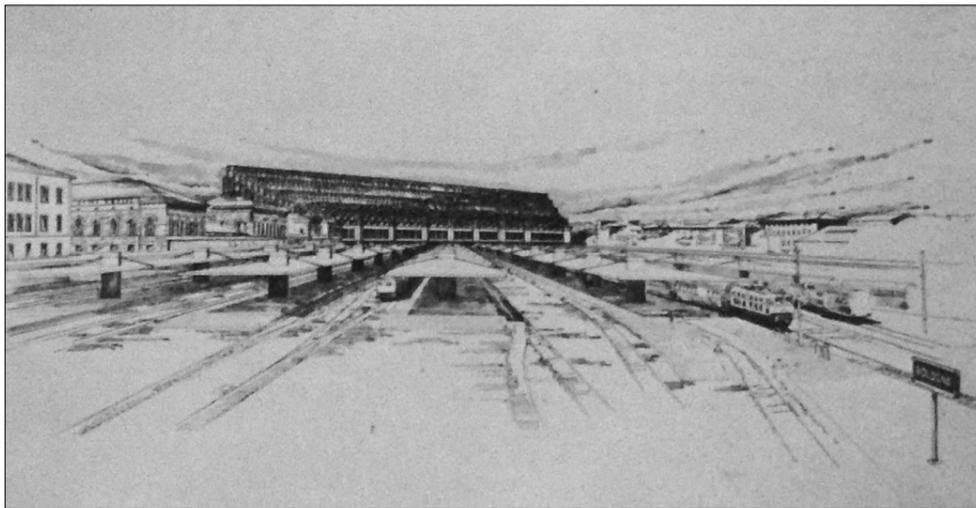
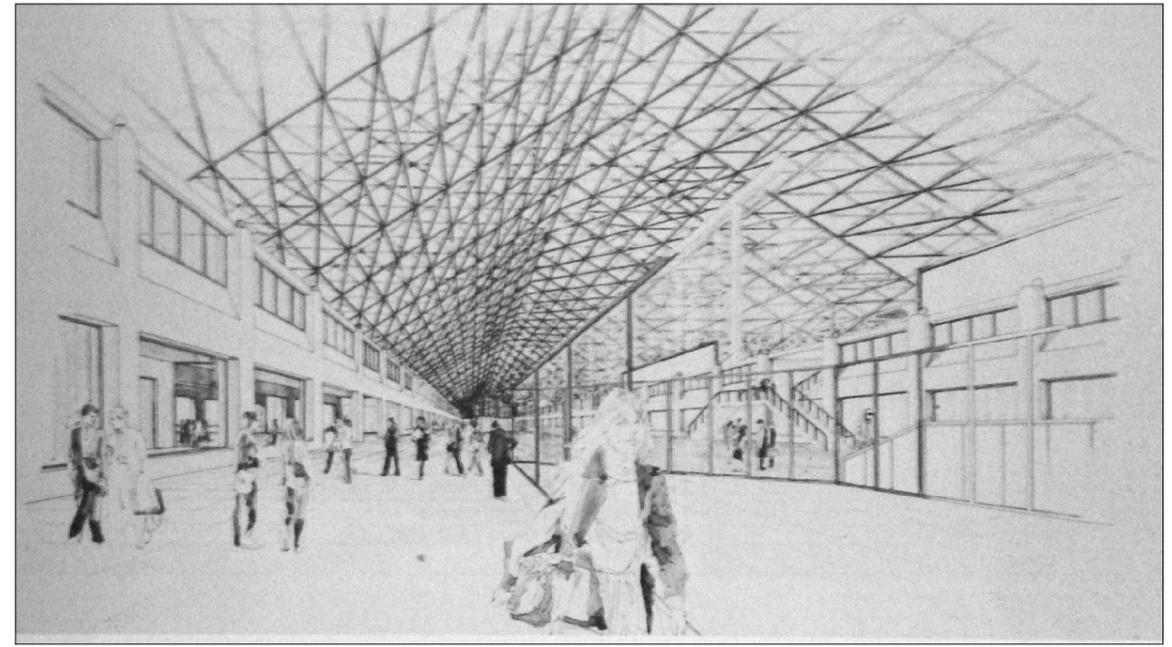
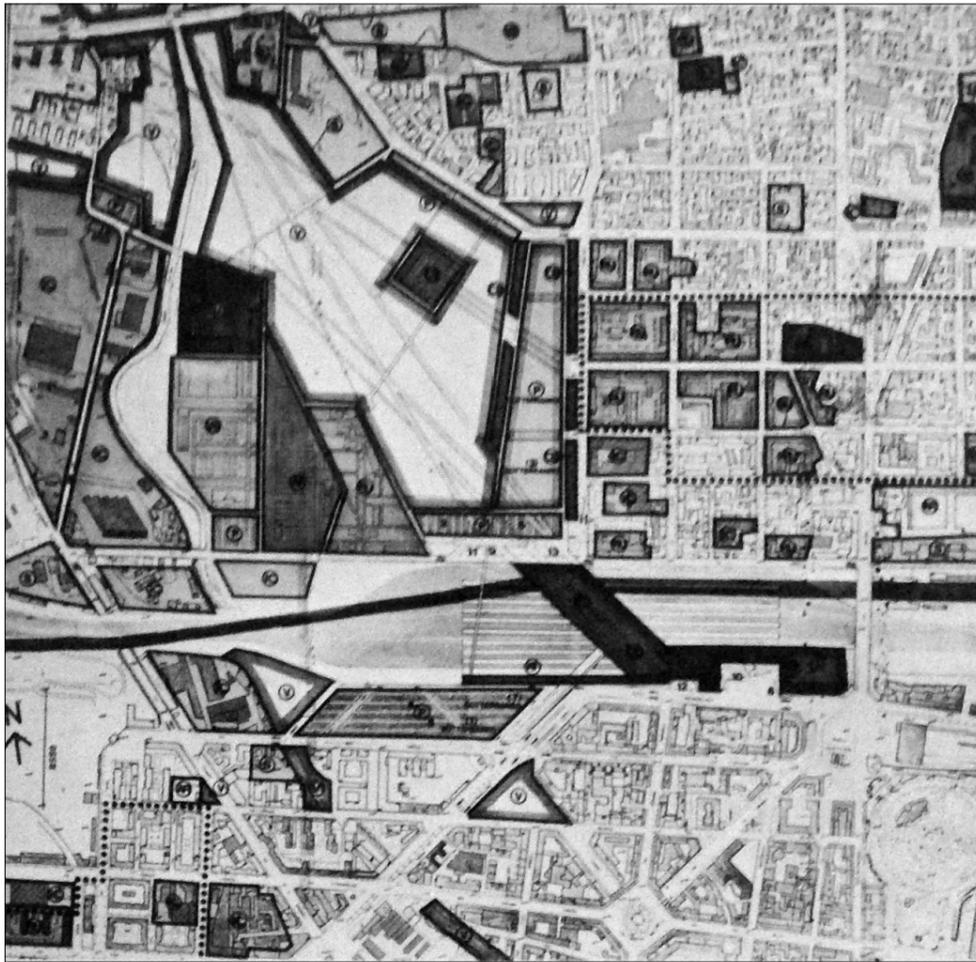
Indubbi vantaggi, quindi, con le "stazioni ponte", a fronte di un solo svantaggio, per la verità flebile e facilmente compensabile, che consiste nella necessità di dover salire ad una quota alta ad impostare il piano della "stazione ponte" in modo da soprappassare i binari: quota che si aggira sui m. 7.00, contro i circa 4 m occorrenti per sottopassare i binari stessi. Occorre in pratica salire 7 metri, anziché scenderne quattro come nei sottopassaggi di tutte le stazioni di transito. Con il beneficio, tuttavia di trovare i servizi passeggeri direttamente soprastanti, e non posti in fregio al solo primo binario, come appunto solitamente accade nelle stazioni di transito. Con il beneficio, tuttavia, di trovare i servizi passeggeri direttamente soprastanti, e non posti in fregio al solo primo binario, come appunto solitamente accade nelle stazioni di transito.



x Vernuccio R. a cura di, Stazione e città : 12 progetti per la nuova Stazione centrale di Bologna: contributo fiorentino al concorso di idee, Catalogo della Mostra tenuta a Firenze nel 1984, Firenze, Medicea 1984

12 Progetti .
 04 Arch. Giafranco Caniggia





x Vernuccio R. a cura di, Stazione e città : 12 progetti per la nuova Stzione centrale di Bologna: ccontributo fiorentino al concorso di idee, Catalogo della Mostra tenuta a Firenze nel 1984, Firenze, Medicea 1984

12Progetti .
04 Arch. Giafranco Caniggia



5) Arch. Paolo Galli

In prima approssimazione come l'utenza si differenzi in due grandi sottogruppi, da un lato i pendolari dell'area Bolognese, dall'altro coloro che a diverso titolo usufruiscono della stazione. Ci proponiamo ora di analizzare più dettagliatamente il secondo sottogruppo e le sue interne articolazioni mettendo in contempo in risalto i nessi che le collegano ai diversi elementi del progetto.

Possiamo individuare:

- a. Viaggiatori in semplice transito per i quali la stazione dev'essere luogo ed occasione per una breve sosta e per un rapido ristoro.
- b. Viaggiatori in transito ma con permanenza più o meno lunga: per essi la stazione deve essere un luogo più ampiamente ricettivo.
- c. Viaggiatori in arrivo non residenti. L'area della stazione deve presentarsi come luogo fortemente ricettivo ed attrezzato per una permanenza temporanea e l'inserimento nella città.
- d. Viaggiatori in arrivo non residenti. L'area della stazione deve presentarsi come luogo fortemente ricettivo ed attrezzato per una permanenza temporanea e l'inserimento nella città.
- e. Viaggiatori in partenza. La stazione deve essere in grado di accoglierli e di immetterli verso il flusso ferroviario in più rapidamente possibile.
- f. Non viaggiatori. La stazione deve offrire loro tutta una serie di servizi che integrino quelli già esistenti nella stazione e nel territorio adiacente.

LA STAZIONE COME SI CONFIGURA IN PROGETTO: UTENZA E SERVIZI.

La particolare conformazione dell'area presa in esame, e il suo possibile ruolo nel meccanismo urbano e il dettato del concorso che esige la stazione a ponte permettono di esaltare al massimo il doppio carattere insito in ogni stazione ferroviaria: luogo della partenza, dell'uscita, del transito, ma anche luogo di sosta, di ritrovo, di assembramento, il primo esige rapidità di scambio tra il trasporto urbano e quello interurbano, la sua funzione è squisitamente tecnica; il secondo, anche se esiste solo in funzione del primo, richiede anche la inettrezza, la viscosità dei rapporti umani all'interno della folla; la sua funzione è soprattutto sociale, urbanistica.

L'intenzione centrale del progetto è di mettere in evidenza tale duplicità: i due caratteri della stazione vergono portati alle estreme conseguenze.

Lo Scambiatore è la stazione dal punto di vista dello scambio più rapido e funzionale possibile tra i trasporti urbani e quello ferroviario, e tra le varie linee ferroviarie.

Esso si configura come una vasta piattaforma (che copre tutta l'area antistante la vecchia stazione) animata da una varietà di lucernari che danno luce i binari sottostanti e quasi interamente destinata a parcheggio. Un sistema di discese in parte meccanizzate facilitano ed accelerano il collegamento tra auto e treni. Nuove forme automatizzate per l'acquisto dei biglietti e delle tessere di viaggio dovrebbero eliminare per gli utenti il ricorso alla biglietteria centrale, con conseguente risparmio di tempo. Lo Scambiatore rappresenta l'indicazione che deve essere possibile prendere il treno con la stessa disinvoltura e tempestività con cui si prende la metropolitana. Per i viaggiatori in transito sono state previste delle percorrenze sotterranee meccanizzate trasversali rispetto i binari consentendo in tale modo un rapido collegamento tra le varie linee ferroviarie. Al di sopra delle pensiline sono state disposte delle aree di servizio per le brevi soste che si verificano nell'attesa delle partenze o dei cambi di treno.

La progettazione del ponte rifiuta ogni sterile confronto con quella dilagante pratica di esercitazione compositive "da facciata" che sembra debba caratterizzare il panorama dell'architettura. Il collegamento con i marciapiedi dei treni avviene lungo tutto il lato est del ponte ed è facilitato da scale mobili e da tapis roulant disposti alla quota più tre metri parallelamente ai binari.

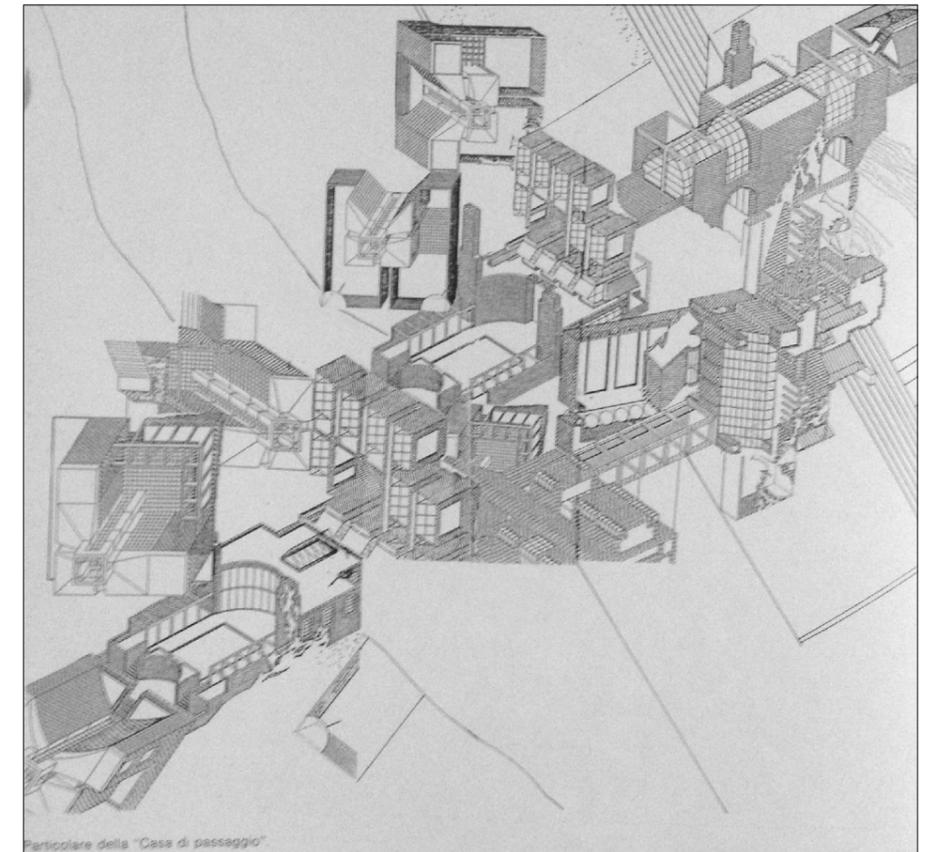
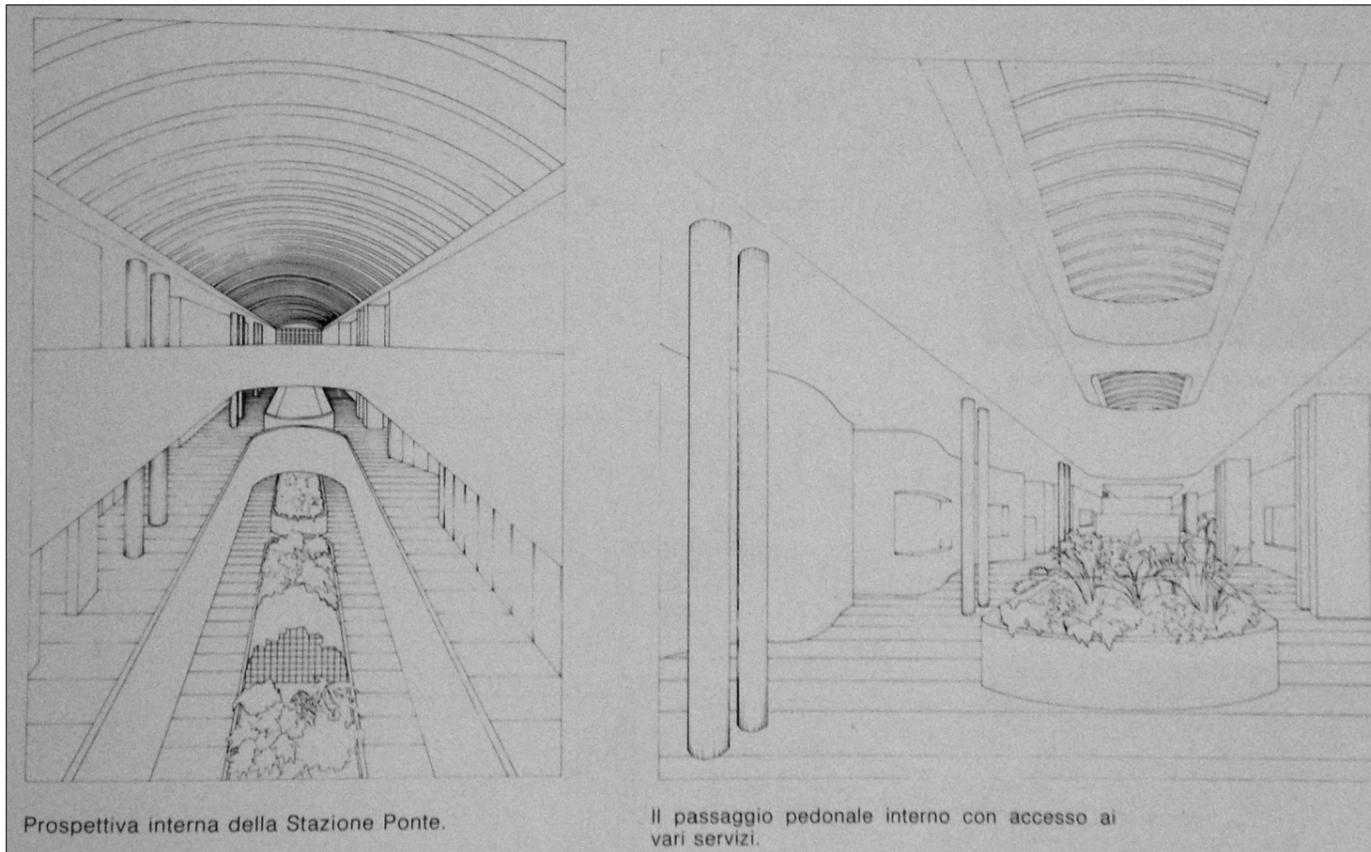
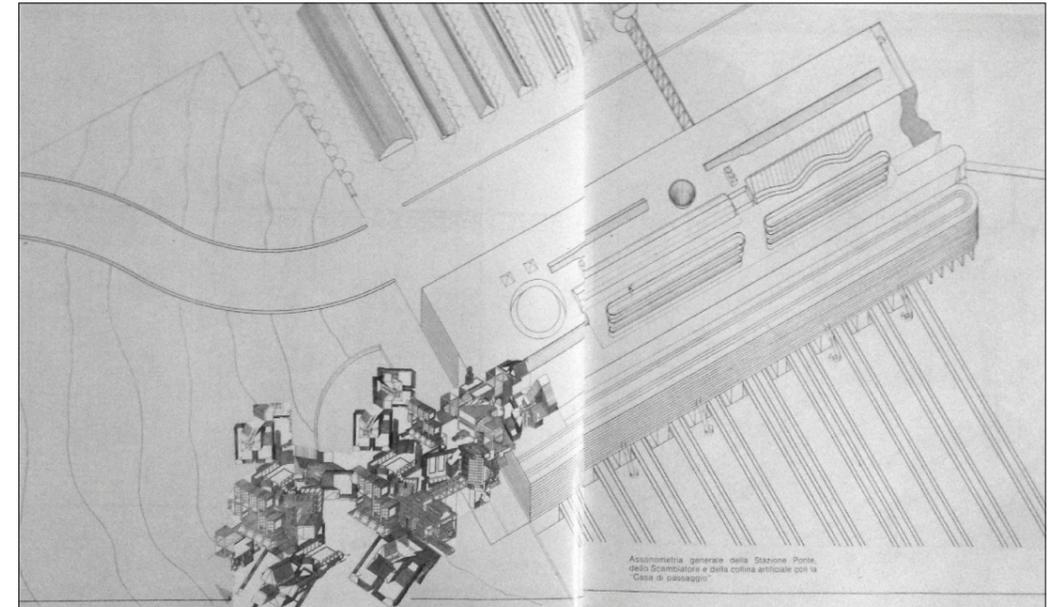
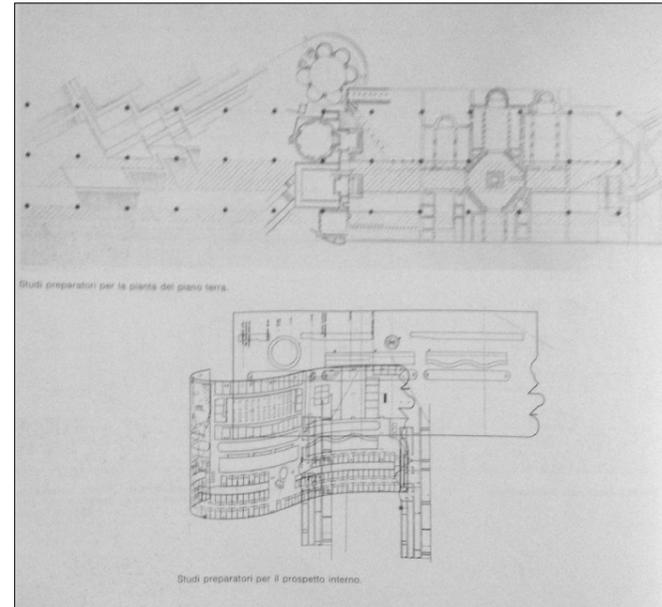
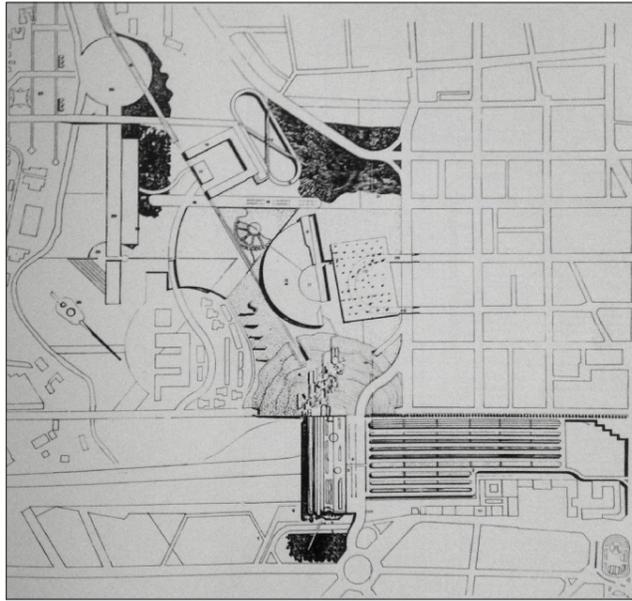
Un'automatizzazione la progressiva introduzione di sistemi elettronici di festoni di controllo dovrebbe ridurre gli spazi attualmente richiesti per tali servizi. Un'analoga trasformazione degli spazi oggi destinati alle biglietterie in seguito alla meccanizzazione dei servizi di vendita dei biglietti potrebbe consentire l'acquisizione di nuove strutture d'uso all'interno della stazione Ponte.

