

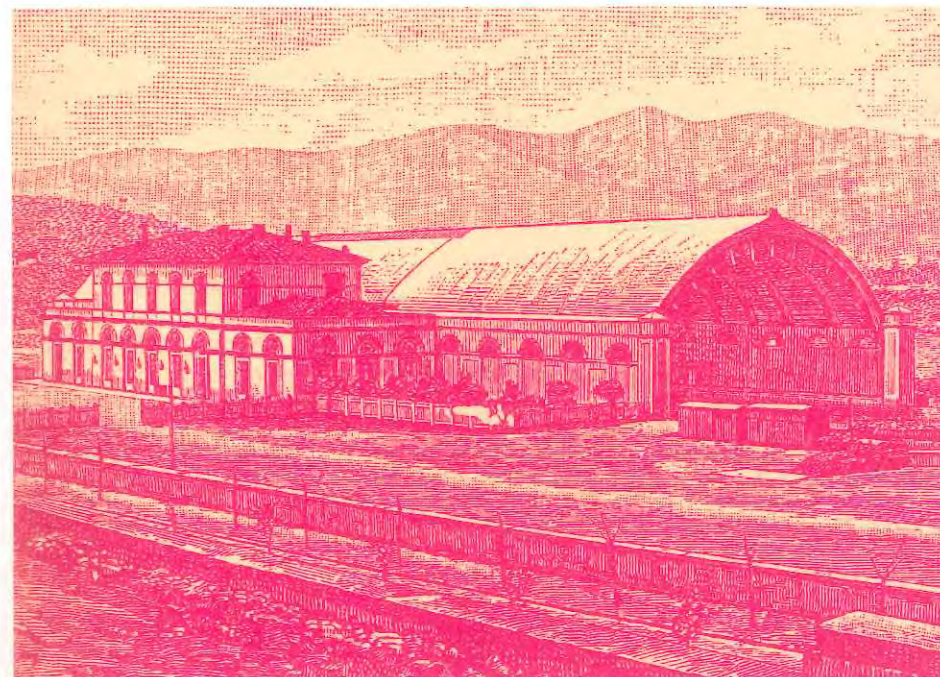
STORIA DELL'URBANISTICA/TOSCANA IX
Pubblicazione semestrale diretta da Enrico Guidoni
Supplemento di «Storia dell'Urbanistica»

STORIA DELL'URBANISTICA/TOSCANA IX

STORIA DELL'URBANISTICA TOSCANA/IX

Strade ferrate e stazioni:
nuovi paesaggi urbani e territoriali

a cura di Gabriella Orefice



STORIA DELL'URBANISTICA/TOSCANA IX

Pubblicazione semestrale diretta da Enrico Guidoni
Supplemento di «Storia dell'Urbanistica»

COMITATO DI REDAZIONE/TOSCANA

Gabriele Corsani, Giovanni Fanelli, Ezio Godoli, Gabriella Orefice

Responsabile scientifico per la Toscana: Giovanni Fanelli

Questo fascicolo di «Storia dell'Urbanistica/Toscana» è stato pubblicato nell'ambito della Ricerca Nazionale ex MURST «Strade Storiche urbane e territoriali dal Medioevo all'Ottocento», coordinatore nazionale Enrico Guidoni, coordinatore locale Gabriele Corsani.
Pubblicato con i fondi per la ricerca scientifica del MURST (40%) assegnati al Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio dell'Università di Firenze.

In copertina: La stazione di Arezzo agli inizi del Novecento (da *Le cento città d'Italia*, Milano, 1925).

Direttore responsabile: Enrico Guidoni

Progetto e realizzazione editoriale: Studio Mariano

Editore: Edizioni Kappa, Piazza Borghese, 6 - 00186 Roma - Tel. 066790356

Amministrazione e Distribuzione: Via Silvio Benco, 2 - 00177 Roma - Tel. . 06273903

Autorizzazione del Tribunale di Roma del 29-4-1982, n. 174

Abbonamento annuo: € 12,91, per l'estero € 15,50

Prezzo di un fascicolo € 7,75, arretrato ed estero € 9,30

Versamento sul c/c n. 91323008 - Cappabianca Paolo, Via Silvio Benco, 2 - 00177 Roma

STORIA DELL'URBANISTICA TOSCANA/IX

**Strade ferrate e stazioni:
nuovi paesaggi urbani e territoriali**

a cura di Gabriella Orefice



Edizioni Kappa

Indice

Nota introduttiva di <i>Gabriella Orefice</i>	5
<i>Leonardo Rombai</i> Ferrovie e ambiente nella Toscana dell'Ottocento	17
<i>Gabriella Orefice</i> Dalla Maria Antonia a S. Maria Novella: progetti per la stazione di Firenze	39
<i>Mauro Cozzi</i> Il giardino della stazione	59
<i>Elisabetta Pieri</i> Le piazze delle tre stazioni livornesi, tra storia e progetto	77
<i>Milva Giacomelli</i> Siena: una stazione in forma di piazza d'ingresso alla città	93

Sigle e abbreviazioni

ASCFPS	Archivio Storico del Compartimento di Firenze delle Ferrovie dello Stato
AMFCE	Archivio Museo Firenze com'era
ASCF	Archivio Storico Comunale di Firenze
ASF	Archivio di Stato di Firenze
ASL	Archivio di Stato di Livorno
BMF	Biblioteca Marucelliana di Firenze

Nota introduttiva

«Appena nacque e si realizzò in Toscana il pensiero delle vie Ferrate colla linea da Livorno a Firenze, si manifestarono, ed era naturale, l'idea e l'interesse di dare sviluppo a quel primo germe, onde portarsi a contatto delle frontiere dello Stato e far servire questo portentoso mezzo di locomozione alle grandi comunicazioni internazionali, pel vantaggio simultaneo della prosperità e della potenza degli Stati dell'amena Penisola». F. Corbani, 1851.

Dopo i numeri dedicati al sistema infrastrutturale toscano, strade, vie d'acqua e piazze, la rivista affronta ora il tema, assai vasto e denso di implicazioni, della nascita e dello sviluppo delle Strade Ferrate. A fronte dei numerosi studi che hanno trattato dei rapporti instauratisi fra il sistema dei trasporti ferroviari e i processi economici e industriali, più limitate sono le ricerche rivolte a chiarire l'incidenza del nuovo mezzo di locomozione sul paesaggio e sull'ambiente urbano; incidenza che si dimostra assai maggiore di quanto immaginabile, particolarmente in una regione quale la Toscana, caratterizzata da una natura collinare e dalla presenza di città dalle forti connotazioni storiche e da impre-scindibili identità culturali; elementi questi che hanno condizionato non poco la scelta dei tracciati e la costruzione delle opere d'arte, influenzando in maniera sostanziale anche sulla collocazione e definizione architettonica delle stazioni, aperte al flusso sempre più consistente dei viaggiatori.

Il precoce interesse della Toscana per i trasporti ferroviari è testimoniato da alcuni annunci apparsi sull'«Antologia», che sin dal 1820 aveva attivato collegamenti con gruppi culturali inglesi, francesi e tedeschi, più attenti alle problematiche legate al rinnovamento infrastrutturale e alla promozione industriale e commerciale dei rispettivi stati. Dopo il breve avviso intitolato *Vetture a vapore*, pubblicato nell'agosto del 1824, e l'annuncio dell'apertura della prima linea, Stockton-Darlington, avvenuta il 27 settembre 1825, la rivista tratta del tema in modo più ampio e circostanziato a partire dal 1826, quando dalle sue pagine si diffonde una vera e propria esortazione ad «ogni cittadino illuminato», a favorire lo sviluppo della ferrovia, nuovo «potente mezzo di prosperità» che si offre all'industria Toscana. Malgrado il diffuso scetticismo e l'aperta contrarietà di una parte dell'opinione pubblica, numerosi sono coloro che vedono nella realizzazione delle strade ferrate lo strumento per la promozione economica della Toscana. Fra di esse spicca la figura del marchese Carlo Ginori Lisci, consigliere intimo del granduca, il quale, il 27 ottobre 1826 nella villa di Poggio a Caiano, presenta a Leopoldo II un suo studio, circa i Vantaggi che potrebbe dare l'intrapresa di una strada di ferro fra Livorno e Firenze, influenzato dalla memoria, letta dall'ingegnere francese Navier all'Accademia delle Scienze di Parigi il 1 maggio di quell'anno, riguardante un possibile collegamento ferroviario fra Parigi e Le Havre.

In una realtà territoriale quale quella del Granducato, caratterizzata da difficili collegamenti stradali e dalla mancanza di efficienti trasporti fluviali, l'adozione del nuovo e moderno mezzo di locomozione sembra rappresentare la risposta alle esigenze di molti, anche se le strette relazioni che la classe dirigente toscana mantiene con i paesi impegnati nella realizzazione delle strade ferrate, in particolare l'Inghilterra, non si dimostrano comunque sufficienti a stimolare l'interesse degli imprenditori, restii a investire nell'opera ingenti capitali, mentre la stessa popolazione, poco e male informata, vede nel treno una minaccia a consolidati sistemi di trasporti. A questi timori sembra rispondere Emanuele Repetti, quando nello stesso anno, scrive sull'«Antologia» che «fra li grandi oggetti che oc-

Indice

Nota introduttiva di <i>Gabriella Orefice</i>	5
<i>Leonardo Rombai</i> Ferrovie e ambiente nella Toscana dell'Ottocento	17
<i>Gabriella Orefice</i> Dalla Maria Antonia a S. Maria Novella: progetti per la stazione di Firenze	39
<i>Mauro Cozzi</i> Il giardino della stazione	59
<i>Elisabetta Pieri</i> Le piazze delle tre stazioni livornesi, tra storia e progetto	77
<i>Milva Giacomelli</i> Siena: una stazione in forma di piazza d'ingresso alla città	93

Sigle e abbreviazioni

ASCFPS	Archivio Storico del Compartimento di Firenze delle Ferrovie dello Stato
AMFCE	Archivio Museo Firenze com'era
ASCF	Archivio Storico Comunale di Firenze
ASF	Archivio di Stato di Firenze
ASL	Archivio di Stato di Livorno
BMF	Biblioteca Marucelliana di Firenze

Nota introduttiva

«Appena nacque e si realizzò in Toscana il pensiero delle vie Ferrate colla linea da Livorno a Firenze, si manifestarono, ed era naturale, l'idea e l'interesse di dare sviluppo a quel primo germe, onde portarsi a contatto delle frontiere dello Stato e far servire questo portentoso mezzo di locomozione alle grandi comunicazioni internazionali, pel vantaggio simultaneo della prosperità e della potenza degli Stati dell'amena Penisola». F. Corbani, 1851.

Dopo i numeri dedicati al sistema infrastrutturale toscano, strade, vie d'acqua e piazze, la rivista affronta ora il tema, assai vasto e denso di implicazioni, della nascita e dello sviluppo delle Strade Ferrate. A fronte dei numerosi studi che hanno trattato dei rapporti instauratisi fra il sistema dei trasporti ferroviari e i processi economici e industriali, più limitate sono le ricerche rivolte a chiarire l'incidenza del nuovo mezzo di locomozione sul paesaggio e sull'ambiente urbano; incidenza che si dimostra assai maggiore di quanto immaginabile, particolarmente in una regione quale la Toscana, caratterizzata da una natura collinare e dalla presenza di città dalle forti connotazioni storiche e da imprescindibili identità culturali; elementi questi che hanno condizionato non poco la scelta dei tracciati e la costruzione delle opere d'arte, influenzando in maniera sostanziale anche sulla collocazione e definizione architettonica delle stazioni, aperte al flusso sempre più consistente dei viaggiatori.

Il precoce interesse della Toscana per i trasporti ferroviari è testimoniato da alcuni annunci apparsi sull'«Antologia», che sin dal 1820 aveva attivato collegamenti con gruppi culturali inglesi, francesi e tedeschi, più attenti alle problematiche legate al rinnovamento infrastrutturale e alla promozione industriale e commerciale dei rispettivi stati. Dopo il breve avviso intitolato *Vetture a vapore*, pubblicato nell'agosto del 1824, e l'annuncio dell'apertura della prima linea, Stockton-Darlington, avvenuta il 27 settembre 1825, la rivista tratta del tema in modo più ampio e circostanziato a partire dal 1826, quando dalle sue pagine si diffonde una vera e propria esortazione ad «ogni cittadino illuminato», a favorire lo sviluppo della ferrovia, nuovo «potente mezzo di prosperità» che si offre all'industria Toscana. Malgrado il diffuso scetticismo e l'aperta contrarietà di una parte dell'opinione pubblica, numerosi sono coloro che vedono nella realizzazione delle strade ferrate lo strumento per la promozione economica della Toscana. Fra di esse spicca la figura del marchese Carlo Ginori Lisci, consigliere intimo del granduca, il quale, il 27 ottobre 1826 nella villa di Poggio a Caiano, presenta a Leopoldo II un suo studio, circa i vantaggi che potrebbe dare l'intrapresa di una strada di ferro fra Livorno e Firenze, influenzato dalla memoria, letta dall'ingegnere francese Navier all'Accademia delle Scienze di Parigi il 1 maggio di quell'anno, riguardante un possibile collegamento ferroviario fra Parigi e Le Havre.

In una realtà territoriale quale quella del Granducato, caratterizzata da difficili collegamenti stradali e dalla mancanza di efficienti trasporti fluviali, l'adozione del nuovo e moderno mezzo di locomozione sembra rappresentare la risposta alle esigenze di molti, anche se le strette relazioni che la classe dirigente toscana mantiene con i paesi impegnati nella realizzazione delle strade ferrate, in particolare l'Inghilterra, non si dimostrano comunque sufficienti a stimolare l'interesse degli imprenditori, restii a investire nell'opera ingenti capitali, mentre la stessa popolazione, poco e male informata, vede nel treno una minaccia a consolidati sistemi di trasporti. A questi timori sembra rispondere Emanuele Repetti, quando nello stesso anno, scrive sull'«Antologia» che «fra li grandi oggetti che oc-

cupano attualmente il gento e l'attenzione del popolo inglese pochi ve ne hanno che permettono vantaggi più generali quanto il ristabilimento delle rotte di ferro come il miglior strumento di pronta comunicazione».

L'ipotesi del Ginori Lisci trova nuova eco sulla stampa nazionale allorché, nell'agosto 1836, Carlo Cattaneo, sul «Bollettino» degli «Annali di Statistica», riporta un ampio brano della memoria dedicata all'argomento dall'ingegnere Fabio Andreini, apparsa sul «Giornale Agrario Toscano». Dato che gli inuibili «fecondi e grandissimi vantaggi» non riescono a rompere l'opposizione dei proprietari terrieri, insistendo sulla convenienza di stabilire una strada di ferro fra Firenze e Livorno, l'Andreini obietta agli scettici che «I battelli a vapore sul mare, le macchine locomotive sulla terra trasporteranno ovunque ne piaccia un immenso numero di viaggiatori e di mercanzie, per un più diritto cammino con incredibile rapidità e con tenue spesa», ponendo le basi per il futuro sviluppo delle strade ferrate nella regione.

Mentre si moltiplicano le aperture di nuove linee in Europa e oltre Atlantico, in Toscana si avviano i lavori per la Livorno-Pisa, inaugurata il 3 marzo 1844 con grande concorso di pubblico e di viaggiatori. Un successo destinato a incrementarsi negli anni successivi, dando ragione a quegli imprenditori toscani che avevano finalmente compreso i vantaggi economici derivanti da un lato dalla gestione del nuovo sistema di trasporti, affidata a società anonime fondate su base giuridica di stampo francese, dall'altro dalla costruzione delle linee a cui lavorano i più quotati tecnici inglesi. Di questo ritardo sulla preparazione dei professionisti nostrani è consapevole l'ingegnere toscano Ulisse Guarducci, il quale nel '44 pubblica a Firenze una lunga e circostanziata memoria sulle Strade ferrate Ragionamenti storico-descrittivi sopra la costruzione valore ed utilità delle medesime. Dopo la traduzione curata a Milano nel 1836 da Luigi Tatti de L'architetto delle strade ferrate del francese E. Biot, questo può essere considerato uno dei primi studi organici che appaiono in Italia sull'argomento. In esso il Guarducci loda i «Temerari» che, per primi, hanno osato consegnare le loro vite alle locomotive che «rapide quanto il pensiero, si slanciano a percorrere lo spazio interposto, e quasi avessero vita e moto spontaneo, trasportano l'attonito viaggiatore, togliendogli il tempo di pensare e di vedere, sono l'opera più meravigliosa che abbia prodotto l'industria». La facilità della locomozione, la rapidità della partenza e del ritorno, la pochezza della spesa incitano anche i più sedentari ad uscire dal proprio paese, mentre «i capi lavori d'arte sparsi qua e là su tutta la superficie del globo potranno ispirare ogni cuore ad una possibile linea Milano-Venezia, scrive che la strada ferrata è «più strada di qualunque altra, perché trasporta roba e gente con più rapidità, più certezza, più puntualità, più frequenza, e con meno prezzo, meno molestia, meno lungaggini, meno guasto e meno pericolo di rapine, con essa si mettono in movimento molte persone ed innumerevoli cose, che non si sarebbero mai mosse e che sarebbero rimaste senza attività e senza valore, sepolte in un remoto angolo del Paese».

La ferrovia è poi, secondo il pensiero del Guarducci, elemento di unificazione politica e di perequazione sociale, dato che «Nei luoghi ove queste comunicazioni sono state in gran parte aperte, là dove il misero e il potente, l'aristocrata e il plebeo, l'indigente e il ricco, assisti sullo stesso scranno, si trasportano da un luogo all'altro... ognuno può sentire la sua dignità d'uomo», condizione necessaria a far nascere comunione d'idee e sentimenti. A questo proposito, se nel 1843 Girolamo Gargioli riferendosi all'unità doganale ritiene che, malgrado la convergenza degli interessi, sia da considerarsi permanente la divisione dell'Italia in piccoli stati e Carlo Pettiti, nel suo studio Delle strade ferrate italiane e del miglior ordinamento di esse, pubblicato nel 1846, inserisce suggerimenti pratici per il superamento del problema rappresentato dalle linee doganali dei singoli stati, Cesare Balbo ne Le speranze d'Italia, alludendo allo sviluppo ferroviario della penisola, osserva che «L'agevolare siffatte comunicazioni materiali è un agevolare quelle degli ingegni e dei costumi, un riunirli, un accomunarli in tutta la Nazione». Le valenze unificatrici della nascente rete ferroviaria italiana, osteggiata dal papato e dall'Austria ma appoggiata dai Savoia, trovano voce autorevole in Camillo Benso, conte di Cavour, il quale, nel suo Des chemins de fer en Italie, del '46, ipotizza una grande rete ferroviaria nazionale, «un sistema di comunicazioni che provocherà un movimento incessante di persone in tutti i sensi, e che metterà forzatamente in contatto popolazioni rimaste fin qui straniere le une rispetto alle altre».

In questa prospettiva va vista l'apertura al pubblico il 15 novembre 1846 della linea Pisa-Lucca, collegamento fra due stati ancora separati, il Granducato di Toscana e il Ducato di Lucca, preludio ad un sistema completo di vie ferrate toscane, da cui, come si legge nel Proemio al manuale dell'azionista della strada in questione, sarebbero scaturiti effetti «da superare di gran lunga ogni umana previdenza», dato che a nessuno «è dato sapere a quale grado di civiltà, di bellezza potrebbe giungere la Toscana, quando la maggiore e la più cara parte di essa sarà convertita quasi in una sola città avente un milione di abitanti, e per reggia Firenze e per lido Livorno».

Nell'ambito delle innovazioni tecnologiche che caratterizzano questo periodo, assume grande rilevanza l'introduzione del telegrafo, il cui primo impianto, vera e propria rivoluzione nel campo delle co-

municazioni, si ha proprio in Toscana, quando nel 1845 vengono installate le linee da Firenze a Livorno, da Empoli a Siena e da Pisa a Lucca. Su questa Toscana unificata, per via di terra e per via aerea, si esercita la penna di uno dei maggiori scrittori toscani, Carlo Lorenzini, Collodi, che ironizza sul viaggio in treno nel suo Un romanzo a vapore. Da Firenze a Livorno. Guida storico-umoristica, pubblicato a Firenze nel 1856.

L'atteggiamento liberistico adottato da Leopoldo II negli ultimi anni del governo lorenese in Toscana, favorisce le iniziative promosse da capitali stranieri per operazioni che assicurano ai privati larghi margini di speculazione finanziaria. A seguito del successo economico delle prime realizzazioni e dell'incentivo degli interessi azionari garantiti dallo Stato per alcune di esse, si arriva in breve ad una vera e propria corsa alle concessioni, che suscita l'ironico commento contenuto in un articolo dedicato alle Strade ferrate in Toscana, pubblicato negli «Annali Universali di Statistica» nel 1846: «Continua il fervore nel fare nuovi progetti e, in mancanza di nuove linee da scoprire, dopo che ogni angolo della Toscana ha avuto l'onore di essere giudicato dai progettisti meritevole di una strada ferrata, si moltiplicano le domande sopra la stessa linea. Dicesi che per quella da Firenze a Pistoia siensi presentate ventidue compagnie».

Nel 1860 con i suoi 257 chilometri di linee interne, che coprono gran parte del territorio centro settentrionale, la Toscana è una delle regioni italiane meglio servite dal nuovo mezzo di locomozione, anche se, per quanto riguarda i collegamenti verso gli stati confinanti, si deve attendere l'unificazione nazionale per superare le oggettive difficoltà tecniche rappresentate dall'attraversamento dell'Appennino verso Bologna e delle paludi maremmane verso lo Stato Pontificio. L'opposizione del papato al nuovo mezzo di locomozione si traduce in aperta ostilità con la pubblicazione di memorie che enfatizzano le possibili ripercussioni negative sulla già precaria economia, come accade nel caso dello scritto di B. Blasi, significativamente intitolato Del danno che avverrebbe allo Stato Pontificio da qualunque strada ferrata fra la Toscana e l'Adriatico, edito a Roma nel '46.

La prima fase «eroica» della costruzione del nuovo sistema di trasporti è troppo coinvolta dagli aspetti economici e politici del fenomeno per potere dare adeguato spazio a considerazioni diverse, quali quelle relative all'impatto delle strade ferrate sulle città e sul territorio toscani; preoccupazione che inizia a farsi strada con maggior incisività dopo l'Unità d'Italia. La presenza, ancora marginale, della ferrovia nell'iconografia toscana, si traduce infatti, dalla fine dell'Ottocento, in una maggiore consapevolezza delle potenzialità anche figurative del nuovo mezzo. Si passa quindi dai semplici riferimenti alle strade ferrate contenuti nella veduta aerea della città di Lucca, prise au dessus du Chemin de Fer de Pise, disegnata nel 1846 dal Guesdon, o nella veduta prospettica di Piazza Cavour a Firenze in cui Giuseppe Poggi inserisce sullo sfondo la linea ferroviaria aretina, alla redazione della lunga veduta a volo d'uccello dedicata alla Direttissima Firenze-Bologna, che ha, come protagonista assoluta, l'incidenza del nuovo mezzo di trasporto sul paesaggio appenninico.

Pubblicando nel 1983 sulle pagine di «Storia della città» alcune riflessioni sul tema dell'«orribile mostro che sfreccia», in un articolo intitolato Ferrovia, paesaggio e città, Giovanni Klaus Koenig, propone, come una delle possibili chiavi di lettura del fenomeno, l'influenza esercitata dalla ferrovia sull'immaginario collettivo, facendo riferimento alla ricchezza di raffigurazioni che al treno e al viaggio in treno hanno dedicato le arti visive. A differenza di ciò che accade con altri mezzi di trasporto, l'impatto della ferrovia sul paesaggio, massimamente per quanto riguarda le stazioni e gli scali merci, è stato secondo Koenig «assai più forte di altre successive modificazioni della città e del territorio» e di questo si occupa il numero della rivista che si presenta, primo di una breve serie dedicata all'argomento ferroviario, che vede e vedrà impegnati studiosi di diverse competenze disciplinari, a chiarire i molteplici aspetti di un soggetto fra i più attuali, date le ripercussioni che comportano a livello urbanistico il potenziamento da un lato e la dismissione dall'altro di linee, stazioni e parchi ferroviari.

All'influenza sull'ambiente toscano sono rivolte le attente considerazioni di Leonardo Rombai che aprono la rivista. Data la natura della regione, le nuove linee ferroviarie si inseriscono nel paesaggio collinare con una serie infinita di interventi assai incisivi, dovuti alla necessità di avere tracciati rilevati, sorretti da terrapieni e punteggiati da innumerevoli viadotti, ponti e sottopassi. Gli alti costi di realizzazione, dovuti alla qualità dei terreni spesso instabili e franosi, l'attraversamento con gallerie dei rilievi collinari, l'urgenza di rivedere la rete stradale per adeguarla alle nuove esigenze di trasporti misti, l'impatto sulla vita sociale delle popolazioni coinvolte, sono tutte tematiche affrontate da Rombai che non dimentica il capitolo assai impegnativo della trasformazione degli equilibri territoriali locali e nazionali, dal momento della costruzione delle prime linee isolate alla loro introduzione in una sistema coordinato dopo l'Unità d'Italia.

I successivi contributi sono invece dedicati all'inserimento, reale o di progetto, delle strade ferrate nel paesaggio urbano, e al condizionamento da loro prodotto sullo sviluppo infrastrutturale ed edilizio di interi quartieri cittadini. Punto di contatto fra realtà diverse quali ferrovia e città, luogo degli scambi, degli arrivi e delle partenze, le stazioni si prefigurano come moderne porte urbane, tanto da richiede-

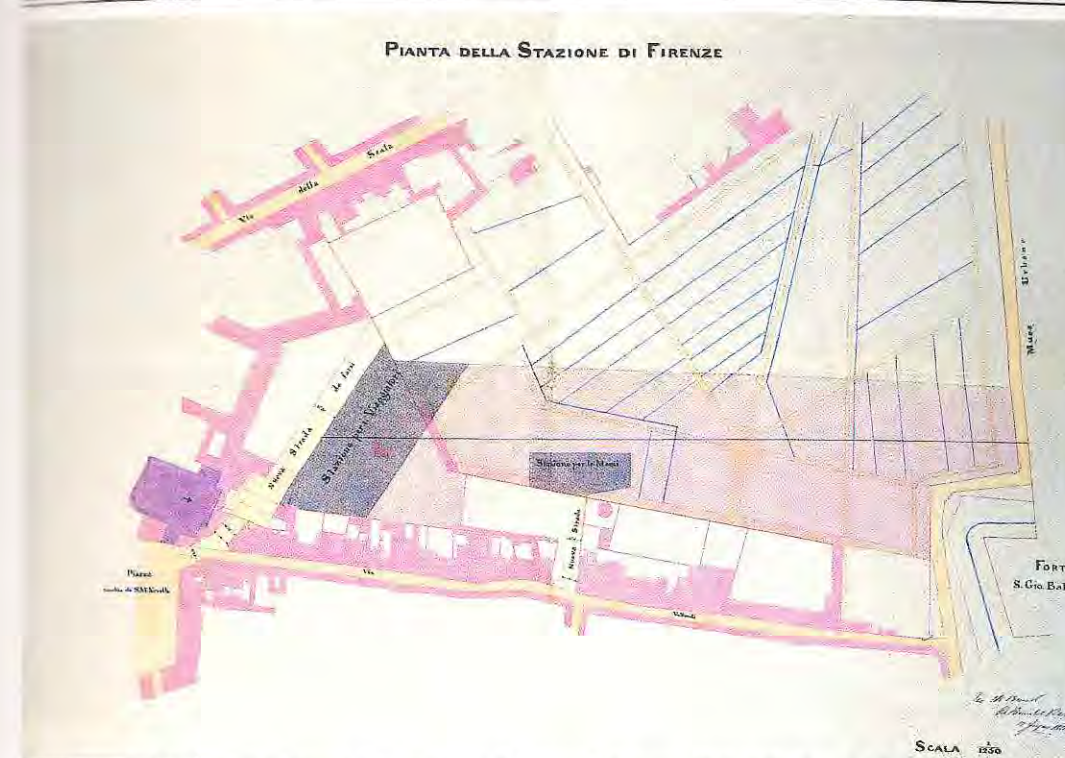
re, dopo le prime limitate realizzazioni, edifici di ben più ampie dimensioni, caratterizzati spesso da una monumentalità che le fa assimilare a moderne cattedrali erette in onore della velocità dei trasporti, in cui la inevitabile citazione degli stili del passato si coniuga con l'uso di nuovi materiali, quali il ferro e il vetro. Solo nel Novecento, quando i primi fabbricati viaggiatori vengono sostituiti da più moderni ed efficienti costruzioni, si assiste allo sviluppo di una nuova progettualità che prende in considerazione con maggior convincimento la sede della stazione che, nella sua qualità di nodo urbano, media fra esterno e centro della città con complessi impianti di assi stradali, di sistemazioni a verde, di ampie piazze che entrano di diritto nell'immaginario urbano, divenendo un topos della città moderna, come testimoniano le numerose cartoline illustrate dedicate al tema.

Il problema dell'adeguamento del fabbricato viaggiatori della stazione fiorentina affrontato da chi scrive, inizia si può dire all'indomani dell'Unità italiana con una serie di progetti, più o meno realistici e convincenti, indirizzati a ridisegnare un brano di città divenuto ormai principale e a definirne i collegamenti con il centro urbano. La scelta di avere a Firenze una stazione di testa è infatti a lungo contrastata, da chi, come Giuseppe Poggi e Donatello Corinti, vede la possibilità di realizzare una stazione di transito in area più periferica, recuperando allo sviluppo residenziale e commerciale le aree preziosissime occupate dalla Maria Antonia e dal parco ferroviario granducale. Un'idea che si ripropone con regolarità nel dibattito urbanistico cittadino e che suscita, oggi come allora, opinioni diverse e contrastanti, data l'indubbia cesura che le linee ferroviarie rappresentano per il tessuto edilizio fiorentino, permettendo d'altra parte l'ingresso dei viaggiatori nel cuore stesso della città. Al chiarimento di alcuni dei numerosi aspetti del problema è dedicato lo scritto di Mauro Cozzi, che punta l'attenzione sulla proposta presentata al concorso indetto per la nuova stazione dall'architetto Raffaello Fagnoni e dall'ingegnere Enrico Bianchini, che, come urbanisti fiorentini, al problema della collocazione e dell'inserimento nella realtà cittadina tentano di dare risposte concrete e innovative, con un progetto le cui specifiche valenze paesistiche vengono riconosciute dal Sindacato degli Ingegneri di Firenze e da tecnici e uomini di cultura quali Ugo Ojetti e Gustavo Giovannoni.

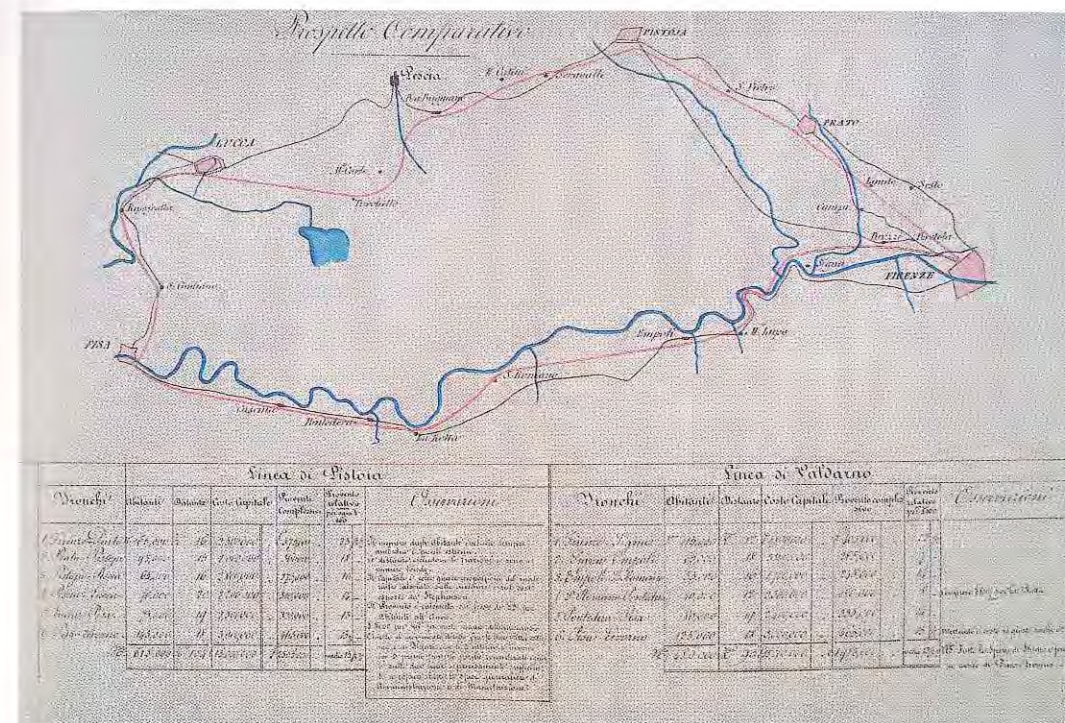
Anche se per ragioni diverse, non meno complessi si dimostrano i processi di collocazione delle stazioni nell'ambito di altre città toscane; ne è esempio l'intricato problema della sistemazione ferroviaria livornese, affrontato da Elisabetta Pieri, che ne ricostruisce ragioni e soluzioni avvalendosi di un attento studio documentario. Terminal della prima importante strada ferrata toscana, Livorno, porto del granducato e successivamente sempre più spesso meta del turismo vacanziero di fine Ottocento, si trova a dover coniugare interessi a volte contrastanti che incidono in modo sostanziale sulle scelte di localizzazione delle stazioni. Come Firenze, combattuta fra ubicazioni più vicine al cuore della città, maggiormente funzionali al commercio e al turismo, o più periferiche, a favore delle attività produttive, dalla metà del XIX secolo, la città labronica avvia un ampio dibattito in merito, che porta alla presentazione di progetti diversi e alternativi. Una vicenda che si conclude solo con l'inaugurazione della nuova stazione nel luglio del 1910, «la più vasta e bella d'Italia», che diviene l'elemento più visibile di una diversa realtà urbana, meno legata a connotazioni mercantili e produttive, proiettata invece verso attività di accoglienza e di svago.

Il problema della revisione degli impianti ferroviari di Siena e della collocazione della nuova stazione sono oggetto della accurata ricerca svolta da Milva Giacomelli negli archivi delle Ferrovie dello Stato; dai primi studi urbanistici, redatti fra il 1913 e il 1914, ai progetti «in stile» presentati per il fabbricato viaggiatori dalla Société Française de Chemin de Fer en Toscane, alle proposte avanzate a partire dal 1931 da Angiolo Mazzoni, caratterizzate da una particolare attenzione all'innesto dell'articolato corpo della stazione e dei suoi servizi in un ambito urbano così fortemente qualificato, su cui pesava la presenza di «vincoli speciali d'ambiente». Il lungo lavoro di definizione planimetrica e volumetrica dell'edificio, svolto dal progettista, testimonia della volontà di adeguarsi alle condizioni del luogo, al fine, come sottolinea l'autrice, «di inserire il nuovo complesso come presenza discreta nel paesaggio senese e di configurare una nuova piazza d'ingresso alla città».

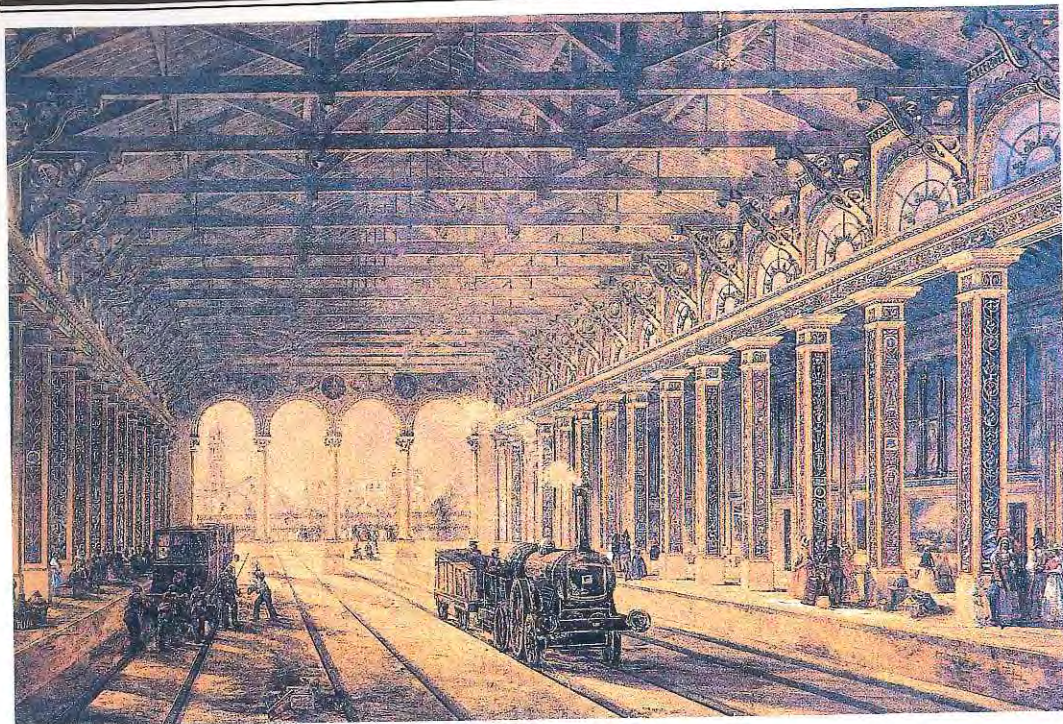
Gabriella Orefice



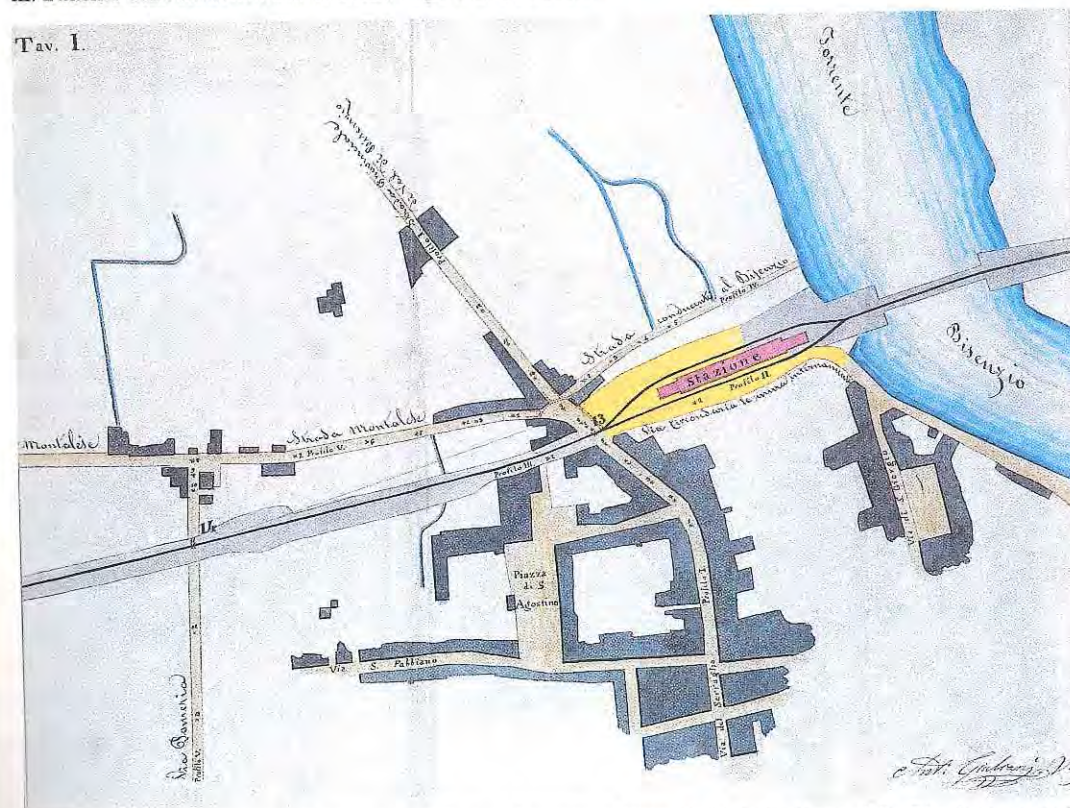
I. I.K. Brunel, B.H. Babbage, Pianta della Stazione di Firenze, 12 giugno 1846 (ASF, Pianta della Direzione generale delle acque e strade, 1819).



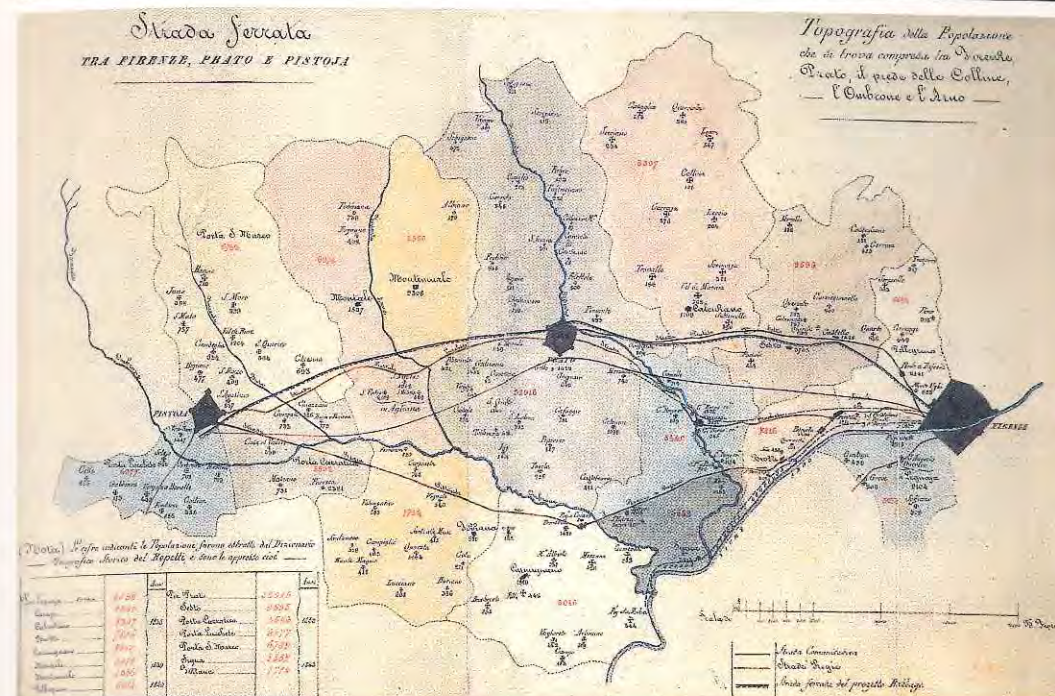
II. Pianta dei diversi tracciati proposti per la linea della strada ferrata Firenze-Pisa, 1845 (ASF, Segreteria di Gabinetto, Appendice, f. 426).