È per questo che ognuna delle due stazioni viene per così dire fronteggiata da un suo alter ego.

Allo Scambiatore, la stazione del futuro, funzionale e anonima, sta di fronte, a sud, l'edificio della vecchia stazione che il progetto propone di integrare all'insieme. Precisiamo che la nostra proposta riguardante l'utilizzazione della vecchia stazione compare solo in questa relazione in quanto non proponibile in sede progettuale: presupporrebbe infatti delle modifiche riguardo all'uso di alcuni binari ed al "passante" che il bando esplicitamente esclude. Si fa notare tuttavia che la collocazione sotterranea dei treni ad alta percorrenza con soste brevi non ci sembra affatto tecnicamente impensabile.

Il progetto persegue in definitiva alcuni obiettivi di fondo che così possono essere sintetizzati:

- 1) Razionalizzazione ed ampliamento del servizio treno ottenuto attraverso una facile eccessività. Un rapido ed efficiente collegamento treno-auto o altro mezzo pubblico. Una semplificazione ed accelerazione delle percorrenze dei viaggiatori.
- 2) Realizzazione di una stazione identificabile come un frammento di città attenta alle sue esigenze interne di spazio e di uso, ad alle connessioni che intercorrono tra di essa ed il tessuto urbano circostante. Tendenzialmente questa struttura perde la propria consistenza di stazione per diventare un elemento importante del tessuto urbano.
- 3) L'ipnotizzazione di una stazione del lavoro e della pendolarità che, mentre si incarica del recupero della vecchia stazione, ripropone in maniera realistica l'importanza del ruolo della ferrovia nell'economia regionale.
- 4) L'introduzione di tensioni diverse e di attrazioni conflittuali tra le arre collegate al "PONTE", tali cioè da indurre un flusso di attraversamento e di interesse su di esso.
- 5) Revisione delle qualità delle percorrenze che fiancheggiano la stazione sul lato sud e della quantità dei parcheggi per alleggerire e semplificare il movimento del traffico nell'area incidente la stazione, introduzione di una fascia pedonale di collegamento tra stazione e centro urbano



x Vernuccio R. a cura di, Stazione e città : 12 progetti per la nuova Stazione centrale di Bologna: contributo fiorentino al concorso di idee, Catalogo della Mostra tenuta a Firenze nel 1984, Firenze, Medicea 1984

12 Progetti .
05 Arch. Paolo Galli



6) Arch. Italo Gamberini

Il complesso progettato si apre alla circostante realtà urbana con due assi generatori, longitudinale (est-ovest) e trasversale (nord-sud).

Il primo asse. Inizia in adiacenza al ponte di Via Matteotti con un elemento a sviluppo verticale (l'hotel ferroviario), prosegue lungo il Viale Pietramellara con il fabbricato a sviluppo orizzontale contenente i servizi per il personale, e incrocia l'asse nord-sud nello svincolo stradale, fortemente connotato mediante la figura del parcheggio multipiano che sottolinea l'intersezione tra i due assi.

Il secondo asse: parte da questa cerniera, scavalca il fascio dei binari con la Stazione-ponte e con le attrezzature commerciali, si attesta a nord, in corrispondenza di Via Carracci con uno svincolo stradale e un insieme di funzioni di servizio, e prosegue fino a Via Gobeti con le attrezzature di quartiere, le attrezzature universitarie, e i parcheggi.

L'elevato numero degli abbonati ed il rafforzamento del ruolo di intercambio previsto per la Stazione, tendono ad escludere una separazione netta tra arrivi e partenze. Tuttavia in comportamenti nelle due fasi dello spostamento sono diversi.

L'IMPIANTO GENERALE

La proposta per la nuova Stazione intende costituire un rilevante episodio urbano nel quale le preesistenze si riqualificano in nuove situazioni funzionali e morfologiche. premesso che il complesso va considerato come un fatto unitario a "scala urbana", per chiarezza di esposizione, il progetto viene illustrato per parti, in base alle sue articolazioni funzionali

IL RECUPERO DELLA "VECCHIA STAZIONE"

La Stazione edificata nell'800 e la sua proiezione esterna costituiscono il nucleo

generatore, il riferimento compositivo dell'interno complesso. Il recupero di questa preesistenza, testimonianza storica di grande significato attuale e ambientale, sono un punto di partenza e il riferimento spaziale del progetto complessivo

IL PROGETTO DELLA NUOVA STAZIONE

Si deve tener conto che il trasporto di carattere locale e metropolitano è destinato ad un decollo, anche sulla media distanza, per costi e difficoltà crescenti del traffico autostradale, miglioramenti di servizio e introduzione pro

spettata degli orari cadenzati. In relazione alla disposizione dei piani del ferro ed alle caratteristiche dei servizi in superficie e nel "passante", sono state individuate due quote principali per l'accesso, ciascuna con sue specificità. La quota del sottopassaggio che collegano tra loro i marciapiedi di superficie e quelli del "passante" sotterraneo e la altra quota è servizi di Stazione disposta a ponte sul fascio dei binari, alimentati da sistemi di discesa e salita che conducono a tutti i marciapiedi del ferro.

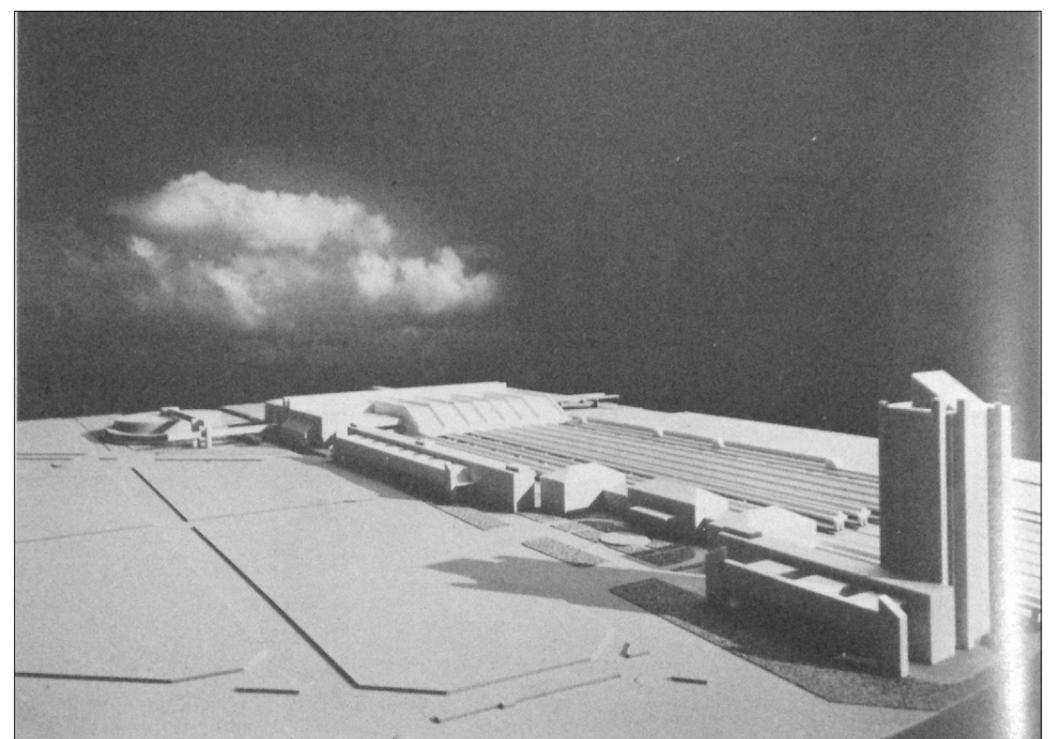
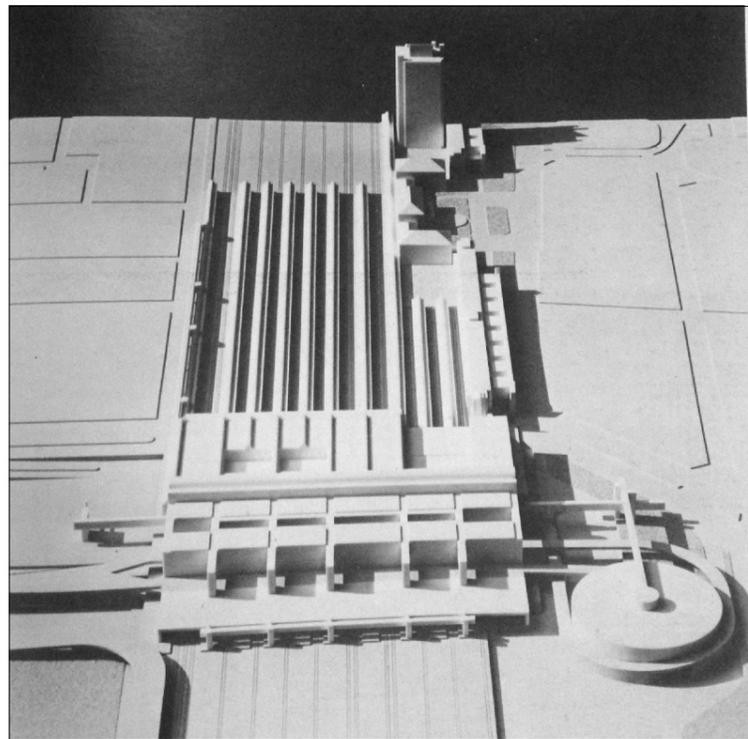
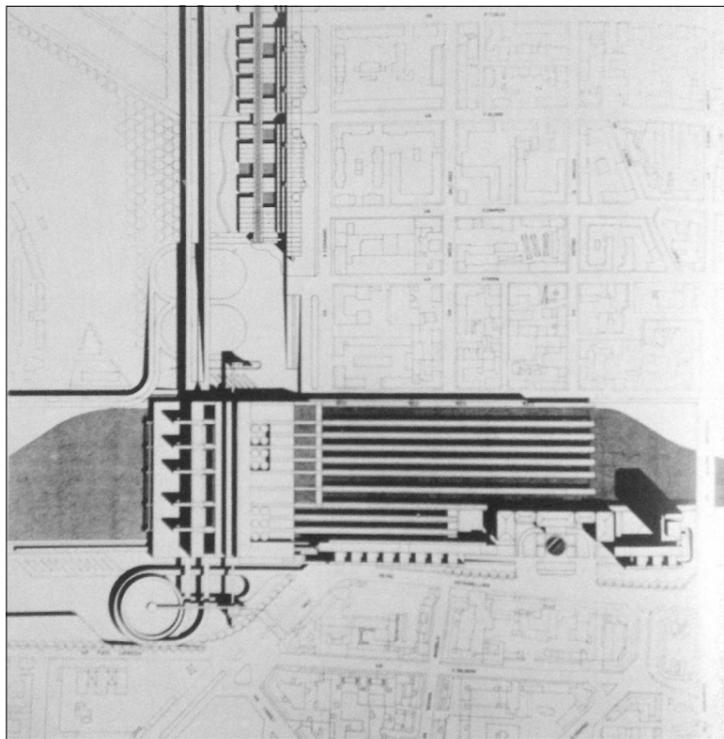
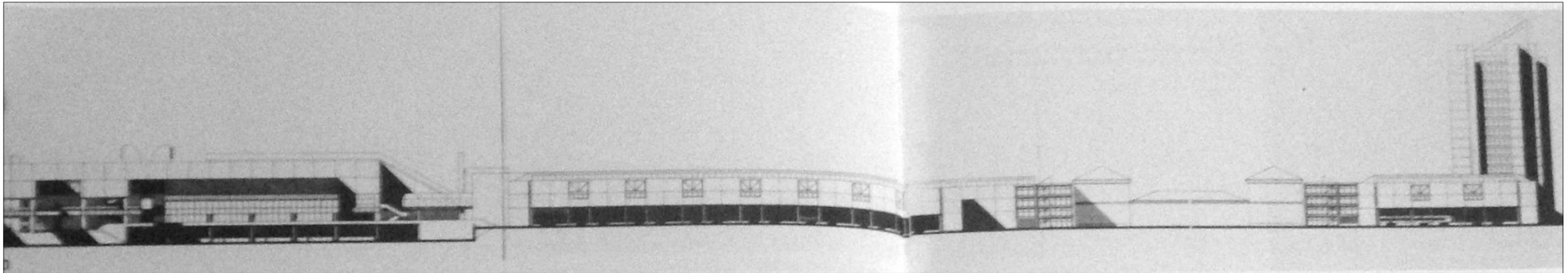
IL SISTEMA DEL PARCHEGGI.

I parcheggi sono così distribuiti:

- A sud, sono concentrati in un silos multipiano come rampe e parcheggio a spirale continua contenuto all'interno del sistema di raccordo tra asse Sud-Nord e viali.
- A nord, sono distribuiti in estensione su due piani interrati all'interno della maglia viaria che smista i flussi di traffico del Piazzale nord, a quota -4.00. I parcheggi sono in comunicazione diretta pedonale con le quote +8.00 e -4.00, mediante un sistema di scale-ascensori.

Alla quota +8.00 è stato previsto un parcheggio a ponte sulla ferrovia, per un rapporto diretto ed immediato con le strutture commerciali;

In conclusione, tutta la formulazione permette un montaggio specifico a "meccano", con chiare fasi di sviluppo.



x Vernuccio R. a cura di, Stazione e città : 12 progetti per la nuova Stazione centrale di Bologna: contributo fiorentino al concorso di idee, Catalogo della Mostra tenuta a Firenze nel 1984, Firenze, Medicea 1984

12 Progetti .
06 Arch. Italo Gamberini

Università di Bologna Facoltà di Ingegneria e Architettura
Laura Baeza López_MªCarmen García-Peñas Jaén

L'ARRIVO DELLA STAZIONE DI BOLOGNA.
TETTI DI RATTI



7) Arch. Adolfo Natalini

PROGETTO

Ma a noi, attratti da una tal quale pariteticità fra la realtà immaginata e la realtà reale, sa concesso descrivere il progetto non come se avesse soltanto indicato architetture ferroviarie alla scala uno a duecento, bensì quasi avesse prodotto architetture ferroviarie costruite.

Abbiamo sceso via Indipendenza; siamo alla piazza di porta Galliera. Ecco, un edificio angolare annunzia l'esistenza della nuova stazione; l'edificio è subentrato a un edificio particolarmente brutto innalzato alla fine della seconda guerra mondiale. Le caratteristiche e i contenuti sono misti, in parte inequivocabilmente ferroviari (tanto più che dovrebbe sorgere su una diagonale proveniente dal padiglione razionalista costruito nel 1934 sulla Montagnola, per celebrare la conclusione dei lavori del Direttissima). L'aspetto è simile a ruota dentata. La base di ogni dente è data da una muratura contenitrice di piccola sala cinematografica; superiormente si svolge il Mall e , ancora più sopra, l'Hotel de la gare.

Raggiungere il piazzale delle Medaglie d'oro equivale a venir stimolati a confrontare la situazione di prima con quella di ora. Il piazzale era racchiuso tra l'edificio frontale e le ali sporgenti, uno slargo rettangolare solitamente invasa da mandrie di mezzi pubblici e privati. Adesso ha assunto configurazione tale da permettere il fluire ordinato dei mezzi pubblici, nonché più gradevoli arrivi e partenze e soste. Una zona è stata ribassata. La piazza alla quota di città (+44,50) serve per il giro dei mezzi che scaricano i partenti, e subito calano al piano inferiore per accogliere gli arrivati, appena fuoriusciti dai sottopassi. Infatti nel dislivello son stati ricavati gli socchi dei sottopassaggi. Il piano superiore e quello inferiore sono congiunti da scapata modellata in forma di scalea con fontana -fonte Gaia-. Dal culmine della scalea sorgono esili aste, singolare torre dell'orologio.

Ma, tuffato proprio nell'acqua della "fonte Gaia", c'è un blocco di pietra scolpito che rappresenta un orologio. Le lanciette segnano le 10 e 25. Una è puntata

verso là dove fu collocata la bomba, e una striscia di marmo si dirige e tocca quel punto.

Guardiamo adesso gli edifici circostanti. Le facciate dell'edificio-viaggiatori del Ratti e del Bianchi sono state conservate. L'ala orientale presenta un voltone intermedio, donde si accede a un porticato e poi al cortile del palazzo simile a una ruota dentata – il cortile, ora ce ne accorgiamo, è tondo come a palazzo Farnese a Caprarola (a meno che il cerchio non sia memore della piattaforma per la giratura della locomotive, quale v'era nei vecchi depositi).

Il voltone isola e rende più stereometrica la punta dell'all est, che si affaccia sul viale Pietramellara. Quest'edificio ospita gli uffici della Banca Nazionale delle Comunicazioni. Quando ci volgiamo all'ala occidentale, notiamo che essa mostra un simmetrico e uguale voltone. È subentrato all'altri degli arrivi ideato dal Bianchi, e consente di accedere al ristorante. Anche nell'ala ovest è isolato il blocco terminale, allo scopo di rafforzarne il valore stereometrico, mentre, in ordine all'uso, contiene sale di rappresentanza e sale di un piccolo museo ferroviario.

Dalla piazza interna antistante al ristorante si possono imboccare parecchie direzioni: andare alle banchine, uscire su viale Pietramellara, oppure, tornando sui propri passi, uscire sulla nuova piazza della stazione. La più conveniente però è una quarta, che permette di procedere all'osservazione del fabbricato dei servizi accessori. Ovviamente la tipologia del fabbricato-accessori è stata desunta da quelle dei fabbricati presenti in grosse e medie stazioni sia passanti sia di testa. Dunque il fabbricato-accessori si allunga tra la via cittadina e la strada ferrata, anzi, siccome la circonvallazione e la ferrovia convergono, pur esso gradatamente si restringe. La lunga, interminabile facciata verso viale Pietramellara ce lo accredita come architettura urbana: urbano- bolognese, dacché i pilastri del lungo portico sono stati desunti da quelli di casa Isolani, di case porticate medievali e di due fra i migliore edifici specialistici costruiti a Bologna nel secondo dopoguerra: il palazzo dell'ENPAS del Muratori e la sede degli Istituti matematici del Michelucci; ovvero architettura urbano-nordica, in quanto la pilastratura richiama l'unica architettura ferroviaria porticata che conosciamo: Hauptbahnhof di Stoccarda, opera di Bonatz e Scholer (1911 -1928). Ma questa è soltanto la facciata del corpo meridionale; per la verità il fabbricato-accessori

consta di due corpi convergenti, riuniti alla base da galleria vetrata alta due piani. I piani bassi ospitano i numerosi uffici speciali. I piani superiori l'hotel del personale viaggiante.

È tempo che, camminando sotto il portico, si faccia ritorno alle architetture baricentriche. In particolare all'ex edificio-viaggiatori del 1873-1876. Ricordiamo bene che così il corpo centrale come le ali di sinistra e di destra conservano le vecchie murature esterne (tuttavia ora notiamo che i tetti delle ali sono mutati in coperture a volta, evidentemente per renderli simili a quelli dei corpi riservati al commercio, dove andremo dopo). Una volta entrati, ci appare l'unica grande biglietteria; sul fondo c'è il nodo cui si riannodano i percorsi principali della stazione. Si tratta di un'incastellatura metallica con ballatoio, dal quale si dipartono le vie per il supermercato e per il magazzino popolare. L'incastellatura, ritmata da montanti e scale, è poi macchina per trasmettere gli orari e le avvertenze. Dal fondo del salone, o, in alternativa, dalla banchina del binario 1, mediante scalinate ovest ed est scendiamo ai sottopassaggi. I tunnel della nuova stazione sono due, entrambi prolungantisi in direzione nord sino al binario estremo, e in direzione sud.

Vi è un terzo sottopasso, riservato agli arrivi, che fuoriesce in zona ristorante. Ci accostiamo alla zona sterminata e tipica dell'innovazione, al piazzale ferroviario. Furono moderne sia le pensiline sia le gallerie a volta in ferro e vetro, sia le pensiline in cemento armato introdotte non prima degli anni venti. E anche qui sono state ordite specifiche soluzioni innovative. L'area di ogni binario è coperta da una sorta di viadotto a sezione semicircolare; le pilastrature metalliche poggiano sulla parte nord di ciascun marciapiede e sulla parte sud del marciapiede successivo. Gli intervalli tra l'uno e l'altra pilastratura costituiscono camini di ventilazione, i quali sono estesi anche longitudinalmente e coperti da superfici traslucide. È piuttosto inconsueto che la luce naturale spiova sulle banchine alle spalle dei passeggeri; mentre risulta del tutto artificiale il cielo degli altri protagonisti di questo spazio, i treni.

La lunghezza di tutta questa copertura, di questa "piastra". È uguale alla lunghezza del piazzale ferroviario. Per il resto, ossia al di fuori della "piastra", le banchine sono protette da pensiline e sostegno unico in ferro (le quali hanno sostituito le pensiline in cemento armato costruite nella seconda metà degli anni quaranta). Le pensiline in

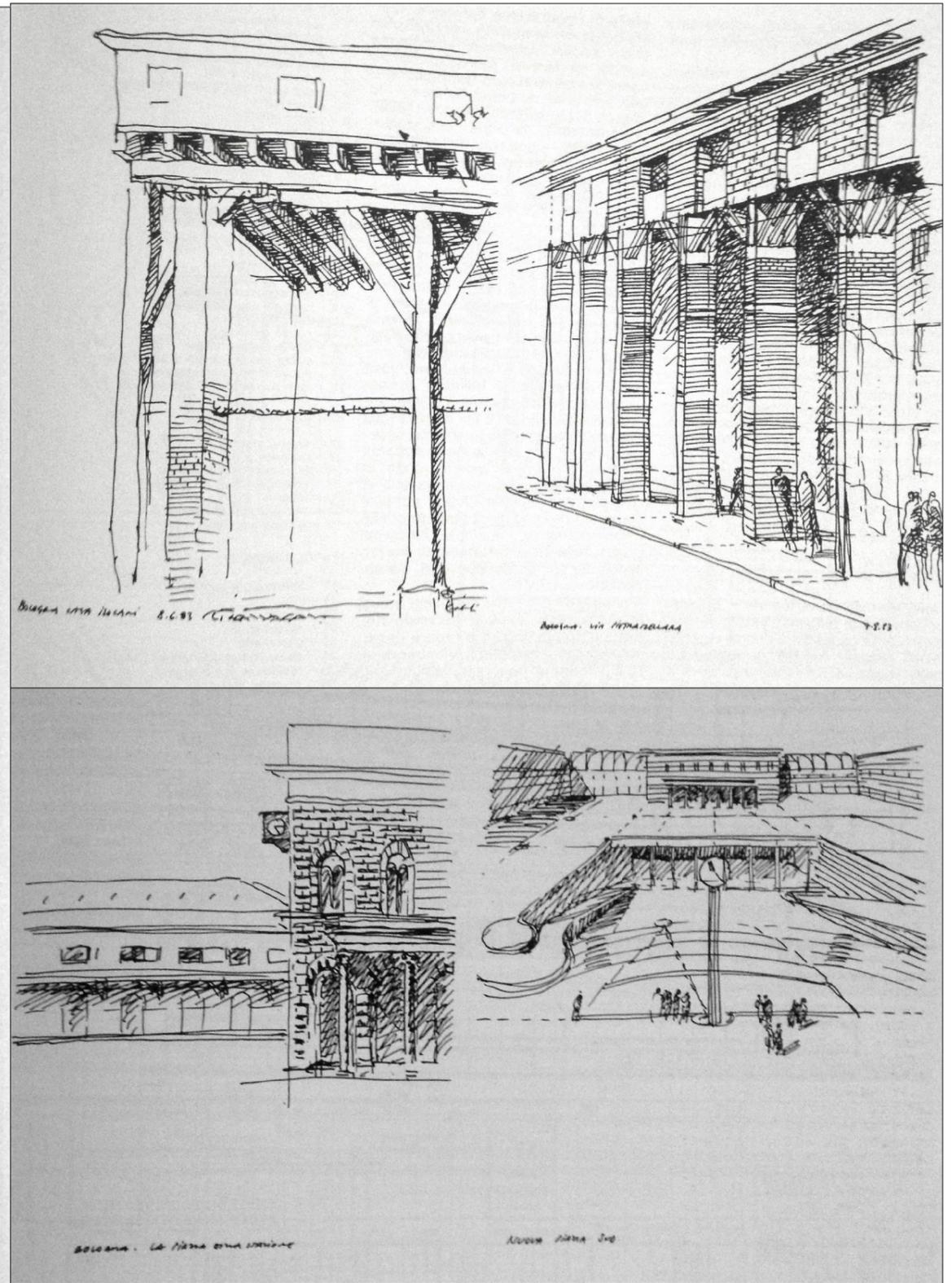
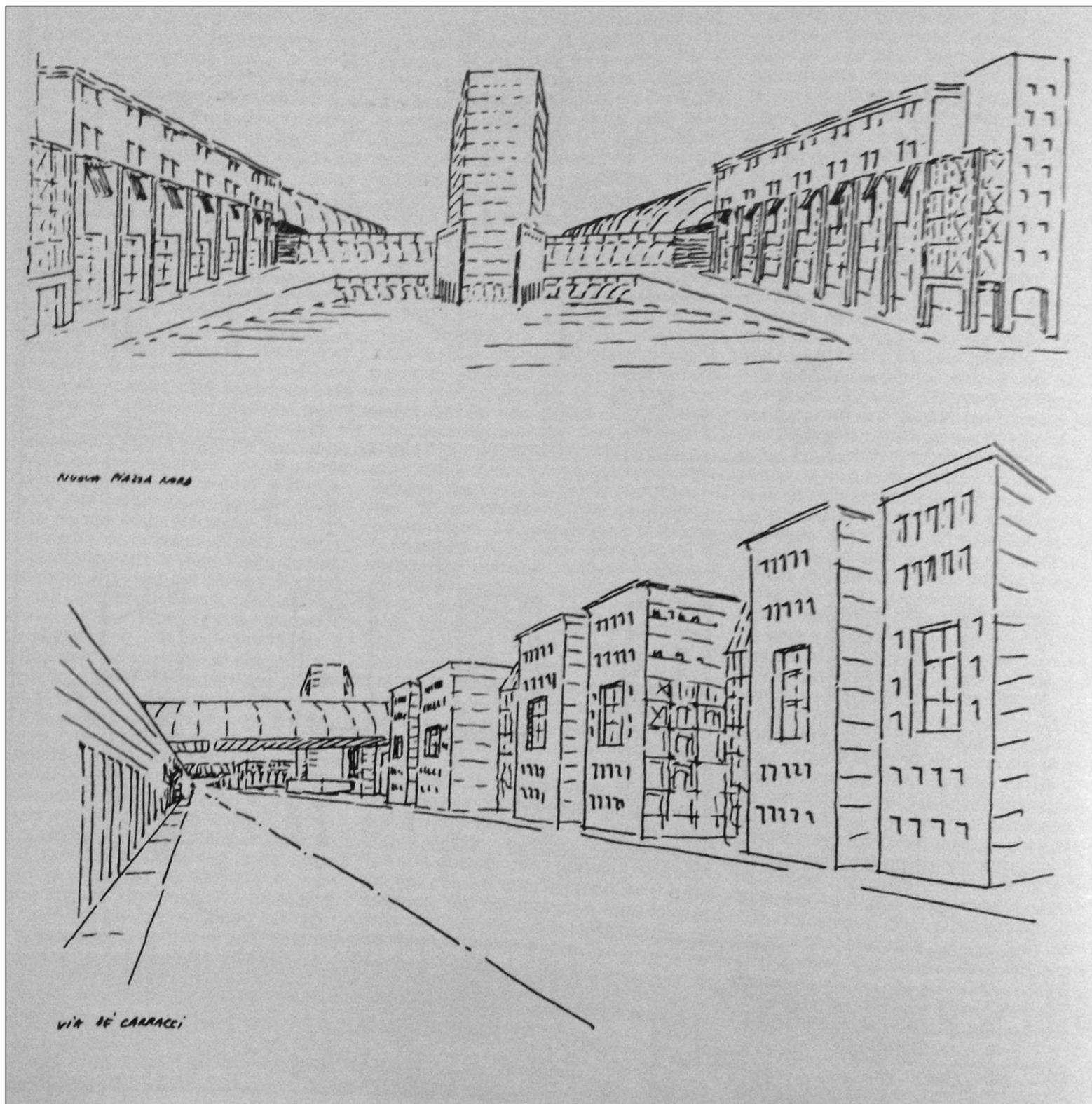
ghisa del piazzale ovest, innalzate una sessantina d'anni fa sono state conservate e restaurate.

La "piastra" non determina e caratterizza soltanto un ambiente ferroviario, ma rende anche più organico il rapporto della stazione con la città. Prendere ascensori e salire, prendere scale e salire ci consente infatti di constatare come sull'estradosso si abbiano due parcheggi:

- a) Alla quota +52.50 parcheggio delle auto dei privati diretti ai centri commerciali e parcheggio dei taxi e degli autobus provenienti dalla Bolognina, dal Fiera District e dall'Hinterland.

- b) Alla quota +56.50 parcheggio scambiatore. Dal parcheggio inferiore è possibile dopo aver attraversato il magazzino popolare, calare mediante tre scale mobili alle banchine con pensiline semplici. Sul lato occidentale della "piastra" corre a ponte il magazzino popolare: navata unica voltata, funzionalmente divisa in tanti settori merceologici. Sul lato orientale corre a ponte il supermercato, la cui distribuzione è assai più complessa, ma in sostanza si tratta ancora di una navata coperta con volta.

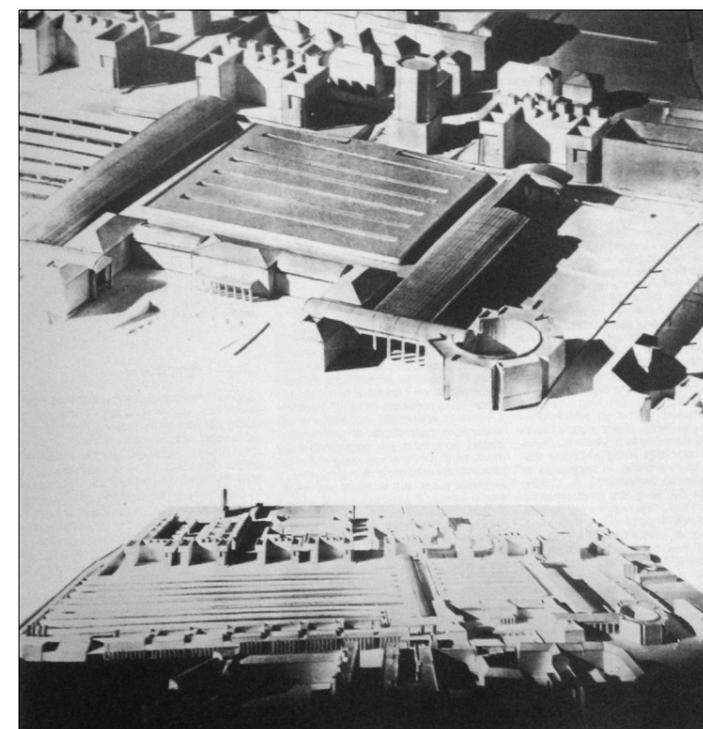
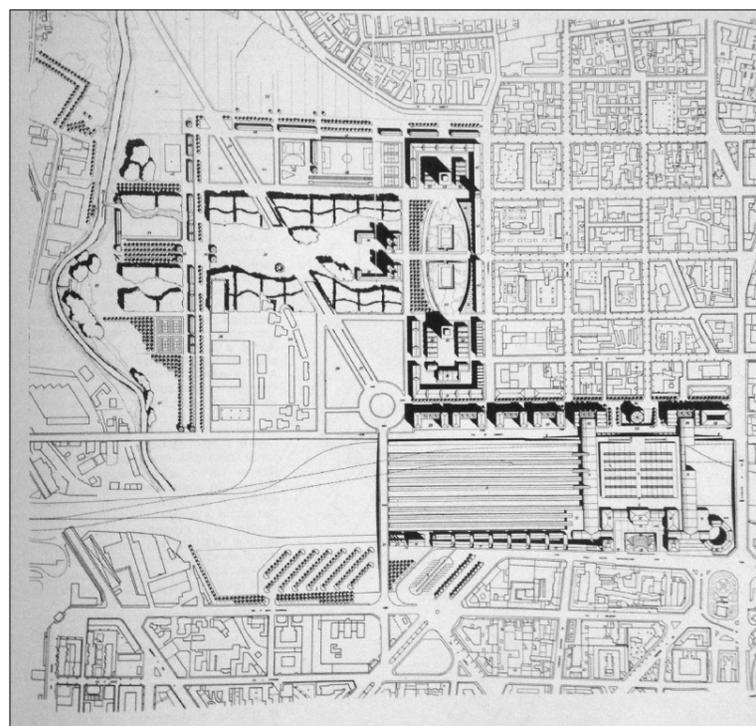
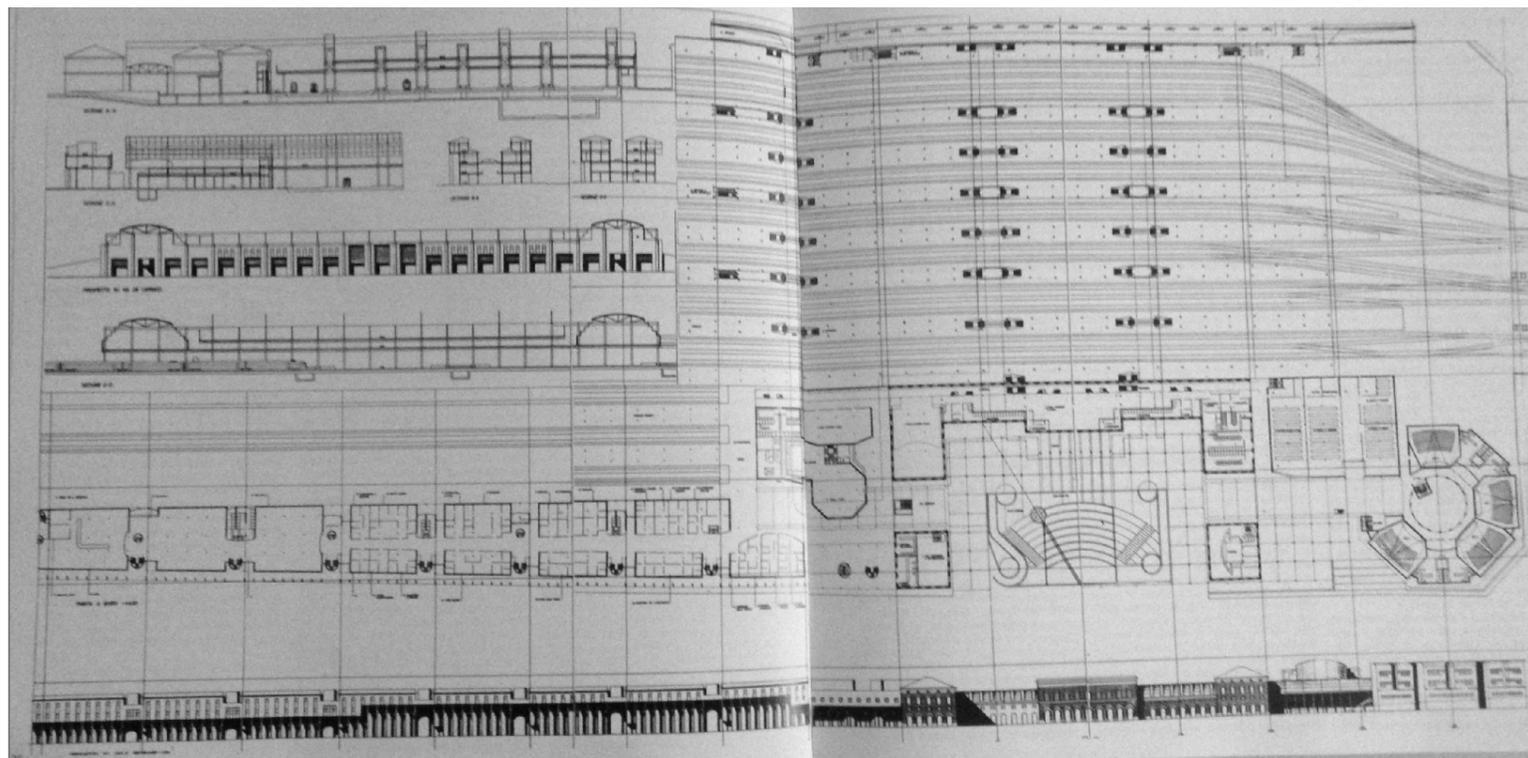
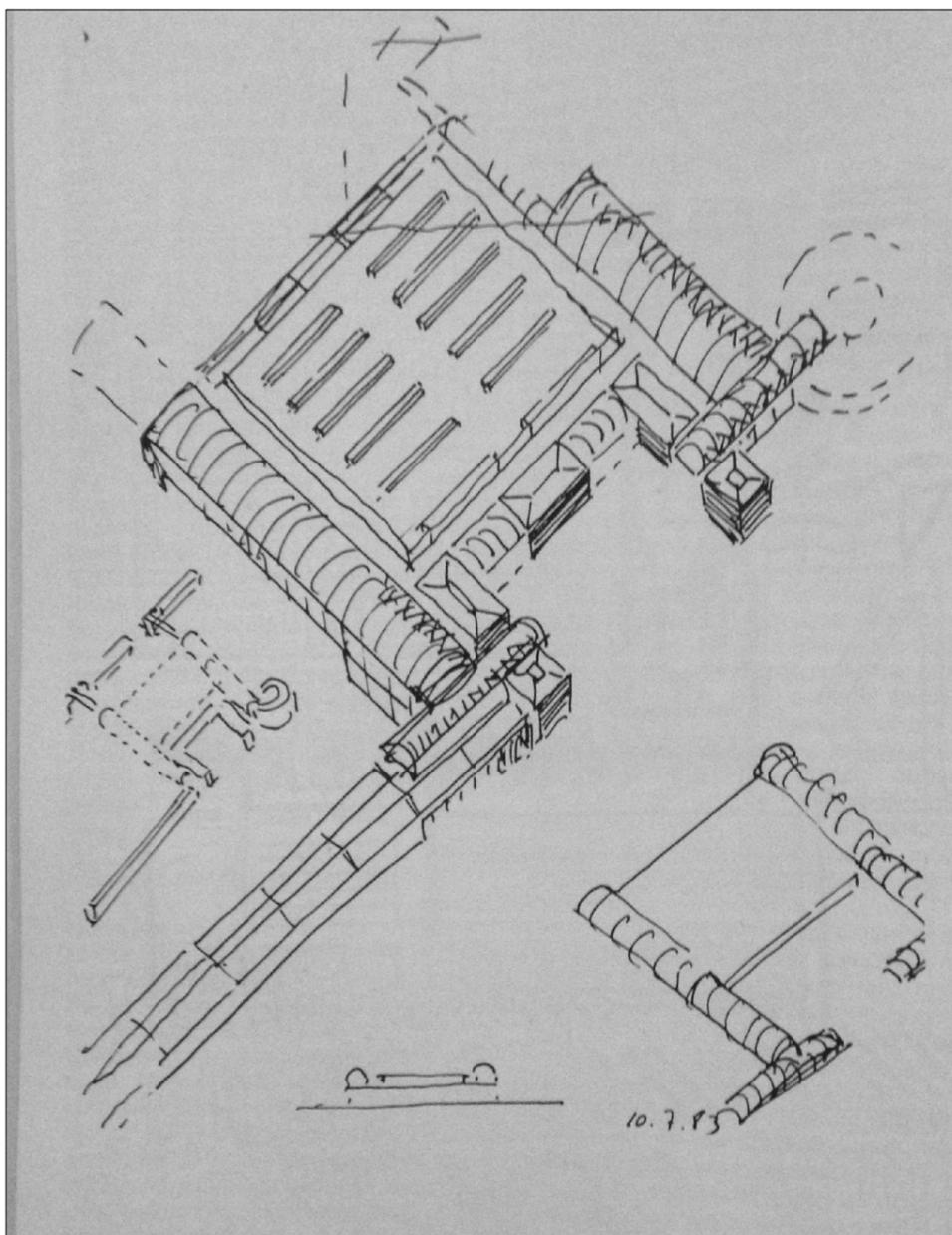
Da via de Carracci si alzano le rampe per i parcheggi soprastanti. Di modo che l'architettura del lato nord della nuova stazione polifunzionale s'identifica con queste, con i portali e, specialmente, con tre che fungono anche da accesso.



x Vernuccio R. a cura di, Stazione e città : 12 progetti per la nuova Stazione centrale di Bologna: contributo fiorentino al concorso di idee, Catalogo della Mostra tenuta a Firenze nel 1984, Firenze, Medicea 1984