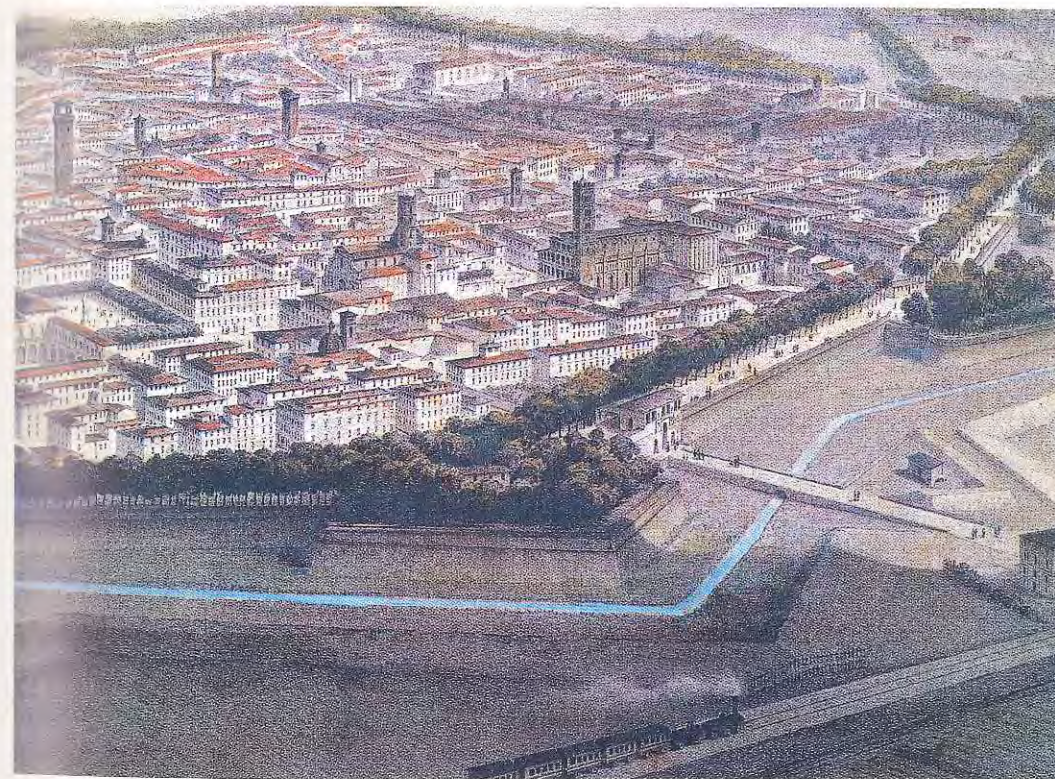
III. L'interno della Stazione Maria Antonia, acquerello (ASCFFS).



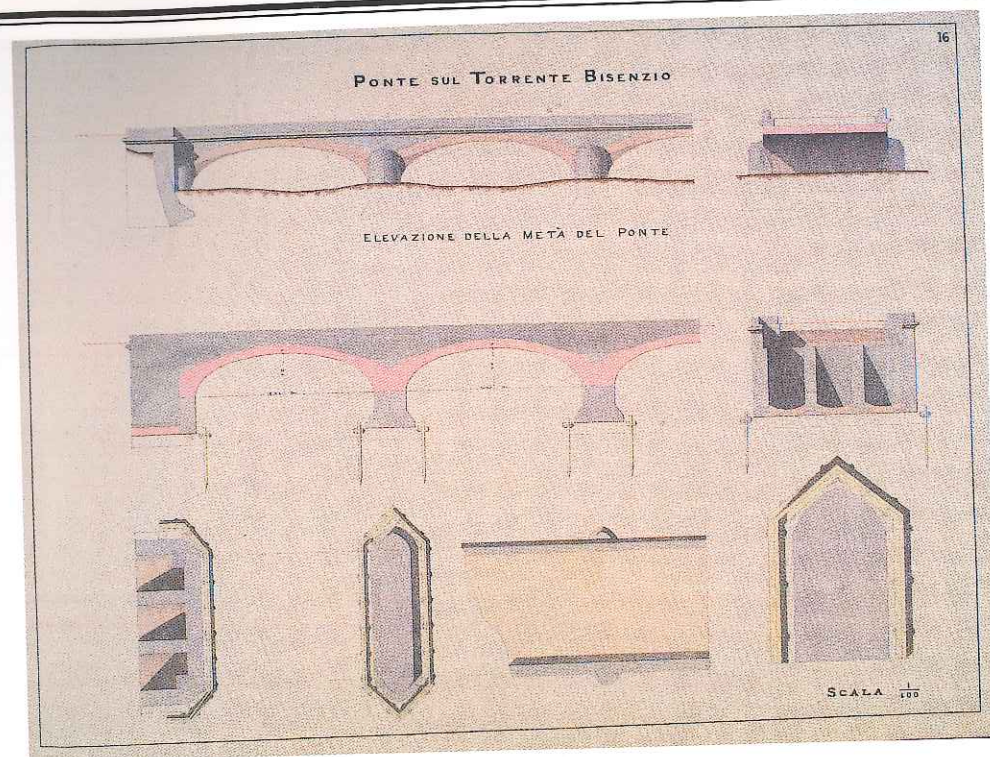
IV. A. Giuliani, Ubicazione della Stazione di Porta a Serraglio a Prato [1848] (ASF, Piante della Direzione generale delle acque e strade, 108).



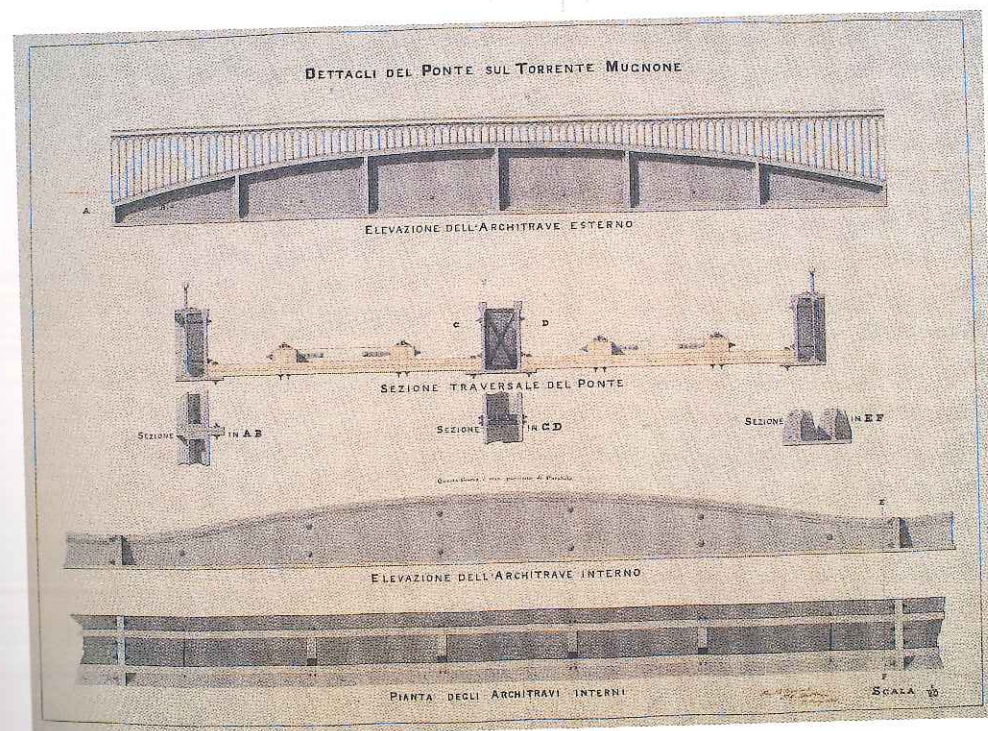
V. Strada Ferrata fra Firenze Prato e Pistoia. Topografia della Popolazione che si trova compresa tra Firenze, Prato, il piede delle colline, l'Ombrone e l'Arno [1846] (ASF, Pianta della Direzione generale delle acque e strade, 104).



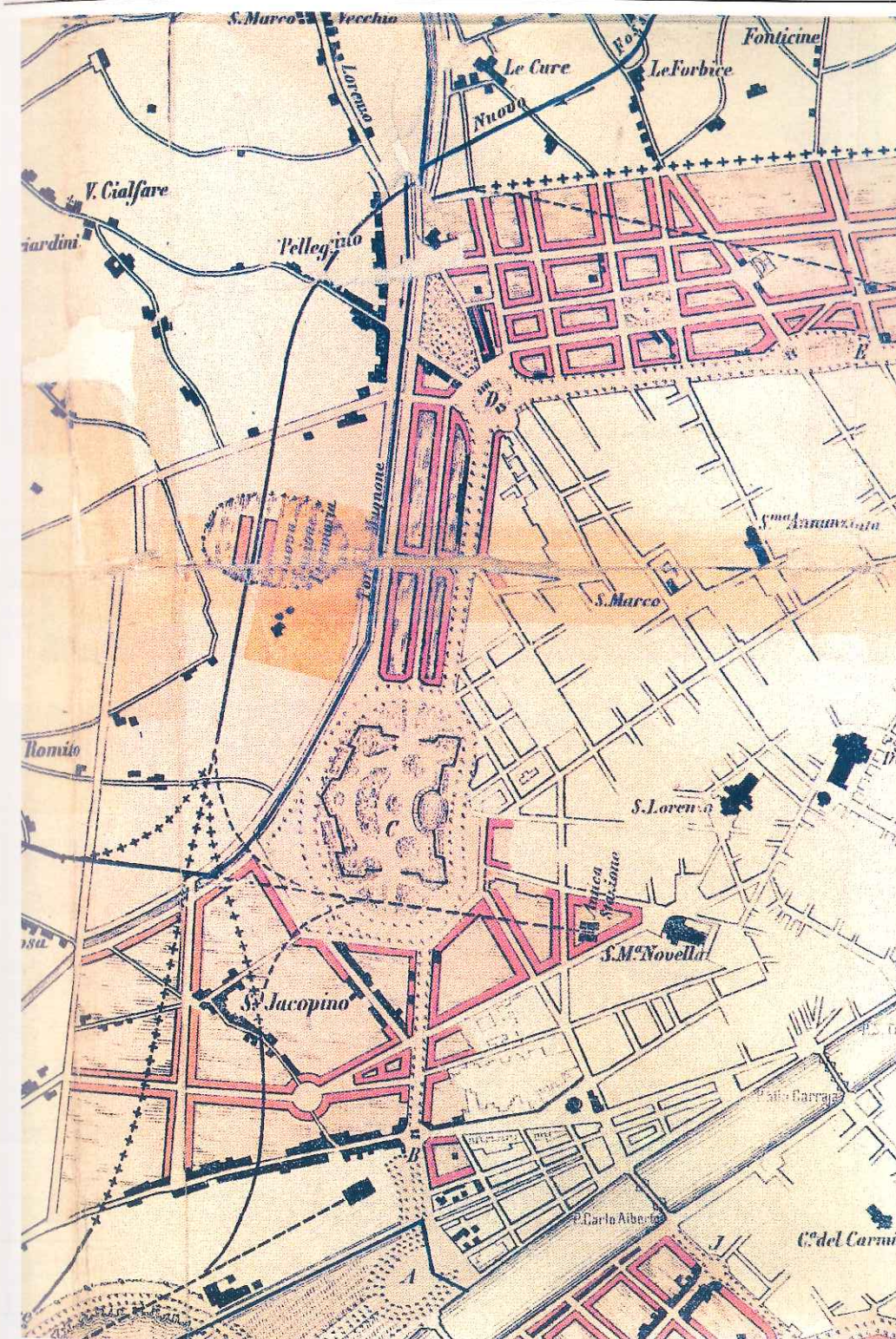
VI/ Lucques. *Vue prise au dessus du Chemin de Fer de Pise* [1846]. A. Guesdon, Parigi (ASF, Miscellanea di Pianta 433).



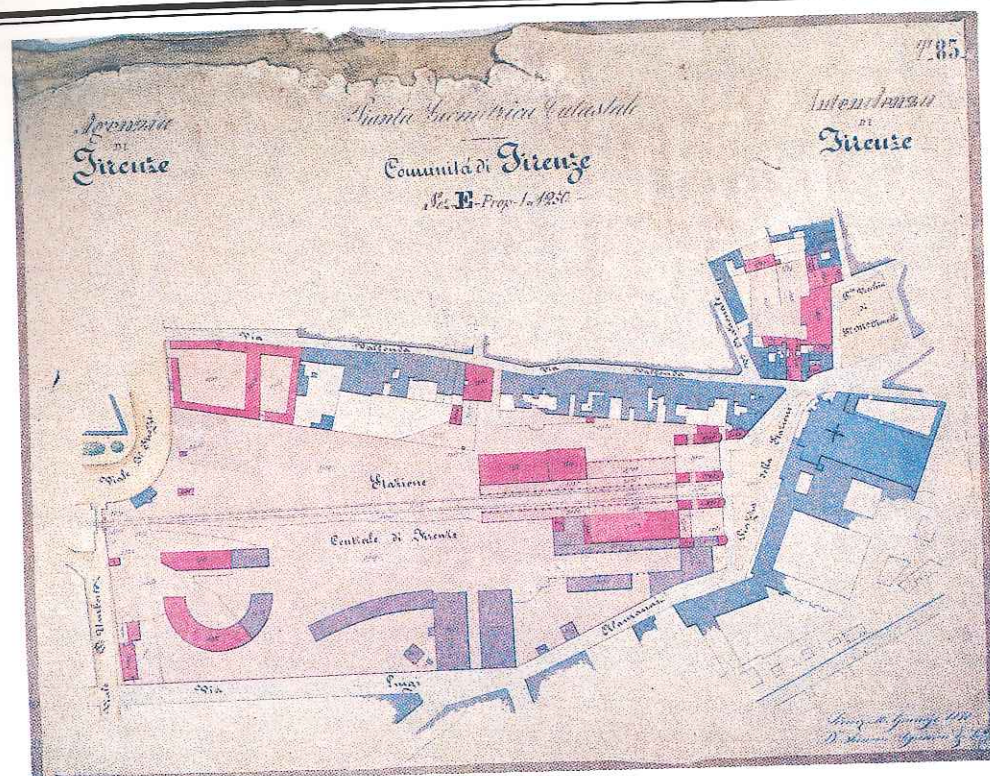
VII/ Strada ferrata Firenze-Prato. Ponte sul Torrente Bisenzio, 10 novembre 1845 (ASF, Pianta della Direzione generale delle acque e strade, 1740, 16).



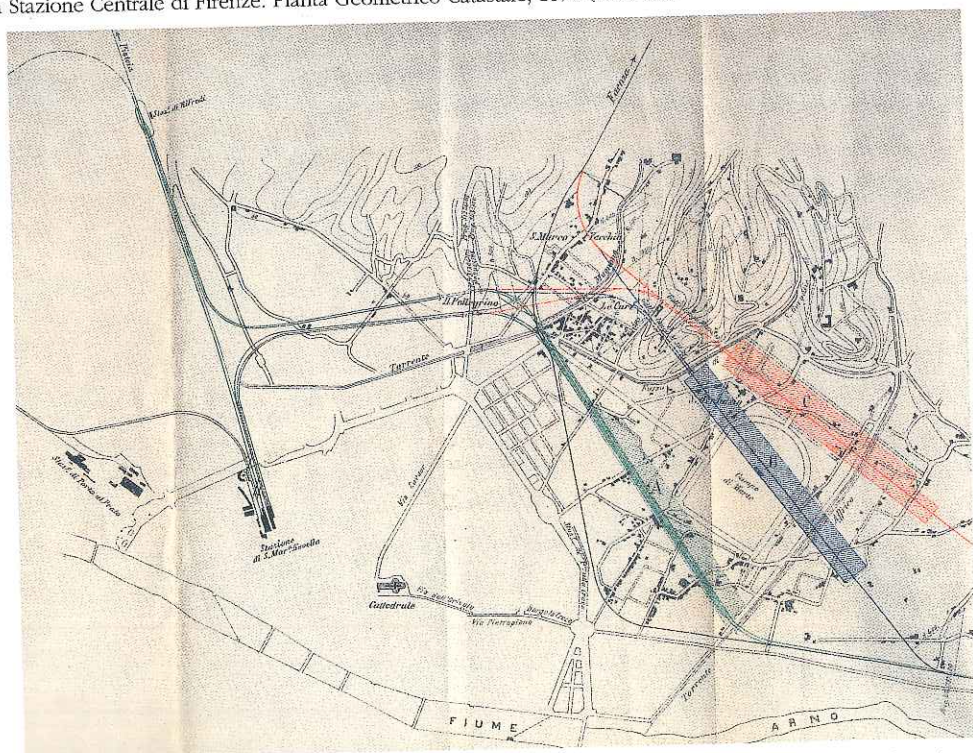
VIII/ Strada ferrata Firenze-Prato. Ponte sul Torrente Mugnone, per I.K. Brunel B.H. Babbage, 7 maggio 1846 (ASF, Pianta della Direzione generale delle acque e strade, 1739, 16).



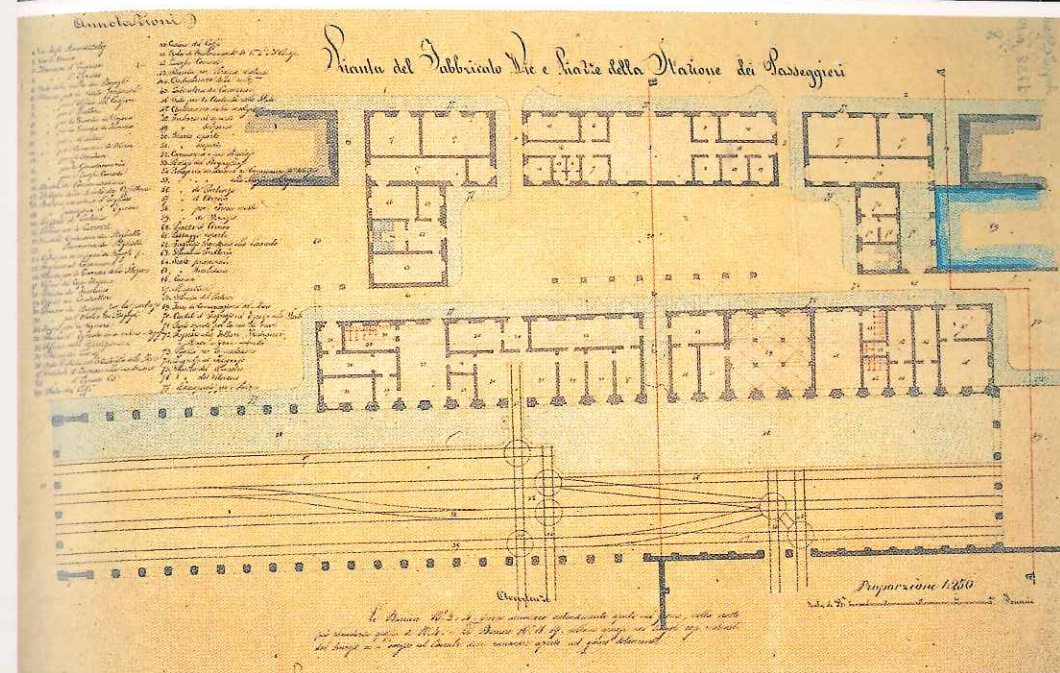
IX/ G. Poggi, Progetto di massima per l'ingrandimento della città di Firenze presentato al Comune nell'anno 1865. Particolare con indicazione della nuova sistemazione ferroviaria prevista dal Poggi. (da G. Poggi, Sui lavori per l'ingrandimento di Firenze, Firenze, 1882).



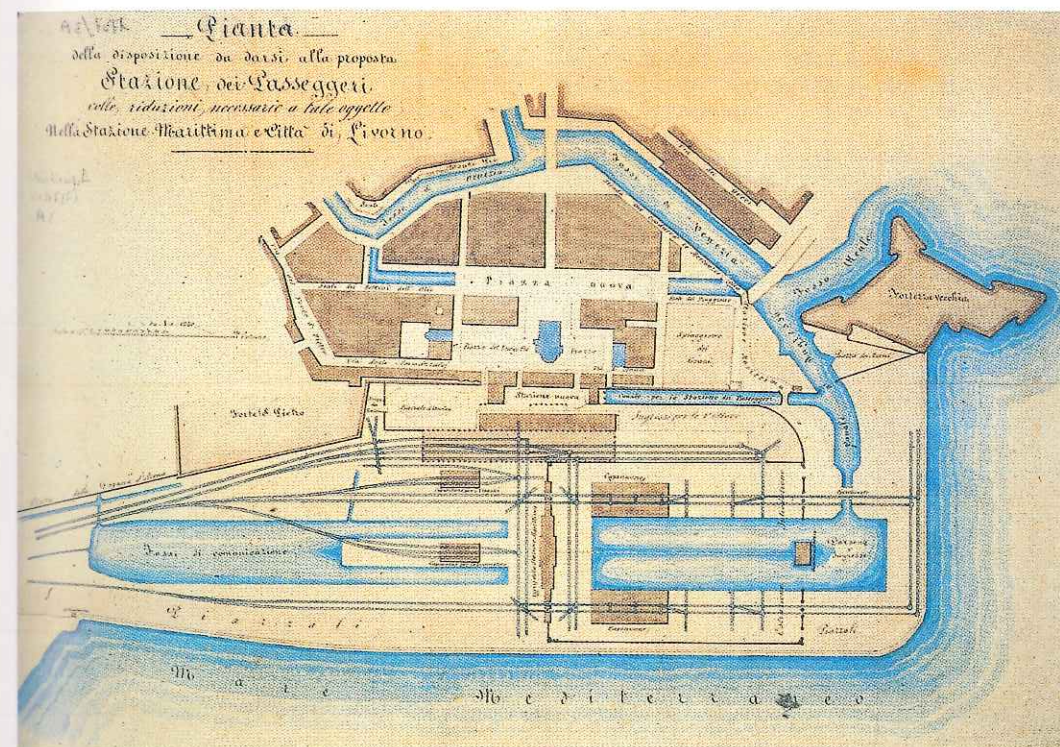
X/ La Stazione Centrale di Firenze. Pianta Geometrico Catastale, 1878 (ASCFFS).



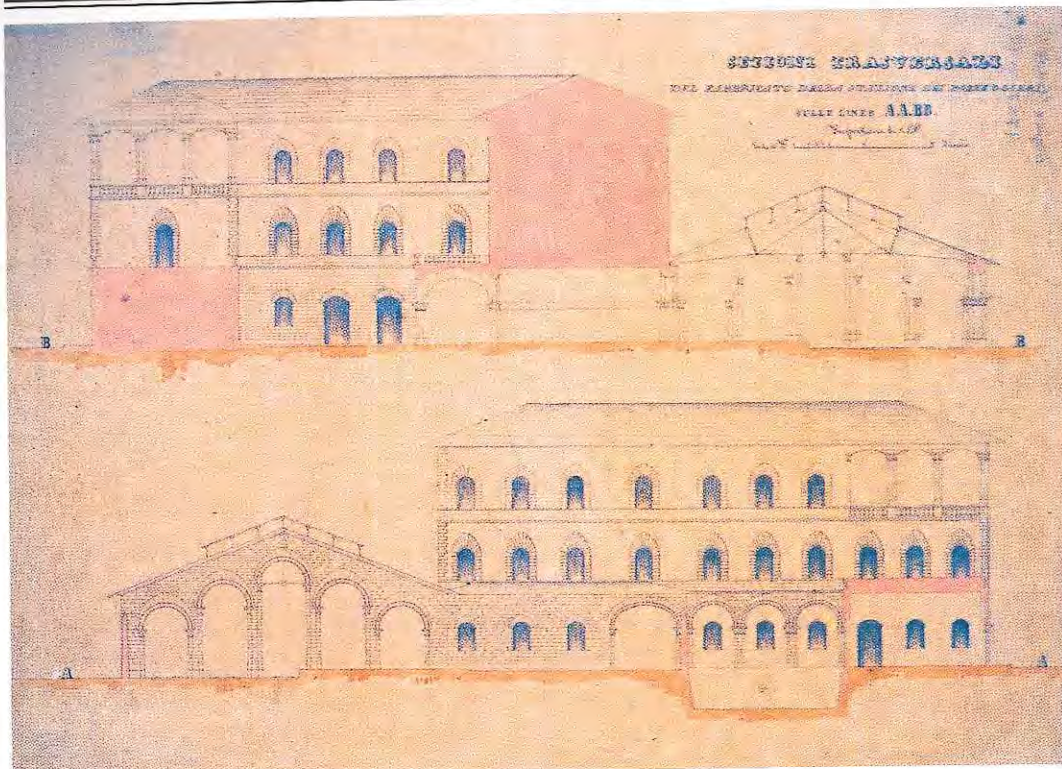
XI/ Riordinamento del servizio ferroviario di Firenze con indicazione di tre diverse proposte per l'ubicazione della nuova Stazione di Campo di Marte (da *Riordinamento del servizio ferroviario di Firenze e la nuova stazione al Campo di Marte*, Firenze, 1890).



XII/ Livorno, Pianta generale della stazione doganale (ASF, Pianta della Direzione generale delle acque e strade, 1737/1A, 1855-56).



XIII/ Livorno, Pianta del fabbricato, via e piazza della stazione dei passeggeri (ASF, Pianta della Direzione generale delle acque e strade, 1738/8).



XIV/ Livorno, *Pianta della disposizione da darsi alla proposta stazione dei passeggeri* (ASF, Pianta della Direzione generale delle acque e strade, 1737/3A).



XV/ L'ingresso alla stazione di Livorno da poco inaugurata (da A.V. VECCHI, *Livorno*, Firenze 1913).

Ferrovie e ambiente nella Toscana dell'Ottocento

Leonardo Rombai

Come è noto, il sistema ferroviario toscano venne in gran parte realizzato (o almeno impostato) da società private debitamente concessionate dallo Stato, nell'ultima fase del governo lorenesse, a partire dalla fine degli anni '30.

Nel 1859, al passaggio dai Lorena al Governo Provvisorio, le strade ferrate avevano già assunto una consistenza davvero ragguardevole, forse superiore al peso economico della Toscana, estendendosi per 257 chilometri: erano la Leopolda Firenze-Pisa-Livorno (aperta nel 1844-48), la Pisa-Lucca-Pistoia-Prato-Firenze (nell'ultimo tratto denominata Maria Antonia) (aperta tra il 1844 e il 1857 salvo la galleria di Serravalle ultimata nel 1859) e la Centrale Toscana Empoli-Siena (aperta nel 1848) che proprio nel 1859 fu prolungata fino a Sinalunga-Torrita (attraverso Asciano e Rapolano) con destinazione Chiusi, ove perverrà nel 1862. Altre linee erano in costruzione, come la Ferdinanda Aretina Firenze-Arezzo nel tratto iniziale fino a Pontassieve (che sarà aperto nel 1862, con la linea ultimata nel 1866), la transappenninica Porrettana Pistoia-Bologna (aperta nel 1864), che «era congeniale al piano austriaco di espansione politica e militare. Il poter raggiungere il porto di Livorno con una via spedita era l'aspirazione maggiore di Vienna¹; e finalmente la tirrenica settentrionale Pisa-Viareggio-Sarzana-Spezia, progettata nel 1856 e costruita tra il 1861 e il 1863-64.

Invece, la tirrenica meridionale o Ferdinanda Maremmana Livorno-Grosseto-Chiarone, concessionata nel 1845, non venne mai iniziata e fu il Governo Provvisorio di Bettino Ricasoli a costruirla, a tappe forzate, tra il 1860 e il 1864 nel territorio regionale, con la breve diramazione Cecina-Saline di Volterra. Sempre al Ricasoli si

deve la concessione (nel 1859) dell'altra linea maremmana, la Siena-Montepescali per Asciano, che sarà inaugurata però solo nel 1872, con confluenza nella Tirrenica poco prima di Grosseto.

Per disporre della seconda transappenninica, la Faentina Firenze-Borgo San Lorenzo-Faenza, occorrerà attendere circa 40 anni dalla sua ideazione, e precisamente il 1887-93, con le sue 8 gallerie principali (tra cui la più lunga degli Allocchi) e i suoi numerosi e alti ponti e viadotti. Nel 1913, si aggiungerà anche il braccio della Pontassieve-Borgo San Lorenzo che allacciava la Faentina all'Aretina.

In quegli stessi anni a cavallo dei secoli XIX e XX, varie altre ferrovie vennero costruite, come la Spezia-Parma, la Lucca-Aulla (poi proseguita per Borgo a Mozzano e Bagni di Lucca), la Lucca-Viareggio e la Lucca-Ponte a Moriano, la Campiglia-Piombino, la Poggibonsi-Colle di Val d'Elsa, la Arezzo-Città di Castello, la Arezzo-Stia, la Follonica-Massa Marittima, la Bagni di Lucca-Castelnuovo Garfagnana, la Orbetello-Porto Santo Stefano, ecc.

A queste vie di grande comunicazione si devono aggiungere varie altre strade ferrate di uso locale – come la Siena-Buonconvento-Monte Antico (approvata nel 1905 e costruita solo nel 1912-27), la Lucca-Pontedera (1928) e la linea di montagna Pracchia-San Marcello Pistoiese (1926)² – e soprattutto di uso industriale/minerario, con non poche linee ubicate soprattutto nel territorio senese e maremmano. Le prime linee di questo tipo furono la Carbonifera Montebamboli-Torre Mozza, piccola infrastruttura a trazione animale, costruita nel 1845-49 nel territorio di Massa Marittima-Follonica per condurre al mare la lignite estratta in quelle miniere (una ferrovia che ven-

ne dotata di notevoli opere d'arte, come gli alti ponti sul torrente Milia, a causa delle forti pendenze del tracciato; e la breve Follonica Fonderia-Follonica Porto di appena 1702 m, pure a traino animale, del 1857³.

Le nuove linee ferrate, ovviamente, si inserirono con immediatezza nei paesaggi della Toscana con i loro tracciati spesso rilevati (sostenuti da terrapieni e non di rado da muraglie di contenimento), con i loro innumerevoli viadotti/sottopassi aperti per consentire il traffico stradale e con i non pochi ponti spesso realizzati «a travate di ferro, mirabili per meccanica, ma non davvero per bellezza o per economia», come si scriveva per quelli tra Pontedera ed Empoli della Leopolda in corrispondenza dell'inaugurazione del tratto⁴. Vale la pena di rilevare, sempre a proposito di questa linea «primaria», che rispetto ai 5 inizialmente previsti, se ne dovette infine costruire ben 19⁵.

Anche il prolungamento della Centrale Toscana da Siena per Sinalunga ed oltre richiese l'edificazione di un'opera d'arte assai impegnativa come il ponte sul torrente Salarco⁶, mentre il prolungamento per Montepescali (Grosseto) via Asciano comportò la costruzione di un numero assai maggiore di opere d'arte: «fra queste un viadotto alto m 25 sul fosso Canale, e uno sul fosso del Bagno a due ordini di arcate alto m 40; i due ponti sull'Asso presso Casalta; il ponte sull'Ombro di 7 archi intermedi di m 18 per ciascuno, e di due archi laterali di m 6 per ciascuno, e altri 7 ponti su torrenti minori. Vi sono inoltre [...] molti muraglioni costruiti lungo l'Asso e l'Orcia per oltre due chilometri per difendere il piano stradale dalle corrosioni⁷.

Riguardo all'impatto negativo sull'ambiente naturale e fisico (spazio sociale ed attività economiche compresi) delle nuove strade ferrate, va detto che davvero poche sono le testimonianze d'epoca. Evidentemente, «la visione commerciale, che la classe dirigente toscana aveva della ferrovia, le impediva di cogliere appieno le implicazioni che una scelta di campo così importante recava con sé⁸.

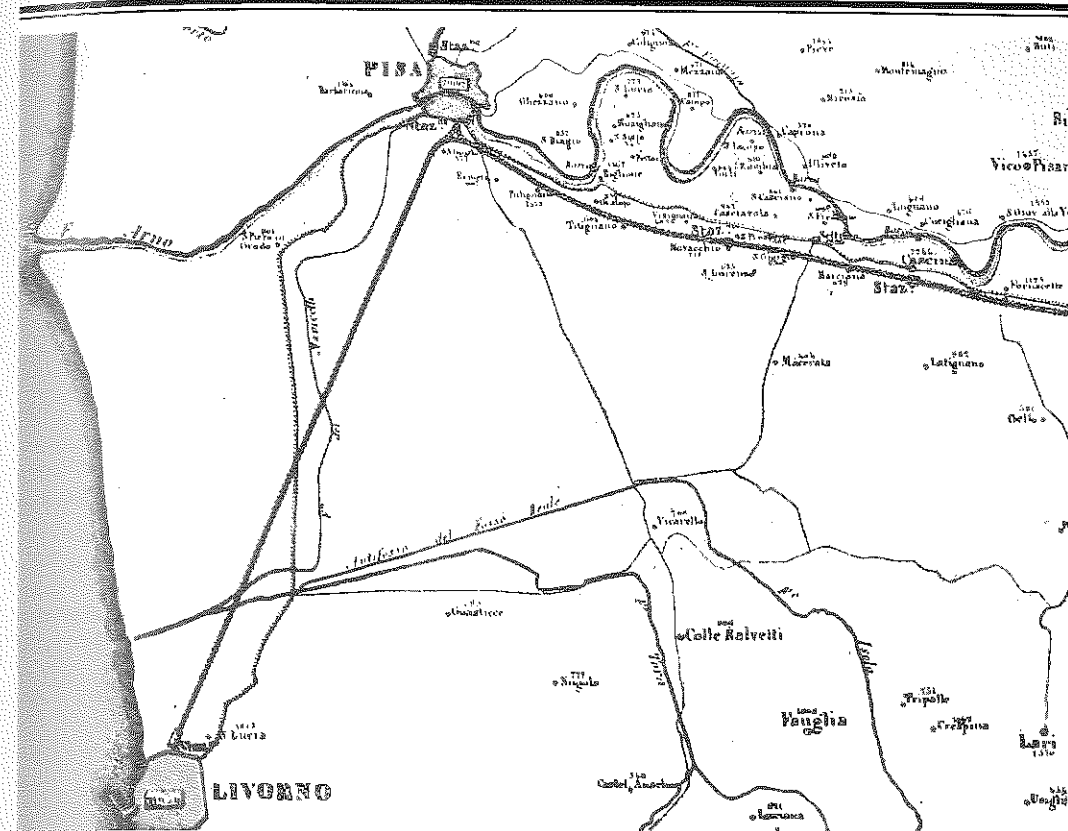
Tra i pochi giudizi critici, vale la pena di riportare quanto uno dei maggiori consiglieri e collaboratori tecnici del granduca Leopoldo II di Lorena, l'ingegnere Pietro Municchi, fin dal 1839 soleva ripetere con lucida e coerente consapevolezza di fisiocratico: vale a dire, di una persona che – come il suo sovrano e la maggior parte della classe dirigente toscana – paventava, con chiaro spirito anti-industrialistico, gli effetti dirompenti che l'industrializzazione avrebbe prodotto sui delicati ma consolidati equilibri politi-

co-sociali sui quali si reggevano i poteri dello Stato e della grande proprietà agraria.

«Tanti, piccoli guadagni dei numerosi barrocchieri, navicellai, locandieri spenti; i moltissimi agricoli poderi della gentile agricola Toscana aperti e divisi, la casa separata dal fondo; le indiscrete indennità chieste e date; i prezzi delle costruzioni di ogni genere cresciuti e più che altro l'ingente quantità dei capitali circolanti sottratti alla coltura ed altri molteplici bisogni e perfezionamenti di Toscana». E ancora: «temo che la Strada ferrata farà la fortuna di pochi, mentre per il lasso almeno di una generazione produrrà la rovina di molte famiglie [...]. Una strada a rotaje di ferro nel mio modo di vedere è un canale inguadabile: è la Muraglia della China. Tanto essenziale separazione, allora che dividerà in due parti la Toscana nelle Province sue le più floride e popolate non può che riuscire gravemente dannosa all'agricoltura e a tante industrie ivi stabilite [...]. Le Parrocchie e le Comunità divise, le strade interrotte, le comunicazioni alterate, i bisogni della salute, della vita compromessi per dar luogo al passaggio della macchina locomotiva sulla strada ferrata, la quale poserebbe come un giogo di ferro sulla libera mobilità, sulla libera azione di ogni industria, di ogni bisogno e d'ogni individuo⁹.

Contrariamente a quanto ci si poteva aspettare, le operazioni di espropriazione dei terreni necessari alla costruzione delle ferrovie non si risolsero in ostacoli insuperabili, perché – come ad esempio si legge nel bilancio consuntivo della realizzazione della Leopolda – i proprietari fondiari ne approfittarono per richiedere alle società ferroviarie cifre «esorbitanti», rispetto ai valori catastali e di mercato, che poterono senz'altro ottenere dovendo le prime «affrettare l'esecuzione dei lavori¹⁰. Al riguardo, non mancò di fare rumore la vertenza che si accese per la costruzione a Prato della Maria Antonia tra la società e un certo Melani, che lamentava la concessione di un'indennità ritenuta scandalosamente bassa: nel pieno della causa, i lavori produssero la copertura arbitraria di una fossa che serviva allo scolo delle acque. «Dalle lamentele il proprietario passò alle vie legali. Il dibattito avvenne presso la Corte Regia il 16 agosto 1848, che – con una sentenza rimasta esemplare – stabilì un'indennità più alta per il proprietario del terreno e sanzionò che si provvedesse a carico della società anglo-toscana alla costruzione di una fogna per lo scolo delle acque¹¹.

In pratica, a quanto è dato sapere, da allora solo il fiorentino «Giornale di Commercio», che sosteneva incondizionatamente le ragioni delle ferro-



1/ Pianta dei territori attraversati dalle Strade di Ferro progettate o eseguite in Toscana nell'anno 1848, particolare (da P.L. LANDI, *La Leopolda. La ferrovia Firenze-Livorno e le sue vicende, 1825-1860*, Pisa 1974).

vie, in quanto vettori di progresso, poteva continuare a stigmatizzare l'avidità dei proprietari toscani che «a peso d'oro» volevano «vendere sterili terreni» ove dovevano passare le nuove vie di comunicazione¹².

Dunque, grazie anche ad una modalità di compensazione per gli espropri dei suoli ritenuta generalmente ben remunerativa, le pur vibranti proteste della parte padronale per i deterioramenti arrecati all'agricoltura dalle ferrovie, precisamente «nei rapporti idraulici ed economici», furono tutto sommato solo di facciata. Così, invano, i Georgofili – che significativamente riconoscevano «i fecondi e grandissimi vantaggi» degli impianti ferroviari – reclamarono due volte nel 1847-48 per bocca dell'ing. Pietro Rossini, chiedendo un maggior rispetto del «sacro diritto della proprietà» da parte del governo, del Consiglio degli Ingegneri e delle società concessionarie. Invano, lamentarono «in particolare le difficoltà di scolo delle acque nei terreni tagliati dalle massicciate dei percorsi ferroviari, l'impossibilità di effettuarvi colmate estese e di impiantarvi sistemi di irrigazione, «la men facile e men libera circolazione per la campagna» attraverso sottopas-

saggi scarsi di numero, troppo angusti e soggetti a inondazioni, nonché l'irregolarità e l'irrazionalità della forma dei campi intersecati dai binari¹³. In generale, però, se si passa dalla considerazione degli atteggiamenti delle istituzioni ai comportamenti della società, è facile rilevare che «l'impatto della ferrovia con l'ambiente circostante fu tutt'altro che morbido [...]. E non vi è differenza fra l'accoglienza che riservarono alla ferrovia le grandi e le piccole città; ovunque le popolazioni scesero in piazza in caso di gravi fastidi e di interruzione di abitudini ormai sedimentate nel tempo».

Lo studioso odierno non può non restare meravigliato dal fatto che, nonostante il rapporto «oltrémmodo travagliato fra la nuova infrastruttura e il territorio attraversato», il dibattito scientifico d'epoca «sul rapporto con l'ambiente fu completamente assente¹⁴.

L'instabilità dei suoli di pianura per la costruzione di terrapieni e muraglioni, arginature, viadotti e ponti

Le spese di costruzione delle varie linee – a par-

ture dalla prima, la Leopolda – si rivelarono sempre «assai superiori al previsto», soprattutto a causa della sottovalutazione dei complessi lavori necessari alla regimazione delle acque specialmente nelle aree dagli equilibri più delicati, come le pianure depresse (terrapieni, viadotti e nuove arginature), dove molti fiumi e torrenti scorrevano, allora, entro argini «elevatissimi» prodotti dai cospicui processi di alluvionamento in atto¹⁵.

Ad esempio, la Leopolda nel 1847 fu ancora al centro di una disputa che approdò pure sulla stampa, «a causa dei ristagni d'acqua che si erano creati presso Empoli, nelle fosse scavate lungo la linea per ottenere il materiale necessario ai terrapieni, e a causa dei viadotti stretti e bassi della terza sezione, che non consentivano un agevole passaggio, specialmente nell'inverno», ai barrocci e ai carri carichi. Tale difetto fu riscontrato pure nelle altre sezioni, e non solo in questa linea: alla generalizzazione delle insufficienti dimensioni dei viadotti si aggiungeva di frequente la loro mancanza di drenaggio, tanto che nelle stagioni piovose il fondo stradale si riempiva d'acqua, così impedendo od almeno ostacolando il carriaggio¹⁶.

Nell'Empolese e un po' in tutto il Valdarno di Sotto, la realizzazione dei terrapieni comportò gravi problemi: «essendo essi costruiti su suolo non battuto, in vicinanza di fossi e soprattutto su terreni poco solidi, si rivelarono scarsamente consistenti, imponendo continui perfezionamenti e in un caso addirittura il cambiamento di un tratto del tracciato della linea».

Difficoltà ancora maggiori incontrò il passaggio della linea nella pianura tra Pisa e Livorno, e specialmente nell'area del padule di Coltano, ove il suolo era particolarmente cedevole. Fin dall'inizio dei lavori (primi mesi del 1839), i movimenti di terra si rivelarono qui «particolarmente delicati per il rischio di frequenti inondazioni che quei terreni presentavano»¹⁷.

Gli ostacoli furono tali da ritardare sensibilmente l'inaugurazione del primo tratto tra le due città. Addirittura, per colmare artificialmente questa zona umida, furono necessari ben 17.000 vagoni di terra di riporto. «Modifiche notevoli furono successivamente apportate con il rescritto del 19 febbraio 1848, nell'intento di risolvere definitivamente il problema degli avvallamenti del terreno»¹⁸.

Pure il superamento dell'idrovia Livorno-Pisa (canale dei Navicelli) comportò l'uscita di una somma rilevante, dovuta anche «all'aver preferito alla costruzione del terrapieno quella di un viadotto», o ponte, di altezza necessaria a «non

arrecare disturbo alla navigazione», operandosi per di più in un terreno acquitrinoso che poco si prestava a sostenere il peso degli interi¹⁹. Anche per la Pisa-Lucca si verificarono ristagni di acque lungo la massicciata a San Giuliano Terme, con conseguenti miasmi che «tormentarono a lungo gli abitanti. Le autorità non intervennero mai per placare il fastidio arrecato dall'incuria della società, che aveva scavato troppo profondamente due fossi paralleli alla linea, da cui era stata estratta la terra necessaria per i rialzi. La gente si ribellò e si registrarono atti vandalici contro la linea. Quando scoppiò un'epidemia di febbre assai virulenta, gli amministratori granducali decisero di dar credito alle lagnanze delle popolazioni e venne destinato alla risoluzione della controversia [l'ingegnere] Materassi, che ribadiva la responsabilità della società, imitato poco dopo dal Consiglio degli Ingegneri, senza però possedere i mezzi legali per obbligare la società a compiere i lavori: solo «alla fine del 1848 la compagnia lucchese rimuoverà parzialmente l'inconveniente, non riuscendo però a bloccare l'espandersi delle febbri ad ogni estate»²⁰.

La Firenze-Pistoia-Lucca richiese – nel solo tratto tra Pistoia e Firenze – la realizzazione di opere di grande impegno, come «il cavalcavia sulla Regia Lucchese presso Pistoia, i tre ponti di ferro sulla Dogaja, sul Bagnolo e sull'Agna, le deviazioni e gli attraversamenti riguardanti la via Erbosa, per allacciarla alla via del Gobbo, la realizzazione di un viadotto sopra la strada dei Gobbi e di un altro sopra la strada dell'Alberaccio; ed infine un cavalcavia sulla strada di Mazzone, con larghezza di 8 braccia». Oltre ai lavori necessari per l'attraversamento di Prato, che «resero incandescenti i rapporti fra i protagonisti della vicenda ferroviaria, la questione più esplosiva dal punto di vista tecnico fu quella del torrente Agna» che, ad ovest della città, scorreva pensile di ben 11 braccia (vale a dire oltre 6 m), sul piano di campagna. Per impedire il suo abbassamento e i conseguenti pericoli di allagamento, il progetto del 1846 prevedeva «la costruzione di una galleria al di sotto delle acque del torrente per il passaggio della linea»; in realtà, vennero poi individuate altre soluzioni per la realizzazione della linea in superficie, con tanto di viadotto, che non valsero comunque a tranquillizzare la popolazione sui rischi idraulici.

Anche la costruzione del ponte sul fiume Pescia di Pescia incontrò «l'aspra opposizione» degli abitanti a che l'ampio alveo del corso d'acqua venisse ristretto: «alle proteste popolari si unirono anche le Comunità di Pescia e di Montecatini



2/ Pianta geometrica dei terreni espropriati. Strada Ferrata Leopolda nella sezione da Firenze a Empoli, frontespizio (ASCFPS).

e i numerosi produttori di carta sparsi lungo il corso d'acqua, nonché i proprietari dei terreni circostanti. I lavori restarono interrotti per molti mesi, finché l'ingegnere Cini fu costretto ad aggiungere una luce [da due a tre] al disegno, vincendo in tal modo le resistenze». Pure la diffusione delle febbri estive nell'area di Caldaccoli, ove si erano venuti a formare dei ristagni d'acqua a causa dell'incuria dei costruttori (nonostante il loro impegno «a riempire, anziché

prosciugare i cavi ove si formano i ristagni»), dimostra la portata dell'opposizione alla realizzazione della ferrovia, determinata dallo sconvolgimento degli equilibri preesistenti²¹. Per parte sua, la Centrale Toscana incontrò seri ostacoli lungo il corso del torrente Staggia a Megognano, per il verificarsi di «un enorme movimento franoso» di cui si venne infine a capo «con una serie di muraglie, alcune delle quali oltrepassavano in profondità il letto del corso d'ac-

qua. Lo stesso Staggia dovette essere deviato per l'incrocio presso Poggibonsi fra due strade e la ferrovia. «A questo fine venne costruito un nuovo ponte, che fu poi travolto dalla piena del torrente il 7 settembre 1847». Per una vertenza insorta tra la società e il governo, il ponte poté essere ricostruito solo nel 1849²².

Il prolungamento della linea per Montepescali (Grosseto) via Asciano comportò notevoli difficoltà che richiesero la costruzione di molte opere d'arte, a partire da «molti muraglioni costruiti lungo l'Asso e l'Orcia per oltre due chilometri per difendere il piano stradale dalle corrosioni»²³. La Tirrenica degli anni '60, poi, andava a interferire con un numero così «eccezionale di corsi d'acqua», tra l'altro in gran parte interessati dai lavori della bonifica (casse di colmate e incanalamenti con nuove arginature), da richiedere l'adozione di «un criterio standard per la costruzione dei ponti, criterio sconosciuto fino ad allora in Toscana». In pratica, «consisteva nell'utilizzare grandi tubi di ferro laminato e nell'impianare i ponti in una fondazione del tutto nuova consistente in due pozzi dal diametro ognuno di 2,20 m, che veniva a corrispondere quindi alla pila»²⁴.

L'occupazione della vecchia viabilità e i nuovi percorsi stradali da costruire in alternativa

Opposizioni e vertenze anche violente furono manifestate e aperte da molte amministrazioni e popolazioni locali all'inevitabile sovrapposizione che si ebbe della ferrovia con la rete della viabilità ordinaria.

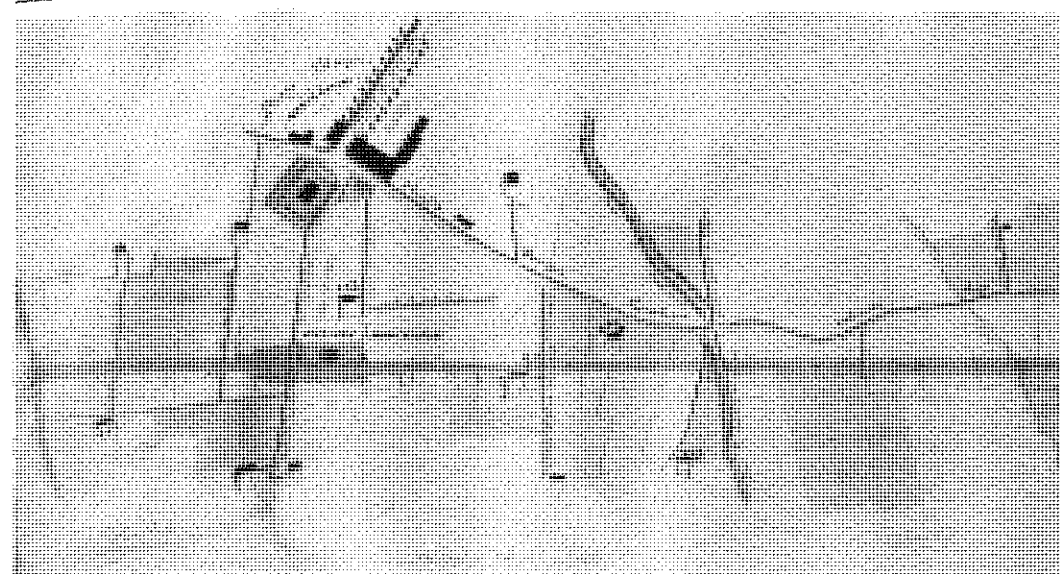
Le deviazioni proposte per numerosi percorsi stradali non vennero sempre accettate pacificamente, come ad esempio un po' in tutto il tratto Pontedera-Pisa della Leopolda, e specialmente nel territorio della comunità di Cascina, ove i contrasti valsero a paralizzare a lungo i lavori. Sempre in quell'area del Valdarno Pisano, ove la trama viaria era assai fitta, l'ente locale ebbe la forza di imporre alla società costruttrice un numero ragguardevole di «passaggi» chiusi con cancelli e sorvegliati da apposito personale (in pratica dei passaggi a livello), e precisamente uno ogni 500-600 braccia di distanza, vale a dire ogni 270-350 metri²⁵.

Grandi muraglioni di sostegno fu necessario erigere per consentire la deviazione della strada regia Pisana-Fiorentina alle fornaci di San Miniato e un po' in tutto il tratto tra Montelupo e Signa²⁶.

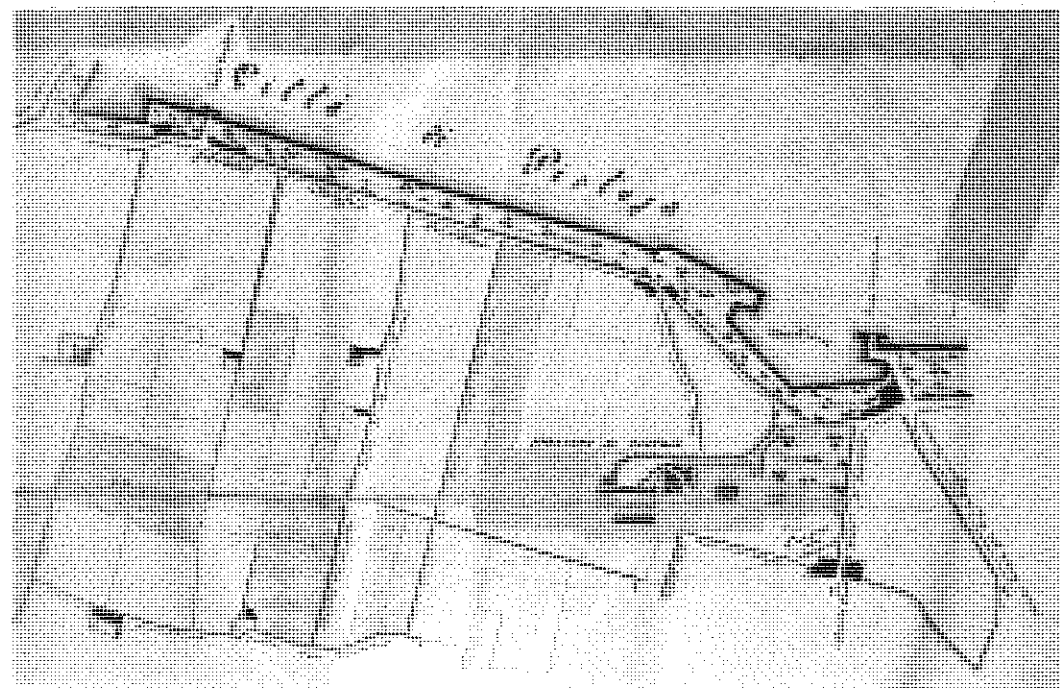
Ad Empoli, la costruzione della stazione delle due linee Leopolda e Centrale Toscana compor-

tò la frattura dell'antica via dei Cappuccini che rappresentava la principale direttrice del traffico commerciale cittadino lungo il porto sull'Arno. In altri termini, la nuova infrastruttura «provocò la perdita di quel "simulacro di pubblico passaggio" fuori porta così emblematico della cultura borghese del XIX secolo. Volendo correre ai ripari poiché la cittadinanza presentava «e più istanti precisi al Municipio onde soddisfacesse in qualche modo questo pubblico bisogno», la Comunità, nell'estate successiva [1848], incaricò l'ingegnere Piero Maestrelli di redigere un progetto «onde rendere più spaziosa quella strada, deviando il fosso dei Cappuccini che la fiancheggiava» verso l'area poi occupata da via Roma, ciò che venne realizzato²⁷.

Riguardo alle altre ferrovie, va detto che la costruzione della Centrale Toscana comportò — con l'edificazione della stazione di Siena — la realizzazione della nuova ed ampia strada di collegamento urbano (dalle mura settentrionali, e precisamente dalla porta di San Lorenzo, appunto alla stazione). Nel breve tratto di circa due chilometri, si compendiarono «quasi tutte le difficoltà riscontrate nel resto della strada [ferrata]: in un terreno molto accidentato si sarebbe dovuto costruire, infatti, un viadotto, un ponte e un gran piazzale da destinare appunto alla stazione». Le difficoltà maggiori riguardarono la costruzione del viadotto sulla strada di Malizia (alto dai 10 ai 14 m), per l'instabilità del terreno su cui poggiavano i piloni di sostegno. L'abbattimento di un tratto delle antiche, «semplici e gigantesche» mura con la porta di San Lorenzo determinò poi una forte reazione da parte di molti cittadini indignati dallo scempio, e preoccupati anche del peggioramento climatico che sarebbe intervenuto perché le mura erano state costruite «ad altezza maggiore della rimanente circonvallazione» per riparare la città dai «freddi venti di nord». Altre strade di accesso alla stazione dovettero essere costruite fuori delle mura, a partire da quella del Bastione (oggi via Don Minzoni)²⁸. La Maria Antonia Firenze-Pistoia richiese la deviazione o la chiusura di parecchie strade, soprattutto tra la città capitale e Sesto Fiorentino (di Fonte Antica, di Volpaia, del Casato, della via provinciale di Barberino, ecc.), operazioni che produssero «un profondo malumore» popolare, tanto che, al Casato, «una turba di donne tumultuanti impedì l'accesso ai tecnici della società al momento dell'inizio dei lavori. E questioni analoghe sorsero anche in altre comunità: il progetto della stazione a Castello rese necessaria la deviazione di alcune vie, provocando aspre reazioni, così come per le strade di S. Anna, della



3/ Strada Ferrata Leopolda - Stazione di Montecatini (ASCFFS).



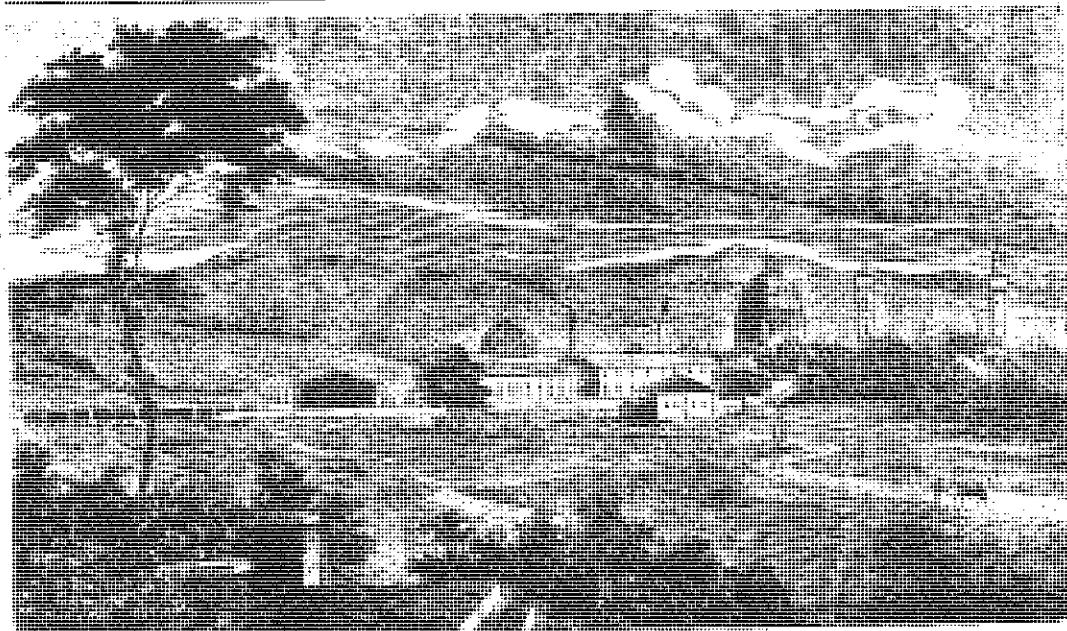
4/ Strada Ferrata Leopolda - Stazione di Pistoia (ASCFFS).

Quercia, di Gonfienti e S. Cristina e del Moro [...]. Insomma era un continuo turbinare di proteste e liti, sintomo di un'evidente scarsa simpatia verso la strada ferrata».

Quando poi la strada ferrata giunse in prossimità di Prato, «la situazione precipitò; l'impatto della ferrovia con la città fu traumatico e le proteste degenerarono spesso in liti giudiziarie.

La linea infatti entrava in città scavalcando le vie

della Pietà e del Serraglio con un ponte, progetto che veune accolto con viva preoccupazione da un gruppo di proprietari terrieri, i quali misero in luce il rischio che il terrapieno della strada ferrata potesse ostacolare la defluenza delle acque che spesso in quel punto straripavano e inondavano le campagne e le case». Dopo avere trovato faticosamente un rimedio, si aprivano altre questioni. Verso la fine del 1847 «insorgevano



5/ Il treno entra in Firenze. Incisione della metà dell'Ottocento (ASCFFS).

infatti alcune deputazioni di fiumi, prima quelle del Bisenzio e del Rio di Filettole, poi anche quelle del Terzolle e del Mugnone, che protestavano per il restringimento subito dall'alveo di quei corsi d'acqua, confermando come i problemi di ordine idraulico fossero di gran lunga i più sentiti dalla popolazione di Prato». E analoghi problemi erano destinati a riproporsi oltre Prato, al passaggio del torrente Agna e di altri corsi d'acqua del Pistoiese e della Valdinievole.

In questi territori, i punti critici furono – con la galleria di Serravalle Pistoiese – l'attraversamento dell'orto del monastero di Santa Marta a Borgo a Buggiano, «che provocò una questione interminabile per l'opposizione delle monache a lasciar passare i binari; il viadotto sulla strada del Mulinaccio in comunità di Uzzano; e soprattutto il ponte sull'Ombro, la cui realizzazione fu interrotta a più riprese per le proteste della Deputazione del fiume»²⁹.

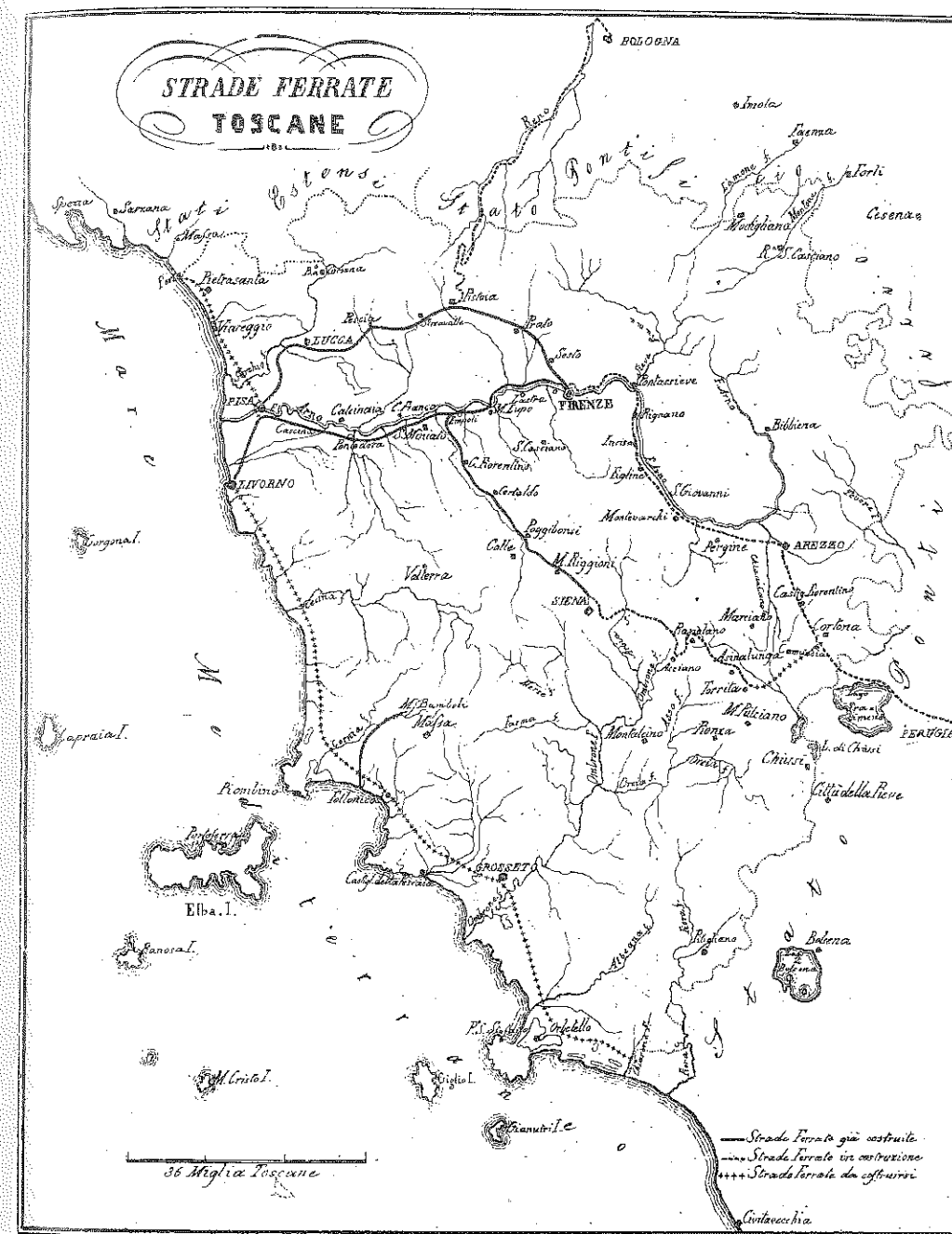
Anche la Ferdinanda Aretina finì col determinare notevoli difficoltà per il cavalcavia della strada Regia Bolognese, per il ponte sul Mugnone, per i cavalcavia posti sulle vie Frusa e Settignanese: nell'esecuzione di questi ultimi lavori, si verificarono inconvenienti tali (abbassamento di strade e ristagni dell'acqua piovana) che costrinsero la Comunità di Rovezzano ad adire in giudizio contro la società ferroviaria. Anche nel tratto tra Pontassieve e Figline, la qualità del lavoro svolto prima del 1859 lasciò molto a desiderare, tanto che fu allora necessario «risistemare molti tratti

già completati, ma lasciati in pessime condizioni. Venne curata inoltre la riparazione di varie centinaia di metri della strada Regia rimasti dissestati»³⁰.

L'attraversamento dei rilievi collinari e montani con gallerie e tagli aperti

La costruzione delle linee ferroviarie «interne», che si snodavano cioè lungo le vallate fluviali o affrontavano le più ampie pianure aperte della Toscana interna e costiera ovviamente non richiesero l'esecuzione di opere di grande impegno tecnico e finanziario come i lunghi trafori montani che – a partire dagli anni '50 e '60 – si andavano effettuando nella barriera alpina³¹. Per la Leopolda, ci si limitò al «gran taglio aperto presso la Rotta, che fornì 500.000 braccia cube di terra», e all'altra analoga e ancora più impegnativa opera realizzata nella strettoia della Gonfolina, dove il progetto originario prevedeva invece l'apertura di una galleria³².

Assai più impegnativo fu, sulla Empoli-Siena, il «grande e lento lavoro» della galleria di Monte Ariosio aperta a circa 4 km dalla città capolinea nel settembre 1850, dopo ben quattro anni e due mesi di scavo (e che «costituì l'impegno più severo di tutta l'impresa»): infatti, «coi suoi 1516 metri rimase per alcuni anni la più lunga d'Italia». Sulla collina da forare furono scavati cinque pozzi per accelerare il lavoro, che venne svolto da uomini e da cavalli a turni continui, rispetti-



6/ Pianta delle Strade Ferrate Toscane con indicazione delle linee già costruite, in costruzione e da costruirsi (da S. D'ANCONA, *Sull'unione delle strade ferrate toscane colle Lombardo Venete e colle Romane*, Firenze 1858).

vamente di otto e sei ore l'uno. Il pozzo più alto risultò il terzo, detto della Palazzina, profondo m 48,72; il più basso il quinto, detto dell'Imbocco settentrionale, con m 23,15 di profondità. La grande quantità d'acqua trovata procedendo nello scavo e che doveva essere incanalata e portata fuori dalla galleria costituì un ostacolo

più grave del previsto; la frana del pozzo n. 4 tenne «quasi sospesa la lavorazione per lungo tempo, trovandosi spesso volte i lavoranti nella trista condizione di vedere distrutta in pochi momenti la fatica di più settimane per il sopravvenire di irruzioni di fango sì copiose da mettere a prova la pazienza loro ed il coraggio e la fer-

DEL PROSEGUITO
DELLA
VIA FERRATA CENTRALE
DA SIENA AL LAGO TRASIMENO
DUE PAROLE
IN REPLICA
ALL'OPUSCOLO DEL PROF. GIOV. ANTONELLI
DEL PROF. F. CORBANI



SIENA
EDIZIONE ONORATA FORRELLI
1881

7/ F. CORBANI, *Del proseguimento della via ferrata centrale da Siena al lago Trasimeno*, Siena 1851, frontespizio.

mezza dell'assistente» ai lavori³³.

La Siena-Montepescali richiese la costruzione di «9 gallerie due delle quali in curva», che tuttavia non richiesero un impegno particolare: il tunnel più lungo fu quello di Finerri con i suoi 796 m³⁴. Invece, assai diverso fu il caso della lunga galleria di Serravalle Pistoiese sulla Firenze-Pistoia-Lucca, e della transappenninica Porrettana. Nel primo caso, c'è da dire che, secondo il progetto iniziale del 1852, il tunnel avrebbe dovuto misurare solo 1100 m, anziché «la lunghezza di un miglio» come poi fu. La perforazione cominciò nel marzo 1853: «vennero attaccati quasi subito quattro dei complessivi sei pozzi, per ovviare ai problemi legati alle infiltrazioni d'acqua, che si manifestarono immediatamente nella loro gravità. Per i primi tempi la costruzione della galleria mantenne una media di avanzamento intorno ai trenta metri al mese, più bassa rispetto a quella di Monte Arioso». Dopo notevoli difficoltà e lunghe sospensioni per intervenuti smottamenti e infiltrazioni d'acqua, finalmente l'opera poté essere portata a compimento. Mentre il tratto Pescia-Serravalle era stato inaugurato il 1° luglio 1853, la galleria fu finalmente conclusa solo il 21 maggio 1859³⁵.

Nel secondo caso, si dovette fare i conti con le

caratteristiche orografiche accidentate della montagna tra Pistoia e Bologna, che «rendevano estremamente ardua l'installazione della ferrovia, seppure a binario unico. Le gole strette incassate tra i monti, i numerosi corsi d'acqua da superare e la natura frequentemente infida dei terreni, costituivano ostacoli che parevano insormontabili. Per non parlare delle difficoltà che presentava il traforo dell'Appennino con i mezzi che la tecnica del tempo metteva a disposizione». Il tronco più insidioso della linea si rivelò quello tra Porretta e Pracchia, dove il progettista Protche, per quanto possibile, «preferì tenersi sul terreno alluvionale a valle, anziché appoggiarsi sui fianchi stretti e argillosi della montagna. La logica era molto ardita e rendeva la linea inidonea ad aggirare i contrafforti. Di qui il bisogno di molte gallerie, 49 in tutto, lungo il tragitto. In questo modo la ferrovia sfidava il pericolo delle piene, ma evitava quello, del resto più probabile, delle frane. La realizzazione della Porrettana costituì un'impresa di ingegneria ferroviaria senza precedenti. Il Protche riuscì, dove nessuno era riuscito, a scendere da Pracchia a Pistoia, superando un dislivello di 550 m in un tratto di soli 14 km e senza superare la pendenza del 25 per mille», affidandosi anche a grandiosi viadotti come quello di Piteccio.

Per discendere fino a Pistoia, il Protche, anziché costruire un enorme viadotto nella valle dell'Ombro, «preferì progettare un'avveniristica galleria in curva, indicando un principio che più tardi avrà eccellenti applicazioni nei tunnel elicoidali del San Gottardo. Nella galleria di Pracchia il Protche introdusse una retrocessione nel percorso, al fine di perdere quota, mediante un allungamento artificiale del tracciato» per ben 2727 m di lunghezza.

Ma «neanche il genio di Protche poteva vincere le avversità della natura», dal momento che la lunga perforazione – piuttosto che rivelarsi «facile e sicura» come aveva predetto l'ingegnere – incontrò grandi ostacoli per la presenza di copiose falde acquifere che richiesero l'installazione, all'imbocco settentrionale, di una idrovora a vapore, e i lavori si trascinarono assai più a lungo del preventivato, tra il 1858 e il 1864³⁶. Ovviamente, le difficoltà e la necessità di dotazione di innumerevoli e impegnative opere d'arte si riproposero nella seconda transappenninica, la Faentina, costruita negli anni '80 e aperta nel 1893. Tra tutte le opere, spicca il traforo di S. Andrea a Sveglia di 1183 m, che denunciò «un cedimento di ampie proporzioni dovuto ad infiltrazioni d'acqua per cui furono necessarie opere di consolidamento»³⁷.



8/ *Linea di completamento della rete ferroviaria del Regno - Ferrovia Firenze-Faenza, Planimetria e profili, realizzato in occasione dell'inaugurazione avvenuta il 23 aprile 1893*, frontespizio (collezione privata).

Il fabbisogno di legname e l'impatto sui boschi

Il notevole fabbisogno di legname soprattutto per le traversine e per la costruzione dei ponti e di altri manufatti, ma anche per ricavarne combustibile per alimentare le caldaie delle locomotive, finì coll'aggravare pesantemente le già precarie condizioni del patrimonio boschivo della Toscana, in un periodo in cui non si erano affermati indirizzi selvicolturali meno distruttivi di quelli prodotti dall'introduzione del più pieno liberismo in materia forestale voluto nel 1780 dal granduca Pietro Leopoldo di Lorena³⁸. Eppure, non apparve mai un vero e proprio dibattito a proposito dello sfruttamento dei boschi a fini ferroviari, con l'unica eccezione di un articolo di Ferdinando Alinari, peraltro edito solo nel 1858, nel quale si condannava «il taglio devastatore delle più annose e vaste quercete»³⁹.

In effetti, i prodotti dei boschi toscani «furono in gran parte impiegati direttamente nella costruzione delle linee (traversine di quercia, impalancati di protezione, tavole di sostegno, ecc.) e poi venduti facilmente altrove per la convenienza e rapidità dei trasporti su rotaia, onde l'arrivo del treno in molti paesi segnò l'inizio della degradazione ambientale del paesaggio montano»⁴⁰. Tra l'altro, il Consiglio degli Ingegneri impose di regola – almeno riguardo all'edificazione dei ponti – l'uso di legname di pregio che non era sempre possibile reperire in Toscana, come «l'abete di Moscovia», da considerare in alternativa alla sempre più rara quercia d'alto fusto (soprattutto nelle varietà cerro e rovere, ma con autorizzazione anche della farnia) o all'abete «nostrale». Venne invece decisamente escluso, almeno per l'impianto delle fondamenta, il pino domestico e marittimo⁴¹, con la prima specie che abbondava soprattutto nelle pinete presenti nei tomboli costieri *ab antiquo* o impiantate a partire dalla seconda metà del XVIII secolo per effetto della bonifica delle pianure retrostanti⁴².

Le ferrovie e l'ambiente sociale

In una certa misura, le costruzioni ferroviarie «contribuirono a lenire la piaga endemica della disoccupazione, cui i Lorena avevano sempre cercato di porre rimedio con l'intensificazione dei lavori pubblici»⁴³. È stato scritto che «il granduca si mostrò sempre sinceramente preoccupato delle condizioni sociali del suo paese e di sicuro nell'adozione di una politica ferroviaria liberistica dovette avere un peso determinante la intravista possibilità di dar lavoro nell'armamento delle linee a migliaia di operai disoccupati (come era già avvenuto nei lavori della bonifica maremmana), la qual cosa avrebbe potuto parzialmente compensare il danno recato alle vecchie categorie dedite ai trasporti.

L'incremento demografico e gli ultimi effetti della crisi agraria del primo Ottocento avevano reso disponibili schiere di lavoratori pronti ad offrire la propria forza-lavoro anche a bassi salari. Infatti se il personale tecnico (meccanici, macchinisti, fuochisti) proveniva quasi tutto dall'estero (e dall'Inghilterra in primo luogo), la manodopera bracciante generica venne reclutata nelle città e nelle campagne attraversate dalle strade ferrate, unitamente a gruppi di imprenditori locali medi e piccoli che seppero sfruttare le nuove possibilità create dai cantieri di lavoro nel riformamento e trasporto dei materiali da costruzione (sassi, ghiaia, terra, calce, legname, ecc.), dei generi commestibili per le masse operaie e

delle traversine di legno per la posa dei binari⁴⁴. «Le immagini che risalgono alla prima epoca ferroviaria sono solite rappresentare un mondo idilliaco, in cui il treno scorre placidamente in una campagna popolata da contadini pronti a fare ala ad ogni convoglio, frequentato da distinti passeggeri dal volto felice. Tutti sorridono e salutano mentre la locomotiva sbuffa lietamente. Sono immagini di maniera, che non riproducono la realtà effettiva, che era ben più cruda», e non solo perché «le carrozze erano quasi sempre sudice e la gente vi veniva stipata *come sardelle nelle botti*»⁴⁵.

Il fatto è che, nonostante le concrete occasioni di lavoro prodotte dalla fase realizzativa del sistema ferroviario, non mancarono forti ostacoli sociali all'introduzione di queste nuove vie di comunicazione.

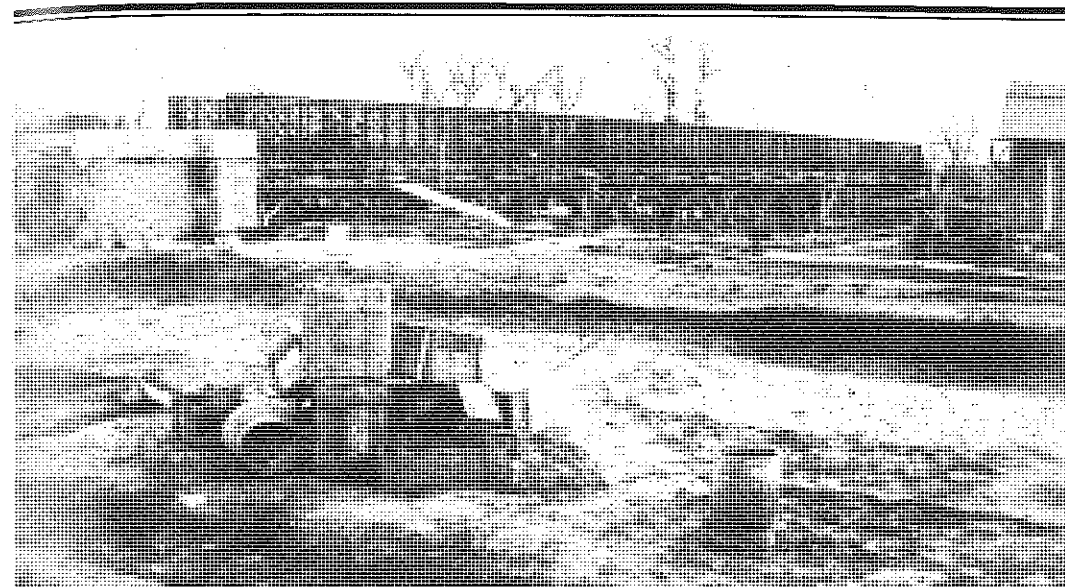
Fu soprattutto la Leopolda a dovere sperimentare la decisa opposizione delle popolazioni locali dovute soprattutto – ma non solo – a motivi di ordine socio-economico, vale a dire all'irreparabile danneggiamento di attività consolidate legate al sistema dei trasporti di persone e merci lungo le vie terrestri e fluviali (l'Arno) che affiancavano la nuova infrastruttura ferroviaria.

Qui, l'avversione di barrocchi e vetturini/vetturali, di corrieri e procaccia, di navicellai e facchini alla nuova via di comunicazione impose alle società ferroviarie (ma spesso anche allo Stato) l'adozione di provvedimenti per una capillare sorveglianza, e sfociò in proteste di popolo e in molteplici attentati, anche criminosi, che produssero danni non trascurabili alla linea da poco costruita, arrivandosi addirittura – nel Valdarno di Sotto (con epicentro nell'area di Montopoli) – alla «rimozione delle zeppe delle rotaie, onde far deragliare i convogli» sia nel maggio 1844 che nel settembre 1846. Ancora «nel 1847 vi furono due attentati nel tratto Empoli-Pontedera che però non sortirono alcun effetto dannoso [...]». Un terzo atto vandalico fu compiuto nell'agosto 1847 con l'abbattimento di un viadotto e di un muro nella zona di Signa, mentre era ancora in corso la costruzione dell'ultima parte della linea. Nel dicembre dello stesso anno un gruppo di persone, presso le fornaci di San Miniato, tolse qualche verga in presenza dello stesso Bray, ingegnere della società, minacciandolo di ripetere l'esperienza il giorno successivo». E gli attentati proseguirono e s'intensificarono nell'anno 1848. «Erano, come quelle degli anni precedenti, le manifestazioni di persone singole o di gruppi esigui, dietro cui si celava il più generale risentimento delle categorie di lavoratori che la ferrovia spingeva verso condizioni di vita più mode-

ste, se non addirittura verso la miseria. Tale risentimento fu alla radice dei tumulti verificatisi in forma piuttosto vasta presso le stazioni di Pisa e di Livorno» il 3 maggio 1848, che richiesero l'intervento dell'esercito per essere sedati; la stazione livornese venne addirittura chiusa per due settimane. Il 1849 «fu per la Leopolda un anno cruciale [...]». Gli incidenti più gravi si ebbero nella Valdelsa, sebbene la società fosse andata incontro alle necessità immediate dei vetturini e dei facchini di quella zona con qualche contributo, così come non si mancò di fare pure a Pontedera e ad Empoli: «i danni agli impianti fissi e al materiale rotabile» ammontarono a circa 120.000 lire e furono rilevanti soprattutto ad Empoli (dove la popolazione, riunita il 12 febbraio con il suono a martello delle campane, arrivò ad incendiare la stazione), a Pontedera, a San Pierino e a Montelupo. «Altri gravi incidenti si verificarono nei mesi successivi: infatti nella notte dal 18 al 19 marzo furono incendiate le fabbriche della stazione di Cascina e nell'aprile un gruppo di persone s'impossessò di alcune locomotive, facendo numerose corse straordinarie nel tratto Pisa-Livorno [...]». Nel 1850 presso San Miniato furono posti ripetutamente sulle rotaie materiali di vario genere per far deragliare i treni e vennero lanciate anche pietre contro i macchinisti. Nel 1851 «vennero compiuti degli attentati a S. Miniato, Brozzi, la Rotta e Navacchio»: venne accertato che «gli attentati derivavano dallo scontento dei navicellai, barrocchi e vetturini che erano stati messi in crisi dall'abbassamento delle tariffe [...]». Nel 1852 furono segnalati soltanto due incidenti, il primo nella zona di Navacchio, il secondo presso San Miniato. Nel 1853 invece si registrò una recrudescenza di fatti dolosi, segnatamente nelle zone di San Pierino e San Donnino⁴⁶. Per cercare di soffocare sul nascere l'opposizione, la società assunse a più riprese vetturini, navicellai e altri lavoratori con «il compito di trasportare i passeggeri alla e dalla stazione», oppure per impiegarli ai «servizi di caffè, locanda e osterie»⁴⁷.

Proteste e attentati si ripeterono per tutte le altre linee ferroviarie, e si intensificarono ed inasprirono via via che sulle varie linee entrava in servizio il trasporto merci.

«Nel corso della costruzione della Lucchese, si lamentano attentati più o meno in tutti i tratti, i più gravi compiuti «da alcuni travati contadini di Gello», che «abbatterono molte braccia da ambo i lati del muro di sostegno» della via ferrata». Una sommossa «con una grande partecipazione di popolo si scatenò per un paventato arrivo di sol-



9/ il ponte ferroviario in costruzione sull'Ombrone lungo la linea ferroviaria Litoranea da Livorno al Chiarone fra il 1863 e il 1864 (BMF, *Album Choquet*).

dati a Porcari nell'aprile 1849; più di 8000 persone, molte armate di fucile, occuparono la strada ferrata», prima di essere convinte ad abbandonare la protesta dalle autorità⁴⁸.

La Maria Antonia Firenze-Pistoia sperimentò a più riprese la contestazione, durante la costruzione (nel gennaio 1849, ben 80 «individui in gran parte Vetturini» divelsero alcune rotaie) e fin dal giorno dell'inaugurazione della linea, il 12 luglio 1851. La cerimonia «si svolse in un clima di grande paura per il timore di attentati ed infatti la linea, con puntualità sconcertante, venne presa di mira quasi subito. Le misure adottate non servirono, tanto che nel settembre la Prefettura di Pistoia ordinava la sospensione delle corse, dopo che una locomotiva era uscita dai binari facendo manovra, probabilmente a causa della ghiaia sparsa sulle rotaie» dolosamente. Il 13 novembre 1852 il deragliamento venne evitato solo per caso: «un sasso enorme venne posto sulle rotaie in prossimità del ponte sull'Agna, ma fu rimosso in tempo»⁴⁹.

Anche lungo la Centrale Toscana «si ebbero reazioni violente all'atto dell'inaugurazione da parte dei vetturini del Senese. Fin dal gennaio del 1850 si verificarono attentati a ripetizione, che non cessarono neppure dopo che il servizio si fu stabilizzato». Le proteste più vibranti furono determinate dalla disposizione comunale che obbligava chiunque al pagamento di un pedaggio al passaggio della porta per raggiungere la stazione di Siena: le proteste costrinsero l'ente locale ad abrogare tale vessatoria disposizione⁵⁰.

La portata ampia e capillare della protesta dimostra che solo gli imprenditori più organizzati e dotati di mezzi poterono difendersi con successo. Tra questi, la grande Impresa delle Diligenze Toscane Orcesi, «che in vista dell'inaugurazione del servizio ferroviario sul tratto Pisa-Livorno [nel gennaio 1844], decideva di abbassare le tariffe in modo considerevole; e che alcuni anni dopo, nel settembre 1846, deciderà di inaugurare un nuovo servizio misto di diligenza e treno, attuato con il trasporto della diligenza sul treno, passando in sette ore dalla stazione di posta fiorentina a quella ferroviaria di Livorno». Invece, i piccoli trasportatori «spesso soccomberono» e furono quindi costretti ad abbandonare il proprio lavoro⁵¹.