12 Progetti .
07 Arch. Adolfo Natalini

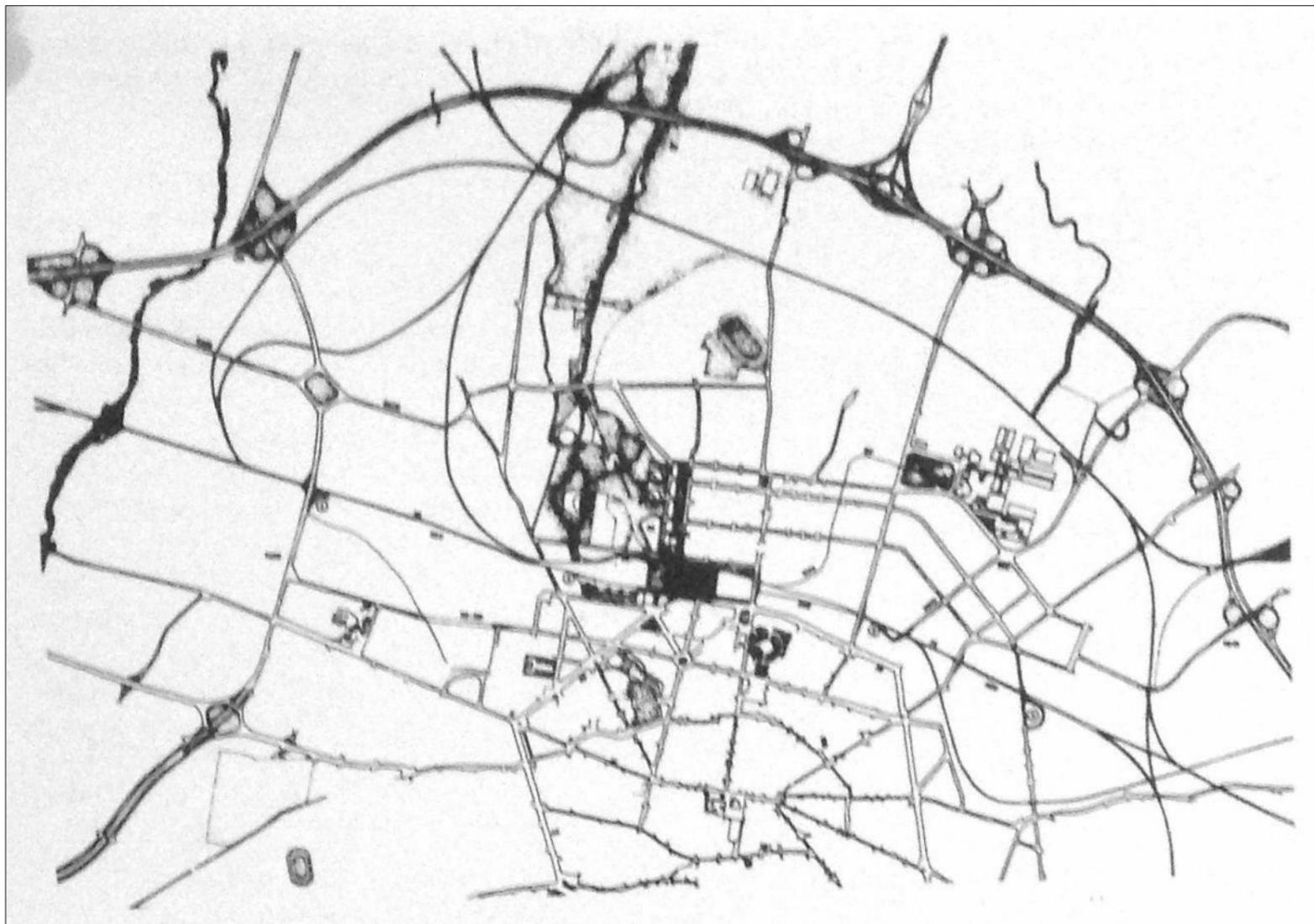
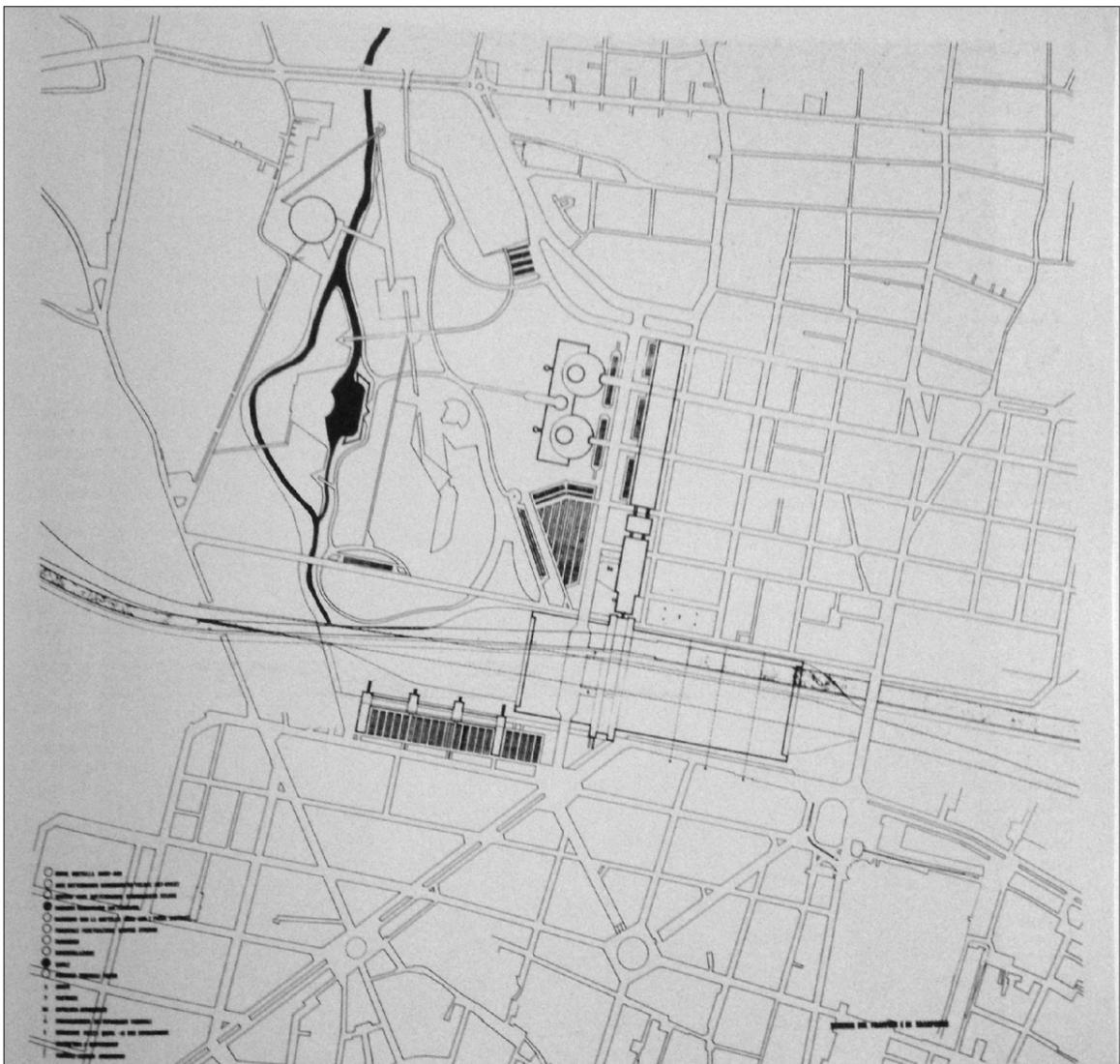




x Vernuccio R. a cura di, Stazione e città : 12 progetti per la nuova Stazione centrale di Bologna: contributo fiorentino al concorso di idee, Catalogo della Mostra tenuta a Firenze nel 1984, Firenze, Medicea 1984

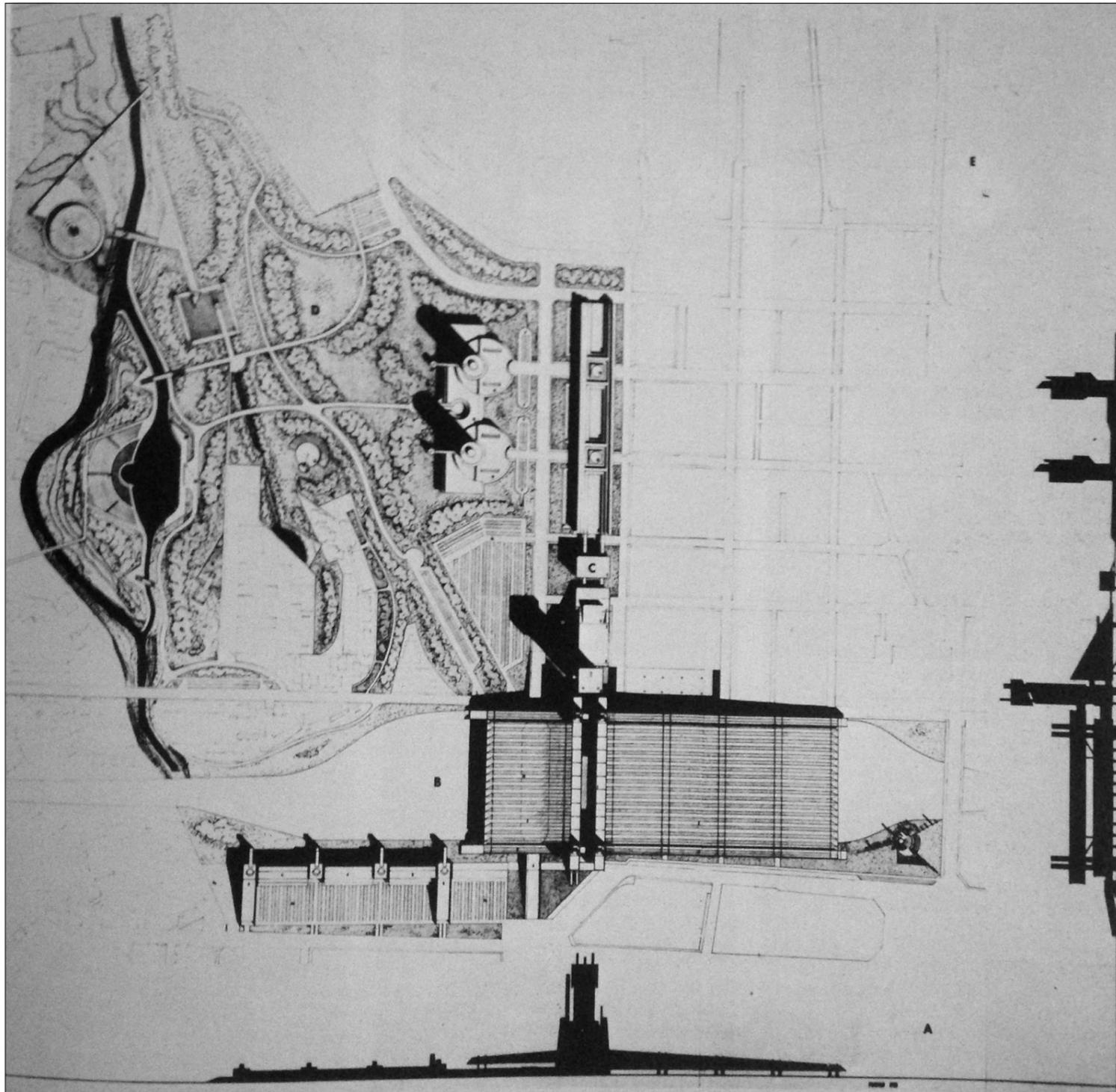
12 Progetti .
07 Arch. Adolfo Natalini

8) Arch. Leonardo Ricci

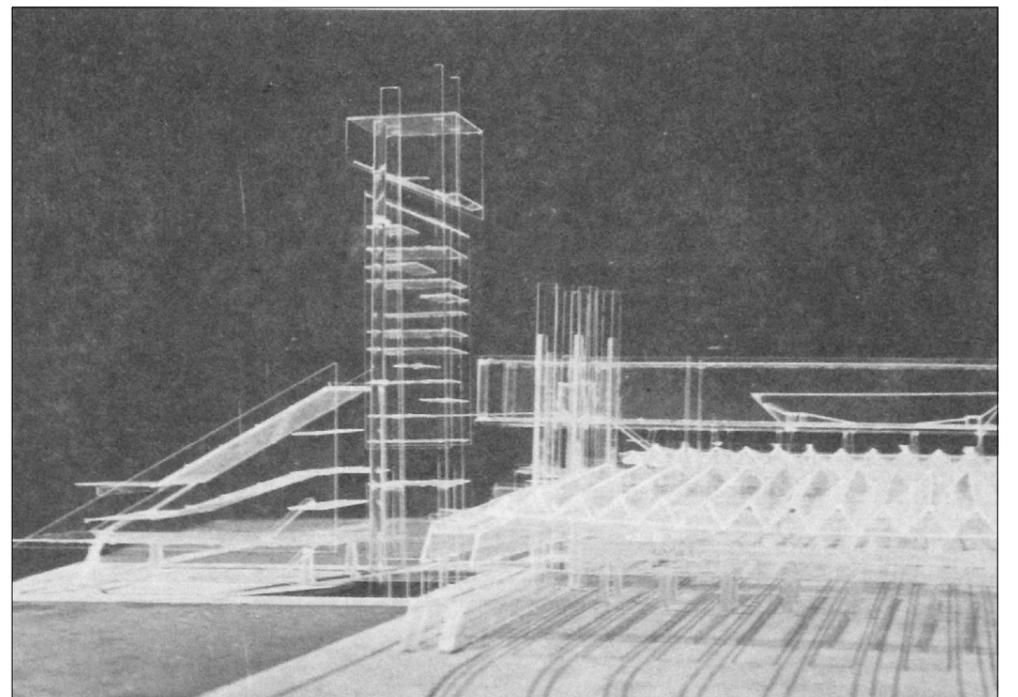
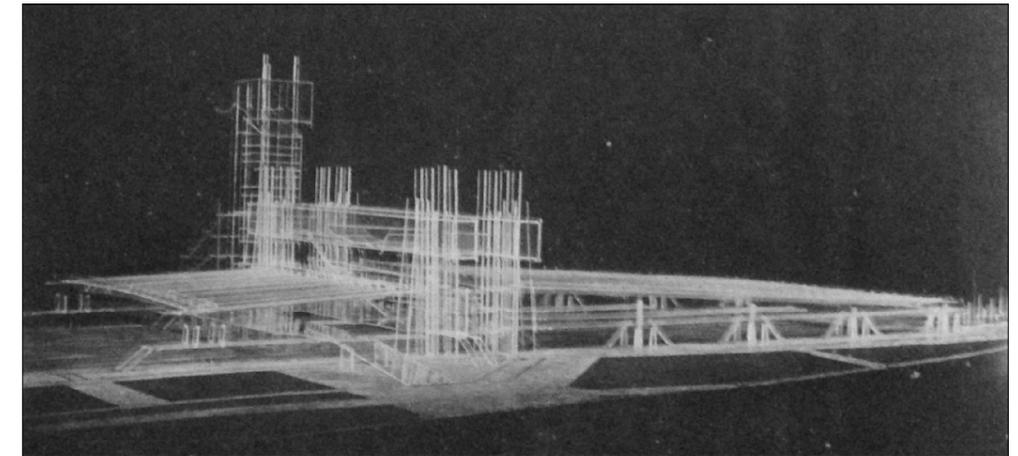
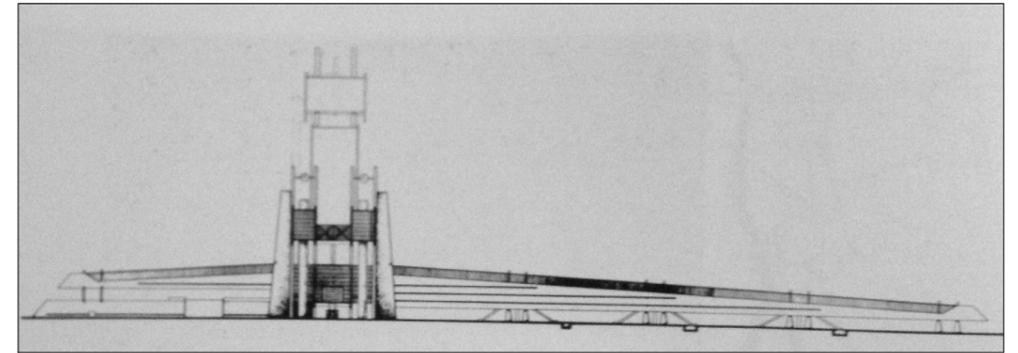


x Vernuccio R. a cura di, Stazione e città : 12 progetti per la nuova Stazione centrale di Bologna: contributo fiorentino al concorso di idee, Catalogo della Mostra tenuta a Firenze nel 1984, Firenze, Medicea 1984

12 Progetti .
08 Arch. Leonardo Ricci



x Vernuccio R. a cura di, Stazione e città : 12 progetti per la nuova Stazione centrale di Bologna: contributo fiorentino al concorso di idee, Catalogo della Mostra tenuta a Firenze nel 1984, Firenze, Medicea 1984



12 Progetti .
08 Arch. Leonardo Ricci



9) Arch. Danilo Santi

Il fondamentale problema della impossibilità di interruzione del traffico ferroviario ha portato ad una soluzione strutturale svincolata dalla rete ferroviaria e dalla viabilità carrabile.

Consta fondamentalmente di N° 12 pilastri (sei per lato) in acciaio composti di N° 4 sezione tubolari ciascuno che, tramite a formazione di travi Gerber e travi tirante sostengono l'interna struttura reticolare di copertura consentendo una luce libera di mt. 120 con una profondità di mt. 100.

Il sottostante piano ad uso stazione passeggeri, strade, parcheggi e verde sopraelevato è attuato tramite pilastri cavi fundo in C.A con pannellature ad armatura incrociata precompressa che sostituiscono al centro della banchina ferroviaria gli attuali pilastri delle pensiline.

I tamponamenti di facciata ed il solaio al piano primo all'interno della stazione sono costruiti in struttura reticolare ed ampie vetrate.

È previsto un percorso diretto di collegamento con la vecchia stazione.

ANALISI DELLE FUNZIONI:

A) PIANO ARRIVO STAZIONE PASSEGGERI (quota +7.50)

Dalle strade a ponte sulla ferrovia tramite parcheggi taxi, autobus ed autocorriere extra urbane oltre ai mezzi privati si accede al vasto atrio di mq. 2.000 ove sono inseriti i seguenti servizi: biglietteria, segret, capo ufficio e vice, banca, informazioni telef. e cambiavalute, prenotazione comitive, tabacchi, edicola giornali, sala attesa....

B) PIANO SUPERIORE CON COLLEGAM. ALLA BANCHINA TRENI.

Tramite scale mobili, ascensori, montacarichi e marciapiedi mobili, nel risetto della legislazione sulle barriere architettoniche, norme ENPI, ecc.. dalla zona dell'altro si sale

al piano superiore, a ballatoio aperto sull'atrio stesso (quota +13.50); da tale spazio è possibile giungere direttamente alle banchine di partenza dei treni oltre ai collegamenti con le strade laterali ed il parcheggio previsto per i supermercati; è inoltre possibile inserirsi nelle zone verdi pensili collegate con la vecchia Stazione.

Il totale generale delle superfici risulta pertanto essere di 39.487 mq. Tra i due grandi assi viari e la Nuova Stazione trovano sede i parcheggi taxi (80 posti) e parcheggi autobus urbani ed extraurbani (6 banchine) oltre a 1000mq. Di sosta autotreni.

LE AREE ESTERNE PER ATTREZZATURE TURISTICHE, SOCIALI, UNIVERSITARIE, DI SVAGO, DI SPORT, VERDE E PARCHEGGI, CON COLLEGAMENTO AL PIANO PER IL CANALE NAVILE DEL COMUNE DI BOLOGNA.

1. Area Ovest.

Delimitata alla zona ferroviaria, viali di circonvallazione e Via Bovi e Campeggi.

In tale area è inserito il fulcro fondamentale degli svincoli e dei collegamenti viari che consentono, assieme alla rotatoria di Piazza XX Settembre, il collegamento del traffico urbano tra le due zone della Città attualmente interrotte dalla Ferrovia. Tutte le corsie viarie, tramite sottopassi e svincoli aerei, sono libere da incroci e consentono il collegamento tra le varie zone e da queste alla nuova Stazione ferroviaria.

L'area in oggetto è inoltre interessata da un grande parco urbano, polmone diretto di verde per le aree limitrofe e ponte verde di collegamento tra la futura ristrutturazione della ex manifattura tabacchi ed il Piano per il recupero del Canale Navile. A tale scopo un ponte pedonale attraversa da questa area verde la ferrovia, a fianco del grande parcheggio pensile a due livelli di 1000 p.m. che serve da Ovest la Nuova Stazione Ferroviaria.

A fianco dell'attrezzatura a verde e tangente Via Pietramellara sono poste le aree di sosta per autobus urbani ed extraurbani.

Parcheggio scambiatore: è formato da due piani di parcheggi sotterranei, ciascuno per 400 p.m. posti sotto l'area degli svincoli e delle banchine per autobus.

2. Area Nord.

Delimita dalle Vie De Carracci, Fioravati, Gobetti e nuovo asse a completamento del grande anello viario di progetto.

Tale area racchiusa dal suindicato grande anello viario, scambiatore del traffico sud-nord di collegamento Centro-Tanenziale e supporto dell'interscambio ferro-gomma della nova Stazione Ferroviaria, è sede di edifici esistenti di cui è stato effettuato un censimento quantitativo e qualitativo. Si ritiene che alcuni di tali edifici possano essere utilizzati, dopo opportuna ristrutturazione ed integrazione, come sede di quelle attività sociale, culturali e sportive richieste.

Ne viene data indicazione partendo da Sud verso Nord:

- a) Parcheggio autobus urbani + parcheggio autobus extraurbani.

- b) Terminal turistico: assolve alle necessità relative ad una gamma di informazioni destinate al turismo straniero in Italia e viceversa. Occupa una sup. di circa 5.000 mq. Per un totale su tre piani di circa 15.000 mq.

I servizi di tale struttura son collegati ocn tutti gli aeroporti nazionali, europei ed i più importanti scali mondiali oltre ai porti internazionali ed alle grandi compagnie di trasporto su strada.

Può espletare formalità burocratiche tipo: permessi di soggiorno, visti, ecc.... oltre alle varie funzioni informative effettuate tramite biblioteca , videotape, schermi, ecc. e collegamenti con luoghi di spettacolo, cultura ed informazione internazionale.