Ma l'opposizione alle ferrovie non coinvolse solo gli addetti al settore dei trasporti che si trovarono danneggiati dal nuovo mezzo di mobilità. Venne anche manifestata per altre ragioni, più propriamente correlate all'opposizione politica (l'intreccio fra lavoratori e rivoluzionari fu particolarmente forte nella Livorno centro dell'opposizione ai Lorena, a partire dall'estate 1848)⁵²; oppure, all'ignoranza e alla superstizione dei ceti popolari e specialmente dei campagnoli.

I treni (sulla base di dichiarazioni delle più alte gerarchie ecclesiastiche) arrivarono ad essere considerati strumenti del diavolo, e non meraviglia che nel microcosmo rurale pisano di San Benedetto a Settimo, nel maggio 1850, il locale parroco introducesse «sui binari della ferrovia una processione per circa mezzo miglio, nono-



10/ Il passaggio del treno nel tratto della linea ferroviaria Firenze-Incisa. Fotografia stereoscopica di Luigi Juon, 1905 circa (da G. PANELLI, *L'anima dei Luoghi*, Firenze 2001).

stante i divieti della guardia della società addetta alla sorveglianza». Che tale superstizione fosse diffusa lo dimostra la circolare ai parroci prontamente emanata dal vescovo di Pisa perché non si ripetessero analoghi inconvenienti.

A partire dal 1853, con l'affacciarsi della malattia della vite che in pochi anni doveva falciare larga parte del patrimonio viticolo e della produzione enologica della Toscana, esplose il malumore degli agricoltori nei confronti delle strade ferrate, «essendosi diffusa la credenza che le medesime – colla polvere sollevata e col fumo emanato – fossero la causa della malattia dell'uva che imperversava come l'anno prima. A tal fine il Ministero dell'Interno inoltrò una circolare ai delegati governativi interessati al problema, invitandoli a far propaganda presso le persone influenti, specialmente i parroci, affinché si adoprassero a sfatare siffatta opinione». Tale iniziati-

va non dovette avere gli effetti sperati se, nel 1854, gli attentati ebbero un'ampia diffusione: «i fatti delittuosi avvennero un po' dovunque, ma le guardie non identificarono gli autori e quindi l'autorità non poté punire i colpevoli»⁵⁵.

Anche nei territori lungo la Centrale Toscana fu necessario «sradicare dalle menti dei 'villani' la convinzione che la disastrosa malattia delle viti fosse provocata dal fumo delle locomotive. Dietro le pressioni del Bandini [l'amministratore della società], infatti, il ministro degli affari ecclesiastici invitò nel 1853 l'arcivescovo di Siena a collaborare con i suoi parroci per estirpare quel pregiudizio e l'anno seguente lo stesso presule fu obbligato a redigere una pastorale sull'argomento da leggersi in tutte le chiese»⁵⁶.

Nel 1855 poi, con lo scoppio di una micidiale epidemia di colera, si accentuò «il malumore verso la Leopolda», per la credenza «che le strade

ferrate diffondessero la malattia di colera dalle città alle campagne. Le riunioni di turbolenti assunsero qualche volta una dimensione tale da far temere alla direzione della società il ripetersi di avvenimenti sul tipo di quelli accaduti nel 1849; del resto, già all'inizio dell'anno la Leopolda aveva dovuto chiedere l'intervento della forza pubblica per impedire che tra Navacchio e Pisa i contadini ripetessero il tentativo di tagliare la strada ferrata. Negli anni seguenti gli atti criminali diminuirono enormemente, riducendosi soprattutto a qualche saltuario lancio di pietre contro i convogli o a qualche schioppettata isolata»⁵⁷. E, ancora, i treni furono frequentemente accusati «di impedire col rumore e la paura indotta negli animali la regolare secrezione del latte vaccino e ovino, di provocare con le scintille (e questo corrispondeva a piena verità) un'infinità di incendi estivi, che dalla sterpaglia prossima alla linea si allargavano ai campi coltivati confinanti»⁵⁸. Le molte scintille che si sprigionavano dal camino della locomotiva – moltiplicate dall'uso della legna al posto del più costoso carbone coke –, continuarono nonostante l'applicazione del cosiddetto «parascintille di Klein» all'interno della camera a fumo, e non si spandevano, infatti, con effetti dolorosi o ameno dannosi solo sui passeggeri, ma «anche nei campi circostanti, provocando spesso incendi e danni agli animali»⁵⁹.

«Ostilità e pregiudizi non provenivano solo da categorie sociali interessate o dall'ignoranza contadina, se pure nelle città e nei paesi era comune la credenza che [...] viaggiare in treno fosse nocivo alla salute e che alla velocità di 50 kmh non si potesse respirare. Qualche prete arrivò persino a negare l'assoluzione ai fedeli che avevano osato viaggiare in treno, definito dal papa Gregorio XVI un autentico «ordigno infernale».

Gli stessi scienziati non contribuirono a rasserenare gli animi, se ci fu chi sostenne che l'attraversamento in treno di zone palustri poteva trasmettere la malaria e se al contrario qualche altro esaltava il valore «terapeutico» del treno, che con i suoi vapori e la sua velocità rimuoveva la «mofeta palustre» delle aree malariche generando aria sana»⁶⁰.

Tra questi ultimi ci fu il medico Francesco Puccinotti, il quale credette con convinzione che il treno riunisse «in sé gli elementi i più valevoli a modificare ed annullare gli effetti di una atmosfera inquinata di emanazioni palustri. I miasmi, o altro che sia di maligno che si svolge nelle terre impaludate, abbisognano dell'aria quieta, o, come direbbero, morta di codesti luoghi, per stringersi nelle loro affinità e comporsi nella loro

qualità nociva. Dimodoché se que' bassi strati d'infetta atmosfera vengono agitati o dai venti o da qualunque altra fisica o meccanica causa, quelle mefitiche composizioni non possono più effettuarsi.

Ora il vapore che è, dirò quasi, un mobile emporio per gli uomini molti, e le merci e gli animali che velocissimamente dall'un luogo all'altro traspongono, agita e spezza con impeto la bassa atmosfera, e caccia d'attorno a sé divulsa e sparpagliata la mofeta palustre [...] causa delle febbri di Maremma»⁶¹.

Di sicuro, a partire dalla metà del XIX secolo, «tramite il treno arrivarono nei piccoli centri di campagna novità destinate a modificare gradualmente la vita quotidiana, con una progressiva invasione di manufatti provenienti da altre zone: divenne infatti possibile diffondere i giornali, spedire i generi alimentari realizzati a livello industriale, le merci deperibili e i fertilizzanti. Al tempo stesso i prodotti locali, sia agricoli e pastorali sia minerari, cominciarono a essere esportati altrove: erano gli effetti periferici della creazione dei mercati nazionali. Inoltre la stazione ferroviaria diventò un centro di smistamento postale e di ricezione delle informazioni, grazie al telegrafo che si estese quasi ovunque insieme ai binari e, dopo essere stato inizialmente riservato al servizio dei treni e del governo, fu in seguito aperto all'utilizzazione pubblica. Ma non solo, con il treno arrivavano anche notizie esterne portate a voce dai viaggiatori o dai ferrovieri del personale viaggiante»⁶².

Le ferrovie e la trasformazione degli equilibri territoriali

Anche in Toscana, gli equilibri territoriali vecchi e nuovi erano destinati a mutare a partire dagli anni '40/'50, allorché si aprì l'epoca delle ferrovie in tutti gli stati preunitari specialmente dell'Italia centro-settentrionale. Questi paesi seppero realizzare vere e proprie reti ferroviarie, seppure rimaste sostanzialmente indipendenti e isolate l'una dall'altra, che sarebbero state poi unificate in un nuovo e più denso sistema dal nuovo stato nazionale fra Otto e Novecento, soprattutto per le direttrici costiere tirrenica e adriatica, per la dorsale interna transappenninica e per i raccordi con gli stati confinanti al di là della cerchia alpina»⁶³.

Con la costruzione delle nuove infrastrutture di comunicazione – che garantivano al potere statale il pronto controllo dell'ordine interno e dei confini, oltre a rendere effettiva l'unificazione del paese e la formazione di un mercato nazio-

nale dal quale ci si attendeva un consistente aumento dei commerci —, «il mondo moderno, tecnologico e industriale, comincia a sovrapporsi al paesaggio antico [...]. La gerarchia dei valori territoriali viene sconvolta, e le aree che nel '700 erano quelle meno pregiate fra tutte — come i territori litoranei e le stesse rive sabbiose del mare — raggiungono e poi sorpassano, come prezzi, sia le aree agricole pianeggianti di vecchia colonizzazione e sia soprattutto quelle collinari, dove si era storicamente radicato il popolamento⁶². Questo processo di ribaltamento dei valori territoriali e di «scivolamento» degli abitanti e delle attività economiche verso le pianure, specialmente costiere, doveva manifestarsi compiutamente solo dopo l'unità d'Italia, e precisamente tra Otto e Novecento.

Una delle dimostrazioni più significative degli effetti di polarizzazione territoriale portati dalle ferrovie è quella della Tirrenica nel tratto toscano-laziale: la linea fu completata tra il 1860 e il 1867, con il congiungimento dell'ultimo tronco Nunziatella-Civitavecchia nello Stato Pontificio.

Questa ferrovia — decisamente avversata da Camillo Benso di Cavour con la motivazione che essa si snodava solo tra «les marais désolés qui séparent Livourne de Grosseto» e che, pertanto, era destinata ad un inevitabile fallimento per l'inconsistenza demografica ed economica del territorio maremmano — venne invece lucidamente imposta da Bettino Ricasoli «(da qualche tempo audace imprenditore agrario nella tenuta maremmana di Barbanella)», proprio come motore di sviluppo della Maremma: e lungo la linea «sorgeranno numerose stazioni subito trasformatesi in attrezzate aree di servizio e di spedizione delle grandi tenute locali [...]. Anche le stazioni più isolate pian piano, sia pure selettivamente, divennero posti di raccolta e di smistamento di uomini e mezzi, luoghi di fiere e di mercati, centri di servizio, sedi di una primordiale propulsione industriale e di irradiazione di nuovi collegamenti viari, oltre che primo nucleo di nuovi agglomerati e polo di immigrazione⁶³.

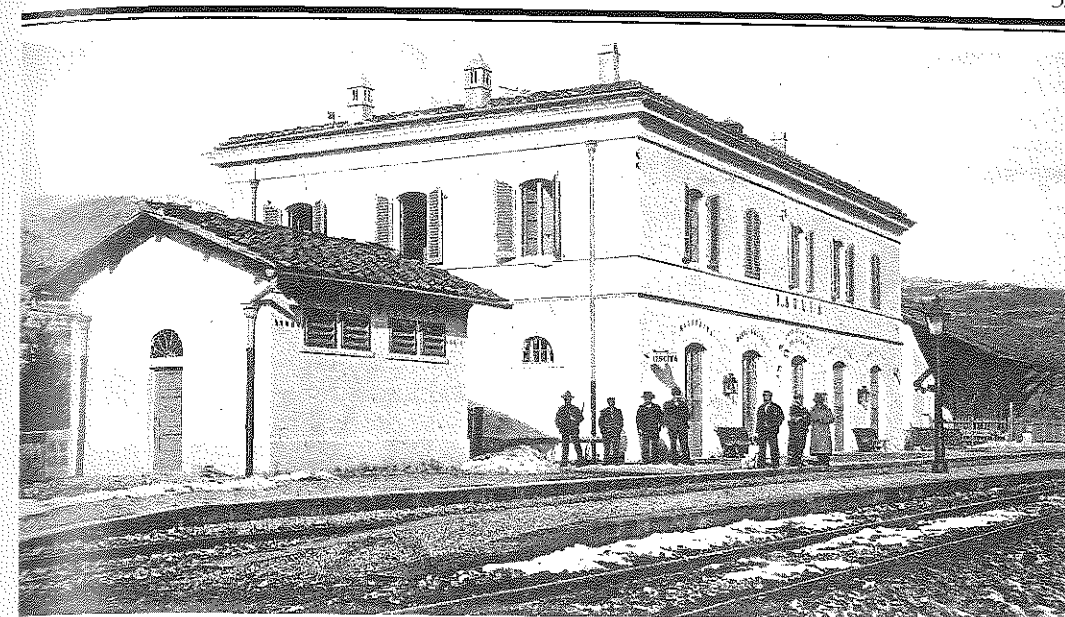
Ancora nella prima metà del XIX secolo, «le contrade toccate dai binari risultavano tra le meno popolate d'Italia per l'imperversare della malaria. I pochi abitanti erano quindi concentrati in centri d'altura [...]. Le case cantoniere realizzate lungo la ferrovia rappresentarono una novità importante per l'insediamento umano in Maremma [...]. Tra i 21 Comuni attraversati, ben 14 avevano una densità inferiore a 50 abitanti per kmq e 10 di questi non raggiungevano i 25 abitanti per kmq, mentre la media nazionale superava all'epoca gli 80 abitanti. In un secolo, tuttavia, si ot-

tenne un incremento demografico doppio rispetto a quello medio della Toscana e del Lazio, con diversi casi di crescita molto elevata: per esempio, Piombino, Follonica, Grosseto e Cerveteri, piccoli paesi divenuti cittadine di medie dimensioni. Si accrebbe inoltre l'industria, soprattutto nei settori chimico e metallurgico, l'agricoltura divenne intensiva⁶⁴.

Sul potente ruolo di modernizzazione della ferrovia — esercitato grazie alla forte discesa dei prezzi di trasporto e dei tempi di percorrenza che la nuova infrastruttura poté garantire — basti riportare un noto ed efficace esempio fatto nel 1884 da Giacomo Barabino, secondo cui «per trasportare una tonnellata di cereali da Piugliano o da Sorano — vale a dire dall'interno della Maremma rimasta emarginata dalle nuove vie di comunicazione — alla stazione più prossima della ferrovia, Albinia o Orbetello, non si spendono meno di 20 lire, mentre la stessa quantità dei medesimi cereali si trasporta dall'America in uno dei nostri porti, spendendone soltanto quindici⁶⁵.

Ed è ancora da considerare che l'altra linea per la Maremma, la Siena-Montepescali per Asciano, venne ideata e realizzata, sempre dal Governo Provvisorio del Ricasoli (1859-72), anche per contribuire al «definitivo risorgimento igienico della "Provincia malata", come testimoniano le parole del grossetano Giovanni Chelli», che fu uno dei massimi promotori. Un po' tutti gli stadi di questa linea (Torrenieri e San Giovanni d'Asso, Roccastrada e Monte Amiata, Sant'Angelo-Cinigiano e Monte Antico) divennero presto «centri di smistamento e di lavorazione delle merci, e talvolta luoghi di confluenza viaria, come nel caso delle stazioni di Roccastrada e Monte Amiata, per raggiungere le quali furono realizzate apposite carreggiabili: non è da credere, infatti, che l'intensificarsi delle comunicazioni per via ferrata abbia reso meno vivo il bisogno delle strade ordinarie. Anzi, è piuttosto vero il contrario. Inoltre, negli edifici ferroviari furono aperti posti di ristoro e osterie, che formarono dei veri e propri nuclei di aggregazione sociale [...]. Il treno consentì anche la crescita delle feste paesane, in occasione delle quali venivano allestiti convogli speciali, nonché l'affermazione del turismo termale (riapertura dei bagni di Montalceto)⁶⁶.

Più in generale, la rete ferroviaria canalizzò immediatamente flussi non trascurabili di merci e viaggiatori. Le strade — sulle direttrici servite dal più rapido ed economico trasporto ferroviario — ebbero da allora una sempre minore importanza, fino almeno «all'affermarsi del motore a scoppio» che si registrò dopo la prima guerra mon-



11/ La stazione di Vaglia in una cartolina del 1907.

diale⁶⁷, sviluppandosi invece grandemente, anche per gli incentivi e le prescrizioni del governo italiano (con leggi del 1865-68), quegli itinerari che si integravano con le esigenze delle nuove stazioni, dei porti e dei centri capoluogo di provincia e di comune. Di conseguenza, nella seconda metà dell'Ottocento, gli insediamenti «di strada» esistenti sui percorsi tagliati fuori dalla nuova realtà dei trasporti su rotaia entrarono in una lunga fase di crisi demografico-urbanistica ed economica. Semmai, un nuovo interesse pubblico per tutta la viabilità inizierà a manifestarsi tra Otto e Novecento, ed è appunto da riferire «alla prima apparizione sistematica del trasporto meccanico» (biciclette, motoveicoli e autoveicoli)⁶⁸.

È da sottolineare che la rivoluzione ferroviaria ottocentesca, se non giunse a mettere in crisi il sistema dei trasporti di uomini e merci per terra e per mare (se ciò accadde fu solo temporaneamente, fino all'affermarsi dei veicoli a motore su gomma), alla lunga produsse, invece, la quasi definitiva scomparsa delle pratiche idrovie interne, sia pure interagendo con altri fattori naturali e sociali, che contribuivano a ridurre la portata della rete idrografica di superficie (come le crescenti captazioni di acqua per i più diversi usi e l'interrimento degli alvei fluviali non più mantenuti come nel passato) e comportavano la ripresa sempre più monopolistica dell'inquinante sistema di trasporto su strada. E ciò, nonostante i progetti elaborati tra Otto e Novecento per la trasformazione di quasi tutto il corso dell'Arno in fiume navigabile.

Dunque, le nuove linee ferroviarie, con le loro stazioni, realizzate esternamente ai centri murati o comunque storici, ebbero, in non poche realtà locali, un ruolo «esplosivo» nella determinazione dei processi e delle direttrici di espansione degli agglomerati⁶⁹. La ferrovia, cioè, agisce nel senso di selezionare lo sviluppo dei centri preesistenti, accelerando la crescita di pochi ove si concentrano le attività economiche, e ritardando quella di molti altri lasciati in disparte soprattutto perché collocati a distanza sui rilievi collinari. «A volte la ferrovia sconvolge delicati tessuti storici determinandone il degrado fisico e sociale, o è una presenza dequalificante che contribuisce a tale degrado», con l'attrazione dell'insediamento residenziale e produttivo nelle sottostanti pianure, come ad esempio avvenne per le antiche città di Cortona e San Miniato, con la creazione rispettivamente dei borghi di Camucia e San Miniato Basso. Nasce, con la ferrovia, il «quartiere della stazione», intorno alla strada che unisce il centro storico allo scalo, e spesso determina un orientamento del tutto nuovo dello sviluppo urbano, che rifugge dal tradizionale modello della crescita a «macchia d'olio» per incanalarsi nella forma più o meno assiale⁷⁰.

In questi ed altri casi, i vecchi centri collinari «entrano in un letargo funzionale», disertati come sono dalle attività produttive, commerciali e a volte anche amministrative. Tipico è il caso dell'isolata Volterra, privata degli uffici giudiziari e amministrativi di livello sovracomunale, dopo la messa a valore della bassa Val di Cecina, e ridotta al rango di sonnolento centro agricolo con l'u-

nica, ma poco incisiva eccezione, dell'artigianato artistico dell'alabastro, oltre che delle lontane saline statali. C'è comunque da considerare che tale letargo non manca spesso di salvare il loro prezioso tessuto storico «da gravi manomissioni edilizie»⁷¹.

Più ancora delle bonifiche idrauliche che ebbero risultati rivitalizzanti in alcune pianure interne e costiere, fu dunque la «rivoluzione» ferroviaria avviata dai Lorena e completata nei decenni successivi all'unità nazionale (fino all'inizio del XX secolo) a rappresentare, soprattutto nella Toscana centro-settentrionale, con gli effetti indotti sul commercio, un rilevante fattore di sviluppo economico non solo per le campagne e per l'agricoltura, ma anche per molte città e centri minori costituenti i poli intermedi e terminali di questa rete di collegamenti: e che, grazie a ciò, seppero irrobustire i loro tradizionali apparati di commercializzazione e di produzione artigianale e piccolo-industriale.

Se gli effetti industriali della «rivoluzione ferroviaria» furono complessivamente limitati, certamente non mancarono. Il fatto è che le condizioni economiche del Granducato e poi della Toscana unitaria erano ancora legate ad un'agricoltura prevalentemente mezzadrile, e anche i materiali rotabili vennero acquistati quasi tutti all'estero. Come nel resto d'Italia, le ferrovie esercitarono un forte richiamo per i capitali finanziari interni e stranieri ma non incisero direttamente nello sviluppo della produzione industriale con le loro commesse⁷².

La crescita coinvolse, ad esempio, nel Valdarno di Sopra e di Sotto, Montevarchi, Figline, Pontassieve, Empoli, Santa Croce, Pontedera, ecc.; nel Casentino, Stia e Pratovecchio (piccole «terre» contigue che si dotarono di numerose manifatture, specialmente lanifici); nella Valtiberina, Sansepolcro (tra le manifatture nate nei primi decenni del XIX, basti citare il pastificio Buitoni); nella Valdinievole, Pescia, ricca di cartiere e manifatture seriche; nella Val d'Elsa, Poggibonsi e, soprattutto, Colle che, nel corso del XIX secolo, sviluppa un borgo manifatturiero (con imprese attive non solo nelle tradizionali lavorazioni della carta e delle fibre tessili, ma anche nelle nuove del vetro e del ferro), proprio nella pianura ai piedi della collina ove sorge il centro murato.

In questi e in altri casi di centri maggiori (Firenze, Livorno, Pistoia, Prato, Pisa, Arezzo, ecc.), almeno nella seconda metà del XIX secolo, «si creano le premesse per lo straripamento del tessuto urbano fuori delle vecchie mura, e quindi per la fine della città come qualcosa di definito, limitato, misurabile, la città chiusa in sé, che ha

un «dentro» e un «fuori», la città «cristallizzata in una forma» [...]»⁷³.

Il caso più macroscopico di decollo urbano di centri minori tradizionalmente «industriosi e commercianti» è senz'altro costituito da Empoli: questo vecchio e grande centro di mercato agricolo (specialmente dei cereali e del sale), grazie alla sua posizione geografica centrale tra Firenze e il mare, di autentico «territorio-strada», ubicato com'è lungo l'Arno navigabile e la via Pisana, in area di crocevia con la Valdinievole e la Valdelsa, anch'esse percorse da comode vie rotabili dalla seconda metà del XVIII secolo, fin da quel tempo aveva espresso «l'avvio di una trasformazione che vedrà il settore delle attività artigiane assumere gradatamente caratteristiche manifatturiere – con un apparato articolato fatto di tessile e panni, paglia e conche, terrecotte e vetro, ecc., singolarmente correlato all'organizzazione dell'agricoltura mezzadrile dell'area – e prevalere sul settore agricolo». Fin dall'inizio del XIX secolo, la sua ragguardevole crescita demografica (attivata proprio dalla vivacità artigianale e commerciale cittadina) determina l'espansione urbanistica all'esterno della «terra murata», specialmente lungo il fiume; ma è alla metà di quello stesso secolo che, grazie al completamento della rete delle comunicazioni (costruzione delle due linee ferrate Firenze-Pisa-Livorno ed Empoli-Siena e dei grandi ponti sull'Arno di Empoli e Bocca d'Elsa che valsero a proiettare il «rapporto commerciale con comunità fino ad allora emarginate»), il diversificato apparato produttivo locale andò sempre più spiccatamente qualificandosi per la crescente importanza delle sue vetture⁷⁴.

Pure Santa Croce, attivo porto e centro commerciale sull'Arno, con la perdita di importanza delle pratiche idrovie, tra Otto e Novecento, tese ad accentrare in sé la tradizionale industria della concia e della lavorazione del cuoio e delle pelli (attività fino ad allora presenti pure in molteplici centri valdarnesi e più in generale toscani), senza tuttavia che tale «manifattura diffusa» abbia avuto la forza di produrre significativi accrescimenti o ristrutturazioni del tessuto urbanistico medievale.

Tra i centri che mostrano i maggiori gradi di sviluppo nella seconda metà del XIX secolo sono poi da segnalare:

San Giovanni Valdarno, che si trasforma da antica «terra murata» amministrativa (tradizionale capoluogo della «provincia» valdarnese) a piccola città, in conseguenza del processo di industrializzazione che la riguarda negli anni '60 e '70, con l'attivazione (subito dopo il completamento



12/ La stazione ferroviaria di Lucca. Fotografia stereoscopica di L. Carrara, 1900 circa (da G. FANELLI, *L'anima del luogo*, Firenze 2001).

della ferrovia Firenze-Arezzo-Roma, grazie all'investimento di cospicui capitali privati di provenienza regionale e nazionale) del binomio manifatturiero costituito dalla miniera di lignite nella vicina località di Castelnuovo dei Sabbioni (dove poi sarebbe stata costruita una grande centrale elettrica) e dalla ferriera fondata appunto a San Giovanni⁷⁵; e Cecina, che dopo l'avvio pianificato della crescita insediativa al tramonto dell'esperienza granducale (questa si inserisce in una fase di grandi trasformazioni territoriali avviate dal governo lorenese negli anni '20 e '30, con il potenziamento della siderurgia e della bonifica idraulica della piana costiera, una sorta di riforma agraria con l'appoderamento della medesima pianura e la ricostruzione della via Aurelia e

di altre strade, e poi concluse con la costruzione della ferrovia tirrenica all'inizio degli anni '60), nel tardo Ottocento attrasse numerosi piccoli imprenditori e divenne il più vivace centro commerciale e industriale della Maremma settentrionale, acquisendo così autonomia amministrativa e connotati specificamente urbani (la sua popolazione passò da 2400 a 8600 individui dal 1861 al 1915), ai danni dei comuni e castelli delle colline sublitoranee⁷⁶.

A questi centri, tra Otto e Novecento, si aggiungeva Piombino come città dell'industria del ferro. Qui, il primo nucleo dell'industria siderurgica-metallurgica (la Magona con altro piccolo stabilimento) sorse negli anni '60, ma bisogna attendere gli anni a cavallo fra Otto e Novecento

perché, grazie anche alla costruzione della ferrovia locale collegante l'antica capitale del Principato Appiani allo scalo di Campiglia, sulla linea tirenica, l'apparato manifatturiero (e con esso la forma e la funzione urbana) prendesse sviluppo, a causa dell'insediamento dell'industria delle bande stagnate e soprattutto degli altoforni fusori del ferro (1903). In breve volgere di tempo, la città si dilatò a macchia d'olio fuori della cerchia muraria, passando dai 4595 abitanti del 1881 agli 8309 del 1901 e ai 19.660 del 1911, anno nel quale ben 4495 erano gli addetti all'industria⁷⁷. Nel primo Novecento, Piombino poté così essere oggetto di intensi processi di immigrazione dai comuni rurali della Val di Cornia, favoriti dalla nuova rete di comunicazioni stradali e ferroviarie che spostarono verso la pianura costiera il peso demografico della subregione⁷⁸.

Di sicuro, in quegli anni di inizio secolo, «la Toscana stava sempre più diventando *le Toscane*». Ad esempio, in quella che fino a tutto il XVIII e anche fino alla metà del XIX secolo era detta «l'altra Toscana» o «la Toscana senza mezzadria e senza città», vale a dire nella fascia costiera centro-meridionale, intorno al 1914 «si trovava concentrata e pressoché completata l'armatura degli impianti rappresentativi della più tipica industrializzazione «all'inglese» [...]. Li erano in effetti localizzate la siderurgia al coke – comprensorio Elba-Piombino –, la meccanica pesante – Follonica –, una parte non secondaria delle attività minerarie – Colline Metallifere, Elba e Amiata –, gli stabilimenti chimici più moderni (uno dei quali, quello della Solvay a Rosignano, ancora in costruzione)».

Più a nord, si stava registrando una «sempre più marcata distinzione-separazione della Lucchesia e della provincia di Massa Carrara rispetto al resto della Toscana, le cui premesse si ritrovavano nell'un caso e nell'altro in una struttura economico-sociale a dominante piccolo-proprietaria [...] e, per quanto riguarda Massa Carrara, nella pochezza, comunque non recente, delle relazioni fra la grande zona del marmo ed il retroterra toscano [...]. E in parallelo, all'interno di quella stessa fascia di territorio, all'incipiente espansione e coagulo, per una spinta proveniente da alcuni centri ormai tradizionali, di una vera e propria «economia del turismo balneare» che, dalla Versilia e da Livorno, si spingeva sempre più profondamente e senza soluzione di continuità verso [il nord, nella costa versiliana-apuana, e persino verso] il sud sino alle terre ancora sottoposte alla secolare insidia della malaria», quelle maremmane, e ovviamente verso l'Arcipelago⁷⁹. Infine, il centro che più di ogni altro mutò con-

notati urbani e di «città industriale e operaia», già prima della Grande Guerra e poi soprattutto tra le due guerre mondiali (allorché il governo fascista costituì d'imperio la zona industriale di Apuania tra le marine di Massa e Carrara e le omonime città capoluogo) fu sicuramente Pontedera. Qui, il primo passo nella direzione dell'industrializzazione si era registrato con una manifattura di surrogati del caffè localizzata nel 1872; nel primo decennio del nuovo secolo, si insediò il cotonificio Dini. Ma è negli anni '20, grazie anche alla costruzione della ferrovia Lucca-Pontedera, che arricchiva il già notevole corredo infrastrutturale del centro valdarnese, che s'impiana l'industria meccanica Piaggio: ed è allora che il centro cominciò a conoscere un crescente sviluppo (particolarmente forte nel decennio successivo, tanto che nel 1930 l'antica «terra» venne ufficialmente dichiarata «città»), uno sviluppo legato ai nuovi orientamenti del regime fascista in campo aeronautico⁸⁰.

Note

¹ A. GIUNTINI, *I giganti della montagna. Storia della ferrovia Direttissima Bologna-Firenze (1845-1934)*, Firenze, Olschki, 1984, pp. 53-54. Cfr. pure GRUPPO DI STUDI ALTA VALLE DEL RENO, *La ferrovia transappenninica. Il collegamento nord-sud attraverso la montagna bolognese e pistoiese*, Bologna, Tip. Ferri, 1985; S. MAGGI, *Dalla città allo Stato nazionale. Ferrovie e modernizzazione a Siena tra risorgimento e fascismo*, Milano, Giuffrè, 1994; e la breve rassegna di L. ROMBAI, *Strade e comunicazioni nella Toscana lorenese*, in *Vie e mezzi di comunicazione nella Toscana dei Lorena*, Comune di Fiesole, 1989, pp. 12-31.

² D. BARSANTI, *Le ferrovie nella Toscana lorenese: considerazioni a margine di un annoso dibattito storiografico*, in Z. CIUFFOLETTI e L. ROMBAI (a cura di), *La Toscana dei Lorena. Riforme, territorio, società*, Firenze, Olschki, 1989, pp. 491-513; pp. 493-495; A. GIUNTINI, *Speculazione e strade ferrate nella Toscana granducale: il caso della Ferdinando Maremmana (1845-47)*, «Bollettino della Società Storica Maremmana», XXVI (1985), pp. 202-212; P.L. LANDI, *Intorno ad un progetto di strada ferrata da Livorno a Genova (1856-1857)*, «Nuova Rivista Storica», LVI (1972), pp. 376-388; e M. NERI, *Dalle Colline Metallifere al mare. La ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto, Cortona, Calosci*, 1987.

³ A. BETTI CARBONCINI, *Ferrovie e miniere in Toscana. Linee secondarie e industriali in Maremma e nell'isola d'Elba*, Parma, Albertelli, 1981, p. 21; A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno. Le ferrovie nel Granducato di Toscana 1824-1861*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1991, pp. 136-144; e A. GIUNTINI, *Treni nel verde. Strade ferrate in Toscana dalle origini ad oggi*, Firenze, Alinari, 1987, p. 15.

⁴ «Annali Universali di Statistica», luglio 1847, vol. XIII, n. 37, p. 108.

⁵ P.L. LANDI, *La Leopolda. La ferrovia Firenze-Livorno e le sue vicende (1825-1860)*, Pisa, Pacini, 1974, p. 116.

⁶ A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno cit.*, p. 300.

⁷ S. MAGGI, *La ferrovia per la Maremma (1859-1994) con la nuova edizione del Viaggio in strada ferrata da Asciano a Grosseto di Giovacchino Losi*, Siena, Nuova Immagine Editrice, 1996, p. 24; e A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno cit.*, pp. 302-303.

⁸ A. GIUNTINI, *Treni nel verde cit.*, p. 12. Sugli orientamenti e sugli interventi politico-economici dei ceti dirigenti toscani si rinvia ai saggi contenuti nel volume Z. CIUFFOLETTI e L. ROMBAI (a cura di), *La Toscana dei Lorena. Riforme, territorio, società cit.*

⁹ D. BARSANTI, *Le ferrovie nella Toscana lorenese cit.*, pp. 498-499; e A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno cit.*, p. 69.

¹⁰ P.L. LANDI, *La Leopolda cit.*, p. 116.

¹¹ A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno cit.*, p. 211.

¹² A. GIUNTINI, *Treni nel verde cit.*, p. 13.

¹³ D. BARSANTI, *Le ferrovie nella Toscana lorenese cit.*, p. 508.

¹⁴ A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno cit.*, p. 227.

¹⁵ P.L. LANDI, *La Leopolda cit.*, p. 99.

¹⁶ *Ivi*, pp. 102 e 111.

¹⁷ A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno cit.*, p. 65.

¹⁸ P.L. LANDI, *La Leopolda cit.*, pp. 105, 116 e 118.

¹⁹ *Ivi*, pp. 116 e 118.

²⁰ A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno cit.*, pp. 155-156. Cfr. anche I. LOMBARDI, *La strada ferrata da Lucca a Pisa*, «Rivista di Archeologia, Storia e Costume», IX (1981), pp. 41-46.

²¹ A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno cit.*, pp. 211-213, 214-215 e 219; e M. AZZARI e L. ROMBAI, *La viabilità della Valdinievole nell'età leopoldina*, in *La viabilità della Valdinievole dall'antichità ad oggi*, Comune di Buggiano, 1982, pp. 63-111.

²² G. CATONI, *Un treno per Siena. La strada ferrata Centrale Toscana dal 1844 al 1865*, Accademia Senese degli Intronati (Siena, Pistoiesi), 1981, p. 38; e A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno cit.*, p. 182.

²³ S. MAGGI, *La ferrovia per la Maremma cit.*, p. 24.

²⁴ A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno cit.*, p. 306.

²⁵ P.L. LANDI, *La Leopolda cit.*, pp. 109 e 110-111.

²⁶ *Ivi*, p. 111.

²⁷ W. SIEMONTI, *L'immagine della città*, in *Empoli: città e territorio. Vedute e mappe dal '500 al '900*, Empoli, Edizioni dell'Acero, 1998, pp. 115-145; p. 144.

²⁸ G. CATONI, *Un treno per Siena cit.*, pp. 52, 62-63 e 83-85.

²⁹ A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno cit.*, pp. 169-172 e 266.

³⁰ *Ivi*, pp. 254-255 e 295.

³¹ S. MAGGI, *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX-XX). Una storia della modernizzazione italiana*, Bologna, Il Mulino, 2001; e A. GIUNTINI, *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia fra '800 e '900*, Milano, Angeli, 2001.

³² P.L. LANDI, *La Leopolda cit.*, pp. 110-111.

³³ G. CATONI, *Un treno per Siena cit.*, pp. 50-52; D. BAR-

SANTI, *Le ferrovie nella Toscana lorenese cit.*, p. 493; e A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno cit.*, p. 184.

³⁴ S. MAGGI, *La ferrovia per la Maremma cit.*, p. 24; e A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno cit.*, p. 303.

³⁵ A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno cit.*, pp. 268-269 e 274-277.

³⁶ A. GIUNTINI, *I giganti della montagna cit.*, pp. 78, 82-83 e 85.

³⁷ A. RIPARBELLI, *La Ferrovia Fentina*, in *La memoria del territorio*, Comune di Fiesole, 1990, pp. 87-94; p. 88.

³⁸ Cfr. gli studi di B. VECCHIO, *Sui moderati e la questione forestale (uno scritto poco noto di Bettino Riccardi)*, in *Agricoltura e società nella Maremma Grossetana dell'800*, Firenze, Olschki, 1980, pp. 285-312; B. VECCHIO, *Resistenze locali e iniziativa pubblica nella fondazione post-unitaria di una normativa forestale: il caso dell'Amiata Senese*, in C. PAZZAGLI (a cura di), *Davide Lazzaretti e il Monte Amiata*, Firenze, Nuova Guaraldi, 1981, pp. 34-75; A. GABRIELLI, *La legislazione forestale in Toscana dall'inizio alla caduta del Granducato*, «L'Italia Forestale e Montana», XL (1985), pp. 126-141; e A. GABRIELLI, *L'opera rinnovatrice di Carlo Siemonti selvicoltore granducale*, «Annali dell'Accademia Italiana di Scienze Forestali», XXVII (1978), pp. 173-174.

³⁹ Cfr. F. ALINARI, *Di alcuni danni che recano all'agricoltura le Strade Ferrate*, «Il Commercio» del 14 aprile 1858; e A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno cit.*, p. 228.

⁴⁰ D. BARSANTI, *Le ferrovie nella Toscana lorenese cit.*, p. 508.

⁴¹ P.L. LANDI, *La Leopolda cit.*, pp. 105-106; e A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno cit.*, p. 228.

⁴² Cfr. D. BARSANTI e L. ROMBAI, *La «guerra delle acque» in Toscana. Storia delle bonifiche dai Medici alla Riforma Agraria*, Firenze, Medicea, 1986.

⁴³ A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno cit.*, p. 233.

⁴⁴ D. BARSANTI, *Le ferrovie nella Toscana lorenese cit.*, pp. 506-507.

⁴⁵ A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno cit.*, p. 97.

⁴⁶ P.L. LANDI, *La Leopolda cit.*, pp. 165-172; e A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno cit.*, p. 231.

⁴⁷ A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno cit.*, p. 230.

⁴⁸ *Ivi*, p. 230.

⁴⁹ *Ivi*, pp. 220 e 232.

⁵⁰ *Ivi*, p. 185.

⁵¹ *Ivi*, p. 229.

⁵² «Nella lotta contro il treno si trovarono affratellati i navicellai, che vedevano ridursi il proprio lavoro sul fiume, e i rivoluzionari, che individuavano nella ferrovia il simbolo dell'autorità e spesso vi vedevano scendere la truppa mandata contro di loro». A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno cit.*, p. 231.

⁵³ P.L. LANDI, *La Leopolda cit.*, pp. 172-173.

⁵⁴ G. CATONI, *Un treno per Siena cit.*, p. 86.

⁵⁵ P.L. LANDI, *La Leopolda cit.*, pp. 173-174.

⁵⁶ D. BARSANTI, *Le ferrovie nella Toscana lorenese cit.*, p. 510.

⁵⁷ A. GIUNTINI, *Leopoldo e il treno cit.*, pp. 98-99.

⁵⁸ D. BARSANTI, *Le ferrovie nella Toscana lorenese cit.*, p. 510.

⁷⁹ S. MAGGI, *La ferrovia per la Maremma* cit., pp. 24-25.

⁸⁰ *Ivi*, p. 28.

⁸¹ S. MAGGI, *Politica ed economia dei trasporti* cit., pp. 23-73; v. pure A. GIUNTI, *Il paese che si muove* cit.; e L. BORTOLOTTI, *L'evoluzione del territorio*, in G. MORI (a cura di), *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi, La Toscana*, Torino, Einaudi, 1986, pp. 771-820.

⁸² L. BORTOLOTTI, *Storia città territorio*, Milano, Angeli, 1976, pp. 111-112.

⁸³ D. BARSANTI, *Le ferrovie nella Toscana lorenese* cit., pp. 503 e 509.

⁸⁴ S. MAGGI, *Politica ed economia dei trasporti* cit., p. 243.

⁸⁵ S. MAGGI, *La ferrovia per la Maremma* cit., p. 43.

⁸⁶ *Ivi*, pp. 18-19 e 29-30.

⁸⁷ L. BORTOLOTTI, *Storia città territorio* cit., pp. 82 e 112.

⁸⁸ S. MAGGI, *Politica ed economia dei trasporti* cit., pp. 83-90.

⁸⁹ G. MORI, *Dall'Unità alla guerra: aggregazione e disgregazione di un'area regionale*, in G. MORI (a cura di), *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi, La Toscana*, Torino, Einaudi, 1986, pp. 3-342: pp. 136 e 148.

⁹⁰ Ovviamente, non è questa la sede per trattare del rapporto tra linee ferroviarie e loro stazioni con le città e i centri minori storici, con tanto di inserimento delle nuove infrastrutture più che all'interno dei tessuti storici (fatto proibito fino all'editto granduca del 22 gennaio 1846), che avrebbe richiesto l'inevitabile abbattimento di mura e lo sventramento del tessuto edilizio (come in misura minima avvenne a Prato e poi a Livorno con la stazione marittima del 1856-58 e a Pisa con la stazione centrale degli anni '60), esternamente, ma sempre a stretto contatto o a breve distanza dagli

agglomerati, con conseguenti realizzazioni di nuovi collegamenti viari o spazi attrezzati, e di riorganizzazione della viabilità e dell'idrografia, con concreti condizionamenti dei futuri sviluppi urbani (come ad esempio avvenne a Firenze/Leopolda e Porta alla Croce, ad Empoli, a Siena, ecc.). A parte i saggi contenuti in questo volume, la letteratura in materia è assai ampia. Cfr., ad esempio, C. CRESTI (a cura di), *I centri storici della Toscana*, Banca Toscana (Milano, Silvana Editoriale d'Arte), 1977, voll. 2: vol. II, p. 25 ss., C. CRESTI, *La Toscana dei Lorena. Politica del territorio e architettura*, Banca Toscana (Milano, Pizzi), 1987, *passim*; e A. GIUNTI, *Leopoldo e il treno* cit., pp. 91-94, 189-208, 254 e 288-291.

⁹¹ C. CRESTI (a cura di), *I centri storici della Toscana* cit., I, p. 37 e II, p. 104.

⁹² D. BARSANTI, *Le ferrovie nella Toscana lorenese* cit., p. 507.

⁹³ L. BORTOLOTTI, *Storia città territorio* cit., pp. 43-44.

⁹⁴ C. CRESTI (a cura di), *I centri storici della Toscana* cit., I, p. 82.

⁹⁵ G. MORI, *Dall'Unità alla guerra* cit., p. 233.

⁹⁶ C. CRESTI (a cura di), *I centri storici della Toscana* cit., II, p. 123.

⁹⁷ G. MORI, *Dall'Unità alla guerra* cit., pp. 236-237 e 314; e C. CRESTI, M. LUNGONELLI, L. ROMBALI e I. TOGNARINI (a cura di), *Luoghi e immagini dell'industria toscana. Storia e permanenze*, Giunta Regionale Toscana (Venezia, Marsilio), 1993.