È suddiviso per livello turistico: nazionale-europeo-mondiale; ogni livello ha una struttura informatica direttamente con personale specializzato o tramite strumenti informativi.

Sono presenti vari livelli di informazione: punto di prima informazione; punto di programmazione del viaggio; punto di programmazione del soggiorno in Italia: punto di assistenza.

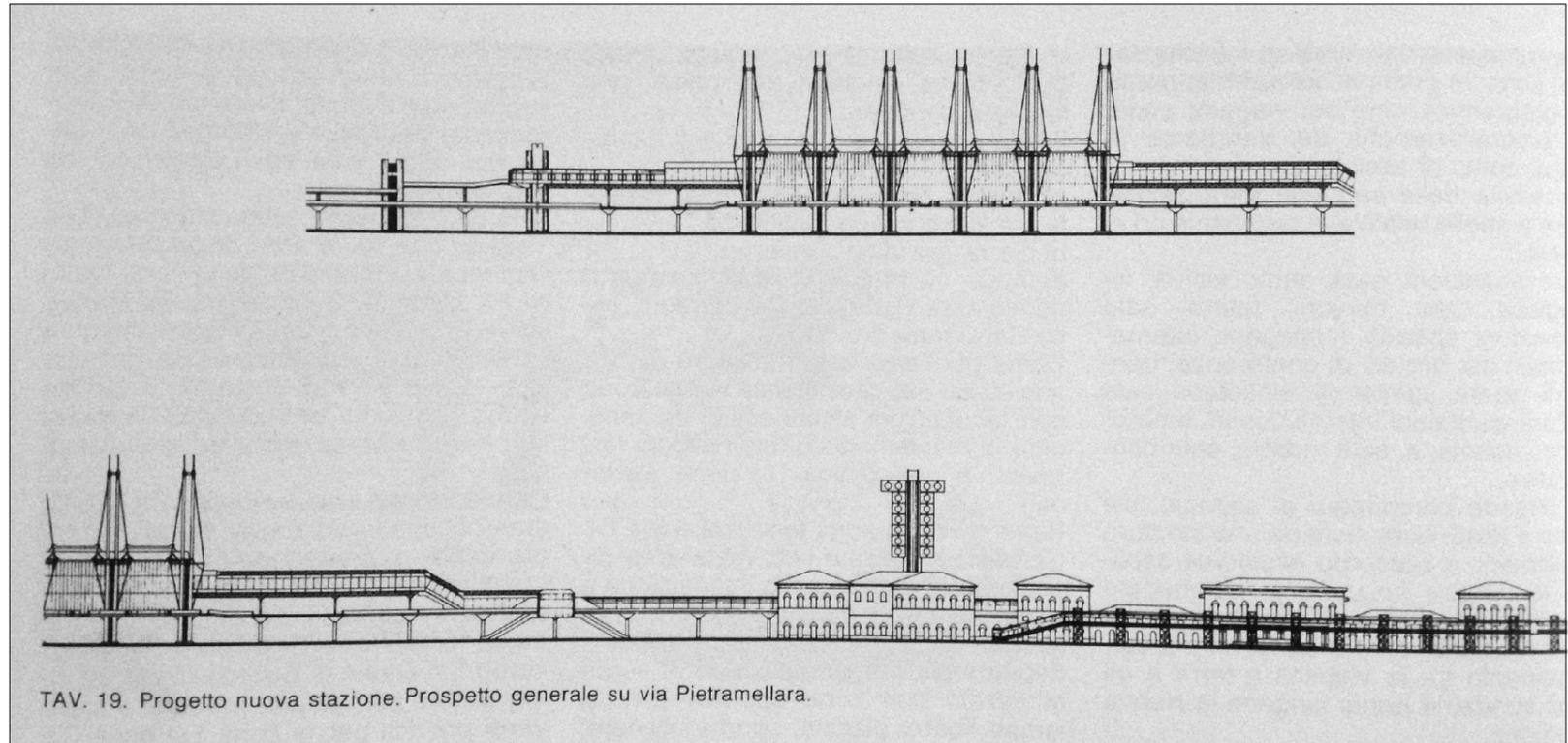
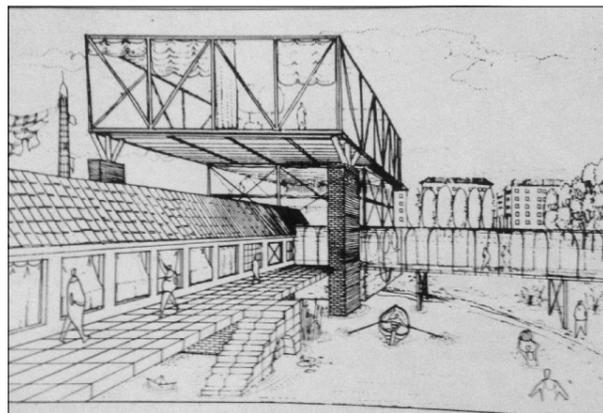
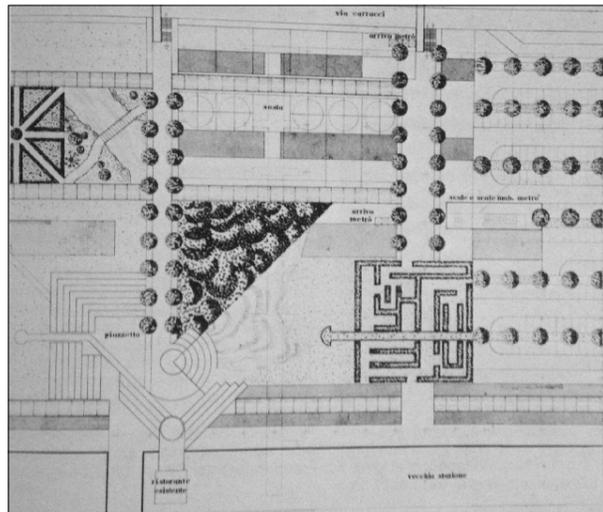
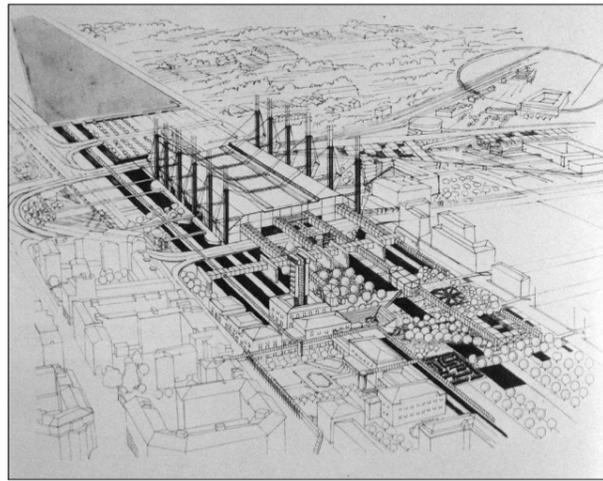
Necessita delle seguenti attrezzature, oltre a quelle relative al personale ed ai servizi:

Sala proiezioni, sala audio visiva, videotape, sala riunioni , teatro, sala speciali...

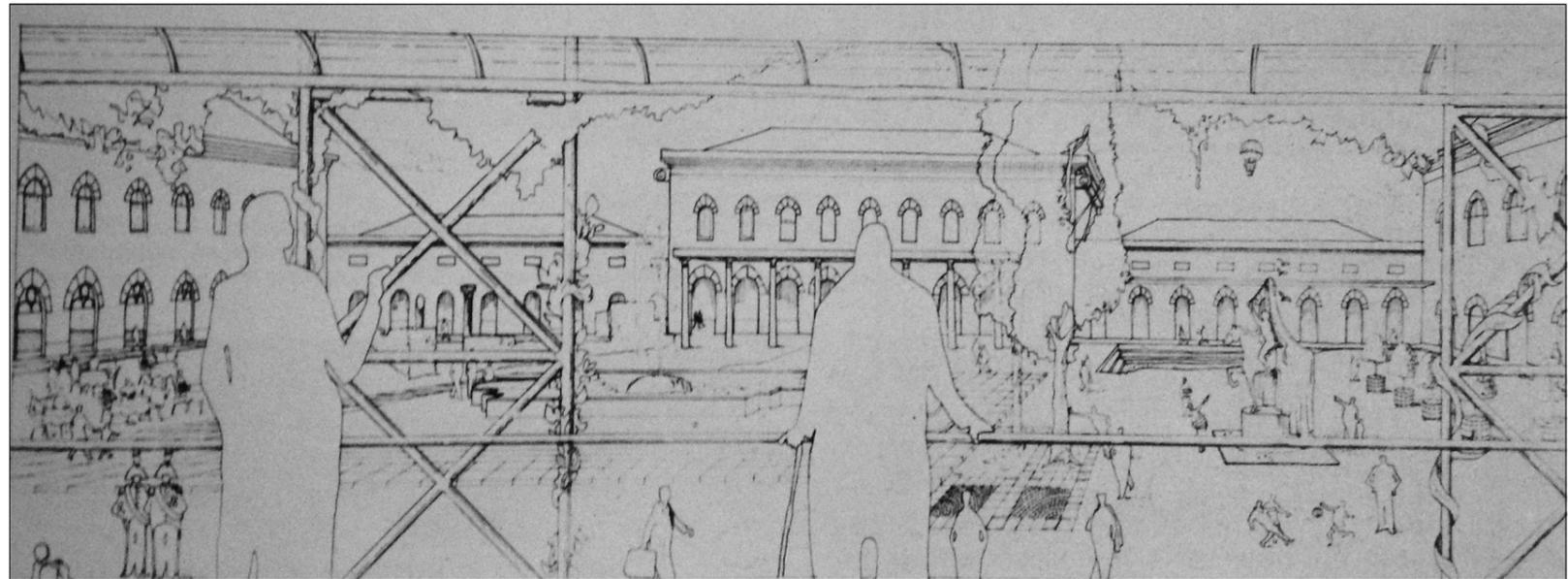
- c) Grande parcheggio di servizio alle area a Nord: composto da una struttura multipiano a raccordo elicoidale esplica la duplice unzione di parcheggio per 600 p.m. oltre a consentire il collegamento tra la viabilità a terra e gli assi stradali a ponte tangenti la Nuova Stazione.
 - d) Attrezzature del Centro di Quartiere con sale riunioni ed uffici amministrativi di quartiere
 - e) Centro culturale di quartiere: dotato di biblioteca, cneteca, emeroteca, sale lettura e conferenze.
 - f) Day-hospital per anziani ed handicappati.
 - g) Spazio polivalente: giochi al coperto, ritrovo e svago ,anfiteatro.
3. Area Nord- Ovest.

Delimitata dal nuovo asse viario, Via de Carracci, zona del Canale Navile.

Come per l'area precedente ne è stata analizzata la consistenza edicatoria con recupero di alcuni edifici esistenti, oltre al mantenimento degli alloggi ferroviari e dell'officina "trazione elettrica".



TAV. 19. Progetto nuova stazione. Prospetto generale su via Pietramellara.



x Vernuccio R. a cura di, Stazione e città : 12 progetti per la nuova Stazione centrale di Bologna: contributo fiorentino al concorso di idee, Catalogo della Mostra tenuta a Firenze nel 1984, Firenze, Medicea 1984

12 Progetti .
09 Arch. Danilo Santi

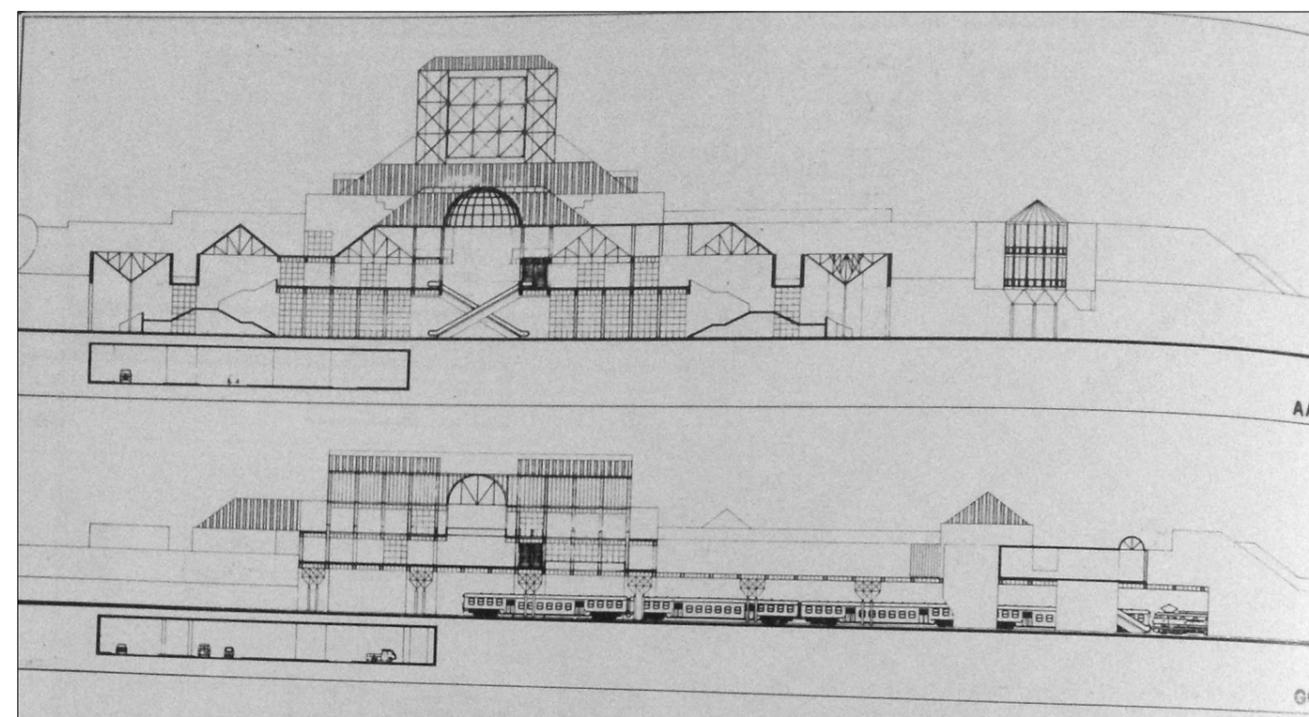
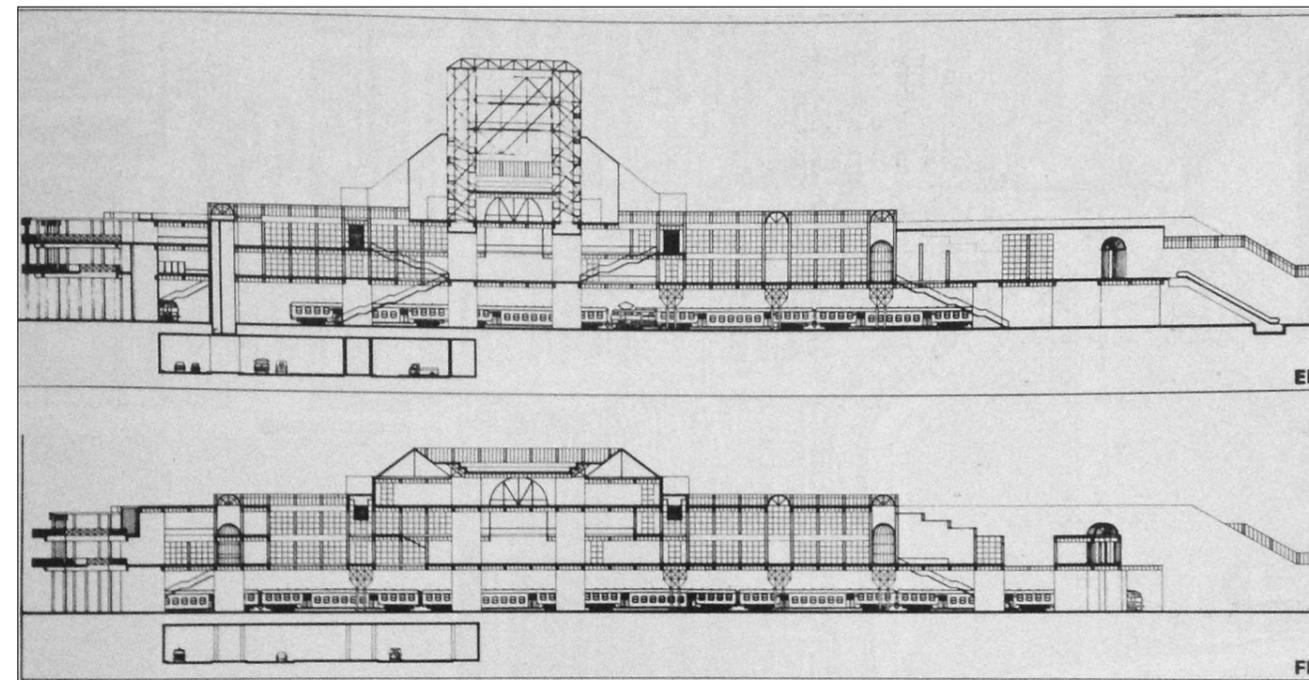
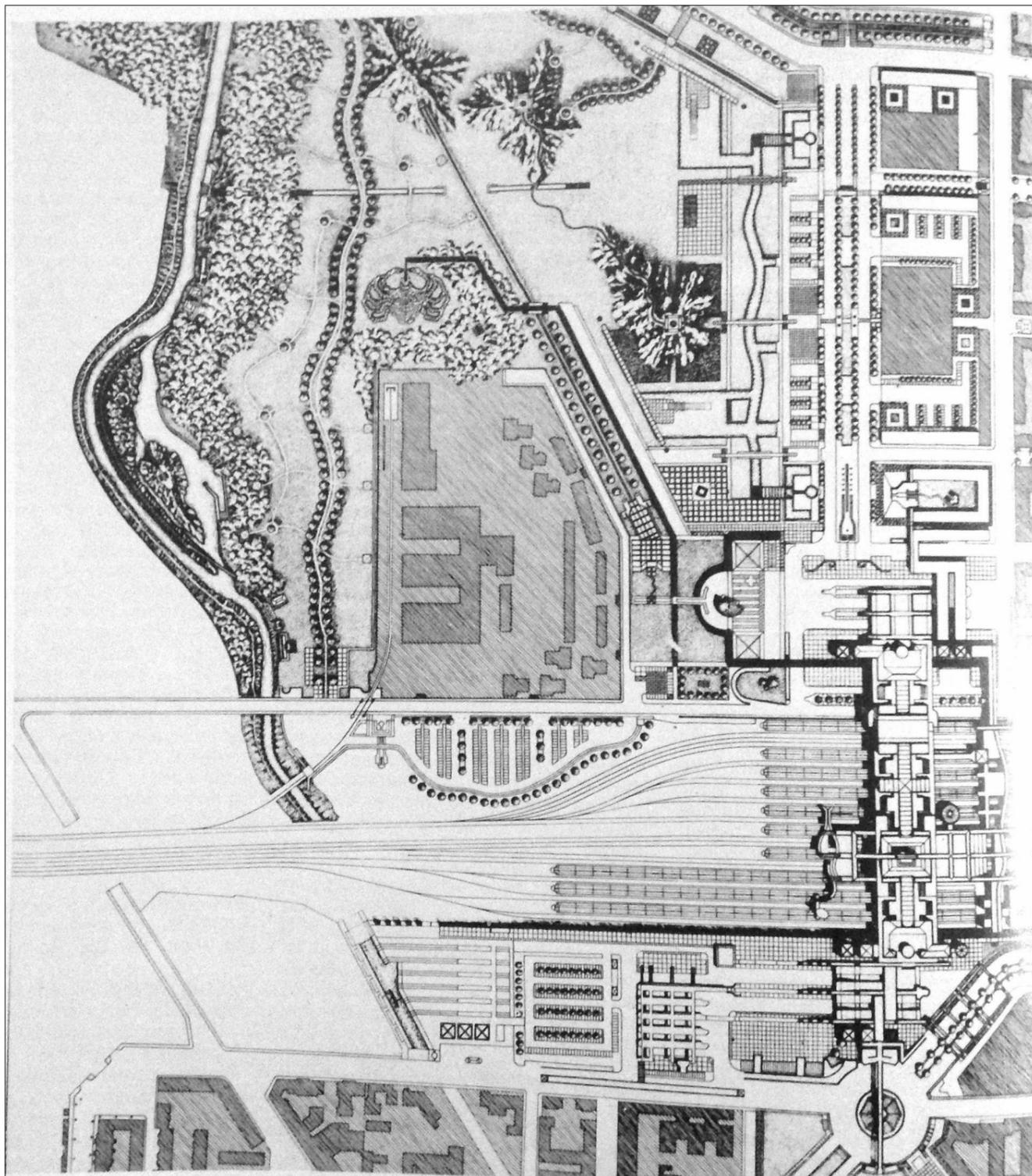
10) Arch. Paolo Sica

Le scelte architettoniche che orientavano in progetto possono così essere sintetizzati:

- a. L'esclusione di un edificio specializzato riassunto in una forma monumentale unitaria, oggettuale o a caratterizzazione pesantemente tecnologica, in favore di un riconoscimento nell'organizzazione morfologica dell'edificio delle diverse componenti del sistema da porre in atto;
- b. La definizione di una geometria di base vincolata dall'interasse del marciapiedi, nella quale si alternano campate minori (un modulo) che determinano le regole di posizione e dimensione dei punti di appoggio, e campate maggiori (normalmente tre moduli) che corrispondono all'ambito dei binari. Una geometria di base caratterizzata da questa grammatica modulare consente a un tempo sia la sottolineatura di elementi architettonici o funzionali ricorrenti, come pure una notevole flessibilità nella destinazione e caratterizzazione delle parti.

La sistemazione dell'attacco del "braccio" passante nella zona nord ha comportato la ridefinizione del tracciato della tangenziale. Nella soluzione presentata si è derivato dal viale Gagarin un tracciato parallelo alla via Gobetti raccordato alla via Franco Bolognese con un'amplia rotatoria a livello. Negli attacchi nord e su il "Braccio" di aggancia alla viabilità a livello attraverso una serie di disimpegni serviti nelle direzioni più critiche.

Per la viabilità maggiore a livello del suolo è stato previsto a nord un viaje di accesso, anch'esso innestato sulla tangenziale nord-ovest e coassiale al "braccio" interrato.



x Vernuccio R. a cura di, Stazione e città : 12 progetti per la nuova Stazione centrale di Bologna: contributo fiorentino al concorso di idee, Catalogo della Mostra tenuta a Firenze nel 1984, Firenze, Medicea 1984

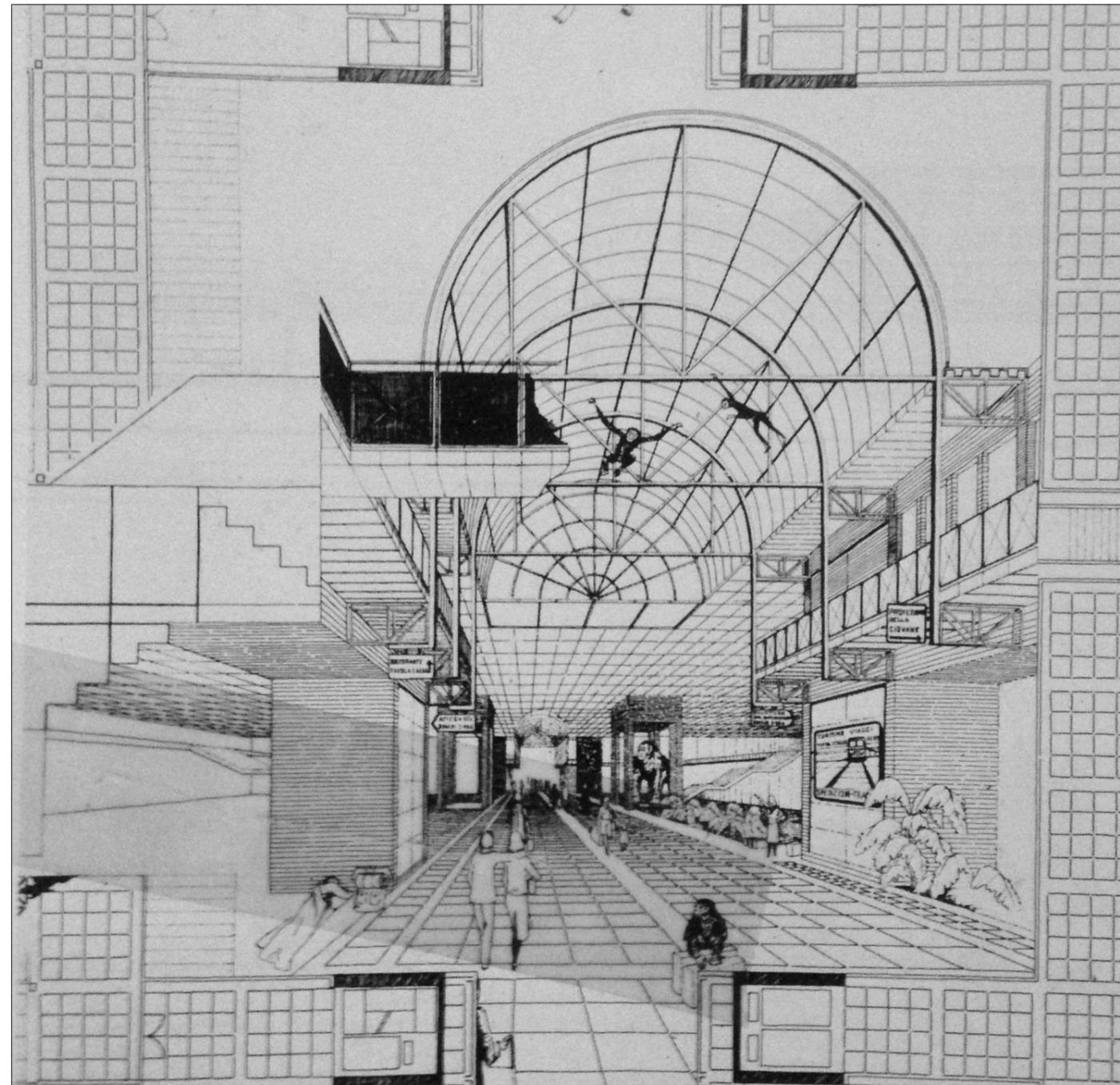
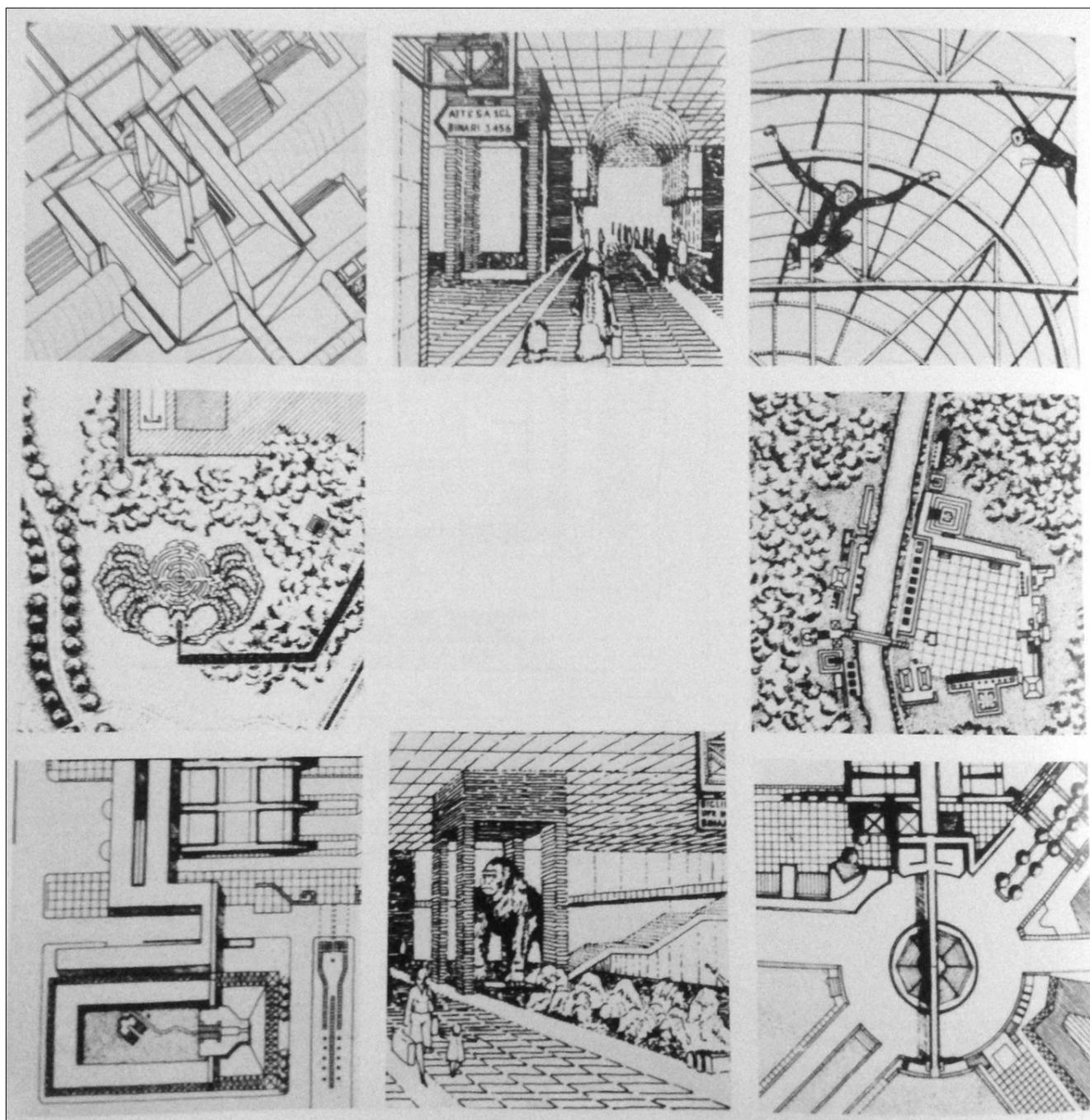
12 Progetti .
10 Arch. Paolo Sica

Università di Bologna Facoltà di Ingegneria e Architettura
Laura Baeza López_MªCarmen García-Peñas Jaén

L'ARRIVO DELLA STAZIONE DI BOLOGNA.
TETTI DI RATTI

bologna





x Vernuccio R. a cura di, Stazione e città : 12 progetti per la nuova Stazione centrale di Bologna: contributo fiorentino al concorso di idee, Catalogo della Mostra tenuta a Firenze nel 1984, Firenze, Medicea 1984

12 Progetti .
10 Arch. Paolo Sica

11) Arch. Sergio Sozzi

GLI ACCESSI ALLA STAZIONE - NUOVA VIABILITÀ NORD- SUD

La previsione del passante stradale individua un secondo importante accesso alla stazione- dall'alto e sul lato Nord che resta l'accesso principale dal centro de la città.

Non è possibile valutare quale influenza abbia la realizzazione delle linee degli autobus urbani e delle autocorriere, ma supponendo che verosimilmente si tratti di modiche aggiuntive rispetto al sistema attuale, per quest'ultimo è stata trovata una nuova soluzione completa.

Si sono così previsti gli spazi di sosta per gli autobus urbani a Sud lungo la via Pietramellara e quelli a nord lungo la via dei Carracci; le 20 banchine per le autocorriere a Sud sono previste nello spazio in prosecuzione di Via Pietramellara, che si libererà col trasferimento di alcune funzioni ferroviarie a Bologna-Ravone, mentre le 7 banchine per le autocorriere a nord sono collocate in un'area appositamente organizzata a Ovest della Via Fioravanti.

Ambedue queste aree a terra sono collegate rapidamente con gli ingressi e le uscite principali della nuova stazione mediante passaggi pedonali in quota, attrezzati con tapis-roulant; e altrettanto è previsto per il raggiungimento pedonale della stazione dalla zona di piazza XX Settembre e da Via G. Matteotti.

Questa organizzazione dei percorsi pedonali attrezzati, i sottopassaggi pedonali previsti per l'attraversamento di Via Pietramellara e di Via Carracci in corrispondenza dell'attuale sottopassaggio e la disposizione delle fermate de taxi.

Il progetto tiene presente tuttavia anche un'altra importante ipotesi, contenuta nel P.R.G. di Bologna, relativa a una nuova strada per l'attraversamento viario del fascio dei binari a Ovest della stazione.

La previsione del nuovo ponte a ovest non può lascia inalterato il sistema degli accessi così come è stato finora descritto. Essa dà origine a un ulteriore punto di

avvicinamento per taxi e macchine private alla quota della biglietteria in corrispondenza dell'ingresso Sud, e genera un piazzale di sosta alla stessa quota, per taxi, macchine private autobus non di linea, sul lato delle uscite.

STAZIONE PONTE E CENTRO POLIFUNZIONALE.

Le possibilità di accesso già descritte e le altre che saranno esaminate in seguito mostrano che si è inteso raggiungere la massima permeabilità dell'organismo edilizio per far sì che la stazione divenga realmente quel centro di richiamo e di servizi capace di svolgere una funzione di rigenerazione urbana per la zona posta a Nord del fascio dei binari.

Il progetto propone pertanto una stazione ponte non solo nel significato fisico di stazione collocata sopra i binari ma anche in quello urbanistico di elemento di congiunzione fra parti di città avvalendosi per questo delle funzioni integrative.

Da questa impostazione deriva lo schema progettuale che si propone. La stazione si configura come una piastra posta sopra il fascio dei binari, forata in più punti per consentire la vista del movimento sui marciapiedi e i binari stessi e aperta ai lati, salvo le necessarie recinzioni. Essa si sviluppa su due livelli fondamentali nel fabbricato principale.

L'asse trasversale che ricongiunge i principali percorsi di arrivo alla stazione è posto al primo livello (quota 9,60); esso è un "asse urbano" sul quale si attestano sia una parte dei servizi per i passeggeri che il supermercato ed altre funzioni commerciali.

Parallelo a questo asse, in posizione centrale rispetto alla lunghezza dei marciapiedi si trova la galleria delle discese ai binari; fra questa e l'asse urbano sta l'atrio arrivi a partenze con le biglietterie ed altri servizi per i passeggeri.

Lo stesso concetto dell'asse urbano trasversale si ritrova al piano superiore, dove sono stati previsti, oltre alle sale di attesa e in rapporto controllato con queste, tutti gli altri servizi ancora più sopra.

Sia al piano 9,60 che a quello superiore sono previste comunicazioni con la zona dei servizi per il personale viaggiante, collocata all'angolo SE dell'area di intervento edilizio.

IL MECCANISMO FUNZIONALE DEL STAZIONE, I PERCORSI DEI VIAGGIATORI.

I sottopassaggi opportunamente prolungati come attraversamenti stradali e attrezzati con biglietterie automatiche e punti di controllo, possono diventare accessi diretti ai binari, oltre che uscite.

Dalla galleria delle discese la distribuzione ai sottostanti marciapiedi è assicurata mediante scale mobili, scale normali e ascensori per handicappati, collocati nella fascia centrale di ciascun marciapiede.

Scale mobili distinte, per la discesa e la salita, sono previste a servizio dei marciapiedi del passante ferroviario sotterraneo. Poiché la galleria della discesa si trova al centro della lunghezza dei marciapiedi, per non provocare l'accumulo della folla in corrispondenza delle discese e per non lasciare in posizione sfavorita rispetto all'uscita chi proviene da una delle estremità dei medesimi è stato previsto, a una quota intermedia fra la galleria e i marciapiedi, un sistema di percorsi pedonali attrezzabili anche con tapisroulants, per raggiungere i punti di discesa e di salita più vicini alle zone estreme. In altri termini si è cercato di creare condizioni di uniformità per tutta la lunghezza dei marciapiedi.

Alle due estremità di ogni condotto è prevista una piccola sala d'attesa particolarmente utile nella stagione fredda, che permette una immediata discesa al marciapiede all'arrivo del treno.

I marciapiedi sono collegati fra loro dai due sottopassaggi per le coincidenze e per l'uscita: inoltre i sottopassaggi sono messi in comunicazione anche con la discesa ai binari del passante sotterraneo posto alla quota – 12,50.

I PERCORSI DEI BAGAGLI.

Sono previsti due punti di consegna e ritiro dei bagagli: uno a pino terra, all'ingresso Sud della stazione, l'altro nell'atrio arrivi a partenze a quota 9,60. Essi servono prevalentemente per il deposito dei bagagli a mano. Un terzo punto che serve prevalentemente per i bagagli in partenza o in arrivo è previsto al piano terra comunicante col piazzale esterno.

Tutti questi punti di accettazione comunicano per mezzo di nastri trasportatori e montacarichi col locale polifunzionale, dove avviene lo smistamento per i diversi binari mediante i tre sottopassaggi appositi e i montacarichi di ciascun marciapiede, che è collocato nel sottosuolo (quota -4.80) in corrispondenza della zona dell'ingresso bagagli in partenza e arrivo.

Gli uffici del servizio bagagli son collocati a quota 4,80 sopra il deposito bagagli in partenza e arrivo.

LOCALI PER IL PERSONALE, LOCALI DI SERVIZIO E LOCALI TECNICI.

I locali che servono al funzionamento interno della stazione) uffici e servizi) si svolgono nella parte SE dell'area di intervento edilizio, che è l'unica libera dai binari e dalle nuove previsioni stradali.

I locali scudetti si svolgono in un edificio allineato col binario 1 su due livelli (0,00 e 4,80); il livello 4,80 si prolunga all'interno del corpo principale della stazione fino sopra all'ingresso Sud, dove si trova l'apparato centrale di controllo.

La scelta delle funzioni da collocare al primo livello (0,00) e a 4,80 è stata fatta sulla base delle esigenze di rapporto coi binari: sono stati collocati al piano terra la saletta di rappresentanza, i capistazione,- principale e aggiunti- il telegrafo, i cedolisti, lo schedario, i veicolisti, la Polfer, il locale per i manovratori e i deviatori. A quota 4,80, oltre all'apparato centrale di controllo e l'ufficio bagagli , sono collocati l'ufficio biglietti , la cassa valori, la segretaria del capostazione, gli uffici per le vetture letto, i guardasala, i sorveglianti di linea.

Proseguendo verso Est si sviluppano i locali per il personale viaggiante a partire dal livello 4,80, mentre a quota 0,00 trovano posto la centrale elettrica e il gruppo elettrogeno e, separata, la centrale termica.

I locali per il personale viaggiante e la mensa del personale, data la loro consistenza, contriscono un ero e proprio edificio che mantiene una certa autonomia rispetto a quello principale della stazione.

Mentre la mensa per circa 700 posti si colloca su due livelli (a quota 16,00 e a quota 19,60), le 260 camere singole sono disposte a 20 per piano su 13 livelli formando un edificio a torre a pianta cruciforme (dove la parte centrale è occupata dagli ascensori e dai servizi di piano.)

Sotto al mensa, a quota 9,60, è collocato l'ingresso all'hotel ferroviario con gli adiacenti locali di soggiorno e in comunicazione coi sottostanti uffici di dirigenza e amministrazione del personale viaggiante, con gli adiacenti locali per gli armadietti del personale.

Nel punto di contatto fra il sistema dei locali ad uso uffici e servizi e il sistema dei locali per il personale viaggiante e la mensa si trova l'ingresso principale per il personale.

Nello stesso punto cominciano le rampe in discesa per il parcheggio sotterraneo, organizzato su due livelli e riservato al personale.

Un collegamento con la mensa è previsto anche dal percorso pedonale posto a quota 16,00.

ASPETTI STRUTTURALI ED ARCHITETTONICI

La collocazione della stazione sopra i binari e i marciapiedi, che è la caratteristica di una stazione ponte, si ripercuote necessariamente nella determinazione della struttura portante e quindi nella forma architettonica.

La struttura portante deve essere contenuta nella fascia centrale dei marciapiedi, la stessa nella quale debbono trovare posto scale di discesa, ascensori,

montacarichi, eventuali locali di servizio ai viaggiatori (ristoro, piccole sale di attesa) e locali per i manovratori e i deviatori; la stessa fascia dei percorsi posti a quota 4,80.

Si è pertanto optato per una doppia struttura verticale delimitante la zona centrale, tenendo conto delle dimensioni standard delle scale mobili e dei tapis-roulants (spazio libero fra la struttura verticale ml. 3,50).

Considerate le dimensioni della struttura, la parte libera del marciapiede per l'accesso al treno è sempre superiore al minimo prescritto (anche nel caso del marciapiede più stretto, largo solo m. 8,40).

Questa doppia struttura è stata immaginata in acciaio e non in c.a. per evidenti ragioni di economia di spazio, considerando i carichi e le altezze, così come sono state immaginate in acciaio le strutture orizzontali per i carichi e le luci, le quali sono dettate dall'ampiezza degli spazi in cui sono collocati i binari.

La struttura del piano a quota 9,60 ha invece un andamento trasversale e l'esistenza del doppio appoggio sottostante permette di eliminare il raddoppio dei pilastri per realizzare i giunti di dilatazione funzionando esso stesso come giunto.

Al piano superiore (+16.00) la struttura ritorna longitudinale per tutto il corpo centrale della stazione, mentre si conferma trasversale nella zona della strada EW e del parcheggio scambiatore, dove la struttura è costituita da grosse travi Vierendel di 36 ml. di luce.

Al piano delle coperture la struttura, longitudinale, acquista luci di dimensioni eccezionali per corrispondere alle dimensioni e alla qualità degli spazi interni.

Mediante il rafforzamento di alcuni pilastri è possibile infatti coprire con grandi travi reticolari, senza pilastri intermedi, gli spazi dell'atrio arrivi e partenze, del Mall e della galleria delle discese ai binari.

La doppia struttura verticale continua fino alla copertura dove si propone di intercalare ai tetti piani, che coprono gli intervalli maggiori, le prese di luce continue coperte da semicilindri di policarbonato, emergenti sopra la quota del tetto, negli intervalli di m. 3,50.

Questo tipo di copertura permette di dare la massima luminosità all'interno della stazione e costituisce la caratteristica principale della forma dell'edificio.

Essa fa sentire infatti che la stazione è un momento particolare del fascio delle linee ferroviarie provenienti da ogni parte, quello in cui esse si dispongono con regolarità per offrirsi ad un ordinato contatto con gli utenti.