⁹⁸ C. CRESTI (a cura di), *I centri storici della Toscana* cit., I, p. 36 e II, p. 130.

⁹⁹ G. MORI, *Dall'Unità alla guerra* cit., pp. 319-320.

¹⁰⁰ *Ivi*, pp. 236 e 255; e C. CRESTI (a cura di), *I centri storici della Toscana* cit., II, pp. 75-76.

Dalla Maria Antonia a S. Maria Novella: progetti per la stazione di Firenze

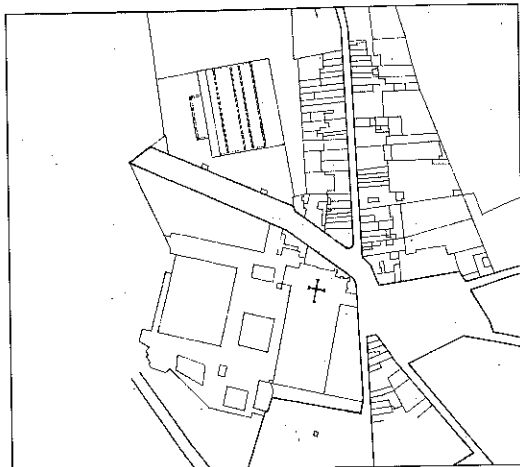
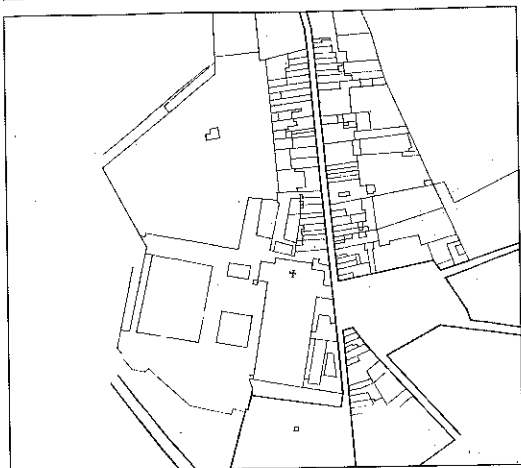
Gabriella Orefice

La decisione, presa nel 1860 dalla Società Anonima delle Strade Ferrate Livornesi, di rivedere l'intero sistema ferroviario fiorentino, apre una lunga stagione di progetti e di ipotesi che, in un clima di acceso dibattito, si propongono di razionalizzare il servizio di trasporto merci e persone. Nato a suo tempo in modo affrettato, il nodo ferroviario non era stato dimensionato tenendo conto delle esigenze legate all'inevitabile sviluppo dei traffici; le carenze maggiori, evidenti già alla metà del secolo, riguardano la stazione principale, chiamata Maria Antonia in onore della granduchessa, che già pochi anni dopo la sua costruzione si dimostra insufficiente ad accogliere il crescente numero di viaggiatori. Non meno essenziale appare la revisione del sistema viario di accesso alla stazione stessa, limitato al breve tronco di strada di collegamento con la Piazza Vecchia di S. Maria Novella e alla strettissima via Valfonda che perimetra a nord lo scalo ferroviario. Si muove in questo senso la richiesta ufficiale, presentata al gonfaloniere di Firenze il 31 luglio 1860, con la quale la Società, nel momento in cui va «ad intraprendere dei lavori di riduzione e di ampliamento della Stazione di Firenze della già Strada ferrata Maria Antonia per installarvi la Stazione Centrale per viaggiatori» invita l'amministrazione comunale a procedere all'esproprio di una parte dell'orto della Biblioteca di S. Maria Novella e di alcune piccole fabbriche sul tergo della chiesa, per poter «allargare la Strada appartenente alla Società stessa presso al Cancellato della detta Stazione».¹

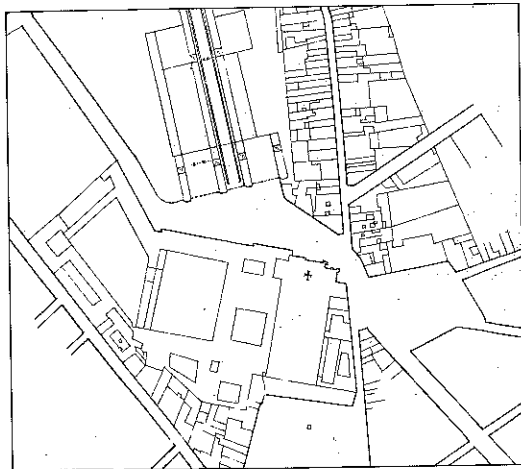
Sulla questione si esprime Ubaldino Peruzzi, il quale, ripercorrendo la storia dell'impianto fiorentino, giunge alla conclusione che sia necessario soprattutto migliorare il sistema di comunica-

zioni fra la stazione e la città. «Quando la Stazione della Strada ferrata Maria Antonia fu eretta molto opportunamente ne' pressi della Piazza Vecchia di S. Maria Novella - osserva il Peruzzi - crebbe il desiderio di aprire questa nuova comunicazione in vicinanza della stazione istessa. Sennonché lo scarso movimento di quella linea e la lentezza colla quale sono stati condotti i lavori di compimento della rete Toscana e delle sue congiunzioni con le altre linee di Strade Ferrate Italiane, ha indotto ad aggiornare i lavori ideati ne' pressi della ricordata stazione».² Ora la decisione di sopprimere la troppo periferica Stazione Leopolda alle Cascine, per concentrare tutti i servizi ferroviari in una zona più centrale, diviene il punto di partenza per l'inserimento dello scalo fiorentino in un sistema assai più ampio e complesso di collegamenti ferroviari: «La superba mole innalzata con tanta spesa sta per essere abbandonata, per cedere alla piccola rivale quello ingente numero di viaggiatori che tutti abbiamo visto affollarsi in molte occasioni e particolarmente le domeniche dell'Estate; la congiunzione delle SS.FF. Toscane a Firenze e a Pisa sta per essere compiuta, le SS.FF. M. Antonia e le lucchesi stanno per essere entro il corrente anno spinte fino a Viareggio, per proseguire verso Genova mentre la Leopolda avrà il suo compimento sino alle Maremme».³

Anche se la diversa realtà politica, che richiede collegamenti più stretti fra la Toscana e il resto dei territori unificati, trasforma la granducale stazione Maria Antonia nella Stazione Centrale del impianto ferroviario fiorentino, la revisione del sistema di accesso si limita al prolungamento della via Nazionale e alla proposta, avanzata dall'ingegnere comunale Del Sarto, per la forma-



1/ a. Situazione dell'area, antecedente all'impianto della stazione ferroviaria Maria Antonia. b. La sistemazione urbanistica dopo la costruzione della stazione. c. La variazione dell'impianto dopo i lavori di ampliamento della stazione, realizzato dall'ing. Laschi, e l'apertura di via Nazionale e di via Alamanni (AMFCE, diss. 976-978).

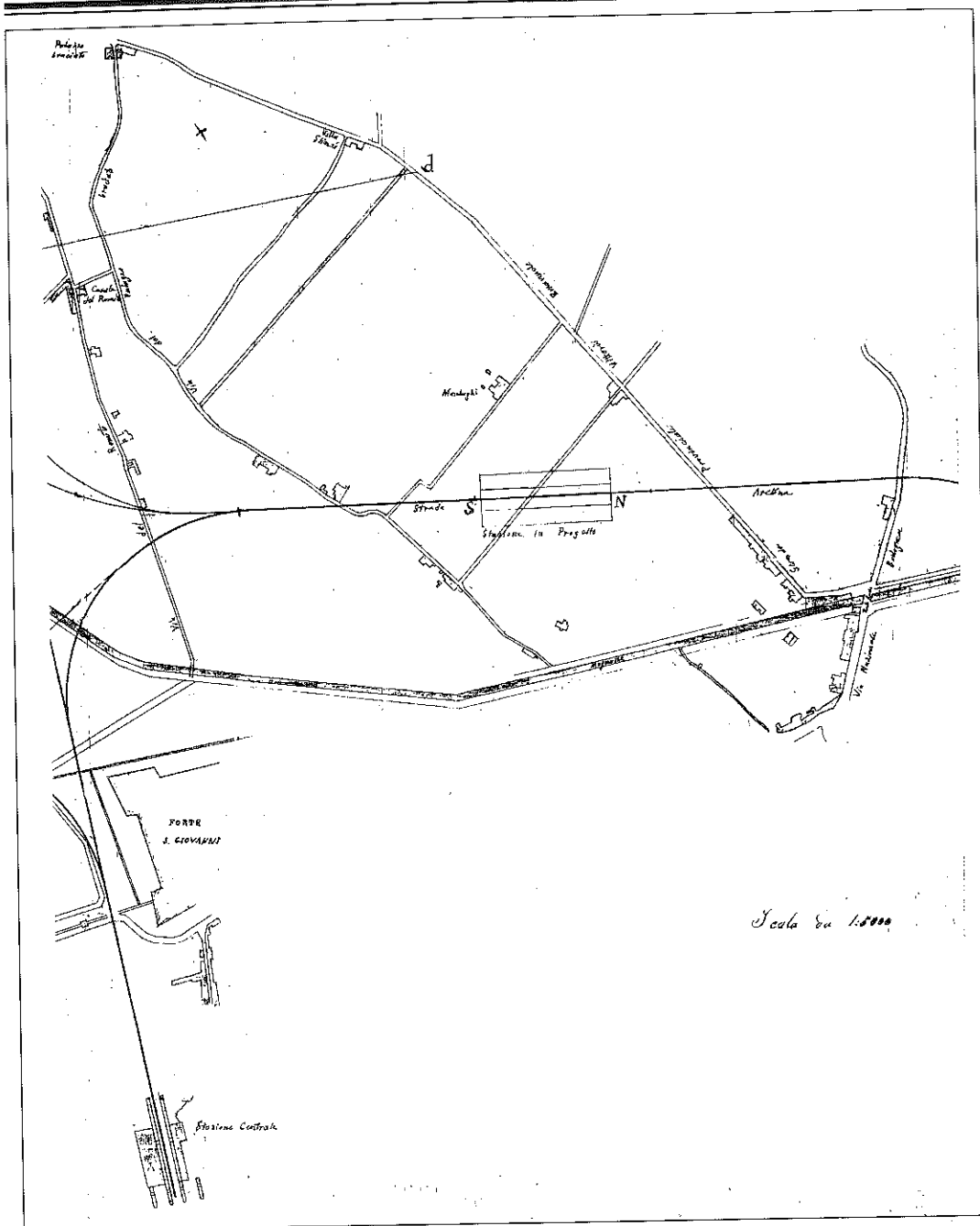


zione di un piazzetto presso la stazione, da attuarsi con la demolizione di alcuni caseggiati prospicienti da un lato la via Valfonda e dall'altra la strada della stazione.⁴ Un'ipotesi, momentaneamente accantonata per l'alto costo delle espropriazioni necessarie, ripresa successivamente in vista dei lavori di ingrandimento dell'edificio dato che, come osserva la Commissione incaricata di valutare il piano, il piazzale progettato di fronte alla «grandiosa stazione in Firenze di tutte le strade ferrate che qui fanno e faranno capo, servirà molto utilmente per stazione delle numerose vetture che devono trasportare i viaggiatori per la città».⁵ Una proposta che il consiglio comunale fa sua, anche in considerazione del fatto che, con l'attivazione della nuova stazione, potrebbe «con molta probabilità sentirsi il bisogno di aprire una via di comunicazione attraverso gli Orti Stiozzi fino alla via della Scala»,⁶ creando un collegamento con la nuova espansione edilizia del quartiere delle Cascine. Soppressa la stazione di Porta a Prato, che di lì a

poco ospiterà l'Esposizione Italiana del 1861, la Società delle Ferrovie Meridionali, nel frattempo subentrata nella gestione alle Livornesi, sposta tutto il movimento viaggiatori in quella che prende, come si è detto, il nome di Stazione Centrale, ristrutturata e ammodernata secondo il progetto dell'ingegnere Giuseppe Laschi,⁷ che realizza la grande galleria, con copertura a capanna in ferro e vetro ed elementi strutturali in ghisa. Il piatto fronte della stazione si caratterizza ora per la presenza di due bassi corpi di fabbrica avanzati che delimitano il piazzale interno, chiuso da una lunga cancellata, mentre il corpo centrale sventa su di essi con la torretta dell'orologio.⁸ Interventi che si dimostrano ben presto limitati e parziali, se si considerano le diverse e più ampie esigenze che derivano dallo spostamento della capitale da Torino a Firenze. «Come vincere gli ostacoli che presentavano le due Stazioni della via ferrata» è infatti uno dei tre principali quesiti a cui Giuseppe Poggi è chiamato a rispondere con il progetto di ingrandimento della città di



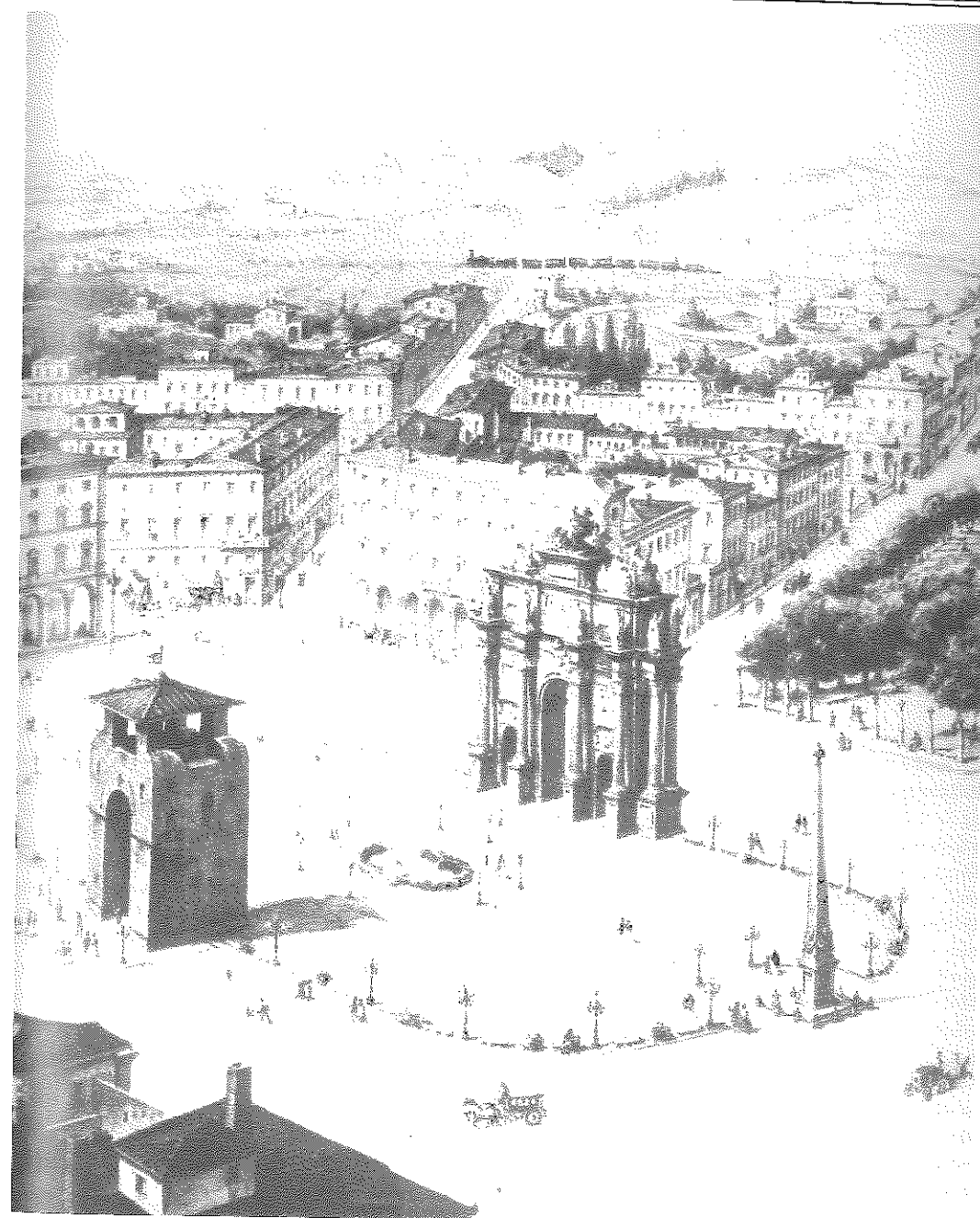
2/ Il sistema delle linee ferroviarie fiorentine in una pianta di Firenze, riferibile al periodo della Capitale (1865-1870). Alla Stazione Centrale fanno capo le tre linee Livornese, Pistoiese e Romana.



3/ Giuseppe Poggi, Giulio Marzocchi. Progetto di nuova collocazione della Stazione Centrale di Firenze nella zona dei Cappuccini, 1865 (ASF, Poggi Pianta 37).

Firenze.⁹ È immediatamente chiaro al Poggi come la collocazione delle due stazioni sia di grave impedimento allo sviluppo edilizio della nuova capitale: se la strada ferrata, per raggiungere la stazione di Porta alla Croce, taglia obliquamente i terreni destinati ad ospitare il nuovo quartiere Savonarola, ostacolando l'attuazione del piano,

la stazione centrale, da parte sua, presenta tanti e tali inconvenienti da rendere auspicabile la sua rimozione. Collocata a tergo della chiesa di S. Maria Novella, argomenta l'architetto, non solo col suo impianto ne ha di fatto reso impossibile la visione, ma ostacola l'apertura degli «stradoni» presso la Fortezza da Basso, mantenendo «i via-

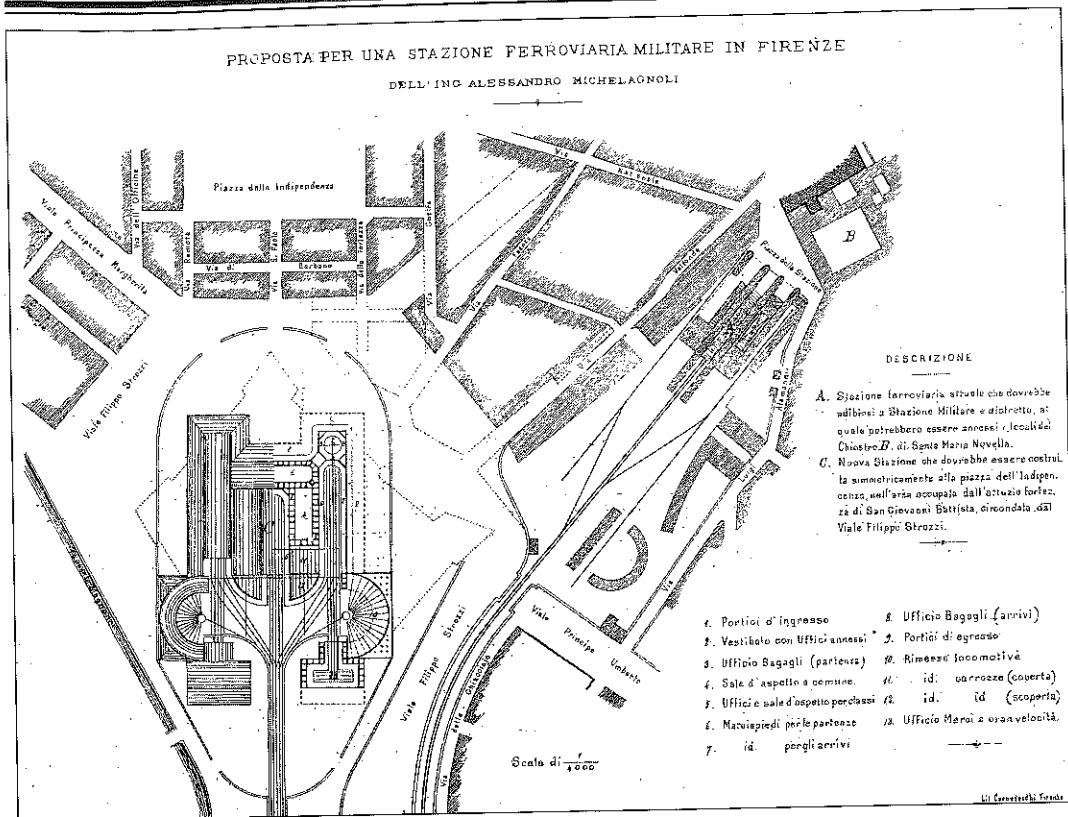


4/ Giuseppe Poggi. Veduta prospettica di Piazza Cavour, sullo sfondo il treno percorre la linea Firenze-Arezzo (da G. Poggi, *Sui lavori per l'ingrandimento di Firenze*, Firenze, 1882).

dotti soverchiamente angusti e depressi, e troppo sproporzionati al confronto della larghezza dei viali nuovi.¹⁰

Spinto da queste motivazioni, il Poggi, per primo, affronta in modo organico il problema della scelta di fondo fra stazione di testa e stazione di transito e, dopo averne considerato i pro e i con-

tro, ritiene più confacente alla nuova situazione politico-territoriale la seconda ipotesi. Per lasciare comunque libertà di scelta sulla questione all'amministrazione comunale, egli offre due diverse soluzioni: la prima relativa alla «conservazione dello stato attuale delle Stazioni», la seconda fondata sulla premessa di realizzare «una sola



5/ Alessandro Michelagnoli. *Proposta per una Stazione Ferroviaria Militare in Firenze* (Atti del Collegio degli Architetti e degli Ingegneri di Firenze, 1878).

e nuova Stazione Intermedia, da crearsi presso l'argine destro del Mugnone in linea della Piazza dell'Indipendenza, così come appare nella tavola annessa al progetto di massima, presentato nel 1865.¹¹ Ipotesi la cui verifica viene affidata dal gonfaloniere di Firenze all'ingegnere Giulio Marzocchi, incaricato di stendere una relazione conclusiva sul problema, dopo aver eseguiti gli studi e i rilievi di campagna, necessari ad una migliore comprensione delle alternative.¹² Secondo il tecnico, il trasporto della stazione nel luogo indicato nel progetto generale è possibile «sebbene non senza qualche pezzo di lavoro per il molto terrapieno che occorre» per superare le variazioni di dislivello presenti nell'area. Ad accrescere il costo della realizzazione sono le opere accessorie, necessarie a spostare lo scalo merci, i magazzini e le officine, perché osserva «se grave e dispendioso era il correre tutto il giorno coi treni da quella a questi molto più sarebbe grave e dispendioso se la distanza aumentasse di un tratto non breve». La riunione della stazione e di tutte le sue dipendenze nella stessa area, secondo le indicazioni progettuali del Poggi, richiederebbe inoltre la deviazione della strada

ferrata dopo il Fosso Macinante: «Così tutto ciò che appartiene alla Strada ferrata — conclude il Marzocchi — sarebbe sulla destra del Mugnone nella circinvallazione della città; così resterebbero soppressi tutti quanti i tronchi di strada sulla sinistra, e liberi di disporre come più aggrada i quartieri e i viali, e si potrebbero infine sopprimere tutti i ponti che ora impacciano quel torrente presso la Fortezza».¹³ A limitare l'onere dell'intervento, è previsto da un lato il concorso della Società delle Strade Ferrate, dati i «vantaggi non tenui» che trarrebbe dalla riunione in un unico grande scalo di tutti i servizi ferroviari, e dal non dover effettuare i restauri necessari al Ponte sul Mugnone «per meglio adattarlo al regime del torrente», dopo i danni provocati dalla piena del 6 novembre del 1864, dall'altro la possibilità di entrare in possesso dell'ampia area resasi disponibile con il trasferimento. Il progetto del Poggi prevede l'occupazione di 140.000 mq di terreno per la stazione nuova, il piazzale antistante, lo scalo delle merci, i magazzini, le officine e le altre dipendenze, una superficie pari a quella già occupata dal complesso di S. Maria Novella, per la quale l'ar-



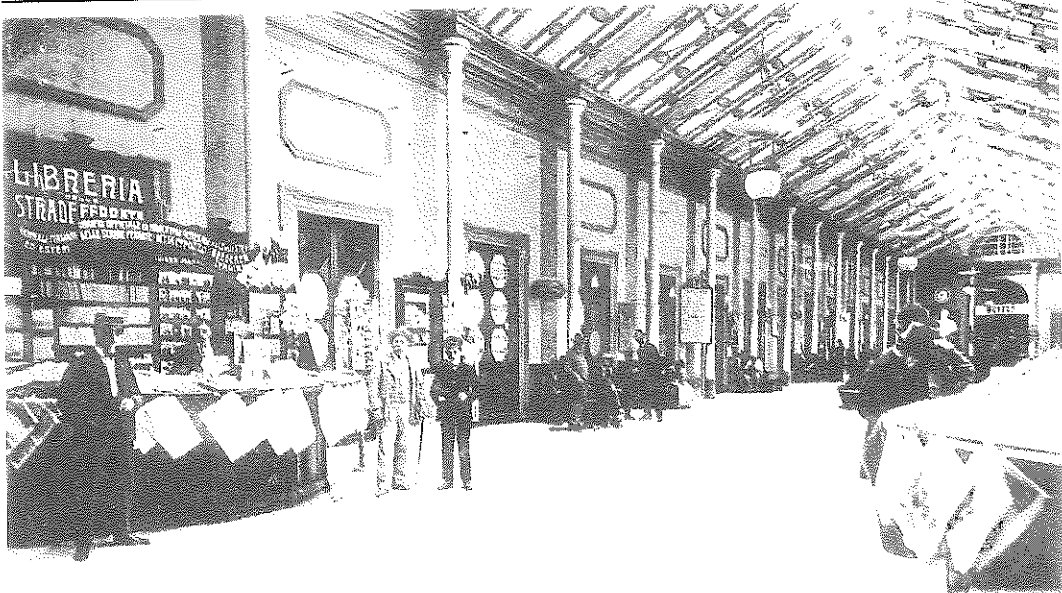
6/ L'edificio della Stazione Centrale, visto dall'alto del campanile di S. Maria Novella, in una cartolina dei primi del Novecento.

chitetto fiorentino indica una destinazione a carattere residenziale, con la possibilità di ottenere «una bella e utile congiunzione» fra il quartiere nuovo del Lungarno e la Piazza dell'Indipendenza,¹⁴ recuperando all'investimento edilizio un brano di città con alto valore di posizione, data la sua vicinanza al centro urbano.

L'amministrazione fiorentina, considerato eccessivo l'impegno finanziario richiesto dal progetto,¹⁵ ritiene, come buona parte dell'opinione pubblica, che l'allontanamento della stazione dal centro della città avrebbe come conseguenza una caduta di importanza di Firenze a livello nazionale, per cui gli interventi successivi si limitano a razionalizzare il disegno urbanistico del vecchio impianto, con l'apertura di nuovi tracciati viari.¹⁶ Alcune opere avviate nelle immediate vicinanze indicano comunque la volontà di migliorare l'immagine complessiva della zona, in particolare dopo la cessione al Comune, da parte della Società delle Ferrovie Meridionali, di una porzione dei terreni di sua proprietà per permettere l'apertura delle nuove strade di collegamento del piazzale della stazione con via della Scala e con la via Interna alle Mura. Va letto in quest'ottica il *Progetto di decorazione architettonica della parete esterna dell'Orto di Ripoli*, presentato per l'approvazione al Consiglio d'Arte del Comune di Firenze nel 1868 dall'architetto

Francesco Petrucci, in relazione alla realizzazione del nuovo tracciato viario, che riguarda il rifacimento del muro di recinzione dell'Educando di Ripoli, l'unico complesso non toccato dagli espropri, in un'area che viene completamente ridisegnata urbanisticamente.¹⁷

Negli anni successivi, malgrado la crisi che colpisce Firenze dopo lo spostamento della capitale a Roma, non manca chi vede nella realizzazione di un nuovo grandioso complesso ferroviario la possibilità di riscatto, anche economico, della città. Nel 1879 l'ingegnere Alessandro Michelagnoli propone di adibire l'impianto esistente a stazione e distretto militare, a cui annessere i locali del chiostro di S. Maria Novella, per costruire un nuovo imponente complesso sull'area occupata dalla Fortezza di S. Giovanni Battista, di cui ipotizza il completo smantellamento.¹⁸ La demolizione degli isolati di testata di via Faenza, via Guelfa e via della Fortezza permetterebbe inoltre di definire il nuovo disegno urbanistico della zona, creando un ampio spazio di rispetto intorno alla stazione, perimetrata dal viale Filippo Strozzi. Secondo il piano, l'edificio viaggiatori «costruito simmetricamente alla piazza dell'Indipendenza», con il suo imponente fronte porticato, diverrebbe l'elemento di convergenza visuale di un tridente, formato dal viale Principessa Margherita, (l'attuale viale Spartaco Lava-



7/ L'interno della Sala Viaggiatori della Stazione Centrale in una cartolina del 1904.

gnini), da via S. Paolo (oggi via Ridolfi) e da un nuovo breve tronco stradale di collegamento con via Nazionale.

Un progetto sicuramente devastante per le memorie storico-artistiche fiorentine e, comunque, ancora una volta troppo impegnativo dal punto di vista economico a fronte dei limitati vantaggi che ne potrebbero derivare; la sistemazione proposta infatti, mentre non risolve il problema dei sovrappassi del Mugnone, stravolge profondamente il piano del Poggi che, con l'isolamento della Fortezza, aveva inteso destinare i terreni adiacenti «ad uso di parterri, dando loro movimenti di piano, disposizioni e piantagioni, da formare sani e piacevoli luoghi di trattenimento, ornati anco di bacini di acqua perenne».¹⁹ Ragioni queste che si dimostrano sufficienti a condannare la proposta del Michelagnoli, che comunque trova l'inatteso appoggio del Collegio degli Architetti e Ingegneri di Firenze.

Gli studi riprendono nel 1890 quando l'Ispettore Capo del Circolo Ferroviario, Niccolai, presenta due diversi progetti per la collocazione a Nord Est della Città di una grande stazione di smistamento delle merci;²⁰ il primo, che prevede il passaggio della linea Aretina in galleria sotto il colle delle Forbici, colloca l'edificio a monte del Campo di Marte, mentre il secondo preferisce occupare una parte di quest'ultimo, ormai ritenuto sovradimensionato per «le scemate guarni-

gioni militari» di stanza a Firenze, dopo il trasferimento della capitale. Ipotesi a cui si contrappone un terzo progetto, predisposto questo dalla Società delle Ferrovie Meridionali, che intende impiantare la stazione più vicina al centro cittadino, spostando di poco la linea Aretina.

Su questo aspetto del problema si trasferisce l'interesse e il dibattito a livello cittadino,²¹ facendo scemare l'attenzione sull'inadeguatezza strutturale e urbanistica della stazione centrale, che rimane comunque uno dei problemi insoluti di Firenze, a cui cerca di dare risposta il programma concordato nel 1894 con il Governo, ma mai attuato, comprendente un piano di lavori assai ampio, inteso ad assicurare a Santa Maria Novella un avvenire come Stazione Centrale per le grandi velocità, destinando invece la nuova stazione di Campo di Marte alla funzione di scalo delle merci a bassa velocità. Le opere in progetto avrebbero sanato l'insostenibile situazione dei cosiddetti treni *omnibus* che, entrando in stazione con i carri merci in testata e le carrozze passeggeri in coda, obbligavano questi ultimi a scendere allo scoperto, lontano dalle pensiline, con grave pericolo e disagio dei viaggiatori.²²

Il problema del rifacimento della stazione non sembra quindi più procrastinabile, ma rimane a bloccare qualsiasi intervento la debolezza economica dell'amministrazione, incapace di sostenere l'onere di una spesa che si aggira sui 2 mi-

Firenze - Stazione Centrale.



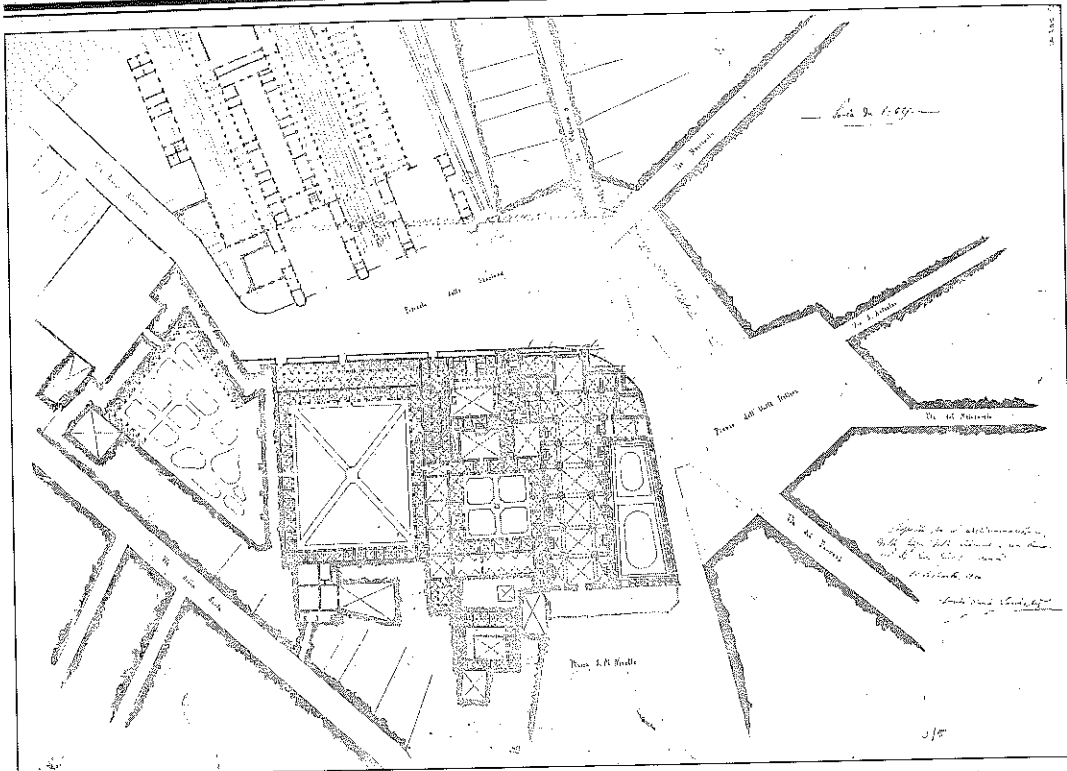
8/ Il piazzale esterno della Stazione Centrale agli inizi del Novecento. Il piazzale appare ormai completamente lastricato; sulla sinistra si notano le vetture in attesa dei viaggiatori.

lioni di lire, quale quella ipotizzata «per completare la Stazione di S. Maria Novella, e renderla sufficientemente degna», anche se «senza grandiosità» di una città come Firenze.²³ Nella adunanza pubblica del Consiglio Comunale, del 15 ottobre del 1897, rispondendo ad alcune interrogazioni sull'argomento, l'assessore Lanci ricorda come durante i suoi viaggi all'estero abbia potuto constatare che «le Stazioni di Città, che vogliono ricevere degnamente i forestieri, sono veramente dei monumenti d'arte».²⁴ Anche se la situazione finanziaria non permette di realizzare un edificio con le stesse caratteristiche, egli auspica che si possa costruire «una cosa decorosa, che non stoni con tutto l'andamento architettonico della città di Firenze».²⁵

Il passo successivo si ha nel giugno del 1899, quando la Società delle Strade Ferrate Meridionali presenta due diverse ipotesi per la sistemazione della stazione fiorentina. Chiamata ad esprimere il proprio parere in proposito, la giunta comunale, pur riconoscendo il fatto che entrambi i progetti «soddisfano il desiderio unanimemente sentito dalla nostra cittadinanza di avere una Stazione principale corrispondente all'importanza e al decoro di Firenze, rispetto anche agli stranieri che ivi affluiscono»;²⁶ non può che ribadire l'impossibilità ad agire dato il costo dell'intervento, di poco inferiore ai tre milioni di lire, che supera di gran lunga le disponibilità.

Una difficoltà insormontabile, che induce l'amministrazione a chiedere che la Società predisponga un progetto di minima, che pur non pregiudicando la futura sistemazione del complesso, provveda in tempi brevi alle più evidenti necessità del servizio ferroviario e del decoro cittadino.²⁷

Richiesta caduta nel vuoto, dato che due anni dopo la questione viene ripresa in una nuova adunanza pubblica del Consiglio Comunale, sollecitata dalle indiscrezioni apparse sulla stampa cittadina circa l'approvazione da parte del ministero dei Lavori Pubblici di uno dei progetti di sistemazione della stazione centrale. In questa occasione, il sottosegretario di Stato, On. Piccolini, informa il consiglio sulle decisioni del Comitato Superiore delle Strade Ferrate che, mentre ha escluso «la proposta di provvedere alla sistemazione del servizio ferroviario di Firenze con la costruzione di una Stazione di Transito nella località detta dei Cappuccini», secondo quelle che erano state le indicazioni del Poggi, appoggia l'ipotesi di un riordinamento della stazione esistente di S. Maria Novella, «col concetto di renderla atta ad un comodo servizio viaggiatori, e a un buon servizio merci, limitato a quelle spedite a grande velocità». Il Comitato inoltre, esaminati i due diversi piani proposti dalla Società, opta per la soluzione che prevede la conservazione della «attuale tettoia o galleria, tanto gradita alla



9/ Dante Fantappiè. Progetto per il riordinamento della Piazza della Stazione, 10 settembre 1900 (ASCF, car. 009/005).

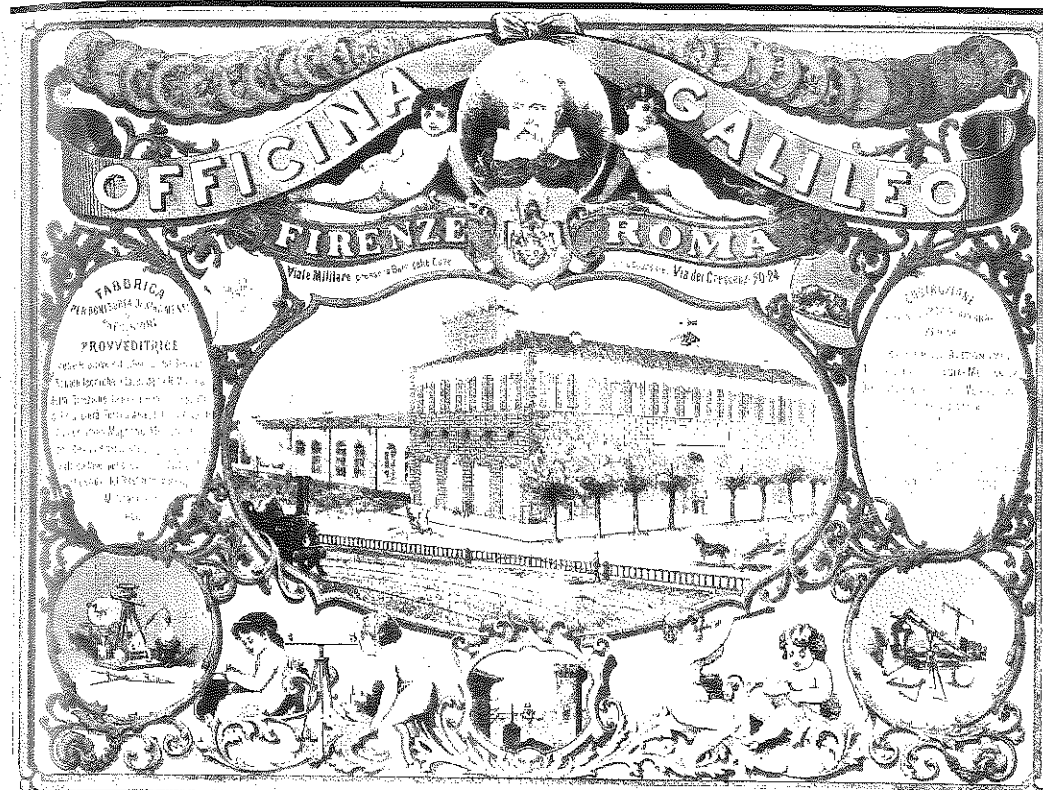
cittadinanza fiorentina.²⁸

Nell'ottica della revisione dello *statu quo*, si colloca anche il *Progetto di riordinamento della Piazza della Stazione*, presentato il 10 dicembre 1900 dall'architetto Enrico Dante Fantappiè, il quale propone di creare un ampio piazzale rettangolare di fronte alla stazione esistente, con l'abbattimento degli avancorpi, in modo da ottenere un migliore collegamento con via Alamanni, mentre dall'altro lato, le demolizioni delle testate degli isolati, compresi fra via Valfonda e via S. Antonino, permetterebbero continuità con piazza dell'Unità d'Italia, lasciando un'ampia area di rispetto intorno all'abside di S. Maria Novella.²⁹

A fronte delle diverse ipotesi, più o meno impegnative, si hanno invece interventi di minima che tendono a migliorare le condizioni esistenti; particolarmente importante appare la questione della pavimentazione del piazzale esterno, già affrontata nel 1870, quando, a seguito delle lagnanze universalmente sollevate sulla impraticabilità in tempi piovosi del piazzale che sta di fronte alla Stazione, erano stati realizzati dei semplici attraversamenti selciati.³⁰ Nel febbraio del 1901 il consiglio comunale delibera di procedere alla lastricatura con acciottolato di pietra

forte della parte sterrata della piazza,³¹ completata l'anno successivo anche per le aree occupate dalle verghe del tranvai. Per migliorare il sistema d'illuminazione si decide la trasformazione delle lanterne a gas secondo il sistema ad incandescenza, sia per la piazza che per via Alamanni,³² mentre nel 1904 vengono avviati i lavori per il denudamento dell'abside di S. Maria Novella per poter «meglio ammirare l'elegante mole di fra Sisto e Ristoro».³³

Dopo la convenzione stipulata col governo per l'impianto della nuova stazione del Campo di Marte, sollecitato dalle richieste provenienti da vari strati della popolazione, il problema si ripropone alla fine del 1905 quando, in una nuova adunanza pubblica, il Consiglio Comunale esprime un suo *Voto per il riordinamento della stazione ferroviaria di Firenze*,³⁴ da inviare al Governo perché al più presto venga approvato il progetto e avviati i lavori: «Si può dire che la nostra stazione sia un edificio provvisorio - affermano nel documento sindaco e consiglieri - che poteva rispondere alle esigenze di trenta o quaranta anni addietro, ma oggi è affatto inadeguata al bisogno, dato lo sviluppo dei traffici e del movimento dei forestieri». Le condizioni in cui si trova sono tali «che dobbiamo arrossire per



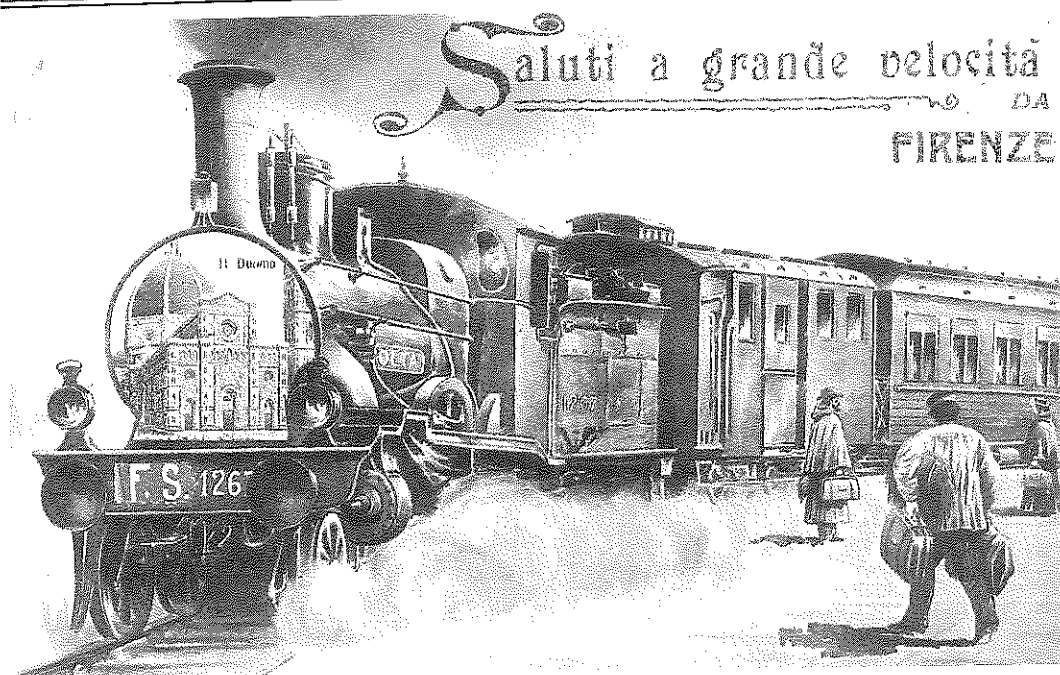
10/ Cartello pubblicitario delle Officine Galileo di Firenze. In primo piano è raffigurato il tratto della linea ferroviaria Firenze-Roma, la cui vicinanza agli stabilimenti garantiva rapidi rifornimenti e spedizioni.

noi stessi e per coloro che vengono a visitare la nostra città: alla mancanza di banchine e tettoie adeguate, si sommano infatti le carenze del fabbricato viaggiatori che rappresenta uno «sconcio sul quale bisogna per forza richiamare l'attenzione». La vecchia stazione, infatti, è cresciuta in modo disorganico, adeguandosi man mano alle immediate esigenze del traffico ferroviario, di modo che i treni che raggiungono Firenze provenienti da Livorno, Bologna e Faenza «fanno capo a tre accessi diversi, fra cui non si saprebbe scegliere il meno vergognoso».

Il confronto della realtà fiorentina con quella di altre città italiane dove «sono sorte altre stazioni splendide, veramente monumentali» è per il relatore «desolante». Il viaggiatore che a Genova rimane ammirato di fronte alle due stazioni di Porta a Brignole e di Porta Principe, trova a Firenze una situazione estremamente deficitaria, che solleva perplessità sulla disparità di trattamento tributata dal governo verso le due città. Pur concordando sulla necessità di un intervento tempestivo, i consiglieri socialisti di minoranza reputano affrettato, che dopo tante proposte e ripensamenti, la discussione venga troncata da un voto, prima che sia stata definita la scelta fra

una «stazione testa di linea» o «diversamente una stazione di transito», più congeniale, quest'ultima, alla realizzazione di una grande linea ferroviaria nazionale. Infatti, mentre il sindaco e la giunta, appoggiati dal Collegio degli Architetti e Ingegneri di Firenze, ritengono di maggior interesse per la città il mantenere la stazione il più possibile vicina al centro e ai lungarni «dove sostano i forestieri e i viaggiatori», una parte dei componenti del Consiglio Comunale, considerata in prospettiva le crescenti necessità derivanti dal promettente sviluppo industriale e commerciale della città, propongono in alternativa di realizzare la nuova stazione sul Mugnone, un luogo non troppo distante dalla città, indicato per accogliere i magazzini generali ed effettuare i necessari «abbellimenti», così come a suo tempo proposto dal Poggi.

Nel 1911 viene stipulata una nuova convenzione fra il Comune e l'amministrazione delle Ferrovie,³⁵ per la sistemazione dei servizi ad ovest della città, comprendenti il rifacimento della Stazione Centrale di S. Maria Novella, una stazione nuova all'Indiano, il raccordo Indiano-Rifredi, l'impianto dei servizi di trazione, la squadra di rialzo e i depositi di carbone al Romito ed infine



11/ Firenze «città d'arte» e il treno, in una cartolina degli inizi del Novecento.

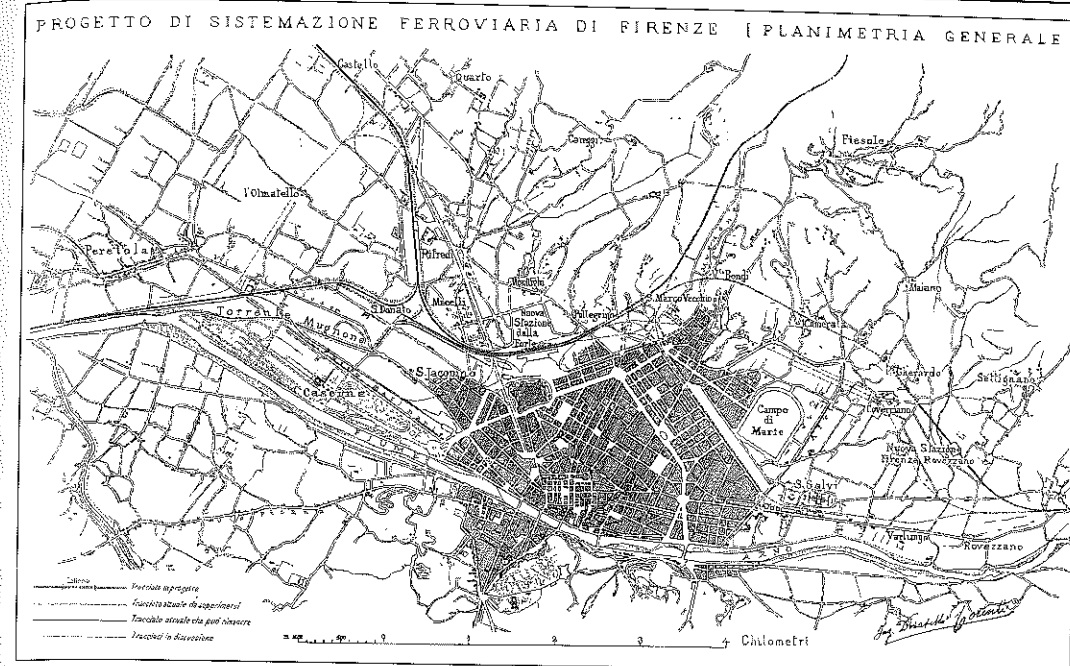
l'abolizione del raccordo della livornese a S. Maria Novella.³⁶ Le pressioni dell'amministrazione comunale sul Direttore Generale delle Ferrovie, perché avvii al più presto i lavori,³⁷ sono dettate anche dai timori sollevati dalla proposta di un nuovo ordinamento amministrativo degli uffici ferroviari, secondo cui Firenze, che già aveva perduta la Direzione Generale della Rete Adriatica, si vedrebbe privare della Direzione Compartmentale. Coordinati dal sindaco di Firenze, i rappresentanti di province, comuni e Camere di Commercio dell'intera Toscana, con l'appoggio dei deputati toscani, inviano al Ministero dei Lavori Pubblici una larga rappresentanza che si rende interprete degli interessi di tutta la regione, lesi dal nuovo ordinamento, riuscendo a «far seppellire» dalla Camera dei Deputati l'articolo di legge in questione.

Nello stesso anno l'ingegnere Donatello Corinti presenta un nuovo progetto ampio e articolato,³⁸ che ripropone lo spostamento della ferrovia in «luogo più conveniente», di fronte ai giardini della Fortezza da Basso, dove è ancora possibile realizzare una stazione di transito, con tutti i servizi richiesti dalle esigenze moderne, coprendo in questo tratto il corso del Mugnone e creando una grande piazza antistante la stazione stessa, dato che lo sviluppo edilizio della zona, per quanto avanzato, offre ancora margini di manovra in questo senso. Secondo questa eventualità,

abbandonata l'idea di spostare la linea aretina ai piedi della collina fiesolana, zona ormai coinvolta dal piano regolatore, il nuovo tracciato, a doppio binario, passerebbe al di sotto della collina stessa, con un lungo attraversamento in galleria dal Pellegrino a Poggio Gherardo. A completamento della sistemazione il Corinti prevede la costruzione di una seconda stazione al di là del torrente Africo e il trasporto a Rifredi di tutti i servizi di smistamento, di manovra e di deposito, effettuati al momento alla stazione del Campo di Marte.

Un piano che permetterebbe alla città di liberarsi, come viene sottolineato sulla stampa cittadina, «da questo incubo ferroviario per ora e per sempre, con maggiore semplicità di funzionamento, con un assetto definitivo radicale e con tutti quei vantaggi accessori che si potranno avere dallo studio di questo problema».³⁹ Un piano che offre vantaggi anche dal punto di vista economico, dato che il passaggio in galleria eviterebbe i costosi espropri dei terreni e dei fabbricati situati alle pendici delle colline fiesolane e che lo spostamento delle linee sfuggirebbe l'onere della sistemazione urbanistica, rendendo disponibili alla fabbricazione i terreni già adibiti ai servizi ferroviari, venduti convenientemente data la loro posizione centrale.

Si riferiscono a questo progetto i disegni firmati da Donatello e Corinto Corinti, relativi a diverse



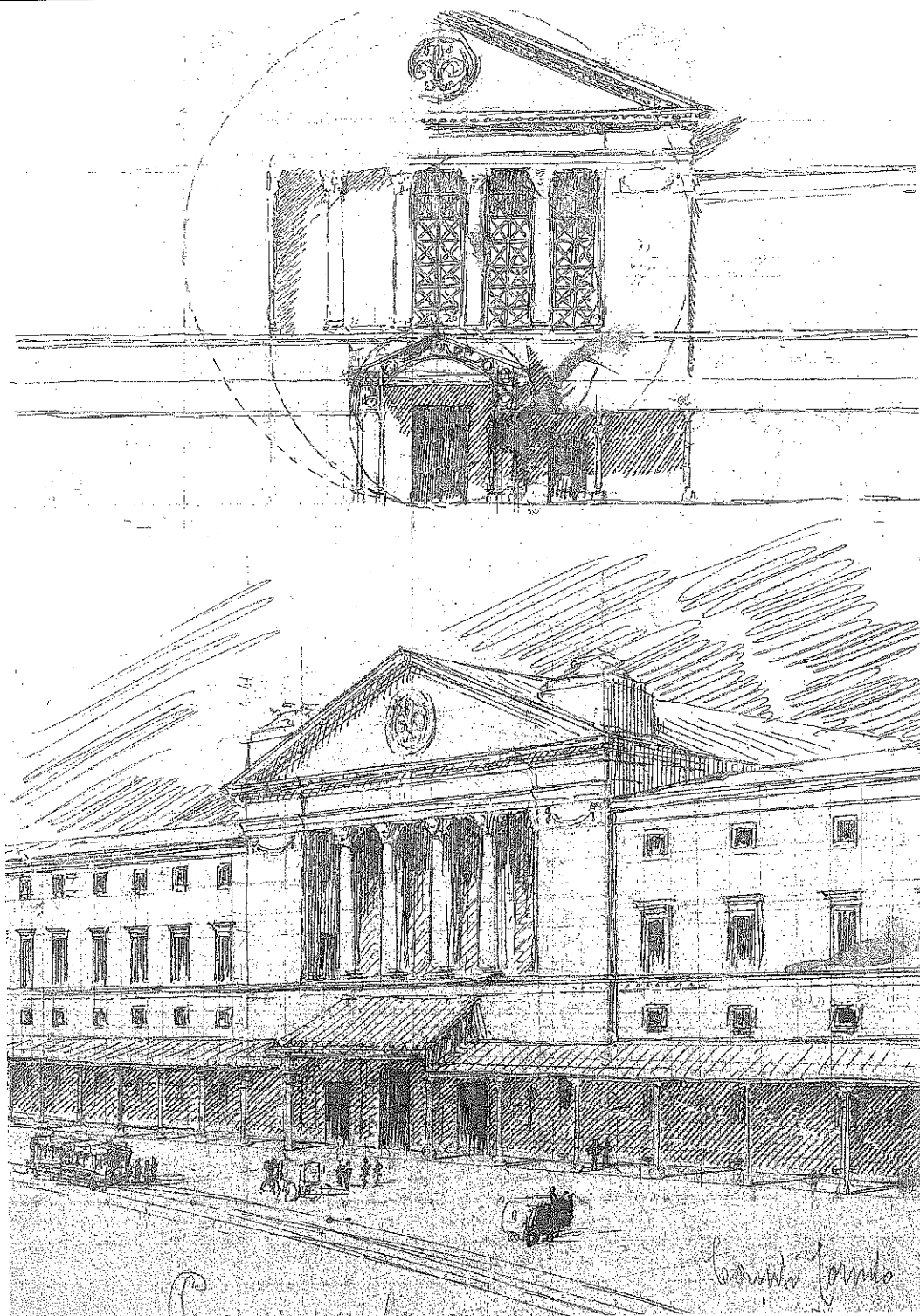
12/ Donatello Corinti. *Progetto di sistemazione ferroviaria di Firenze (Planimetria Generale)*, 1911 circa. Nella pianta sono evidenziati i tracciati in progetto, da sopprimersi e in discussione e indicate le nuove stazioni della Fortezza e di Rovezzano (AMFCE, dis. 3554).



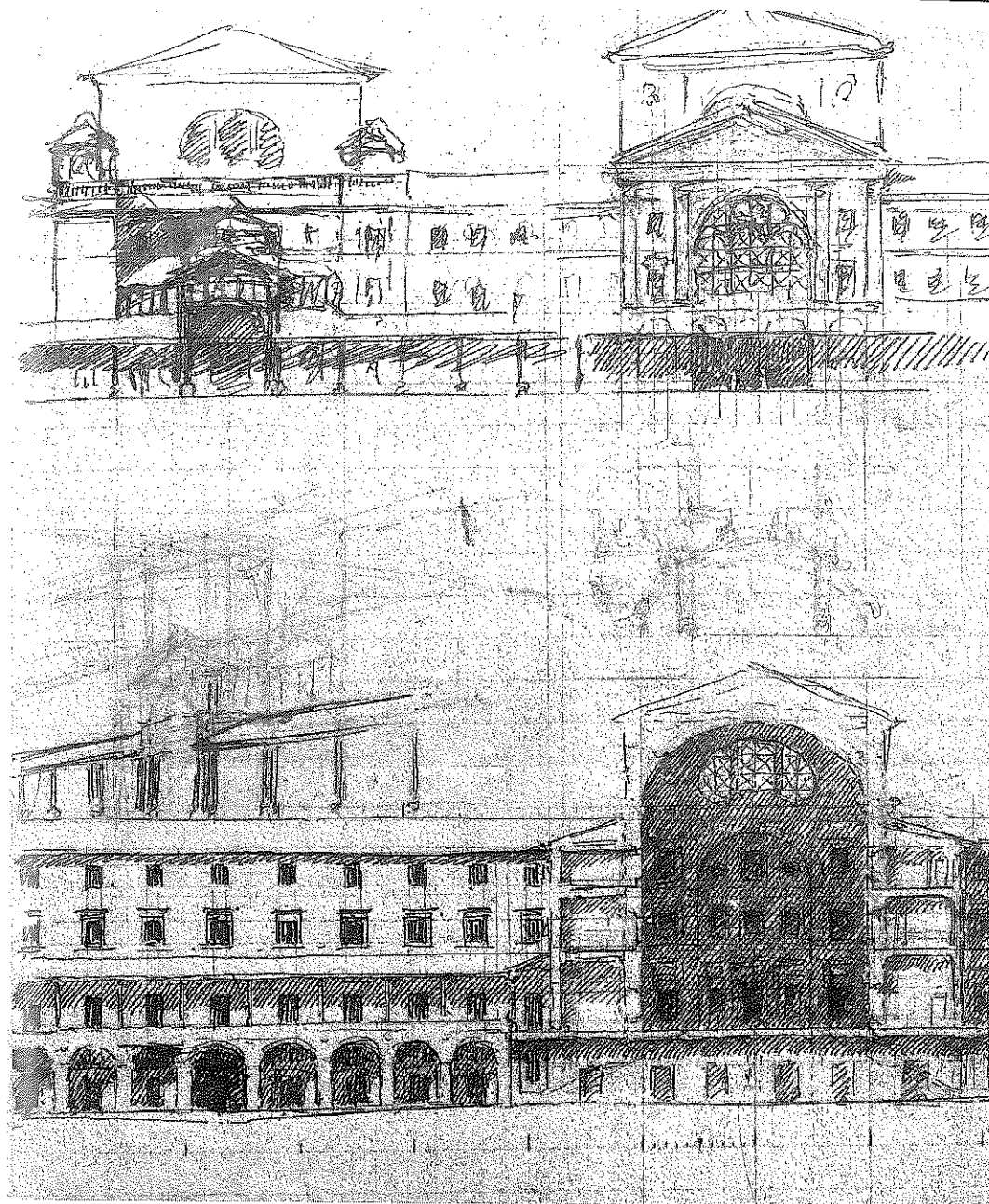
13/ Donatello Corinti. Variante di progetto per la sistemazione delle linee ferroviarie fiorentine, con l'allontanamento della linea, per includere il quartiere di Novoli (AMFCE, dis. 3555).

soluzioni per la nuova stazione, caratterizzate da volumi monumentali ma anche da un'attenta distribuzione di spazi e funzioni.⁴⁰ Nelle differenti ipotesi, l'edificio principale a pianta rettangolare, presenta distinte sale d'aspetto per gli arrivi e le partenze, separate fra loro da un ampio atrio porticato, che dà accesso al salone d'onore, de-

stinato ai «ricevimenti in occasioni di arrivi e partenze dei Reali e di eccellenze superiori come pure per straordinarie cerimonie funebri o commemorative».⁴¹ Completano il complesso l'ufficio postale, i locali della questura e i grandi depositi, collocati ai lati dell'edificio, con corpi di fabbrica curvilinei destinati ai magazzini. Costante



14/ Donatello e Corinto Corinti. Nuova stazione ferroviaria da costruirsi al posto della Stazione Centrale di S. Maria Novella (1913-1914). Veduta d'insieme e particolare del prospetto dell'ingresso principale (AMFCE, dis. 3560 A).

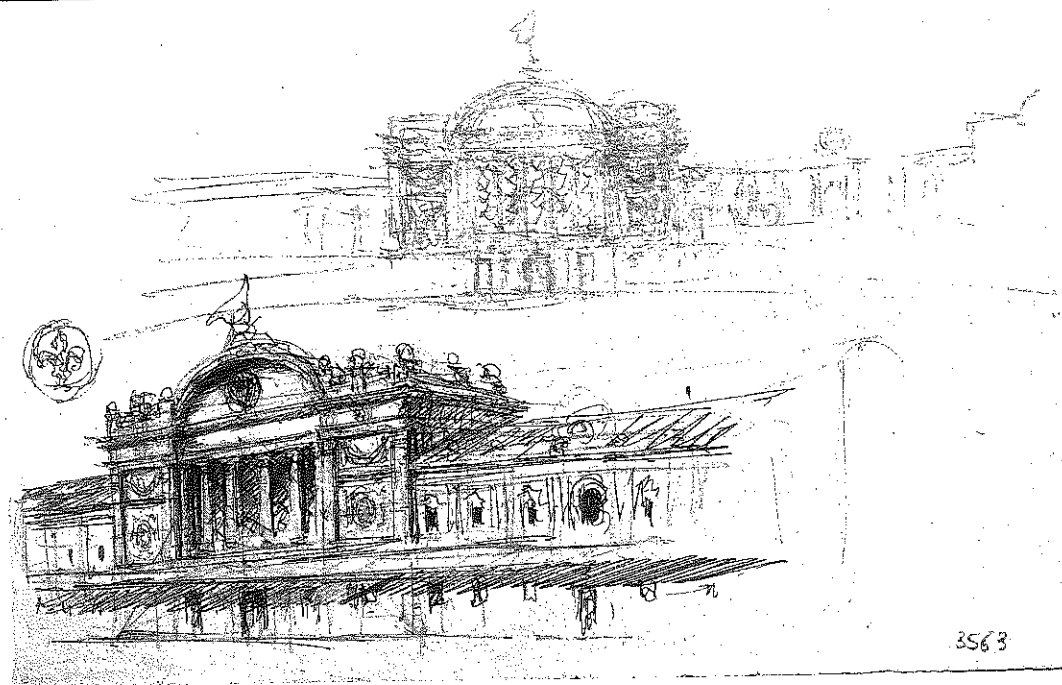


15/ Variante dello stesso progetto, prospetto e sezione (AMFCE, dis. 3561).

anche la presenza in facciata di una lunga pensilina, sorretta da elementi strutturali in ghisa, così come pensiline sono previste a copertura dei marciapiedi di accesso ai binari, collegati al corpo principale della stazione tramite un sistema di passaggi sotterranei e scale. I Corinti propongono per i prospetti diverse soluzioni, dalla più semplice, caratterizzata da due alte cupole a copertura delle sale d'aspetto, a quelle maggior-

mente monumentali che prevedono ingressi con fronti colonnati con ampie vetrate e timpani triangolari o curvilinei, in cui inserire il giglio fiorentino.

Ignorate anche queste proposte, prima dell'interruzione dovuta alla guerra, la questione di una stazione «testa di linea» a S. Maria Novella o di una «stazione di transito» in località più esterna alla città si risolve in favore della prima ipote-

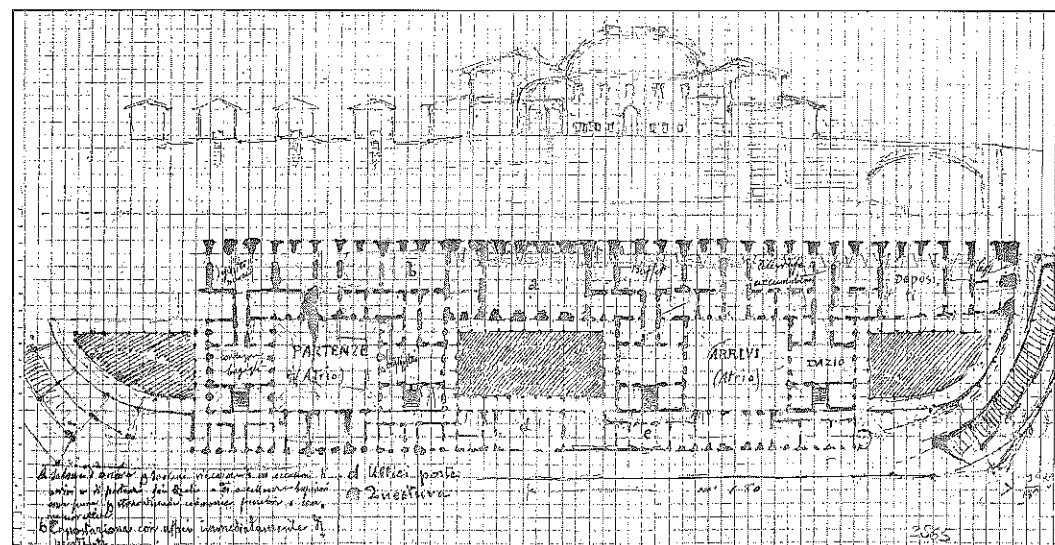
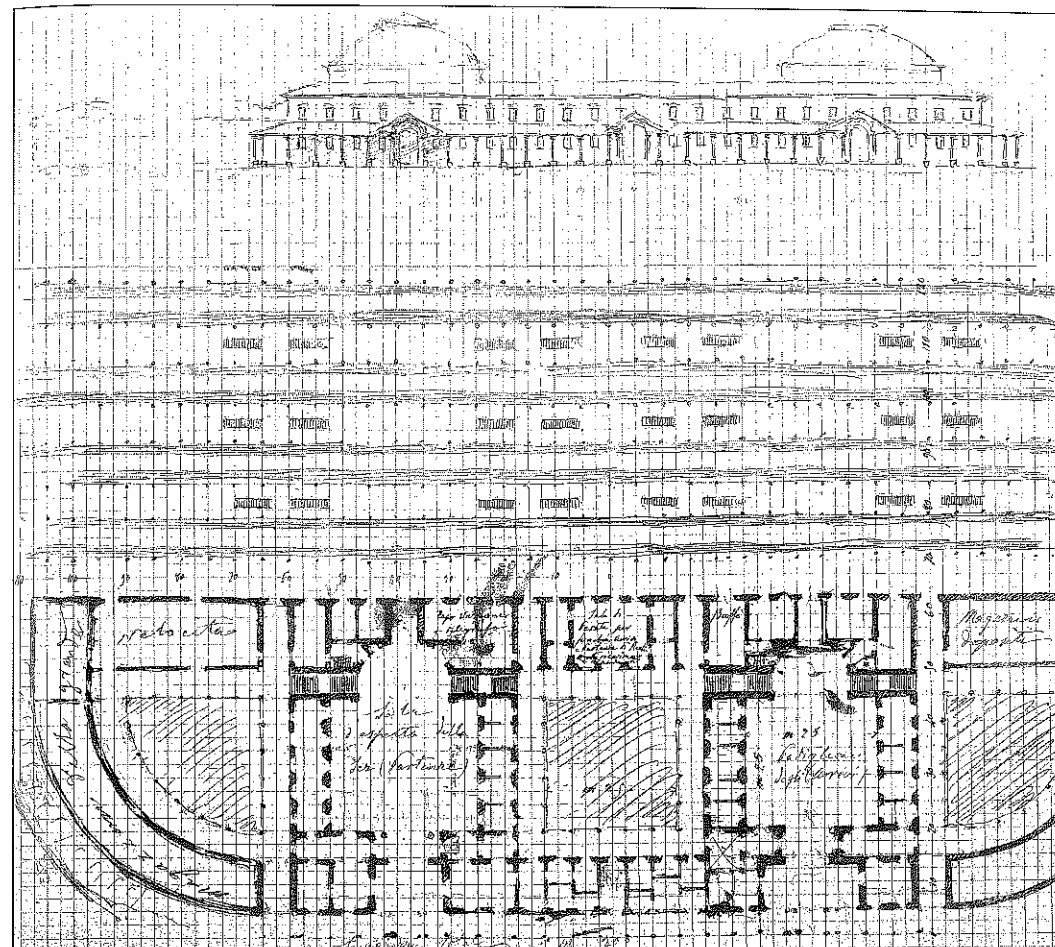


16/ Altra variante per il fronte principale della stazione (AMFCE, dis. 3563).

si «nel modesto interesse particolare degli abitanti nei pressi della stazione che mal si rassegnavano a perdere i loro vantaggi», come non manca di far notare qualche anno più tardi un comitato cittadino, composto da una larga rappresentanza di tecnici, uomini di cultura, possidenti, rappresentanti delle maggiori famiglie nobiliari, che nel 1928 si inserisce nel dibattito con un lungo *Memoriale*.⁴² Lo scritto è il risultato delle lunghe discussioni che «nei pubblici ritrovi, come nelle private riunioni» coinvolgono i fiorentini, intenzionati ad ostacolare l'ennesimo progetto di ristrutturazione della stazione centrale, che si muove sulla falsariga di quello proposto nel 1911, basandosi sul fatto che la maggior parte di loro vede in una stazione di transito «quella più confacente ai bisogni ed alle necessità della cittadinanza».

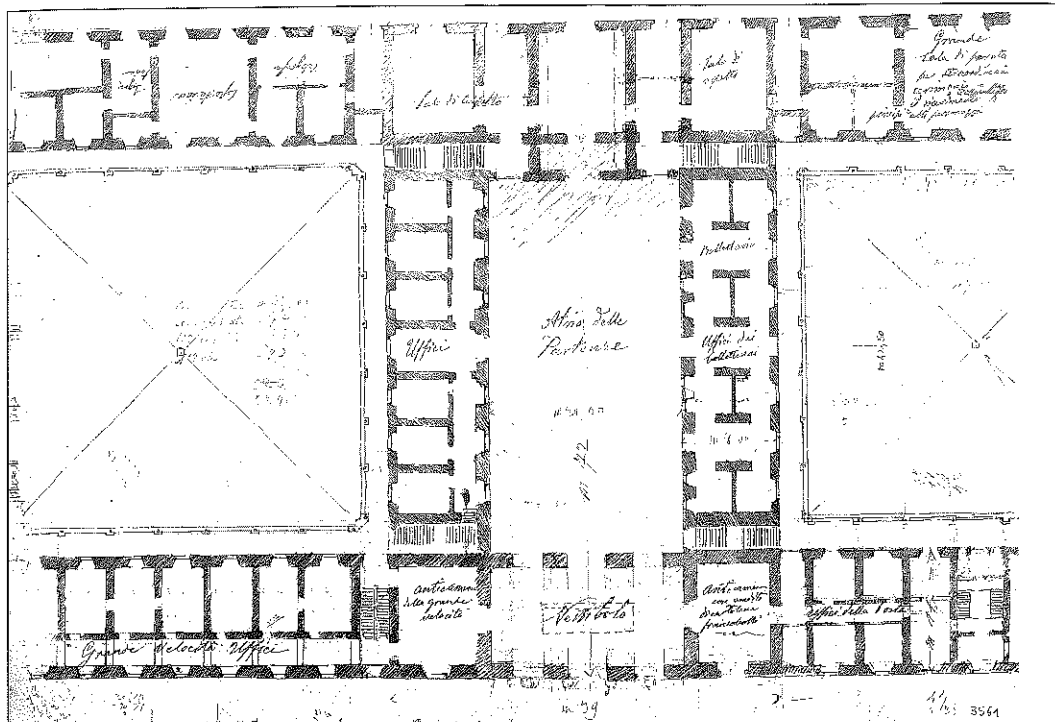
Secondo il comitato, a fronte dell'unico vantaggio di avere la stazione in luogo centrale, il progetto presenta molti inconvenienti ed, in primo luogo, la mancanza di «un conveniente piazzale d'accesso alla stazione, che risponda alle esigenze dell'estetica e sia degno dell'importanza turistica e artistica della città». Malgrado sia previsto un arretramento del fronte del fabbricato viaggiatori, la piazza «rimarrebbe infatti sempre di forma triangolare, poco estesa, senza possibilità di crearvi un bel giardino, che dia la pronta sensazione al viaggiatore di arrivare alla città dei

Fiori», dato che, uscito dalla stazione, si troverebbe di fronte il «solito vecchio e antiestetico fabbricato, ingozzato entro uno scannafosso, recinto da una miserabile cancellata con la scritta Scuola Allievi Sottufficiali Carabinieri Reali».⁴³ Rimarrebbero le carenze e i problemi dei collegamenti viari e degli insufficienti servizi tranviari e automobilistici, essenziali per la città; inoltre, in un momento in cui per la crisi economica si fa più difficile la situazione degli alloggi, l'esproprio di circa 60 edifici, in genere di buona costruzione, che danno alloggio ad oltre 400 famiglie, richiederebbe fra i 15 e i 20 milioni di lire; una cifra di per se già cospicua che risulterebbe ulteriormente maggiorata dei costi delle demolizioni e della riduzione delle superfici. La costruzione del sottopasso del viale Umberto (lungo 140 m e alto 5 m) aggraverebbe il sistema di deflusso delle acque piovane, rendendo indispensabile il collocamento di cisterne sotterranee e di pompe idrauliche per sollevarle e spingerle fino all'Arno, con alti costi di impianto e di manutenzione; né meno misera appare al comitato la costruzione del sottopassaggio di Viale Belfiore (lungo 60 m) che «deturperà – tagliandola – la bella linea dei viali, opera del Poggi»,⁴⁴ mentre la riduzione del Viale Filippo Strozzi (la cui larghezza è prevista in 25 metri nel tratto prossimo al sottopasso e in 15 verso il Romito) non può che riuscire «un espediente infelicissimo», così



17/ D. e C. Corinti, Progetto per la nuova stazione, pianta e prospetto principale (AMFCE, dis. 3559).

18/ Variante con corpo di fabbrica più allungato. Pianta e sezione trasversale, in cui è indicata la copertura da realizzarsi sul Mugnone (AMFCE, dis. 3565).



19/ D. e C. Corinti, Pianta della nuova stazione, con indicazioni dimensionali relative agli ambienti principali (AMFCE, dis. 3561).

come «infelicitissima» rimarrebbe dopo i lavori via delle Ghiacciaie. Le conclusioni pessimistiche a cui giunge il comitato sono che, a fronte della spesa di circa 200 milioni di lire necessaria all'esecuzione del progetto, non vi sarebbe nessun miglioramento «estetico» per la città.

Abbandonata l'ipotesi di una stazione di transito sul Mugnone, ormai compromessa dalla rapida urbanizzazione, intrapresa nella zona limitrofa alla Fortezza da Basso, ma non rinunciando a proporre valide alternative, lo stesso comitato sottolinea i maggiori vantaggi che trarrebbe Firenze dalla costruzione di una nuova stazione in località più esterna e adatta, individuabile nell'area occupata dai Macelli, il cui allontanamento è necessario per adeguarsi alle nuove disposizioni del Regolamento d'Igiene.⁴⁵ Un'area su cui già si pensa di realizzare la nuova stazione dell'alta velocità e che quindi potrebbe accogliere anche il fabbricato viaggiatori, anche se viene avanzata una seconda ipotesi, relativa alla costruzione a Rifredi di «una bellissima stazione di transito ... sufficiente almeno per un secolo ai bisogni del traffico».⁴⁶

Entrambe le soluzioni permetterebbero «di creare un ampio piazzale di accesso, con giardino e viale spazioso, alberato, circondato da fabbricati moderni di bella architettura, degni dell'impor-

anza e delle tradizioni artistiche di Firenze. Questo grande viale d'accesso dovrebbe essere conedato di ampi marciapiedi ai lati con una sede stradale per le tranvie ed una per le automobili»,⁴⁷ rendendo possibile un efficiente sistema di collegamenti pubblici con i viali e i vari quartieri cittadini. Il cantiere per il nuovo impianto, in entrambi i casi periferico, non porterebbe inoltre nessun inconveniente alla città, così come sarebbero inutili nuovi viadotti, anzi si potrebbe procedere alla demolizione di quelli esistenti, creando le premesse al «libero congiungimento dei viali dai quali si accede alle Cascine, Parco Monumentale d'Italia».

Secondo i proponenti non è da sottovalutare inoltre il fatto che lo spostamento della Stazione Centrale offrirebbe all'amministrazione la possibilità di erigere, sull'area da essa occupata, un moderno ed elegante quartiere centrale, con fabbricati importanti, contenendo i costi degli espropri necessari alle nuove costruzioni, a fronte dei notevoli introiti provenienti dalla vendita dei terreni liberati divenuti fabbricabili. Una soluzione che, come fa notare il comitato, se da un lato si rifà alle più progredite teorie in materia, secondo le quali un esercizio ferroviario moderno, degno di un grande paese, deve comportare stazioni testa di linea solo ai confini e alla capita-

le, mentre le stazioni intermedie debbono essere di transito (come infatti realizzato a Livorno e Bologna), dall'altro è attenta ai problemi urbanistici della città, il cui sviluppo edilizio verso Rifredi, rischia di avere nel permanere della vecchia sistemazione un «insormontabile impedimento». Considerazioni che portano a richiedere la sospensione di ogni decisione relativa al progetto di ricostruzione di stazione a S. Maria Novella, in attesa che i tecnici delle Ferrovie e del Comune studino a fondo il problema, coadiuvati dall'apporto dei sindacati fascisti degli ingegneri e degli architetti, i più adatti a dare indicazioni progettuali seguendo quello che viene definito «lo stile nuovo», una formula che fa implicito riferimento alla necessità di ammodernamento stilistico dell'architettura cittadina.

Le scelte operate a livello governativo e l'incarico ad Angiolo Mazzoni per il progetto della nuova stazione di S. Maria Novella rendono di lì a poco definitiva la scelta della localizzazione centrale dell'impianto, mentre il dibattito, innescato anche all'interno delle stesse gerarchie fasciste, si sposta sul rapporto forma architettonica-funzione e sul problema dell'inserimento dell'edificio nel contesto monumentale fiorentino.⁴⁸

Note

¹ ASCF, f. 5258/13. Lettera al gonfaloniere di Firenze, Marchese Ferdinando Bartolommei 31 luglio 1860.

² ASCF, 5258/12. U. PERUZZI, *Progetto di miglioramento delle comunicazioni delle varie parti della città colla Stazione della Strada ferrata Maria Antonia, destinata a divenire Stazione Centrale di tutte le strade ferrate in Firenze*.

³ Ivi.

⁴ ASCF, 5258/13. Estratto di un rapporto dell'ingegnere comunale presentato al gonfaloniere di Firenze in data 16 gennaio 1860, relativo al prolungamento della via Nazionale, dalla via Faenza alla via Valfonda.

⁵ Ivi. Relazione Ing. E. Guidotti.

⁶ ASCF, 5258/13. Delibera del Consiglio Generale del Comune di Firenze N. 200 del 26 ottobre 1860. *Disposizioni per la formazione di un Piazzale presso la Stazione centrale dei Viaggiatori in Firenze*. In vista dei futuri lavori l'11 agosto il Prefetto del Compartimento fiorentino ordina che «il deposito dei cementi e delle altre materie di scarico provenienti dalla città, fin qui eseguito fuori della Porta al Prato» si effettui sui terreni adiacenti alla stazione.

⁷ Nato ad Arezzo nel 1819 il Laschi fa il suo apprendistato sotto la guida dell'architetto Felice Francolini; nel 1852 è nominato ingegnere assistente della strada ferrata Leopolda, di cui ha l'intera responsabilità per quanto riguarda le fabbriche posizionate lungo la li-

nea. Nel 1855 intraprende, su ordine della Società viaggi in Francia, Inghilterra, Belgio ed Olanda per studiare le soluzioni adottate da quei paesi in vista della costruzione della Stazione Marittima di Livorno. C. CRESTI, L. ZANGHERI, *Architetti e ingegneri nella Toscana dell'Ottocento*, Firenze, UNEDIT, 1978, p. 127.

⁸ Per la ricostruzione delle varie fasi di ampliamento della stazione si veda *In treno a Firenze Stazioni e strade ferrate nella Toscana di Leopoldo II*, a cura di A. Bellinazzi e A. Giuntini, Firenze, Polistampa, 1998.

⁹ *Sui lavori per l'ingrandimento di Firenze. Relazione di Giuseppe Poggi (1864-1877)*, Firenze, Barbera, 1882, p. 6.

¹⁰ Ivi, p. 9.

¹¹ Ivi. *Allegato II. Progetto di massima per l'ingrandimento della città di Firenze presentato al Comune nell'anno 1865*, in cui oltre alla nuova stazione sono segnati i tracciati delle strade ferrate da sopprimere, da mantenere e da sostituire.

¹² ASF, Poggi Giuseppe, *Carteggio*, f. 23, ins. 642. *Relazione sommaria sui lavori occorrenti per stabilire i passaggi del nuovo viale urbano della città di Firenze nell'incontro delle Strade Ferrate nel tratto da Porta a Prato alla Porta S. Gallo*, Giulio Marzocchi, 12 agosto 1865. I disegni allegati alla relazione sono conservati in ASF, Poggi Giuseppe *Piante*, 37, *Pianta e profilo relativo alla Ferrovia*, Ingegnere Sig. Marzocchi. Il Marzocchi, ingegnere in periodo granducale per la Direzione Generale di Acque e Strade, svolge la sua attività a Empoli, dove presenta un piano di ampliamento per la città, successivamente è nominato Ingegnere Capo del Genio Civile di Pisa, carica che ricopre al momento dell'incarico fiorentino, mentre dal 1883 è a Roma impiegato presso il Ministero dei LL.PP.

¹³ ASF, Poggi Giuseppe, *Carteggio*, f. 23, ins. 642, cit.

¹⁴ *Sui lavori per l'ingrandimento...*, cit., p. 9.

¹⁵ La spesa preventivata assomma in totale a £. 6.820.000, di cui £. 1.120.000 per gli espropri necessari, £. 1.600.000 per il livellamento del terreno, £. 3.000.000 per la costruzione della nuova stazione secondo le dimensioni di quella esistente, pari a mq 9.392 «che tanto può pretendere la Società delle Strade Ferrate, la quale poi è in libertà di ricostruirla come più le piaccia o creda a proposito», £. 640.000 per fabbricati accessori, a cui aggiungere i costi riguardanti la deviazione di alcune strade preesistenti, per adattarle alla nuova sistemazione urbanistica.

¹⁶ Sugli interventi operati nell'area della stazione e l'apertura dei nuovi tracciati viari si veda F. QUINTERIO, *Viabilità e sviluppo urbano attorno alle stazioni di Firenze, dal Granducato al Regno d'Italia*, in *Storia dell'Urbanistica Toscana I*, 1987, pp. 90-118.

¹⁷ ASCF, f. 5258/6. Relazione di F. Petri del 27 aprile 1868. I lavori proposti vengono eseguiti in ordine alla delibera della Giunta del 17 aprile 1869, relativa al riordinamento del muro e dei fabbricati ed annessi dell'Educatando prospicienti via Jacopo da Diacceto.

¹⁸ *Atti del Collegio degli Architetti e degli Ingegneri di Firenze*, anno III, 1878, fasc. 2, pp. 77-81. Il disegno di progetto è pubblicato da P. CIONI, *La ferrovia e le stazioni*, in *Il disegno della città L'urbanistica a Firenze*

nell'Ottocento e nel Novecento, Firenze, Alinea, 1986, p. 143.

¹⁹ Sui lavori per l'ingrandimento...cit., p. 121, Viali e Parterri intorno alla Fortezza di San Giovan Battista.