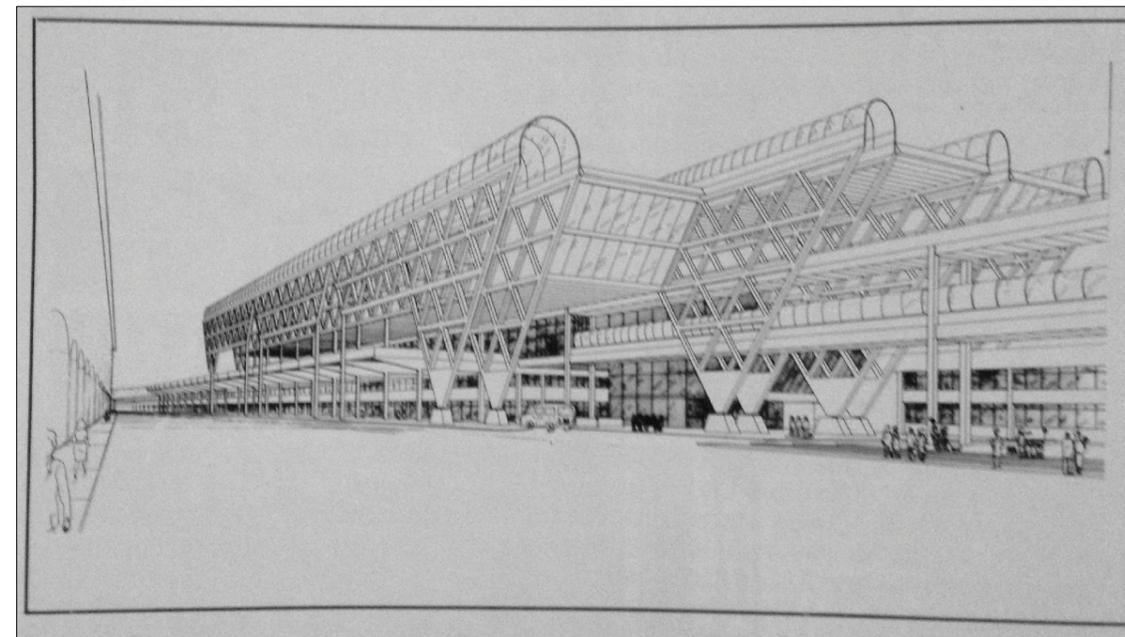
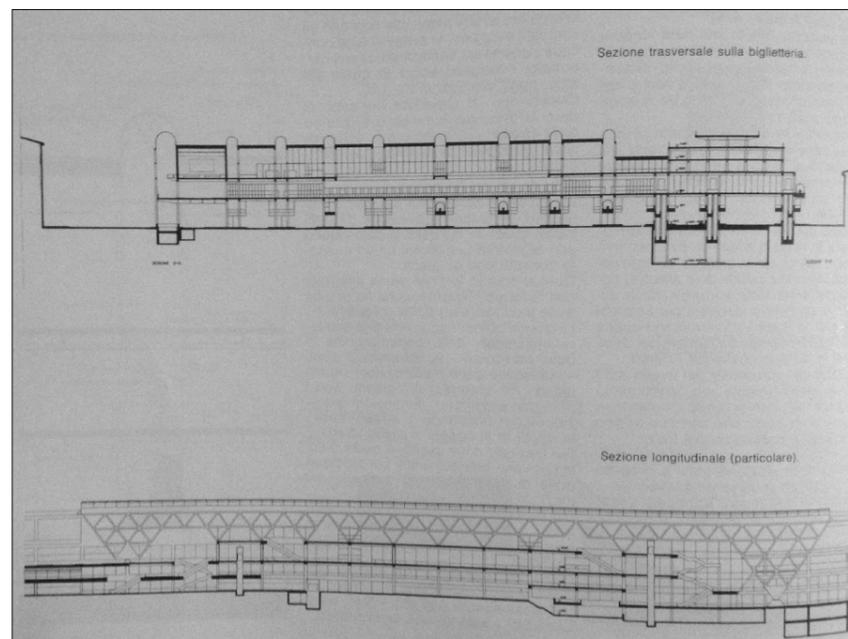
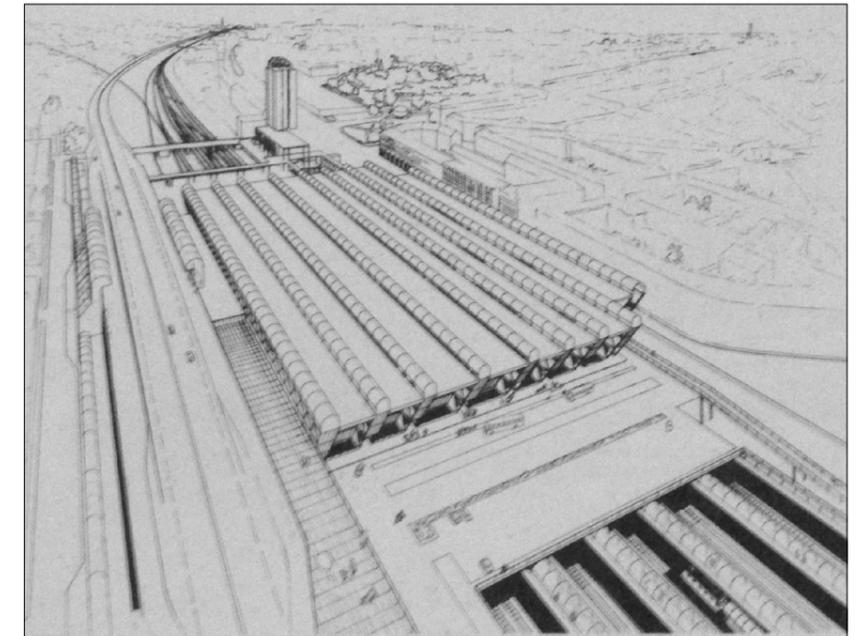
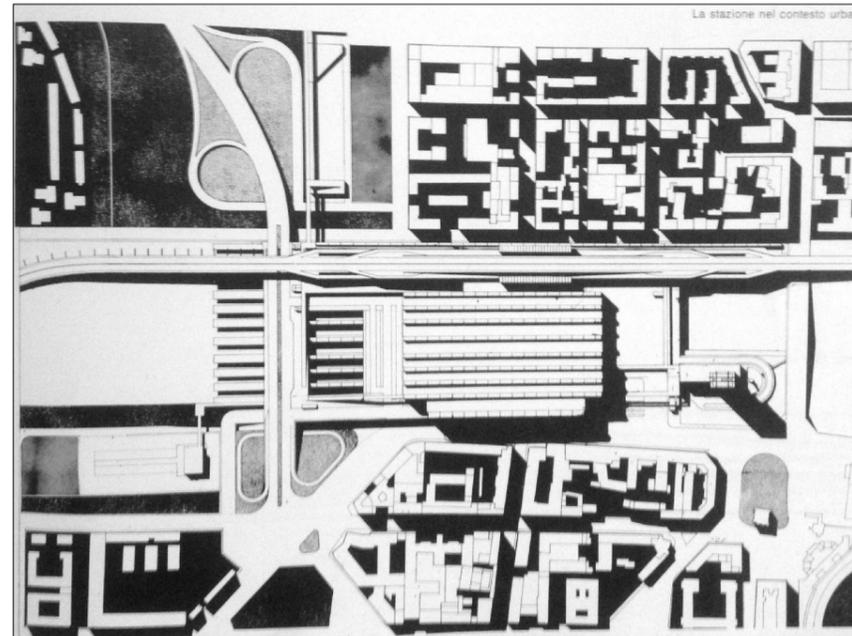
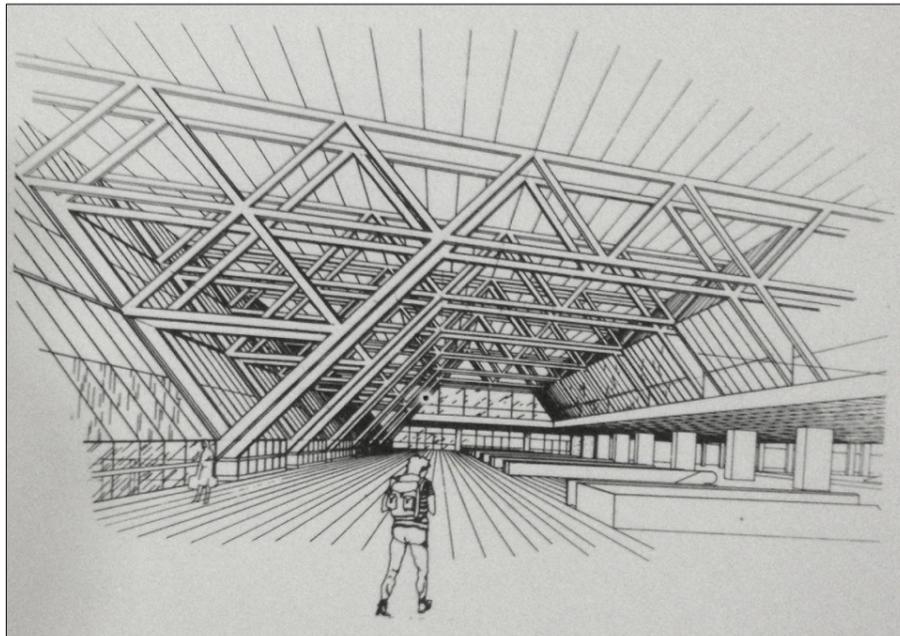
Questo spunto formale viene integrato con la forma triangolare che ha origine nelle travi reticolari della copertura.

I triangoli compongono infatti la struttura orizzontale della copertura, ma in un particolari subiscono delle modificazioni significative. Ad esempio all'ingresso Sud i triangoli assumono dimensioni eccezionali per raggiungere verso il basso la quota di appoggio a livello strada.

Sul piazzale delle uscite, a quota 9,60, si ritrovano triangoli simili per toccare punti di appoggio posti a livello del piazzale.

Sul prospetto del magazzino popolare e del supermarket il tema triangolare ricompare per superare il dislivello di un piano.

Anche l'hotel ferroviario è segnato dalla forma triangolare nelle travi reticolari che sostengono dall'alto i vari piani funzionali mediante una tensistruttura.



x Vernuccio R. a cura di, Stazione e città : 12 progetti per la nuova Stazione centrale di Bologna: contributo fiorentino al concorso di idee, Catalogo della Mostra tenuta a Firenze nel 1984, Firenze, Medicea 1984

12 Progetti .
11 Arch. Sergio Sozzi

12) Arch. Domenico Taddei

PERCORSI PEDONALI DELLA NUOVA STAZIONE COME VIABILITÀ PEDONALE CITTADINA

Al di là delle possibili distribuzioni interne in funzione del programma del Bando di Concorso son state proposte tutta una serie di "strade" molto grandi al di sopra del piano del ferro in parte mobili e in parte statiche, alcune principale, altre secondarie, alcune di carico e di scarico delle merci, altre di sicurezza delle varie attrezzature che pur convergono verso un "punto" creino tutta una serie di direzioni preferenziali (parcheggi, atrio, binari, centro commerciale, museo, vecchia stazione, ecc) in rapporto alla varie attività funzionalistiche e distributive di un complesso ferroviario integrato con la città e passante un nodo ferroviario. Proprio per questa ragione questi percorsi pedonali si sviluppano in maniera longitudinale e trasversale collegando in continuazione le varie attrezzature e in numerosi punti tutti i binari nel loro lunghissimo sviluppo. I percorsi pedonali passanti sui binari collegati con scale mobili in molti punti sono completati da ascensori (specie nei collegamenti con la metropolitana per dare diverse possibilità di salita e di discesa a diverse categorie di persona.

Ci sembra a questo punto (il riferimento è alla proposta progettuale) che si possa parlare (come avevamo accennato all'inizio) di un organismo "dinamico" in quanto il possibile utente che arriva o parte con il treno, o il cittadino che fruisce delle varie attrezzature dell'organismo, indipendentemente che debba partire o arrivare, ha la possibilità di vivere all'interno delle varie attrezzature spostandosi preferenzialmente in più direzioni scegliendo la strada che crederà più opportuna per raggiungere il suo programma e la sua mèta.

I percorsi molto grandi a mo' di strade coperte o scoperte con vari cambiamenti di quota dovrebbero proprio dare l'idea di "vivere" in un organismo dinamico in continua trasformazione.

ASPETTI FUNZIONALI-DISTRIBUTIVI DI FRUIBILITÀ DEGLI SPAZI STAZIONE.

Senza entrare nella descrizione degli aspetti funzionali e distributivi della proposta, ci interessa tuttavia riportare alcune indicazioni di lettura e alcune successive interpretazioni per maggiore esemplificazione dei vari elaborati.

Un solo piano di vita del nuovo organismo in realtà non esiste in quanto quello individuato nell'altro-mall è talmente collegato con il piano del ferro che si potrebbe pensare di viverlo in maniera integrata (sopra - sotto); le due quote non possono essere fruite in maniera indipendente l'una dall'altra. Il piano dell'atrio-mall (stazione passante-centro commerciale) è tuttavia posizionato a 10.00ml. dal piano del ferro per consentire una areazione molto forte delle varie parti e per avere la possibilità tra i 10.00 ml. e 8.00ml. di avere quel piano tecnico ispezionabile richiesto dal Bando di Concorso. Tutto l'organismo, sia la nuova proposta, sia la parte ristrutturata, sia le varie funzioni dislocate nei punti dell'area oggetto della proposta, convergono in varia maniera in un fulcro centrale che è rappresentato all'altri della stazione. Da questo "fulcro centrale". Che è il "cuore" del organismo proposto arrivano e si dipartono tutta una serie di collegamenti pedonali orizzontali e verticali dai quali e con i quali si raggiungono tutti i punti della stazione e tutte le funzioni esterne relative al completamento dell'area circostante della stazione.

Sull'asse trasversale dell'atrio collegato attraverso due grandi percorsi pedonali attrezzati si raggiungono ai lati di esso le uscite (entrate) che dovrebbero essere uste in particolar evenienze o per particolari funzioni.

Questi assi trasversali al piano del ferro (e longitudinali sul mall del Centro Commerciale) con strade aeree mobili e percorsi pedonali vengono collegati dalla parte nord-est alla stazione metropolitana, al primo ponte passante sul piano del ferro, alle funzioni di ristrutturazione della vecchia stazione al complesso alberghiero per il personale viaggiante (est) e proseguendo con un percorso aereo (sopra la Piazza XX Settembre) al terminal dei servizi pubblici extra-urbani (fuori dall'area di progetto). Da questo "centro" con un altro percorso longitudinale si collega la parte nord-est della città e con la parte nord-ovest e sud della attrezzatura ferroviaria. Dal lato ovest oltre al grande percorso pedonale del mall del centro commerciale, che termina con il terzo ponte passante (il secondo corrisponde all'atrio) sul piano del ferro e con il collegamento (strada perdonale) tra nord e sud, si trovano i grandi percorsi che collegano le due grandi aree di parcheggio e i terminal per i mezzi pubblici e per i taxi.

Queste due importanti "strade" trasversali sono in ultima analisi le direttrici principali di collegamento che realmente avranno il grosso peso di arrivo e di partenza dal complesso organismo della stazione con il tessuto circostante. Esse saranno mobili con, ai lati, possibilità di percorso pedonale e di sosta. Il piano dell'atrio avrà tutta una serie di attrezzature relative alla richiesta del programma del Bando ed ad un piano superiore quelle così dette di "ristoro" con gli opportuni collegamenti per gli utenti in vari punti e il collegamento per il carico e scarico delle merci.

I percorsi dell'atrio saranno direttamente collegati con le funzioni ristrutturata della vecchia stazione e con un volume esistente anche esso ristrutturato in cui è stato posizionato un museo di archeologia industriale e ferroviaria con una sala per conferenze e convegni in diretto collegamento con la parte dirigenziale e di rappresentanza.

Il grosso organismo del Centro Commerciale è costituito da tre (quattro) piano. Si rimanda alle distribuzioni delle attrezzature alle varie legende delle tavole, ci interessa tuttavia riportare come è stato impostato il problema dell'immagine costruita rispetto alla parte così detta dell'atrio.

La prima è caratterizzata sia nella struttura sia, nelle funzioni che nella forma da un ritmo preciso degli spazi con le indicazioni distributive in funzione delle scale mobili e quindi delle discese (salite) al piano del ferro, per un facile orientamento degli utenti, mentre la parte del centro commerciale è caratterizzata da varie possibilità volumetriche e spaziali affinché gli utenti (anche non utenti-viaggiatori) abbiano l'impressione di non trovarsi necessariamente in una stazione, ma in una delle tante attrezzature della città.

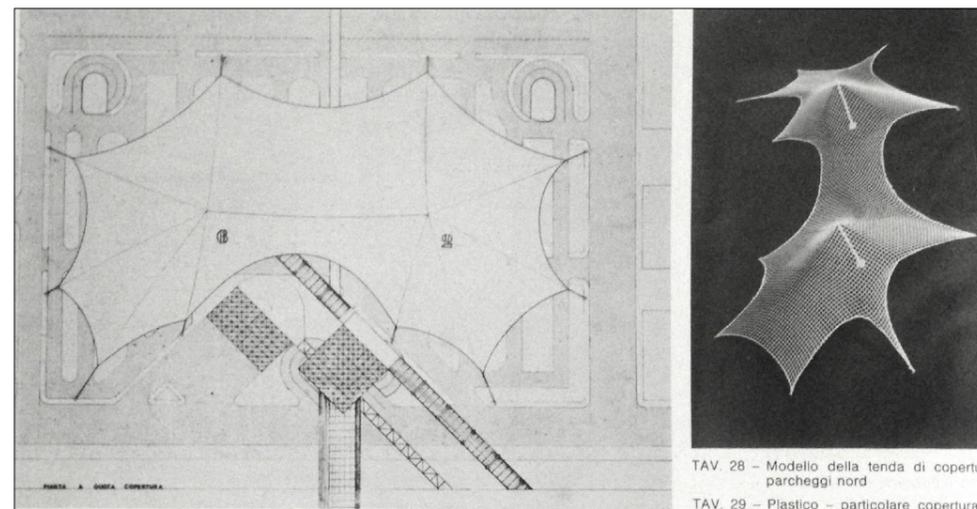
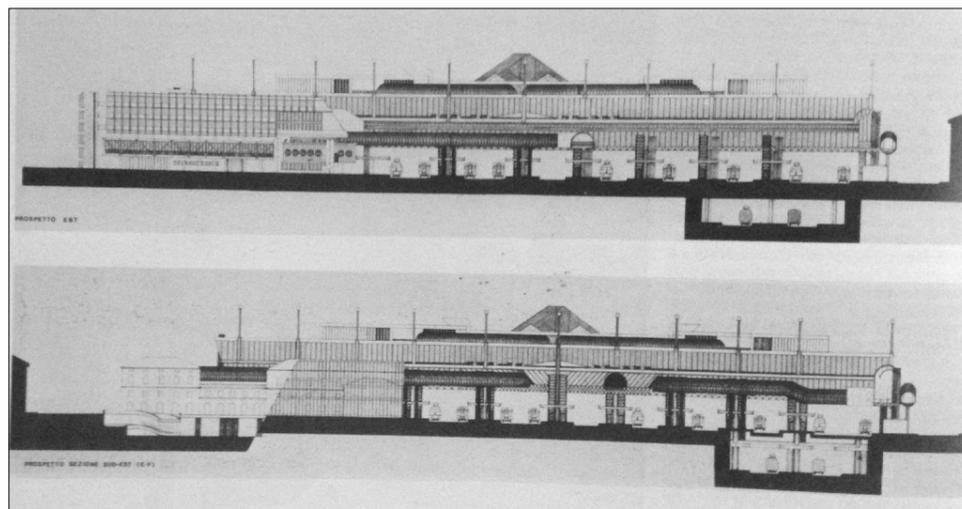
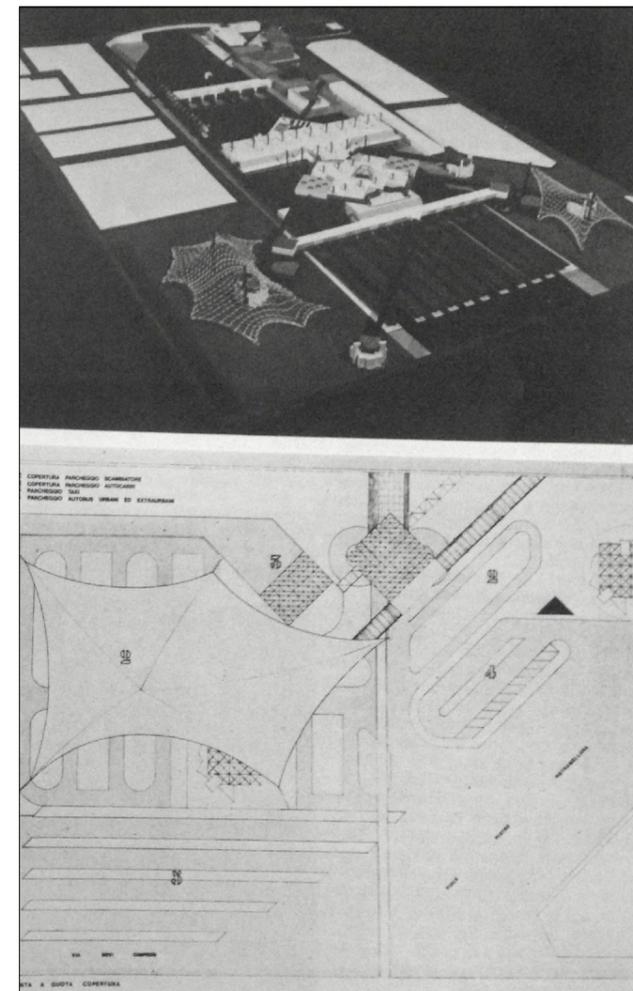
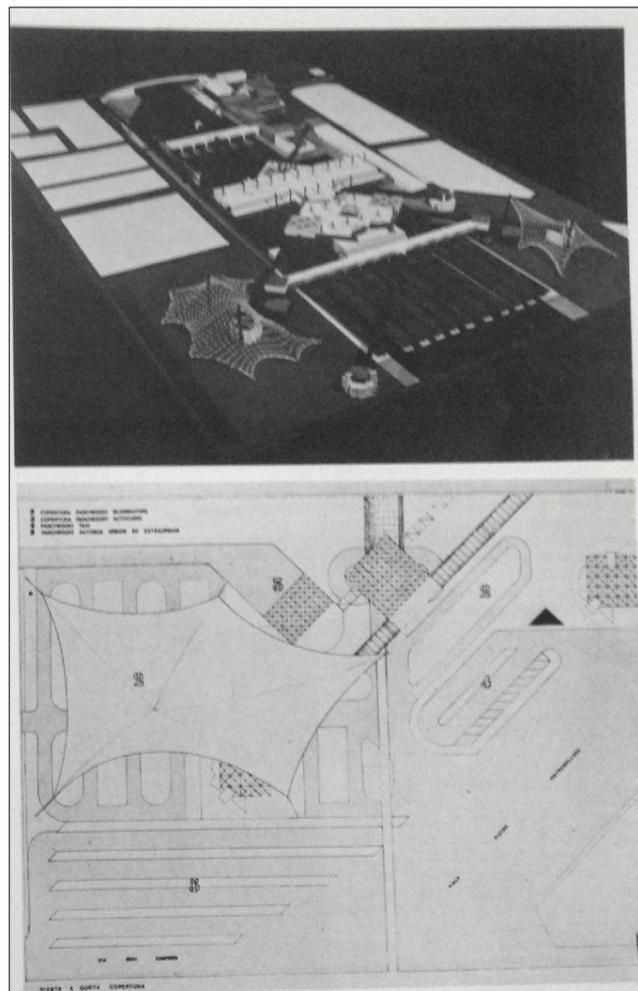
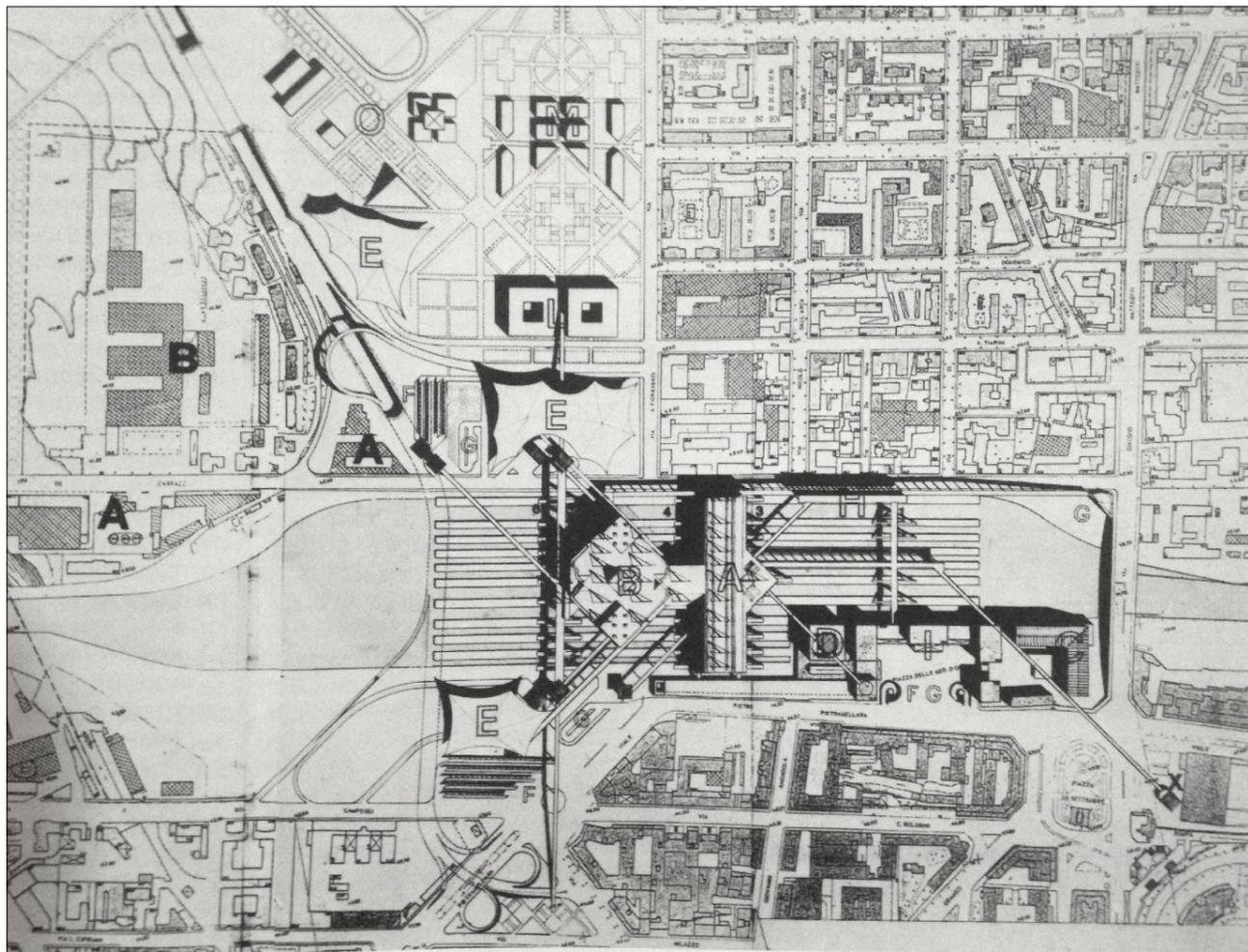
Nel centro commerciale è stato inserito un elemento funzionale e distributivo che cerca di risolvere il grosso problema dello scarico e del carico delle merci relativo al supermercato e al magazzino popolare. Infatti nel piano tra gli 8.00 ml e 10.00 ml è stato posizionato, sfruttando anche i 3.0ml. del secondo livello della strada dei negozi, oltre ad attrezzature tecnologiche ispezionabili anche una vasta area di deposito direttamente collegata con i terminali di carico e di scarico delle merci a nord e a sud.