²⁰ Collegio Toscano degli Ingegneri e Architetti, *Relazione della Commissione incaricata di fare studi e proposte circa la sistemazione dei servizi ferroviari di Firenze*, Firenze, Carnesecchi, [1911]

²¹ Sullo spostamento della linea Aretina si veda P. CIONNI, cit., pp. 131-147 e G. OREFICE, *Il quartiere Savonarola a Firenze: un progetto interrotto*, in *Storia dell'Urbanistica. Toscana/IV* a cura di E. Godoli e G. Orefice, 1996, pp. 30-32.

²² In caso di realizzazione del progetto, la spesa prevista per il prolungamento delle tettoie e dei marciapiedi risulta ripartita fra Comune (L. 60.000) e governo (L. 300.000).

²³ ASCF, *Atti del Consiglio Comunale 1897*. Adunanza pubblica del 15 ottobre 1897.

²⁴ *Ivi*, p. 76.

²⁵ *Ivi*, p. 77.

²⁶ ASCF, f. 305. Deliberazioni della Giunta Comunale 1899, cc. 61-62. Delibera del 23 giugno 1899. *Stazione di S. M. Novella. Progetto di sistemazione*.

²⁷ *Ivi*.

²⁸ ASCF, *Atti del Consiglio Comunale 1901*. Adunanza del 10 dicembre. Il 16 gennaio successivo il Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate informa la giunta di aver ricevuto l'incarico, una volta che sia ultimato lo studio definitivo relativo alla sistemazione della Stazione Centrale di Firenze, di riprendere le trattative con il Comune per definirne il contributo. ASCF, f. 331. Deliberazioni della Giunta Comunale 1902, c. 95. Delibera del 22 gennaio 1902.

²⁹ ASCF, Archivio Disegni, car. 009/005. *Bozzetto per il riordinamento della Piazza della Stazione combinato col Sig. Cav. Ginori Conti*, planimetria. Arch. Enrico Dante Fantappiè, 10 sett. 1900.

³⁰ ASCF, *Atti del Consiglio Comunale 1870*. Adunanza del 18 febbraio 1870.

³¹ ASCF, *Atti del Consiglio Comunale 1901*. Adunanza del 25 febbraio 1901.

³² ASCF, *Atti del Consiglio Comunale 1902*. Adunanza del 6 marzo 1902.

³³ ASCF, *Atti del Consiglio Comunale 1904*.

³⁴ ASCF, *Atti del Consiglio Comunale 1905*. Adunanza pubblica del 17 novembre 1905.

³⁵ ASCF, f. 5531. *Convenzione stipulata il 24 giugno*

1911 fra il Comune di Firenze e l'amministrazione delle Ferrovie per la generale sistemazione dei servizi ferroviari di Firenze.

³⁶ ASCF, *Relazione sull'Amministrazione del Comune di Firenze nel periodo 14 dicem. 1910-22 nov. 1913*. Firenze, 1914, p. 33. *Questioni ferroviarie*. La conseguenza più visibile al pubblico della convenzione è rappresentata dalla costruzione del nuovo fabbricato della stazione per i viaggiatori, il cui progetto si decide debba essere scelto in seguito a concorso.

³⁷ Il costo complessivo della nuova stazione è calcolato in oltre 20 milioni di lire, compresi gli espropri necessari.

³⁸ D. CORINTI, *Della sistemazione ferroviaria di Firenze*, Firenze, Giuntina, 1911.

³⁹ AMFCE, n. 3562. *Sulla sistemazione ferroviaria di Firenze*. Articolo di giornale senza indicazione di testata e di data.

⁴⁰ AMFCE, Cass. 73, ins. C. I disegni, piante, prospetti e sezioni, si riferiscono ad almeno tre ipotesi diverse di progetto.

⁴¹ *Ivi*.

⁴² *Memoriale in merito ai lavori in corso per la nuova stazione di Firenze*, Firenze, Valgiusti, 1928. Fra i molti ingegneri e architetti firmatari compaiono i nomi dell'ing. Frascchetti e del prof. Emilio Brizzi. Della questione si era interessata «La Nazione» del 16 novembre 1927, con un'intervista al segretario del Sindacato Architetti.

⁴³ *Ivi*, p. 2.

⁴⁴ *Ivi*, p. 4.

⁴⁵ Gli estensori della memoria danno come già avvenuta la cessione di quest'area da parte del Comune alle Ferrovie dello Stato in cambio dell'altra occupata dalle Officine di Porta a Prato, che l'amministrazione intende destinare a sviluppo residenziale.

⁴⁶ *Ivi*, p. 5. Una proposta ripresa recentemente per la Stazione dell'Alta Velocità proposta da Norman Foster.

⁴⁷ *Ivi*, p. 6.

⁴⁸ Per la stazione fiorentina di S. Maria Novella si rimanda alla nutrita bibliografia e al saggio di M. Cozzi che segue. Un problema quello del riordino dell'area, che già nel 1931 è affrontato da Nello Baroni in un disegno dedicato alla *sistemazione di piazza Stazione a Firenze*, in cui appare in abbozzo una soluzione per il nuovo fabbricato viaggiatori. Il disegno di Baroni è pubblicato in C. CRESTI, *Architettura e fascismo*, Firenze, Vallecchi, 1986, p. 271.

Il giardino della stazione

Mauro Cozzi

Nella modernizzazione che sulla prima metà degli anni Trenta, consistentemente investì la società italiana, il Ministero delle Comunicazioni, ebbe un ruolo importante; le ferrovie furono parte cospicua di una politica dei lavori pubblici che doveva alleviare la disoccupazione ma anche offrire, come di fatto riuscì davvero ad offrire, opere capaci di muovere il consenso per la rivoluzione fascista, di dare concreto seguito ad una immagine di efficienza e di modernità che, al di là del regime, i tempi comunque richiedevano. Forse più dei palazzi postali, più delle grandi navi della marina mercantile – dal franco-bollo al transatlantico, per stare alle competenze di quel medesimo Ministero – le ferrovie partecipavano della vita quotidiana: ormai assorbito il doloroso particolare dei 65 mila licenziamenti coi quali erano state economicamente e politicamente «risanate», alla boa della prima decade dalla marcia su Roma, con la direttissima Firenze-Bologna in via di completamento, con l'elettrificazione che procedeva a grandi passi, con molte nuove stazioni che erano in progetto e alcune in costruzione, le ferrovie guadagnavano visibilità.

Anche di recente, in un convegno dedicato all'ingegnere e architetto Angiolo Mazzoni e alla duttile qualità delle sue opere, c'è stata l'occasione per ribadire la speciale intensità d'intraprese edilizie che in quel passaggio d'anni fecero capo all'attivissimo dicastero del livornese Costanzo Ciano; l'occasione per ripensare la modernità spesso introdotta nelle costruzioni postali e ferroviarie, per riflettere una volta di più sulla creatività del razionalismo italiano, malgrado le altalenanti e contraddittorie scelte estetiche di quella dittatura. Freschezza d'idee e carica d'entusiasmo

specie da parte dei primi laureati delle scuole di architettura (quelle di Roma, di Milano, di Torino, di Napoli e di Firenze) che ebbero modo di provarsi nelle palestre di concorsi messi in moto dalla propaganda, ma anche usufruirono di occasioni concretamente destinate al cantiere. Concorsi e opere che sostennero il dibattito sull'architettura dando fiato al confronto tra modernisti e passatisti, tra i fautori di un salutare e non procrastinabile aggancio alle avanguardie internazionali; tra coloro che individuavano nel futurismo la via italiana alla modernità e quelli che erano ancora attardati da nostalgie di storicismo: con un sentire anche genuino, alcuni tentavano mediazioni variamente sensibili alle sirene dello smisurato patrimonio artistico nazionale.

Addosso a questi fatti, fra le molte opere delle quali le ferrovie venivano occupandosi e tra i molti progetti in discussione, c'era naturalmente il Fabbicato Viaggiatori di Firenze S. Maria Novella, centralissimo nel novero delle architetture ferroviarie coeve nonché, da subito, assunto come fondamentale «passaggio» del razionalismo italiano: per le polemiche sui primi progetti presentati dalle Ferrovie; per il parallelo, preannunciato programma¹ di un concorso nazionale; per il numero e la qualità dei concorrenti, per la vittoria riportata poi in quel concorso dal gruppo formato dai giovanissimi Baroni, Berardi, Gamberini, Guarnieri, Lusanna, capitanati da Michelucci e miracolosamente coeso quel tanto che poté bastare; per la irripetuta qualità del lavoro costruito nei due anni successivi e per le polemiche, accesissime in città e non solo in città, che accompagnarono il cantiere di un'opera che trent'anni dopo, nel '62, senza mezzi termini po-



1/ La vecchia Stazione di S. Maria Novella come viene presentata da «L'Illustrazione Toscana» dell'ottobre e del dicembre 1931.

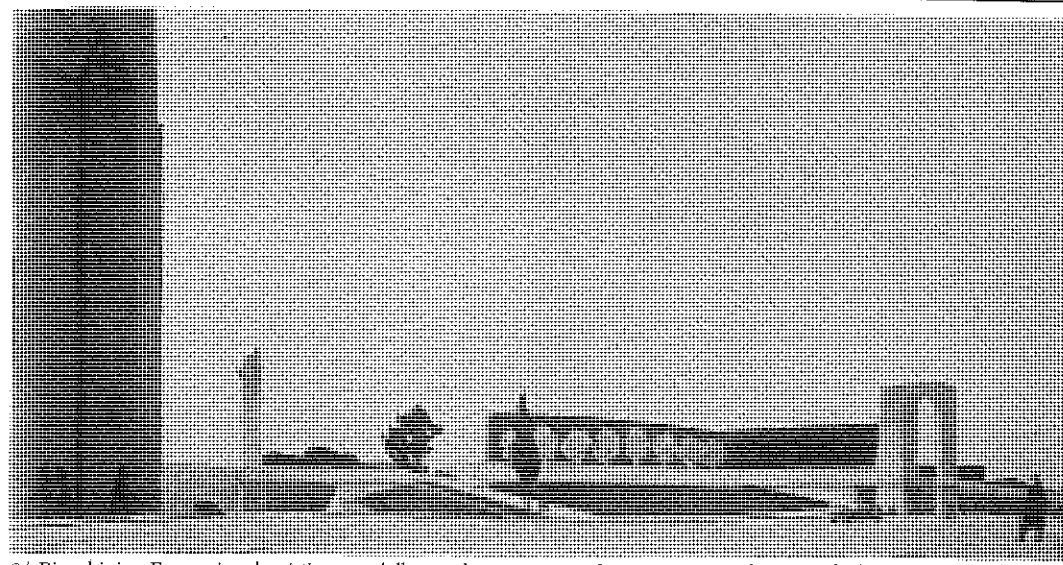
trà essere definita da Giovanni Klaus Koenig «la migliore architettura razionalista italiana; non solo per l'unanime giudizio sia dei critici che delle persone che la usano, ma addirittura per la diretta e insospettata testimonianza del grande padre dell'architettura moderna: Frank Lloyd Wright»². Episodio rimarchevole, quello del Fabbricato Viaggiatori di Firenze S. Maria Novella, anche per quanto rimase sulla carta, per via delle cento e più stazioni solo progettate, che con larghezza di soluzioni (se pur ovviamente riferite ad uno specifico ambientamento) testimoniano lo stato dell'arte e le ambizioni dell'architettura ferroviaria italiana all'avvio degli anni Trenta.

Del concorso bandito nell'agosto del 1932 con scadenza per la fine di quello stesso anno (poi prorogata di un mese), nonché della mostra allestita nel marzo del 1933 in Palazzo Vecchio, ricca di seicento o settecento tavole per più di duemila metri quadri di disegni – per dirla coi numeri imprecisi di una cronaca quasi imbarazzata da quella quantità³ – non esiste una ricostruzione dettagliata che dia esattamente conto di tutti i progetti e dei loro autori, anche se è disponibile una certa bibliografia d'epoca e attuale, sul progetto del Gruppo Toscano e su quella dozzina o poco più d'altre proposte che maggiormente mossero allora l'interesse di riviste come «Architettura», «Casabella» e con molti quotidiani nazionali, le polemiche de «La Nazione» o le vignette antimoderniste e becere de «Il Brivido»⁴. Valutati a posteriori, diversi progetti testimoniano una modernità recente eppure acquisita nell'economia del segno, nel rifiuto d'ogni virtuosismo, di

ogni accalcata monumentalità. Così nell'atrio biglietteria disegnato «a fil di ferro» da Ettore Sottsass (progetto contrassegnato dal motto «Pietra serena», versione A) oppure nella galleria di testa che Bruno Ferrati immagina per unitarie superfici filtrate da grigliature in calcestruzzo; una monumentalità che viene ridotta all'essenziale per sodi murari, pilastri e vetrate riquadrate dal ferro dei telai, come nell'*Atrio partenze* del Gruppo Toscano (una delle tavole più belle tra quelle presentate), nel progetto «33 C» del Mazzoni, nella *Sala partenze* di Cesare Pascoletti, nella *veduta dell'atrio* di Aschieri e di Montuori o in una sintesi espressiva, modernissima come quella esibita da Giuseppe Samonà nella galleria voltata a botte, ispirata forse, con ironico simbolismo, alle tettoie ferroviarie del pieno Ottocento.

Il tema della trasparenza, della luce diurna e di quella artificiale, molto sentito in quest'avvio degli anni Trenta, coinvolge numerosi concorrenti e tra i progetti che si conoscono, oltre la famosa cascata di vetro e le altre trasparenze del fabbricato di Michelucci e soci, oltre i già ricordati progetti di Mazzoni, di Sottsass, di Aschieri e Montuori, di Samonà o l'altro di Giovan Battista Ceas, anche la proposta interessante seppure un po' rigida di Aldo Mari, un gran volume di vetro che occupa interamente la parte superiore del fabbricato e che, in un'apposita tavola, viene presentato in veduta notturna⁵.

Grandi vetrate, prospettive monumentali e varie campiture marmoree sono connotati ricorrenti; è comunque sulla «carrozzeria» che si gioca la composizione dell'edificio messo a concorso,



2/ Bianchini e Fagnoni «urbanisti», una delle tavole presentate al Concorso per il nuovo fabbricato viaggiatori della Stazione S. Maria Novella (1933). Vista prospettica da piazza dell'Unità italiana (Da la *Stazione di Firenze*, cit.).

senza la possibilità di scelte troppo alternative visto che nella sostanza funzioni e distribuzione⁶, sono state già definite dai tecnici delle Ferrovie.

Del Fabbricato Viaggiatori di Firenze S. Maria Novella, la prima delle stazioni veramente importanti da eseguire con la gestione del ministro Ciano, come la letteratura critica ha sottolineato, si cerca soprattutto l'immagine, un look moderno che si assicuri però il consenso dell'intelligenza fiorentina e nazionale, la quale troppo esclusivamente vive il confronto – stante la già chiacchieratissima centralità dello scalo fiorentino – con l'abside monumentale di Santa Maria Novella, poco o punto quello con l'ampio brano di città circostante. Lo si può desumere dalla maggior parte dei disegni allora pubblicati, dagli articoli e dalle polemiche dirette al «pietrone», alla «Gran Cassa», al «pacco», al «baule», alla «cassa da imballaggio». Un brano di città che peraltro da vent'anni⁷ era oggetto di apposite convenzioni tra il Comune e le Ferrovie e che a più riprese nelle sue diverse parti era tornato e tornerà poi d'attualità.

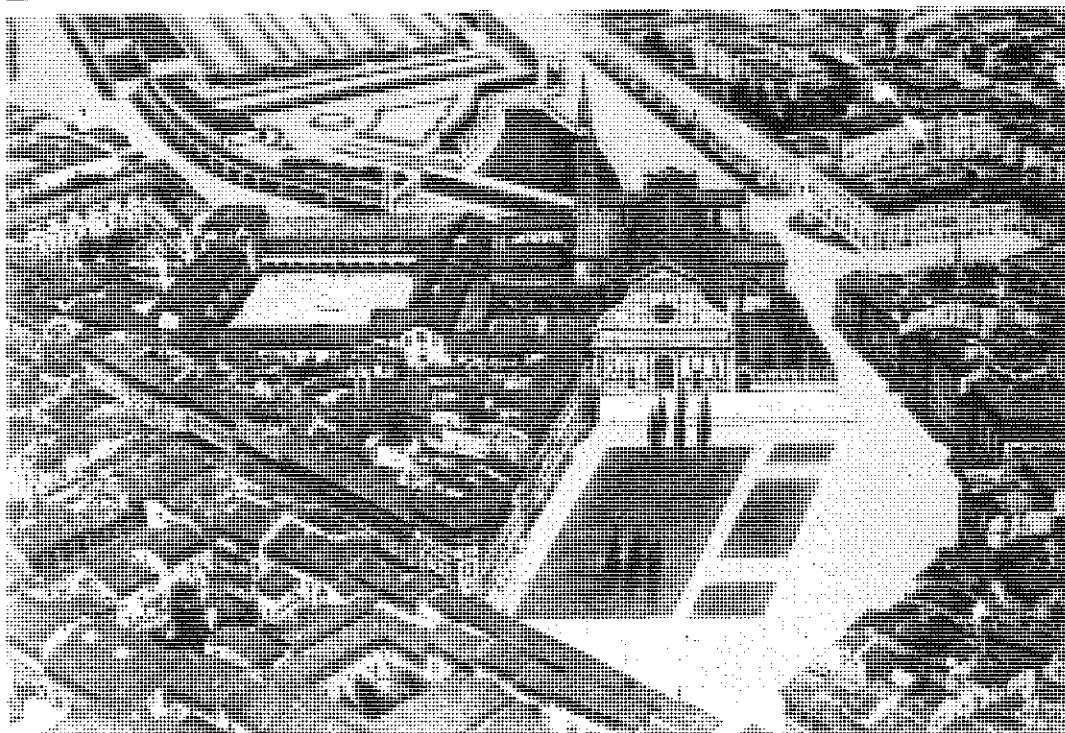
In questo 1932/1933 si discuteva così del fabbricato viaggiatori, e non della piazza della stazione che esulava dall'interesse dei concorrenti tanto che anche nella pubblicistica, nelle polemiche, la questione «urbanistica», a meno dell'abside della basilica domenicana, galleggiava su uno sfondo imprecisato. Un po' come era successo mezzo secolo prima quando Firenze, in un altro dei suoi ciclici «tormentoni» polemici, s'era riconosciuta nelle opposte fazioni della tricuspidale e

della monocuspide (la famosa facciata da darsi a Santa Maria del Fiore), appassionandosi molto meno ai giganteschi lavori edilizi della capitale e alla scelte senza dubbio decisive che Giuseppe Poggi con gli eccezionali poteri dell'Ufficio edilizia del Comune, contemporaneamente, si trovava a fare.

Polemiche che hanno influenzato sia l'accademico prospetto tricolore del duomo, quasi mediato dalle tante facciate che erano state via via immaginate, sia la «grancassa» scaricata in Santa Maria Novella, la quale, stando alle differenze che intercorrono tra i disegni del Gruppo Toscano vittoriosi nel concorso e la realizzazione (dal tessuto del rivestimento in pietra forte⁸, dall'atrio partenze alla Palazzina Reale alla stupefacente spazialità della galleria di testa) trova, come è noto, la sua più vera e qualitativa identità solo in corso d'opera.

Si deve comunque osservare che tutte quelle salacità e maldicenze, i tradimenti e gli equivoci che coinvolsero i protagonisti della stazione, il popolo, la stampa, intellettuali di varia estrazione e specializzazione fiorentini e non fiorentini, finirono col dar vita ad un processo di appropriazione di quest'opera, col rendere partecipata l'ultima delle cattedrali cittadine, altrimenti calata dall'alto dall'insindacabile accordo tra il Governo e il Comune.

Un'opera insomma che nella genesi del proprio processo costitutivo, porta impressi molti contributi: da quello di Mazzoni che tra mille altri impegni, a quest'architettura s'era specialmente appassionato, di un Mazzoni coinvolto nel paesag-



3/ Piazza S. Maria Novella e la nuova stazione nella proposta degli «urbanisti». Cartolina con vista aerea (Archivio Bianchini).

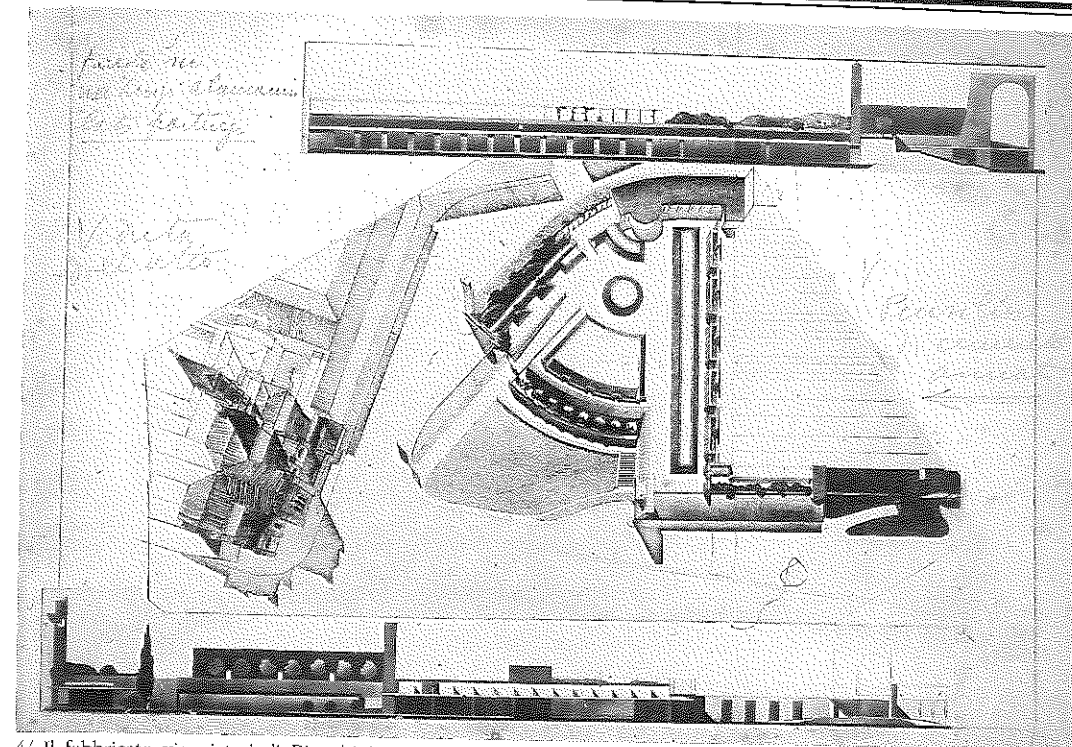
gio di questa stazione dal momento che in molte parti ne aveva definita la struttura, l'interno funzionamento nonché, dalla Centrale termica alla Squadra rialzo, dai Rifornitori d'acqua al Fabbricato per i servizi accessori su via Alamanni, ne veniva murando parti cospicue. Dal contributo del Gruppo Toscano, in tutta la sua dinamica, dalla tesi di Gamberini (novembre 1932) alla Palazzina Reale del solo Michelucci (1935), dalle tavole del concorso fino alla realizzazione per la quale quel drappello di giovani neolaureati s'era potuto avvalere della collaudata esperienza degli ingegneri delle Ferrovie, fino al contributo offerto da altri concorrenti di quel concorso, perché, come sempre capita, nel mentre che meglio si definiva il progetto vittorioso, riaffioravano le idee e qua e là, anche le forme immaginate dagli altri partecipanti.

Aveva contribuito naturalmente, seppure un po' in sordina, la disponibilità dell'Amministrazione comunale a trovare il posto per quella stazione, fra le case che si accalcavano tra l'abside della chiesa, la piazza dell'Unità Italiana, su ambo i lati di via Valfonda, tra via Nazionale, la nuova via Fiume tra la via Cennini e la villa Vittoria (in quella che sarà la nuova piazza Adua) o dall'opposto lato, tra il convento di Santa Maria Novella, le vie Parini, Alamanni e delle Ghiacciaie,

concretizzando una morfologia del tutto nuova e con l'insieme di questi «diradamenti», l'intervento edilizio forse più esteso tra quelli realizzati in città tra le due guerre.

Tra i progetti in lizza, quello presentato da Enrico Bianchini e Raffaello Fagnoni «urbanisti fiorentini» suscita interesse per l'originalità della soluzione, per la qualità architettonica che emerge dai disegni e dalle fotografie del plastico, per le argomentazioni che i due progettisti hanno affidato alla relazione allegata ai progetti e poi ad una elegante brochure; per una certa qual «propaganda» attuata anche con cartoline a colori e in bianco e nero⁸, che mostrano l'assetto della futura stazione. Un'accorta regia che faceva seguito ad un interesse che da almeno un lustro, Fagnoni veniva coltivando, sebbene con idee diverse da quelle delle Ferrovie dello Stato espresse nel bando di concorso: «Forse tutto quel che avete fatto – scriverà Angiolo Mazzoni ai due progettisti, meravigliato, quasi preso in contropiede da quell'idea – è più Poesia che Architettura. Ma questa constatazione dice la lode o il biasimo della vostra creazione? A questa domanda non so come rispondere [...]».¹⁰

Come il funzionario, ingegnere ed architetto delle Ferrovie ha subito compreso, la «poesia» con-



4/ Il fabbricato viaggiatori di Bianchini e Fagnoni in un fotomontaggio preparato per la pubblicazione, 1932-1933 (Archivio Bianchini).

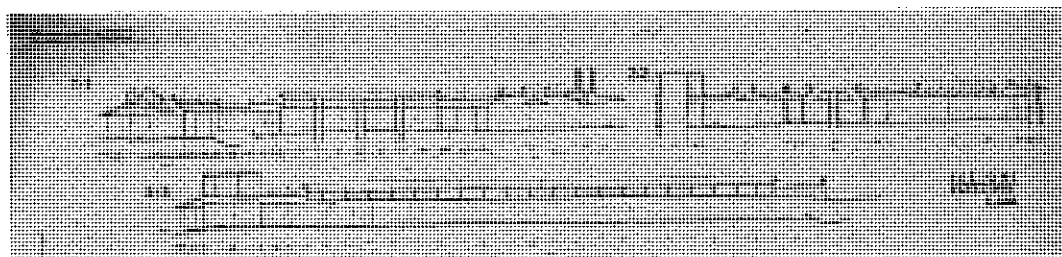
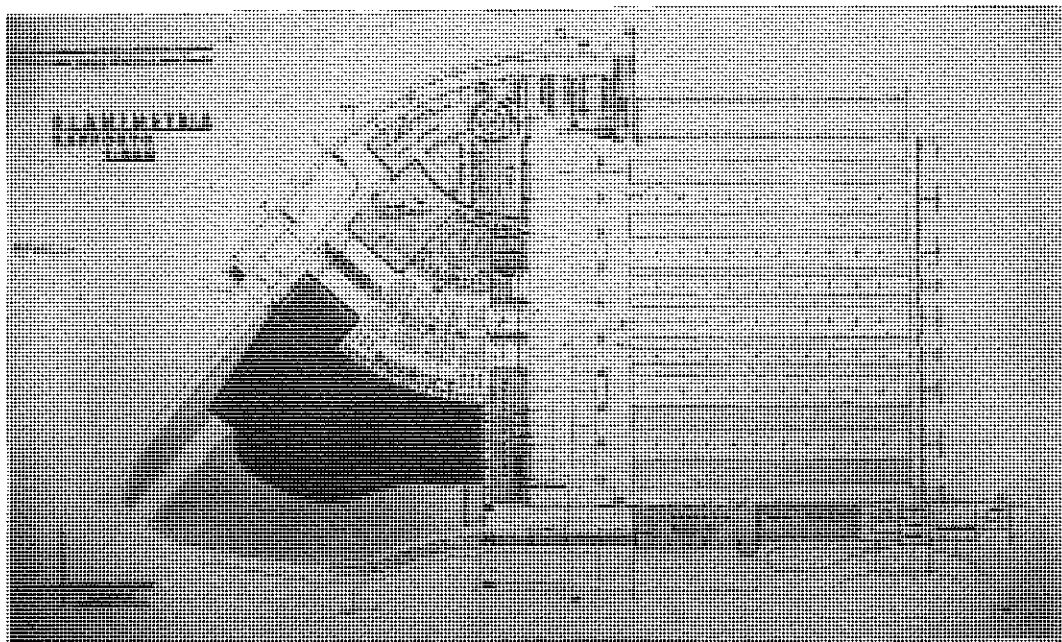
siste nel fatto che la proposta degli urbanisti fiorentini mette in discussione non solo lo spazio che è stato assegnato alla piazza di fronte al fabbricato viaggiatori (proponendosi troppo addosso all'abside ovvero suggerendo un eventuale arretramento della stessa stazione) ma con ancora maggior scandalo, presentandosi come sotterranea, sembra disattendere la quota del piano del ferro¹¹, assioma fondamentale del bando di concorso, pietra angolare dello scalo fiorentino e delle convenzioni faticosamente maturate tra le Ferrovie e l'Amministrazione comunale. Anche per questa ragione il progetto non va al di là del secondo esame della commissione, collocandosi insieme con altri trenta, ben lontano dai «segnalati», dalle quattro proposte meritevoli del secondo premio, e naturalmente dal Gruppo Toscano di Michelucci.

La classifica ufficiale non corrisponde però alla fortuna critica che in più modi, da più parti, e in più tempi, questo progetto raccoglie. Anzi si potrebbe affermare che, fatto salvo il progetto vittorioso (il putiferio massmediatico, specie in città, ripropone fino all'isteria la prospettiva con la cascata di vetro ovvero, declinata in tutte le possibili varianti, la controversa silhouette della «cassa da imballaggio»), o il progetto Mazzoni che dalla primavera del 1932 aveva fatto scaturi-

re le polemiche che poi erano sfociate nel concorso, anch'esso varie volte riproposto dalla stampa, si potrebbe affermare – dicevo – che la proposta Bianchini-Fagnoni sia tra le più notate e pubblicate. Ai tempi suoi, nei resoconti che subito seguono il giudizio e la mostra in Palazzo Vecchio, in riviste specialistiche come «Architettura», «Architettura Italiana», «Rinascita», ma anche nella stampa quotidiana, in alcuni dei moltissimi articoli che danno fiato alla polemica sulle scelte della giuria¹².

La proposta di Bianchini e di Fagnoni ottiene pure l'ufficiale e circostanziata difesa del Sindacato degli Ingegneri di Firenze che «riunito in imponente assemblea» il 20 marzo del 1933, rileva «che il progetto, già segnalato dalla giuria a S.E. il Ministro Giano come meritevole del 1° premio, ma poi svalutato da molti membri singolarmente, non ha i requisiti voluti dal punto di vista costruttivo, distributivo ed ambientale»; ritiene opportuno non solo puntualizzare la congruenza dei progetti Mazzoni (il 33 C) e Pascolletti tra i cinque premiati, ma anche concludere che

«dopo lunga, esauriente e serena discussione su tutti gli altri progetti [...] è doveroso porre in particolare rilievo la soluzione veramente originale data col proget-



5-6/ Planimetria e sezioni presentate da Bianchini e Fagnoni al Concorso per il nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di S. Maria Novella. Foto d'epoca (Archivio Bianchini).

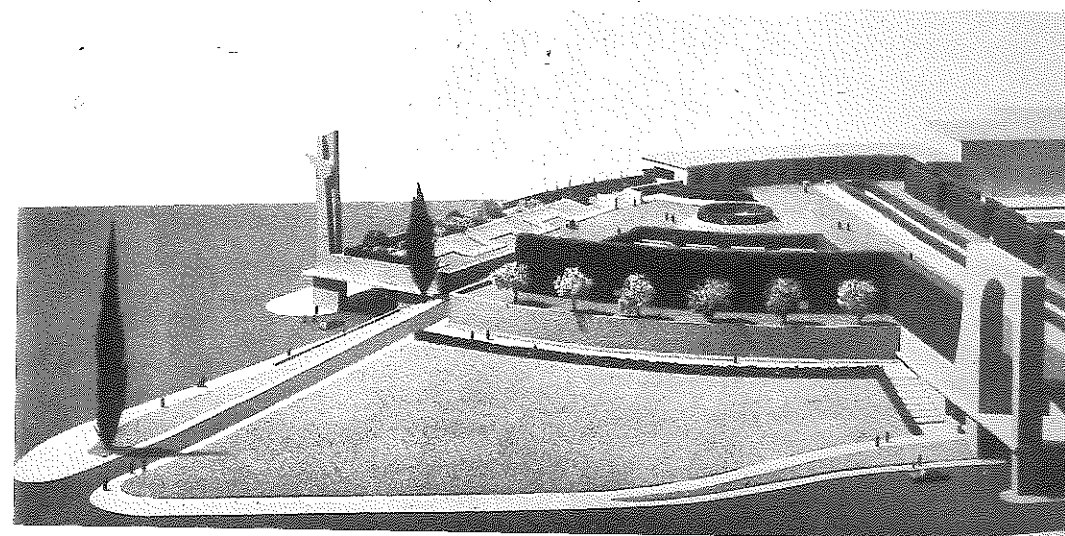
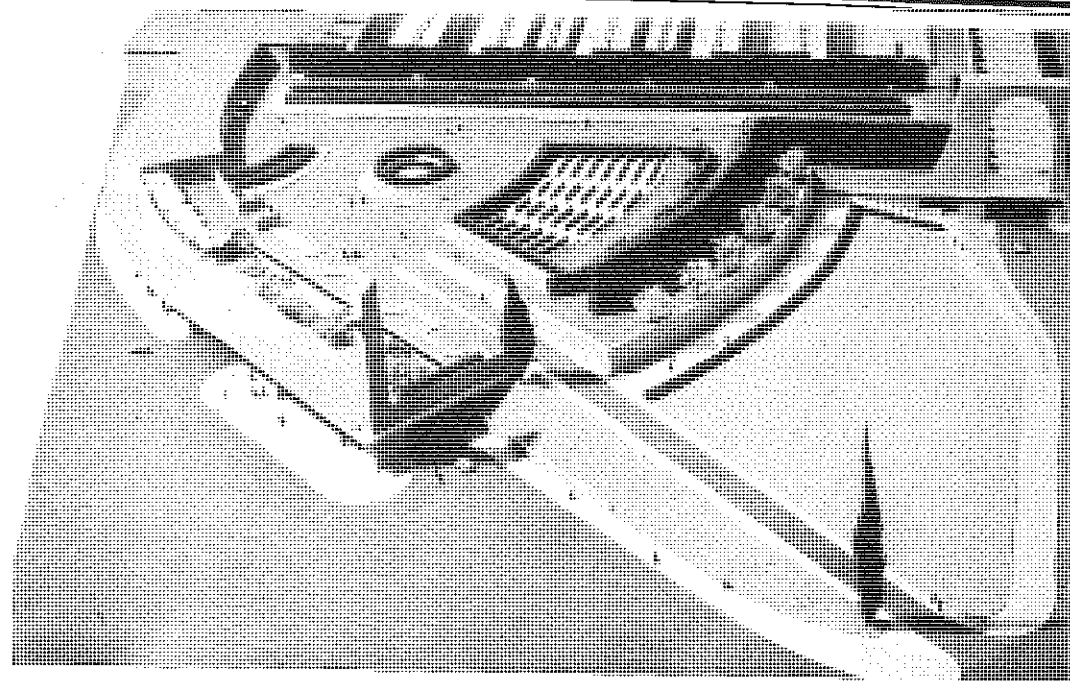
to Bianchini-Fagnoni, il quale non solo non turba il delicato spirito monumentale della zona, ma lo migliora dal punto di vista paesistico, preoccupandosi di risolvere il problema del traffico della stazione nel suo innesto in quello cittadino; la sistemazione a giardino all'italiana adottata e rispondente al carattere della Città dei Fiori, consente anche, con visione veramente attuale, l'applicazione di ormai indispensabili criteri di protezione antiaerea, data la sua minore visibilità e la possibilità di adattamenti a ricoveri¹³.

Assensi e congratulazioni meno ufficiali, non solo di circostanza per l'invio della brochure, giungono a Fagnoni da più colleghi, da altri concorrenti come appunto Mazzoni o Bruno Ferrati o da personalità a vario titolo coinvolte, quali Ugo Ojetti e Libero Andreotti. Giunge anche, diretto ad ambedue gli autori e particolarmente gradito, come testimonia la minuta della risposta, il giudizio di Gustavo Giovannoni

«genialissimo progetto che risolveva in modo inattesa-

mente e simpaticamente nuovo i problemi dell'ambiente e, mi sembra, anche quelli della attuazione (?) utile. Ma ormai in siffatte competizioni quasi sempre ogni idea, non dirò d'Arte ma di buon senso è bandita. Ed il risultato di quella per la Stazione di Firenze è davvero significativo. Unico conforto è quello di vedere il progetto premiato all'estremo opposto del minaccioso razionalismo; perché un edificio più irrazionale di quello ideato, con le pareti chiuse quando intorno c'è l'aria e la luce, non si potrebbe immaginare; invece nella sua ideazione ha certo prevalso un pensiero simbolico, cioè quello di dare l'impressione del viaggio con l'immagine di un enorme baule ben serrato¹⁴.

Il presidente dell'Accademia di San Luca, autorevole patrono della Facoltà di Architettura della capitale, già maestro di Fagnoni, sarà smentito dalla piega degli avvenimenti e dal giudizio della storia anche se, effettivamente, il razionalismo del Fabbricato Viaggiatori di Firenze S. Maria Novella potrebbe in qualche misura essere discusso e magari l'idea del «baule ben serrato»,

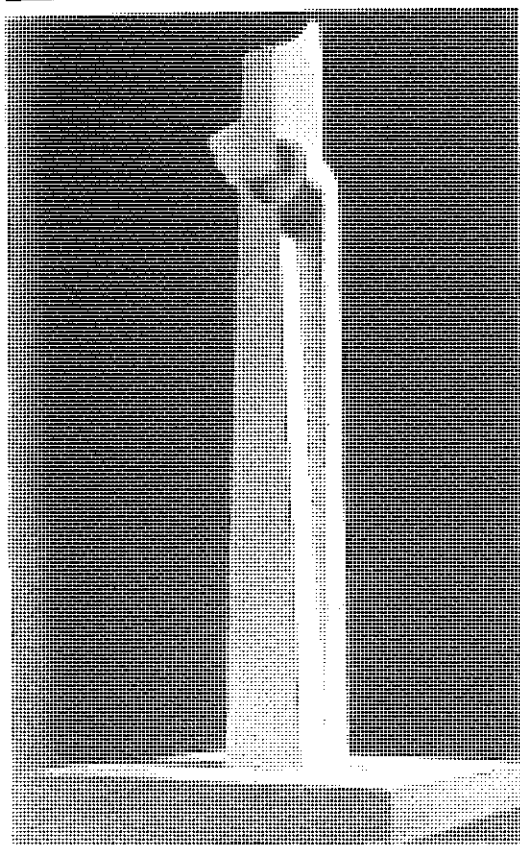


7-8/ Il fabbricato viaggiatori di Bianchini e Fagnoni nel plastico ricostruito per la mostra all'Accademia delle Arti del Disegno del 1962 (Da *Tre architetture*, cit.).

appartenere davvero, a qualche intima escogitazione michelucciana. Sul fatto invece che il progetto degli «urbanisti», potesse essere «simpaticamente nuovo» e «inattesamente» risolutivo per quell'ambiente urbano, Giovannoni non può essere smentito.

Pur rimasta sulla carta, quell'idea variamente influenza altre architetture cittadine: se ne ritrova qualcosa nei padiglioni della Mostra Mercato dell'Artigianato, al Parterre di San Gallo, eretti

cinque anni dopo, nel 1938 (in 133 giorni) dall'impresa di Galliano Boldrini, su progetto degli architetti Pastorini e Pellegrini¹⁵. Qualcosa nel Palazzo dei Congressi, interrato nel giardino dell'ex-villa Vittoria, tra il 1964 e il 1969 da Pier Luigi Spadolini che nell'insieme e in alcuni particolari, sembra rifarsi al progetto che il suocero trent'anni prima aveva per l'appunto proposto per la limitrofa stazione fiorentina. Un progetto cui Fagnoni era rimasto affezionato, e che era



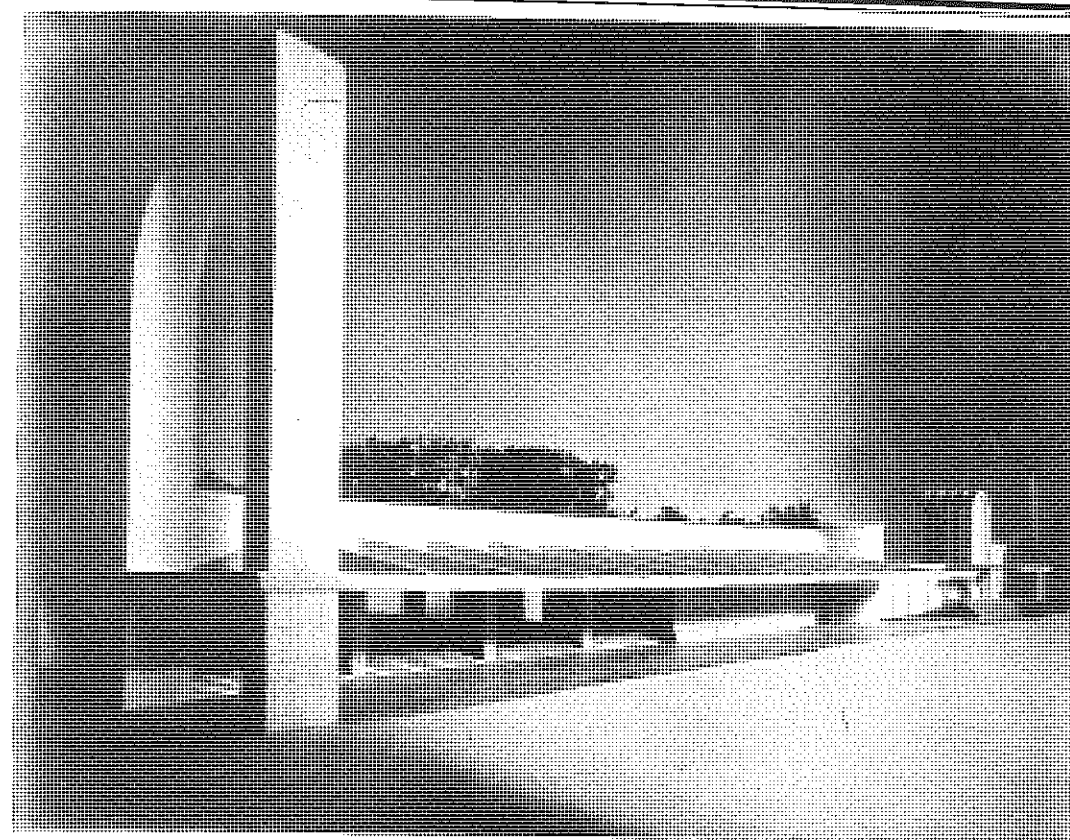
9/ La stele o «Torre monumentale, simbolo del rinnovamento delle Ferrovie dello Stato», modellata da RAM nel 1932-33. Foto d'epoca del modello (Archivio Bianchini).

stato scelto nel 1962 insieme ad altre due opere non realizzate per una mostra all'Accademia delle Arti del Disegno¹⁶, commentata in catalogo da Giovanni Klaus Koenig che di quella stazione con sovrapposto giardino, scriveva tutto il bene possibile: notandone l'organicità, sottolineando le soluzioni che, profeticamente, un siffatto fabbricato viaggiatori – troppo avanzato, scriveva Koenig, per essere compreso negli anni Trenta – avrebbe dato alla città. Un interesse per questo progetto che transitando per le generazioni, dai padri ai figli, dai maestri agli allievi, dagli anni Trenta ai Sessanta, ai Novanta, s'è riaperto per esempio in uno dei saggi di Vittorio Savi nel catalogo della mostra *La Nuova Stazione di Firenze* del 1993 e qua e là, variamente, in altri scritti sull'architettura del ventennio¹⁷. Un progetto d'altronde ritornato in certo qual modo d'attualità, con lo scavo del parcheggio di Piazza della Stazione e dell'annessa galleria commerciale; o perfino, più recentemente, a voler cogliere alcuni elementi, con la gran siepe proposta da Jean Nouvel per la trasformazione della concessiona-

ria FIAT di viale Belfiore, od anche col progetto di Norman Foster e della OVE/ARUP, per l'Alta Velocità, ovvero con la stazione sotterranea che presumibilmente – a meno d'un ulteriore soprassalto di polemiche – verrà scavata sotto quanto resta degli ottocenteschi Macelli del Francolini che nell'occasione saranno riconvertiti in una piazza della stazione con annesso pubblico giardino.