Inoltre su questo piano con particolari accorgimenti tecnologici e funzionali è stata organizzata la possibilità di carico e di scarico delle merci attraverso containers che possono essere collegati direttamente dentro il deposito del centro commerciale dai treni merci in sosta sul piano ferroviario.

Il centro commerciale oltre agli elementi di collegamento verticale mobili e statici posizionati nelle opportune fasce di percorso nelle corrispondenze del supermercato e del magazzino popolare è caratterizzato da strade pedonali statiche di sicurezza in caso di incendio, lo stesso dicasi per quanto riguarda il piano superiore dove sono posizionate le piccole sale cinematografiche. Queste ultime infatti sono state sistemate nella piazza superiore del centro commerciale e hanno a possibilità funzionale e distributiva di poter essere fruibili o in quattro piccole sale o in due a due separate avendo dei pannelli afonici scorrevoli di separazione tra le due attrezzature.

La piazza più alta del centro commerciale sopra il grande percorso pedonale, è caratterizzata da una grande piramide di copertura trasparente con possibilità di affacciamenti nei piano sottostanti in modo da creare quelle caratteristiche e quegli scorci di differenziazione con altre parti della stazione a cui precedentemente abbiamo fatto riferimento.

Tutta la parte che riguarda a funzionalità e la distribuzione dirigenziale e la distribuzione dirigenziale e operativa del nodo ferroviario, compreso i vasti spazi per i “bagagli” e le altre funzioni specifiche sono state posizionate nella ristrutturazione dei vecchi edifici a livello del ferro e dei piani sovrastanti lasciando ampie possibilità di spazi per ulteriori e più sofisticate attrezzature con possibilità funzionali che possono essere raggiunte nei futuri anni di funzionamento. Rimandiamo comunque questa parte alle legende particolareggiate delle funzioni ai vari elaborati e alle varie quote degli edifici. Le attrezzature di sosta e di svago per il personale viaggiante e per il personale della stazione sono state posizionate ad est in modo da essere un punto laterale del nodo ferroviario facilmente raggiungibile e in diretto e preferenziale collegamento con la viabilità e le attrezzature della città.



x Vernuccio R. a cura di, Stazione e città : 12 progetti per la nuova Stazione centrale di Bologna: contributo fiorentino al concorso di idee, Catalogo della Mostra tenuta a Firenze nel 1984, Firenze, Medicea 1984

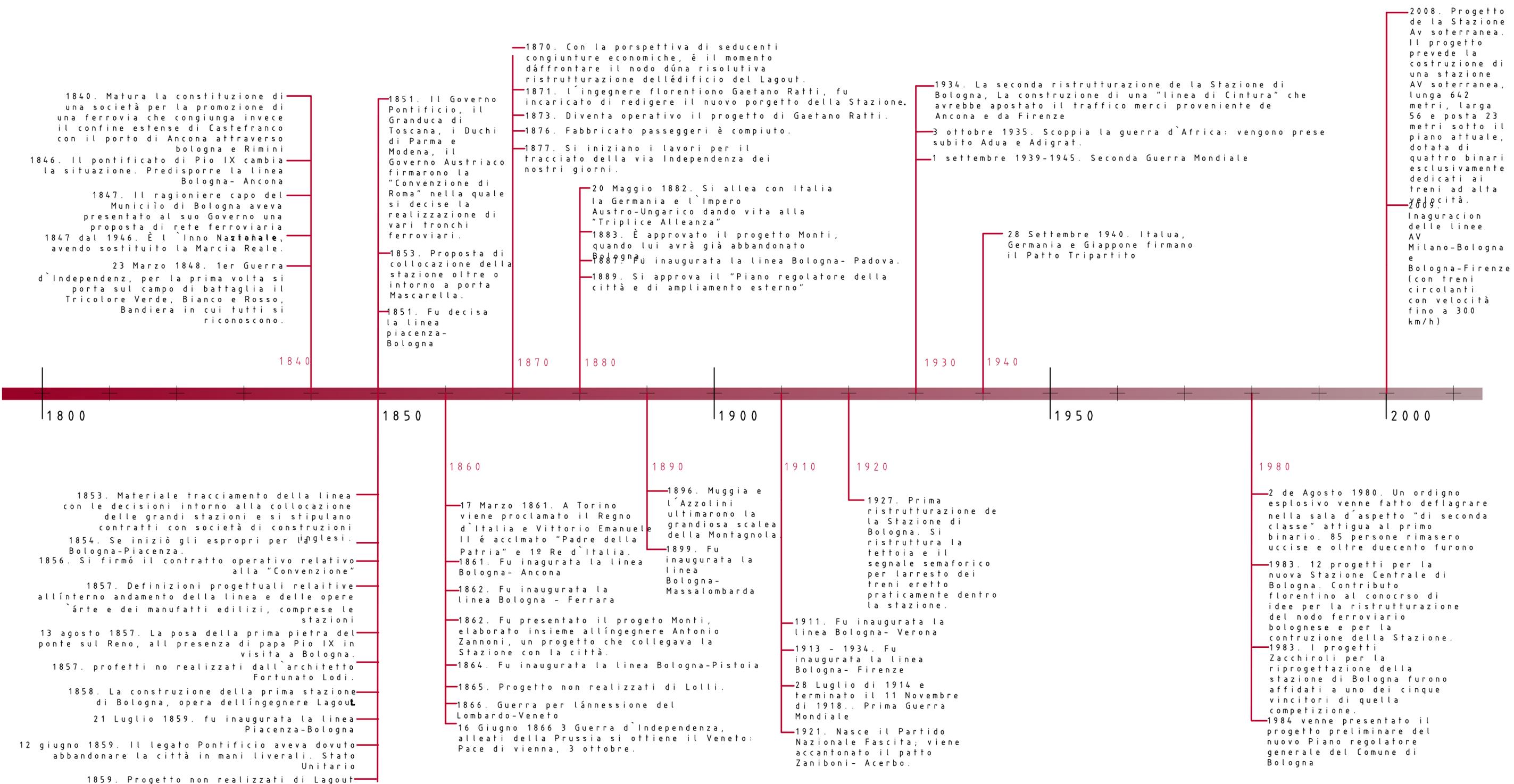
12 Progetti .
12 Arch. Domenico Taddei



3.5. CRONOLOGIA

3.5.1. CRONOLOGIA

1840 - 2013



Cronologia 1840 - 2013



3 . 5 . 2 . I L C A M B I A M E N T O
D E L ' I N T O R N O
D E L L A S T A Z I O N E
(1 8 5 0 - 1 9 8 0)

Autore e qualifica: [Anonimo]
 Titolo: Pianta della città di Bologna
 Data: [1857]
 Luogo di pubblicazione/stampa: [S.l.]
 Editore/Stampatore: [S.n.]
 Descrizione: Pianta ictografica del territorio urbano di Bologna



Autore e qualifica: [Anonimo]
 Titolo: Pianta della città di Bologna 1878
 Data: [1878]
 Luogo di pubblicazione/stampa: Bologna
 Editore/Stampatore: Wenk, Giulio
 Descrizione: Pianta ictografica del territorio urbano di Bologna



Autore e qualifica: [Anonimo]
 Titolo: Pianta della città di Bologna 1890
 Data: [1890]
 Luogo di pubblicazione/stampa: Bologna
 Editore/Stampatore: Brugnoli, G. e Figli
 Descrizione: Pianta ictografica del territorio urbano di Bologna



Autore e qualifica: [Anonimo]
 Titolo: Bologna a colpo d'occhio.
 Data: [ca. 1890]
 Luogo di pubblicazione/stampa: Bologna
 Editore/Stampatore: Brugnoli, Gaetano
 Descrizione: Pianta ictografica e scenografica del territorio urbano di Bologna



Autore e qualifica: Baronio, Giovanni [dis.]
 Titolo: Nuova pianta della città di Bologna 1909
 Data: [1909]
 Luogo di pubblicazione/stampa: Bologna
 Editore/Stampatore: Sauer & Barigazzi
 Descrizione: Pianta ictografica del territorio urbano di Bologna



Autore e qualifica: Inghingoli, A. [dis.]
 Titolo: Città di Bologna. Planimetria aggiornata alla primavera 1939.
 Descrizione: Indicazione delle varie categorie di edifici e di frade e delle linee tranviarie urbane.
 Data: 1939
 Luogo di pubblicazione/stampa: Bologna
 Editore/Stampatore: Cappelli
 Descrizione: Pianta ictografica del territorio urbano di Bologna



Autore e qualifica: Zanotti, Luciano
 Titolo: Pianta della città di Bologna
 Data: [1972-1975]
 Luogo di pubblicazione/stampa: [Bologna]
 Editore/Stampatore: [S.n.]
 Descrizione: Pianta ictografica e scenografica del territorio urbano di Bologna



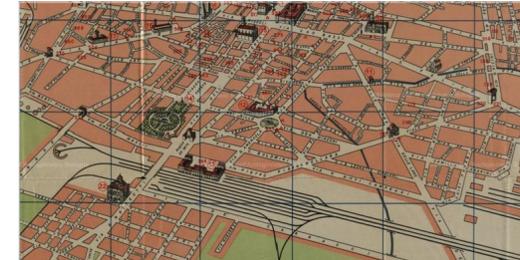
Autore e qualifica: [Anonimo]
 Titolo: Pianta della città di Bologna 1867
 Data: 1867
 Luogo di pubblicazione/stampa: [S.l.]
 Editore/Stampatore: [S.n.]
 Descrizione: Pianta ictografica del territorio urbano di Bologna



Autore e qualifica: Bologna (Comune). Ufficio di edilizia ed arte
 Titolo: Piano regolatore della città e piano di ampliamento esterno.
 Pianta generale
 Data: 1885
 Luogo di pubblicazione/stampa: Bologna
 Editore/Stampatore: F. Sauer & C. [lit.]
 Descrizione: Pianta ictografica del territorio urbano di Bologna



Autore e qualifica: Bagnoli, Giovanni; Guerzoni, F.D. [dis. tec.]
 Titolo: Bologna
 Data: [1919-1925]
 Luogo di pubblicazione/stampa: Bologna
 Editore/Stampatore: Stabilimenti poligrafici riuniti
 Descrizione: Pianta ictografica del territorio urbano di Bologna



Autore e qualifica: [Anonimo]
 Titolo: Pianta della città di Bologna
 Data: 1953
 Luogo di pubblicazione/stampa: Bologna
 Editore/Stampatore: A.B.E.S. [ed.]; Grafiche Minarelli
 Descrizione: Pianta ictografica e scenografica del territorio urbano di Bologna

IL CAMBIAMENTO DEL 'INTORNO DELLA STAZIONE (1850-1980) 01



4 . B I B L I O G R A F I A

Testi monografici:

Antonioni M., *2 agosto 1980 ore 10,25 Bologna*, Comune di Bologna, Bologna 1980.

B. C., *La migliore e piu adatta ubicazione della grande stazione per le ferrovie che confluiranno a Bologna* pensata e ideata, Tip. alla Volpe, Bologna 1853.

Boschi M. e Venturoli C., *2 agosto 1980. Dov'eri?*, Pendragon, Bologna 2004.

Cavazzi B., *Del sito più adattato da collocarvi la stazione della via ferrata centrale tanto entro che fuori Bologna*, Bologna 1853.

Chiusaroli C., *Il ferro fa bene ai bambini : la mobilita a Bologna ieri, oggi e domani : atti del seminario di Monte Sole, 23-24 novembre 2002*, La Compagnia dei Celestini, per pensare e costruire una citta migliore, Bologna 2002.

Club degli urbanisti ragionevoli, *Il nodo ferroviario, la stazione di Bologna e altri contributi*, Pendragon, Bologna 1998.

Lodi F. e Gavasetti G., *La stazione di Bologna a servizio delle Ferrovie italiane*, Società tipografica bolognese, Bologna 19...

Monari P., *La città che sale : dalla stazione ai giardini Margherita: viaggio nella Bologna del Rubbiani, (1848-1913)*, Litosab, Bologna 1994.

Neri P., *Nuovo progetto di ampliamento della stazione di Bologna*, Bologna 1914.

Pocaterra R., *La stazione di Bologna : un viaggio lungo un secolo e mezzo*, Minerva, Bologna 2009.

Vernuccio R. a cura di , *Stazione e città: 12 progetti per la nuova Stazione centrale di Bologna: contributo fiorentino al concorso di idee*, Catalogo della Mostra tenuta a Firenze nel 1984, Firenze, Medicea, 1984.

... , *L'A,B,C della stazione delle ferrovie in Bologna, ossia discorso stretto a dialogo sulla importanza che è da darsi alla sua collocazione*, Soc. tip. Bolognese, Bologna 1853.

Articoli da riviste:

Dirindin R., Pirazzoli E., *Bologna centrale: città e ferrovia tra metà ottocento e oggi*, Bologna 2008. pp.1-91

Gottarelli E., *La Stazione Ferroviaria di Bologna*, in "Il carrobbio: Rivista di studi bolognesi", L. Parma, Bologna 1982, pp. 156-162.

Penzo P., *Alle origini della periferia urbana : l'area intorno alla stazione di Bologna nella seconda metà dell'Ottocento*, in "Il carrobbio: Rivista di studi bolognesi", L. Parma, Bologna 1985. pp. 209-234

Parti di libro:

Lupano M. e Dal Zuoppo A., *Bologna, centrale delle correnti ferroviarie*, in (a cura di) Ezio Godoli e Mauro Cozzi, *Architettura ferroviaria in Italia:Ottocento*, D. Flaccovio editore, Palermo 2004. pp.367-386.

Penzo P., *Il piazzale delle stazioni. Caratteri architettonici e urbanistici di uno spazio ibrido. Bologna, Parma e Modena (1870-1900)*, in (a cura di) Ezio Godoli e Mauro Cozzi, *Architettura ferroviaria in Italia:Ottocento*, D. Flaccovio editore, Palermo 2004. pp.351-366

Ralletti F., *L'area della stazione centrale di bologna e i suoi abitanti irregolari*, in Guidicini P. e Pieretti G, *Città globale e città degli esclusi*, Franco Angeli, Milano 1998. pp.99-113.

Microfilm:

Ferrovie dell'Alta Italia, L'ingegnere Capo Divisione G. Ratti, *Disegni delle principali opere eseguite per l'ampliamento della Stazione di Bologna*, Firenze 1875.

5. R I N G R A Z I A M E N I

Vorremo iniziare questi ringraziamenti, alle persone più importanti della nostra vita, cioè alla nostra famiglia, non possiamo fare altro se non ripetere all'infinito che se siamo arrivate fin qui, non lo dobbiamo che a loro. Non è solo ad una questione materiale a cui mi riferisco ma anche a tutto l'appoggio, fiducia ed infinito affetto che ci hanno sempre accordato. Non aggiungo altro perchè ogni parola non potrebbe bastare per esprimere loro la nostra infinita gratitudine. Grazie.

Un sentito ringraziamento non può che andare ad Maria Beatrice Bettazzi, è stata bravissima insegnanti qui nell'Università di Bologna, e per il suo sorriso la prima settimana che arriviamo all'università senza sapere dove andare. Grazie per insegnarci la storia dell'architettura dell'otocento e che non gli sia finito mai il clima di lavoro assolutamente piacevole e interessante a lezioni. Grazie mille.

Ringrazio il nostro coordinatore Erasmus Luca Guardigli, che anche lui ci ha dato sempre consigli utilissimi per svolgere al meglio questo lavoro.

Ringrazio sinceramente tutti i nostri amici e amiche di Bologna, Valencia opure dei nostri rispettivi paesi, per avere sopportato tanti giorni con Autocad prima di loro. Ma che molte volte abbiamo saputo combinare la responsabilità ed il divertimento, e l'abbiamo passato realmente bene.

E per finire, un grandissimo abbraccio va poi a noi. Siamo compagne di lavoro di questi cinque anni, dal primo all'ultimo, intensi e faticosi ma sicuramente pieni di soddisfazioni. Abbiamo vinte assieme in questo periodo universitario tante soddisfazioni che ci serviranno per andare avanti nel mondo del lavoro.

Questi cinque anni sono volati, il tempo scorre velocemente, sembrano essere stati cinque giorni, intensi, bellissimi e non meno faticosi, lo studio è stato intenso ma sopportato bene grazie all'affetto di tutti, porteremo con noi per sempre le tante belle esperienze.

Un abbraccio a tutti.

Laura e Carmen