Fagnoni, molto per tempo s'era occupato del Fabbricato Viaggiatori di S. Maria Novella, a quanto è dato sapere, fin dal novembre del 1927. Quale segretario provinciale del Sindacato fascista degli architetti, ha infatti rilasciato un'intervista per sostenere la necessità di un concorso. «Per il progetto dell'edificio (dell'intero edificio e non della sola facciata naturalmente) il nostro Sindacato domanda un concorso che offra tutte le garanzie indispensabili affinché gli architetti italiani possano fiduciosamente concorrervi». Anche la sistemazione della piazza con i numerosi problemi urbanistici che ad essa si connettono da affrontare con «razionali criteri di estetica non disgiunti da quelli di stretta economia edilizia», interessa il segretario che auspica una commissione per impostare in maniera opportuna i problemi e «fissare dei precisi capisaldi tenendo conto delle esigenze reali di oggi e di domani, vagliando e scegliendo al lume delle nuove teorie dettate dal buon senso e dalle disastrose esperienze passate»¹⁸.

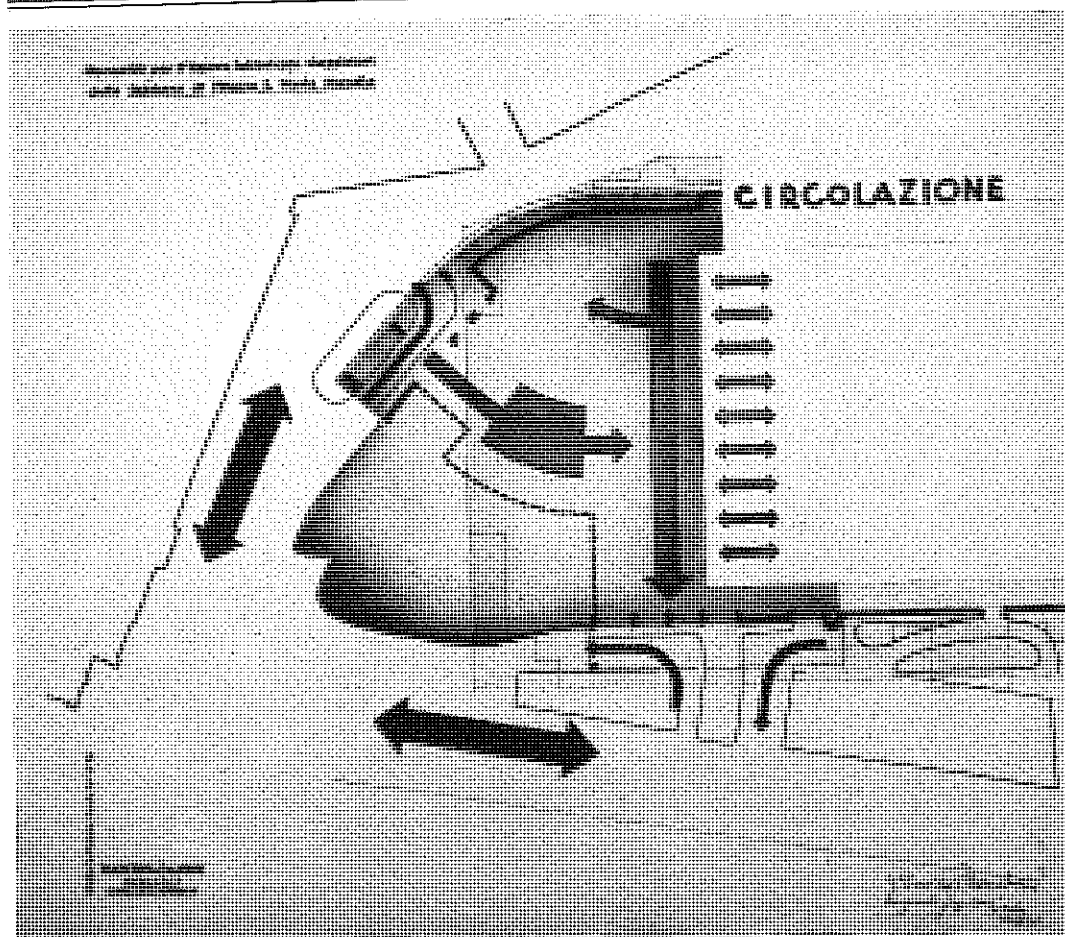
Malgrado la giovane età – è del 1901 – traspare autorevolezza dalle argomentazioni dell'architetto, laureato nella nuova facoltà di Roma, col Giovannoni, solo tre anni prima. C'è nell'aria uno spirito nuovo, un'inedita disponibilità a credere nell'apporto dei giovani. Nei ritmi accelerati della rivoluzione fascista, Fagnoni che politicamente è assai coinvolto, non ha davvero perso tempo: la sezione fiorentina del Sindacato fascista degli architetti è una sua «creatura» e con l'Associazione artistica fra i cultori dell'Architettura pure fondata da lui, è stato tra i promotori della Regia Scuola Superiore di Architettura di Firenze nella quale insegna Rilievo dei monumenti e dove è in procinto di coprire per libera docenza, Caratteri stilistici e costruttivi dei Monumenti. Ha già diversi cantieri aperti, due ville a Montenero presso Livorno, due a Firenze e ha in corso dei restauri. A Pistoia si sta occupando del San Francesco e col collega Michelucci – ma non sarà l'inizio d'un rapporto troppo felice – sta costruendo la sede dell'Opera Nazionale Balilla; con un altro collega, Concezio Petrucci, si prepara al concorso per la nuova facciata della Misericordia. Soprattutto, ora nel 1927-28 contem-



10/ L'arco sul lato degli arrivi lungo via Valfonda, con la Palazzina Reale sullo sfondo, in una foto d'epoca tratta dal modello allestito nel 1932-33 (Archivio Bianchini).

poraneamente all'interesse che viene pubblicamente manifestando per la stazione e la sua piazza, è vivacemente interessato ai problemi del centro antico di Firenze ed è latore col Guicciardini, di un *Piano di sistemazione edilizia* per il quartiere di Santa Croce che in nome del «diradamento» s'impronta ad una ragionevolezza ben diversa dalla logica rozza e sbrigativa di altri «isanamenti» edilizi. Proposta che evolve in *Quartieri artigiani* (relazione al primo Congresso nazionale dell'artigianato d'Italia, tenutosi a Roma, nel novembre del 1929) e che guadagna due anni dopo l'esplicito apprezzamento del Giovannoni in *Vecchie Città ed Edilizia nuova*¹⁹. Sono questi interessi urbanistici, più ancora delle questioni statiche e strutturali per le quali pare che Fagnoni non mostri speciale predisposizione, a patrocinare l'incontro con l'ingegnere Enrico Bianchini, ad avviare un sodalizio esemplare, tra i più interessanti e duraturi del Novecento italiano. Annunciato fin da remoti presupposti se è vero che Fagnoni prima di andare a Roma alla «scuola» del Giovannoni, aveva frequentato il biennio del corso di Ingegneria al

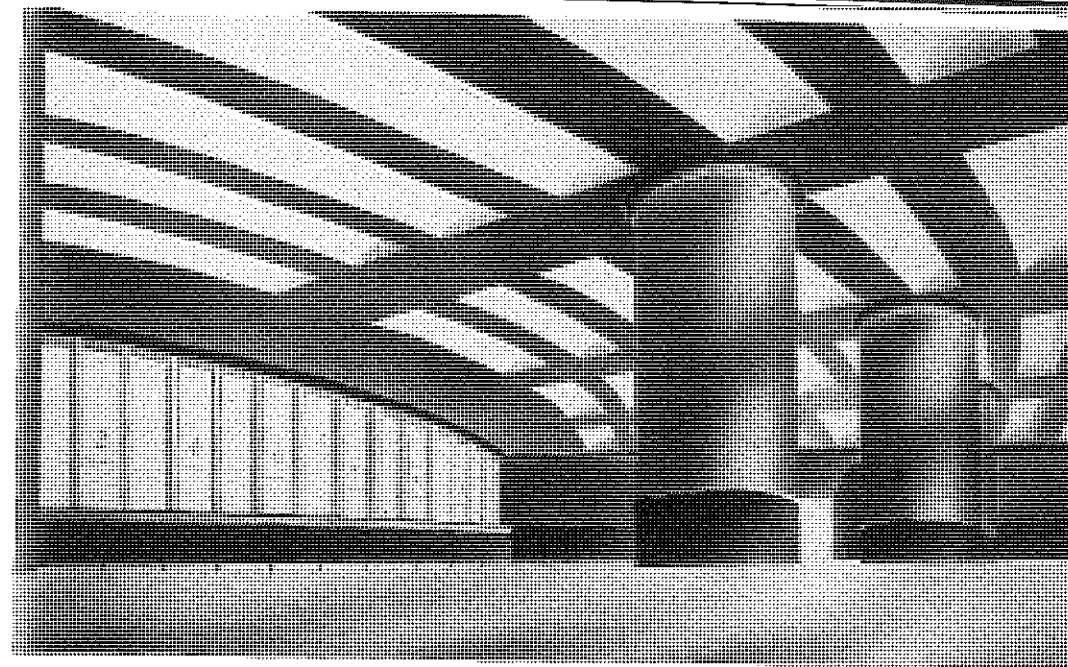
Politecnico di Torino e che Bianchini, viceversa, aveva scelto il corso di Storia dell'Arte all'Università di Pisa, per poi passare – complice anche la carriera e le sedi in cui il padre, magistrato, prestava servizio – alla Facoltà di Ingegneria di Roma. Forse i due s'erano conosciuti proprio nella capitale, durante gli studi; sicuramente nel 1928 s'erano trovati (o ritrovati) nel cantiere della Casa del fascio di Settignano progettata appunto dal Fagnoni ed eseguita dall'impresa Poggi, Gaudenzi & C. per conto della quale Bianchini da poco lavorava²⁰. Il primo impegno che i due congiuntamente affrontano è comunque nel 1930 il concorso per il Piano regolatore di Pisa e Marina; a questo fa seguito il Piano regolatore di Faenza e quindi quello di Asti. La stessa denominazione dello studio, che nel frattempo hanno aperto al numero 30 di via de' Servi, «Bianchini e Fagnoni urbanisti fiorentini», fa riferimento a tale attività anche se, a testimoniare l'ampiezza delle competenze, comparirà subito l'aggiunta «Edilizia e ponti». Che il Fabbricato Viaggiatori di S. Maria Novella dovesse configurarsi anche e soprattutto come



11/ Planimetria con indicata la «circolazione» dei viaggiatori all'arrivo e alla partenza (Foto d'epoca, Archivio Bianchini).

un problema urbanistico – prima di trasformarsi nel vessillo dello scontro tra modernisti e tradizionalisti, prima di proporsi quale caso esemplare dell'ambientamento di un'opera moderna nel vivo di un centro antico. Ovvero esempio di quale insulto il malfamato «pietrone» potesse arrecare all'abside di tanta chiesa (in quanto ad ingiurie perpetrate ai danni del patrimonio artistico, a Firenze, «bruciava» ancora il caso del Mercato Vecchio). Prima di queste e di molte altre questioni che variamente investivano il Ministero, le promesse di Costanzo Ciano, del sottosegretario Alessandro Martelli, il tornaconto di Marinetti e Piacentini, di Ojetti o di Pagano, che questo dovesse essere, appunto, un sostanziale problema urbanistico tanto interno alla città quant'era interna quella stazione, era più o meno acquisito. Anche se poi il concorso, disattendendo gli auspici, si limiterà a richiedere la carrozzeria del Fabbicato Viaggiatori riferendosi all'estetica ferroviaria, allo styling moderno e an-

cora controverso di una stazione piuttosto che allo specifico urbanistico di quella piazza. Anche se poi la questione dell'abside di Santa Maria Novella e del suo rapporto col nuovo edificio – rapporto che evidentemente non rappresentava tutto il problema – finirà col sembrare dominante, col fare tanto chiasso da divenire scomoda per il regime che pure dai concorsi architettonici e urbanistici traeva consenso, e col produrre imbarazzo alla «fascistissima» Firenze. Fagnoni e Bianchini ormai in stabilizzato sodalizio, non sono evidentemente troppo condizionati dal bando di concorso; affrontano il tema con metodologie e strumenti urbanistici aggiornati, consci della atipica realtà di quella stazione distante meno di cinquecento metri dal cupolone. Non partecipano, come scrive G.K.Koenig, «fuori concorso»²¹ ma con l'autorevole libertà che Fagnoni riteneva di potersi permettere quale «promotore» di quello stesso concorso, ne forzano alcuni termini e segnatamente, seppur di po-



12/ Veduta prospettica del salone dei biglietti (Foto d'epoca, Archivio Bianchini).

co, il perimetro massimo dell'area stabilita dal bando. Non pare così importante disattendere quell'ingombro, dal momento che si garantisce un'imprevista quantità di verde; anzi, nell'economia degli estesi lavori che sono programmati o sono in corso, e nel congestionato tessuto edilizio circostante, l'originale proposta degli «urbanisti», sotto questo profilo, si presenta come risolutiva. Probabilmente non è estemporanea, frutto dei tempi risicati del concorso, ma si richiama al dibattito che era venuto crescendo nella stessa piccola facoltà fiorentina, magari ad un dibattito poi sfociato nella tesi di Gamberini; forse risale più addietro, a quando Fagnoni che su questo tema, come abbiamo visto, s'era dato da fare col sindacato, con il segretario nazionale Calza Bini, con riviste e giornali, aveva maturato qualche idea su come ovviare all'indecente centralità dello scalo fiorentino, e già dalle prime avvisaglie di polemica su una stazione «in stile nientemeno di Palazzo Strozzi un poco migliorato oppure, meglio, di Palazzo Pitti che per la fronte più larga e per le bugne più robuste sembra più adatto all'estetica ferroviaria», aveva ritenuto opportuno praticare tutt'altro registro, recedere da certe nostalgie novecentiste che a Pistoia (con Michelucci) e altrove, ancora lo intricavano in questi anni.

L'idea degli «urbanisti» matura da un approccio

senz'altro funzionalista:

«Il tema stesso definisce chiaramente il carattere planimetrico dell'edificio, che dovrà essere quello conveniente all'afflusso e al deflusso, ininterrotto e variabile, di masse di pubblico; larghe sezioni a direttrici rettilinee o raccordate con ampie curve, logica successione di servizi facilmente accessibili e bene in vista; slarghi accoglienti e gradevoli per le soste e passaggi obbligati per il controllo; in tutto l'ambiente la più confortevole nettezza, aria e luce»²².

D'altra parte non si nega la pregnanza del problema «espressivo», la specificità di una nuova estetica ferroviaria che sia coerente con la modernizzazione della società italiana:

«Le masse [di persone] che circolano nell'interno non hanno da rimanere incantate per la soggezione di grandi navate, non hanno da essere attratte alla contemplazione di elementi statici monumentali, o decorativi. L'edificio deve agire sull'individuo nel senso di indurre nel suo spirito, con la cristallina chiarezza della sua armonia spaziale, il piacere che danno le cose ben concepite e polite, anziché lo stupore sconcertante che l'orgasmo della fretta trasforma in confusione; indurre un senso di flemmatica celerità, quale non è certo suggerita né dall'imponenza della paludata staticità classica, né dall'aspetto tomentoso di quel dinamismo architettonico di marca esotica recente».

Le arcimaiuscole escrescenze architettoniche della Stazione Centrale di Milano recentemente

completata, ammonivano di un'epoca conclusa, avvertivano urbi et orbi che la strada non poteva essere più quella di migliorare lo stile di Palazzo Strozzi, anche se ancora dovevano circolare richieste di tal genere, anche se l'onorevole Alessandro Martelli, sottosegretario del Ministero delle Comunicazioni, nel 1927-28 proprio mentre si occupava (con successo) di promuovere l'avvio della nuova stazione di Firenze²³, patrocinava l'erezione della Casa del fascio di Ponte a Signa, turgido epilogo della carriera di Adolfo Coppedè.

Funzionalità e corretta distribuzione valgono evidentemente a tutte le scale. «Non si pensa di certo – scrivono Bianchini e Fagnoni nella relazione che accompagna il progetto – che un concetto possa valere all'interno e uno diverso all'esterno». E l'esterno dell'edificio deve vivere in rapporto con l'ambiente che lo circonda; c'è «una subordinazione estetica dell'edificio all'ambiente» che non può essere risolta con «un'assurda riproduzione di forme e motivi architettonici passati, ma come la interpretazione di quel senso generale di armonia che vediamo riflesso nella totalità fisionomica della città». La quale città tuttavia – proseguono i progettisti – manifesta delle «necessità contingenti» che sono «vincoli gravi e tali che, ignorandoli, non si spiega la soluzione adottata. Giova meditare con noi sull'ubicazione particolarissima dell'edificio, in questa piazza, di questa forma, con quella Chiesa Monumentale, in quest'ambiente fiorentino. E poi pensiamo che questa stazione si costruisce per un grande centro culturale e turistico, più che di commerci e d'industrie».

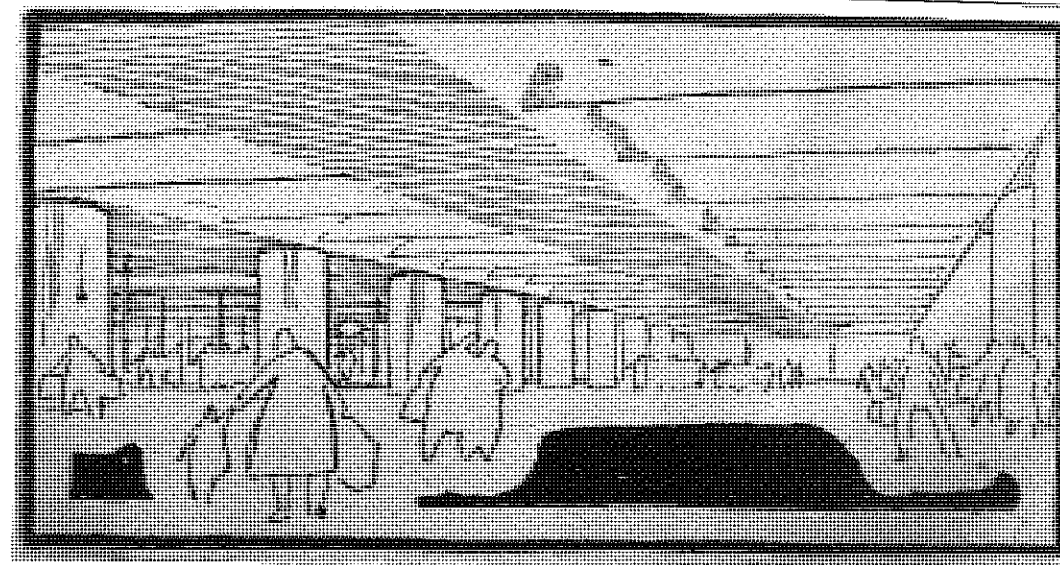
Consci appunto di una già sancita rifondazione turistica e artigiana di Firenze, bilicando tra funzionalità – la predominante orizzontalità dell'edificio, è suggerita dalla distribuzione dei servizi nonché dalla presenza di pensiline di soli 5 metri d'altezza in luogo delle grandi tettoie in ferro ottocentesche – e accreditamento psicologico e formale di una monumentalità che ha da essere meno provinciale e diversa dalla consueta «imponenza edilizia», da una «artificiosa elevazione della massa architettonica», i due progettisti introducono la loro stazione-giardino.

Da sud-est, per chi proviene dal duomo, il fabbricato viaggiatori degli «urbanisti» si presenta come un prato che salendo dalla quota di via Valfonda e sfruttando il naturale declivio del terreno verso l'Arno, può coprire l'edificio. La collinetta che ne deriva è dominata da una gran siepe scura di sempreverdi; un paio di cipressi affiancano la rampa d'accesso rettilinea che conduce alla sommità.

È un'architettura per lo più composta per masse di verde, con quella siepe appunto che leopardianamente «il guardo esclude» e che nel lavoro di Fagnoni rimanda poi ad altre opere, a quel muro, ad esempio, che divide la Facoltà di Lettere e la sua biblioteca dal frastuono di via degli Alfani²⁴ o che, per rimanere agli anni della stazione, richiama i giardini all'italiana da poco riproposti in una grande esposizione in Palazzo Vecchio²⁵ e segnatamente alla morfologia dei teatri di verzura presenti (ed esposti) in più ville toscane o romane.

Emerge dalla siepe, dagli ulivi, dai cipressi una sensibilità tipica della pittura o della letteratura di questi anni, riscontrabile anche nell'architettura degli impianti ferroviari, se si pensa alla «camicia» laterizia più o meno coeva, dei due mazzoniani rifornitori d'acqua che sovrastano i binari e il viale (oggi) Fratelli Rosselli; una sensibilità che viene sottolineata nel progetto di questo fabbricato viaggiatori, dal grande «arco solitario, potente che domina e conclude il fianco del lato arrivi» e che sembra rifarsi a certi disegni di Antonio Sant'Elia, contrappuntato dalla stele, «dimpido elemento architettonico-scultoreo fatto di pochi segni che si compenetrano e che danno tutto il senso dell'edificio».

I due progettisti hanno concordato la stele con Ruggero Michahelles (RAM) coinvolto forse per certe affinità che emergono col lavoro di Fagnoni – la novecentesca solidità d'impianto architettonico di dipinti come *Industria* o come *Idroscalo* che RAM aveva realizzato negli anni precedenti – ma anche, si può facilmente arguire, perché nel 1931 lo scultore e pittore fiorentino aveva ufficialmente aderito al futurismo e dunque il suo coinvolgimento nel progetto, con Marinetti in giuria, veniva opportuno per più d'una ragione. L'autore, come attesta una lettera dell'archivio Bianchini, è molto soddisfatto della stele, lo stesso i progettisti²⁶. Questo che doveva essere un punto di forza, quasi il fulcro di tutta la composizione, non ottiene però l'effetto desiderato: poco notato allora o addirittura apertamente criticato, il monumento di RAM, anche nel seguito, non raccoglie particolari consensi²⁷. Ambedue gli elementi, l'arco sul lato arrivi e l'obelisco che appunto segnala le partenze, come due mete, delimitano l'estensione di questo tetto giardino, formando una piazza che offre un'inedita prospettiva sull'abside di S. Maria Novella, bordata com'è ad est dalla siepe, a sud ovest da altro verde e dal basso corpo di fabbrica su via Alamanni; uno spazio di relazione e di quiete che quasi riproponendo in quota gli antichi orti del convento domenicano laicamente restituiti



13/ La galleria di testa in un disegno destinato ad illustrare *La stazione di Firenze* (Archivio Bianchini).

alla Firenze moderna, viene ad attenuare «l'insoffribile centralità di questa stazione».

L'idea di comprendere il nuovo fabbricato viaggiatori all'interno di una collinetta artificiale, ben lungi da un mimetismo pavido e dalle vernacolari spiritosaggini de «Il Brivido»²⁸, con la più originale delle proposte, incrociava infatti un problema urbanistico importante. Che non era tanto quello della concorrente monumentalità con l'abside di S. Maria Novella, ovvero di un oggetto «neutro» rispetto ad uno scenario che in ogni caso, per tre quarti, doveva essere costruito ex novo o largamente modificato, quanto piuttosto una stazione che oltre ad essere degno ingresso alla città, contribuisse a decongestionare il centro, fosse segnale di una inversione di tendenza rispetto all'accumulo monocentrico delle iniziative edilizie di cui Firenze soffriva. Voglio dire che la piazza giardino, organicamente escogitata da Bianchini e Fagnoni (anche indipendentemente dalla intrinseca qualità e da un certo sotto tono degli edifici previsti lungo via Alamanni o dal «coordinato» discutibile riallestimento della limitrofa piazza di S. Maria Novella, quale appare in una delle cartoline che reclamizzano il progetto) sarebbe stato un segnale importante e tempestivo; per l'assetto di tutte le infrastrutture ferroviarie locali, ed anche più in generale, per la parte di città che proprio in quegli anni veniva definendosi a nord-ovest di Santa Maria Novella, nella anonima periferia di San Jacopino.

Anche sul piano squisitamente distributivo il fabbricato viaggiatori proposto dagli «urbanisti» è tra i più originali. Come s'è detto, nel bando, ri-

petutamente, si faceva riferimento alla pianta preparata dai servizi tecnici delle Ferrovie, ovvero dall'ufficio di quel Mazzoni sul cui lavoro venivano basandosi molte parti dello scalo ferroviario.

Se dopo le polemiche suscitate dalle varie versioni del Fabbicato Viaggiatori, era divenuto davvero inevitabile un concorso, più o meno esplicitamente si cercava una «carrozzeria» di quel fabbricato o poco più. Erano da prevedersi tutti i locali indicati nella pianta «che dovranno trovarsi tutti al piano terreno; solo eventualmente alcuni di essi, come il salone del ristorante, la toilette od altro al giudizio del concorrente, potranno trovar posto nei sotterranei o in piano ammezzato da ricavarsi su quei locali che il concorrente giudicherà opportuno tramezzare»²⁹; stabilito il lato arrivi e quello partenze, stabilito il disegno delle pensiline, «rigorosamente» disegnato il perimetro, fissata pure, dall'articolo 3, la suddivisione del cantiere per non interrompere la continuità del servizio ferroviario, stabilito infine che a cose fatte, al vincitore sarebbe stata affidata (solo) la «direzione artistica», il concorrente sempre che non avesse scelto di adottare sic et simpliciter la pianta preparata dai servizi tecnici, aveva margini risicati di manovra. Un assetto distributivo che infatti viene dato praticamente per acquisito. Così nel progetto del Gruppo Toscano, in quello di Ettore Sottsass o nel famoso «33C» del Mazzoni che evidentemente non si discosta troppo dalle sue medesime istruzioni; se talvolta si enfatizza l'atrio d'ingresso, come nel progetto di Pietro Aschieri e di Eugenio Mon-

tuori, o la sala partenze come in quello di Cesare Pascoletti; se in diverse proposte (Samonà, Vitellozzi, Torres e Keller, Mari etc.) s'affermava una più tassativa simmetria, nessun concorrente almeno tra quelli di cui è documentato il lavoro, sembra mettere in discussione la sostanza di tale assetto planimetrico.

Il progetto di Bianchini e Fagnoni, più nettamente di altri se ne discosta. Nelle due parti (le partenze e gli arrivi) costitutive, il fabbricato viaggiatori si sviluppa alla quota che è all'incirca quella prevista, anche se con Koenig³⁰, si può notare che tale quota era implicitamente negata, quasi a voler mettere in discussione i cospicui lavori necessari per elevare il piano del ferro, ovvero facilmente eliminabile la rampa che nel progetto, dal lato arrivi scende su via Valfonda. L'ingresso partenze è ovviamente previsto nella zona prospiciente la R. Scuola Sottufficiali dei Carabinieri. Tramite un breve atrio, alla cui sinistra si trova il locale destinato alla consegna dei bagagli, si accede al salone che aprendosi a ventaglio, oltre al fronte convesso della biglietteria, accoglie le rivendite ed altri servizi utili a chi parte, ivi compreso il ritiro dei bagagli a mano. Dal salone direttamente si passa alla galleria e alla testa dei 14 binari previsti in questa zona. Come sinteticamente è illustrato da una apposita tavola (la quale ben testimonia la formazione di Fagnoni, i «caratteri distributivi» appresi a Roma da Giovan Battista Milani, oltretutto naturalmente le competenze di Bianchini) la «circolazione» sia interna che esterna è oggetto di una speciale messa a punto e nella relazione, il viaggiatore è seguito nella psicologia delle azioni che precedono la partenza o seguono l'arrivo, con una qual «cameratesca» indifferenza per i locali di prima, di seconda e di terza classe. Una sbrigativa sobrietà riguarda pure la Palazzina Reale «disposta in modo che gli Ospiti, uscendo avranno di fronte la massa architettonica di S. Maria Novella» e risolta lungo via Valfonda, con un corpo di fabbrica moderno, finestrato in vetrocemento e da un volume verticale voltato a botte, nervato, con una silhouette che rimanda più ad una fabbrica che non ad un edificio di rappresentanza, malgrado il giardino, il giro della rampa d'onore, la pensilina e il pennone³¹. Passati dal salone della biglietteria alla galleria di testa – come testimoniano i disegni e le fotografie ricavate dal plastico del 1933 – ci si trova in uno spazio dal prevalente sviluppo orizzontale. Non si tratta di ambienti sotterranei, come la sovrastante collina porterebbe a pensare:

«La maniera con la quale abbiamo impostato l'edificio

permette un'areazione e una ventilazione assai migliori di quelle che si realizzano di solito nelle stazioni. Anche in certe recentissime (non solo in Italia, ma pur anche all'estero) si nota con disagio un che di rinchiuso, di oscuro, di nebbioso, proprio delle tettoie interne e dei relativi lucernari»³².

La luce, la gran quantità di luce che scende dall'alto, da grandi lucernari e dagli shed ingegnosamente contenuti dal verde³³, è data come una caratteristica saliente di questo fabbricato viaggiatori:

«Gli elementi di copertura hanno una inclinazione a 45°, le vetrare sono verticali e guardano nella direzione nord-est. Con questa disposizione i raggi di luce provenienti dallo zenit sono riflessi dalla superficie estradossale sulla superficie intradossale dell'elemento immediatamente precedente e da questa, verticalmente, sul pavimento. La superficie estradossale è rivestita di marmo bianco e quella intradossale è intonacata col sistema speciale diffondente. Altri raggi luminosi con inclinazioni prossime ai 45°, penetrano direttamente nell'interno. Si ottiene quindi una grande diffusione della luce nell'ambiente, maggiormente intensa verso le biglietterie e quasi verso di esse indirizzata. L'orientamento degli «shed» (nord-est) è tale da sfruttare al massimo tutti questi vantaggi di costanza dell'illuminazione, e di riparo dalle variazioni termiche, che hanno fatto del sistema a «shed» il tipo ideale, universalmente adottato per tutti quegli ambienti nei quali occorrono perfette condizioni d'illuminazione ed areazione».

Caratteristica sottolineata trent'anni dopo da Koenig che affermava d'aver fatto l'esperienza diretta di quel tipo d'illuminazione:

«Questo giocare con la luce si apparenta strettamente con le soluzioni dell'ultimo Aalto (Imatra, Volksburg, Essen), il quale fonde continuamente l'elemento di copertura con la sorgente di illuminazione [...] una luce morbida, penetrante, riposante che sfugge ad ogni trascrizione grafica in disegno, e persino ad ogni modello che non sia al vero, poiché non ammette nessuna riduzione di scala»³⁴.

La qualità della luce nel progetto degli «urbanisti» resta indimostrata stante appunto la necessità di una prova «al vero». Una critica rivolta a quella architettura nel 1933 – quella d'essere uno «spazio più adatto ad una fabbrica che ad una stazione» – suggerisce tuttavia una possibile fonte ispirativa, quelle fabbriche, quei capannoni e quegli shed di cui Bianchini aveva fatto e veniva facendo esperienza con l'impresa Poggi Gaudenzi & C., e quella architettura industriale che da qualche anno nelle riviste di architettura e nei progetti dei giovani razionalisti stava riscuotendo in-

teresse. Un interesse negli anni dell'illuminotecnica, del neon, del vetrocemento, del securit, del termolux e della luce usata come vero e proprio materiale costruttivo, era ribadito dal confronto tra luce naturale e luce artificiale. La luce che piove dall'alto, sottolinea qui la prevalente orizzontalità del fabbricato.

«Ci preme fin d'ora affermare – scrivono in apertura della relazione i progettisti – che teniamo particolarmente alla continuità nell'edificio (continuità ch'è uno dei tanti aspetti della indispensabile unità nell'organismo architettonico) non solo all'esterno, ma anche, e soprattutto, all'interno; continuità che si esprime con una successione armonica di spazi, di volumi, di luci. Con buona coerenza siamo perciò restati costantemente fedeli al principio di chiaro predominio della orizzontalità sulla verticalità [...] Per la Stazione di Firenze c'è un dato di fatto assai importante da considerare: le Ferrovie dello Stato hanno stabilito per questa stazione che i binari non siano coperti da monumentali tettoie, ma siano serviti da pensiline, dell'altezza di circa cinque metri. Se si fosse adottata una copertura a tettoia con grandi arcate di ferro (come alla Stazione di Milano) il fabbricato viaggiatori avrebbe necessariamente dovuto sollevarsi con una galleria di testa, atta a collegare quelle grandiose strutture. Ma, così impostato il problema, sarebbe un errore associare le pensiline lungo i binari con un fabbricato che avesse contrastanti caratteri».

Il ragionamento risulta convincente. Specie se lo si associa al giardino sovrapposto e alla ulteriore considerazione (avanzata dagli «urbanisti») che Firenze non ha necessità di una stazione «imponente, monumentale nel senso più comunemente assegnato a questa parola [...] tale concetto è troppo provinciale ormai per essere adottato da una città che in tutto il suo carattere e in tutti i suoi edifici è esempio e maestra al mondo di misura».

Sul risultato, sulla spazialità e l'illuminazione di questa bassa galleria d'oltre cento metri di lunghezza scandita da potenti travi e dalla luce che scende dagli shed, più di tanto non ci si può pronunciare, se pure è condivisibile la preoccupazione per la delicatezza dell'innesto tra le pensiline e la galleria, nonché l'evidente attualità, in quel contesto urbano e nel dibattito sull'utile monumentalità dell'edilizia ferroviaria, dei concetti espressi da Bianchini e Fagnoni. Tanto condivisibili e attuali quei concetti che potremmo perfino ritenere influenti per la stazione realizzata dal Gruppo Toscano, per la spazialità felicissima e irripetuta, della galleria di testa la quale, come è noto, con una inversione di pensiero, troverà la sua definizione e la sua vera «misura», con le travi inginocchiate a raccordarsi in basso

con le pensiline, solo in un momento successivo al concorso. È rischioso, naturalmente, indagare la genesi delle idee, specie di una così felice e inattesa; ma se è vero che nei concorsi s'incrociano più contributi e che poi il cantiere – come un'opera davvero collettiva – in qualche misura li registra e se ne avvantaggia, possiamo credere che la monumentalità «minimalista» di Fagnoni e di Bianchini possa aver dato un contributo all'opera realizzata e segnatamente ad una soluzione della quale, a cose fatte, lo stesso Michelucci si mostrerà molto soddisfatto.

Note

¹ Il problema della nuova stazione di Firenze, da tempo interessava la cronaca cittadina. Per questa fase e segnatamente per una rinnovata ed esplicita richiesta di un concorso: *Problemi cittadini. Il ponte, la sistemazione dell'Oltarno e la nuova Stazione Centrale. Nostra intervista col Segretario del Sindacato Architetti* in «La Nazione» del 16 novembre 1927. L'appello di Fagnoni viene ribadito da R.P. (Roberto Papini) *La Stazione di Firenze* in «Corriere della sera», 8 gennaio 1928 (l'articolo si trova anche in *Cronache di architettura 1914-1957. Antologia degli scritti di Roberto Papini*, a cura di R. De Simone, Firenze, Edifir, 1998, pp. 144-145) e ancora dallo stesso Fagnoni, *Il progetto per la Nuova Stazione di Firenze* in «Architettura e Arti Decorative», A.VII, fascicolo V, gennaio 1928, p.241, fascicolo dove compaiono lettere di Alberto Calza Bini Segretario Generale del Sindacato Nazionale Fascista degli Architetti, dirette al ministro Costanzo Ciano, al sottosegretario Alessandro Martelli e al sindaco di Firenze Antonio Garbasso, finalizzate alla medesima causa.

² *Raffaello Fagnoni. Tre architetture non realizzate*, catalogo della mostra, Accademia delle Arti del Disegno, presentazione di G.K. Koenig, Firenze, tip. Giuntina, 1962, pp. 9-10.

³ I concorrenti furono 101. Tra la varia pubblicistica che precede e fa subito seguito alla mostra, vedasi in particolare: *I progetti per la nuova stazione di Firenze. La mostra in Palazzo Vecchio*, «La Nazione», 1 marzo 1933; U. OJETTI, *I progetti per la nuova stazione di Firenze. La sistemazione dei disegni nel Salone dei Cinquecento*, «La Nazione», 4 marzo 1933; U. OJETTI, *Il concorso per la stazione di Firenze*, «Corriere della Sera», 9 marzo 1933; A. DEL MASSA, *Il concorso per la nuova stazione di Firenze. La mostra dei progetti inaugurata in Palazzo Vecchio*, «La Nazione», 9 marzo 1933.

⁴ Non è evidentemente questa la sede per ricapitolare la bibliografia sul concorso; oltre ai noti lavori di L. De Luigi, G.K. Koenig, C. Severati, E. Godoli V. Savi, si può fare riferimento all'agile sintesi (forse troppo agile e talvolta imprecisa) del recente volumetto di M. CAPOBIANCO, *La Nuova Stazione di Firenze. Storia di un progetto*, Torino, Testo&Immagine, 2001. Ovvero, per

stare alle fonti d'epoca, all'elenco a stampa dei progetti presentati che funge da catalogo (*Ministero delle Comunicazioni, Ferrovie dello Stato, Concorso per il Nuovo Fabbricato Viaggiatori della Stazione di Firenze S. Maria Novella. Mostra dei progetti raccolti nei saloni del Cinquecento e del Duecento in Palazzo Vecchio per gentile concessione dell'on. Conte Giuseppe della Gherardesca Podestà di Firenze*, catalogo della mostra, 9-20 marzo 1933), Firenze, Stabilimento già Chiari, 1933, e al «dossier» curato dalla rivista «Architettura» nell'aprile del 1933, A.XII, pp. 201-230, dove sono pubblicati disegni di 16 concorrenti.

⁵ Faccio riferimento ai progetti presentati da «Architettura» nel 1933 cit., che peraltro sono quelli che più frequentemente compaiono nella stampa quotidiana d'epoca e nella bibliografia sopra ricordata.

⁶ Sulla pianta allegata al bando di concorso cfr. *infra*.

⁷ La questione, discussa fin dai tempi del Poggi che non a caso insieme all'ingegner Giuseppe Laschi aveva proposto lo spostamento della stazione allo Statuto, si era sviluppata dal novembre del 1907 (il Consiglio Comunale auspicava di ingrandire e di meglio attrezzare quest'impianto cittadino) al giugno del 1911 quando era stata firmata una apposita convenzione tra il Comune di Firenze e le FF.SS. A partire dalle mutate esigenze del dopoguerra era stato quindi redatto un nuovo Piano Regolatore, approvato nel gennaio del 1933, e modificato in più fasi fino al 1940 ed oltre.

⁸ Sulle incertezze relative a quel tessuto murario vedasi V. Savi, *Ritorno alla stazione di Firenze* in «Rassegna», n.2, 1980, p. 77. Di interesse alcuni documenti che si trovano in appendice alla ormai celeberrima tesi di S. Desideri sulle stazioni di Firenze e di Siena, discussa alla Facoltà di Architettura di Firenze, nell'A.A. 1979-80, relatori G.K. Koenig e lo stesso Savi.

Stando a quanto è emerso anche da alcune recenti conversazioni con Piero Fagnoni (figlio di Raffaello), una «pelle» in pietra forte per la stazione fiorentina, sarebbe stata prevista e «impegnata» per così dire, prima del concorso: ne avrebbe fatto cenno Mazzoni in una lettera a Raffaello Fagnoni. La lettera insieme con tutto l'incartamento di S. Maria Novella è smarrita (temporaneamente, si ritiene) o confusa con le altre carte di quell'archivio che contiene solo relazioni, opuscoli, lettere, foto ecc., perché i disegni, come è noto, furono perduti nell'alluvione del 1966. Ho viceversa potuto accuratamente consultare gli interessanti materiali conservati nell'archivio di Enrico Bianchini sui quali prevalentemente si basa questo scritto.

Oltre che a Pier Guido Fagnoni e a Claudio Bianchini che in più modi e più fasi, hanno agevolato la ricognizione, devo un ringraziamento a Gigi Salvagnini - dal 1951 al 1966 collaboratore di Fagnoni - col quale ho potuto ulteriormente discutere alcuni aspetti della personalità dell'architetto e del suo rapporto con il socio ingegnere.

⁹ *Bianchini e Fagnoni urbanisti fiorentini per il concorso nazionale della stazione di Firenze*, 1933, Firenze, tip. Ariani (17 febbraio 1933), Deposito e vendita presso F. Le Monnier. Anche le cartoline vengono stampate dalla tipografia Ariani e insieme alla elegante

brochure vengono spedite ad amici e colleghi.

¹⁰ Archivio Bianchini, Stazione di S. Maria Novella. La lettera dell'8 marzo 1933, con la quale Mazzoni ringrazia dell'invio della pubblicazione, è indirizzata a Fagnoni. Oltre questa, sempre in relazione al progetto per Firenze S. Maria Novella, si conservano tra le altre, lettere di Nervi e Bartoli, di Gustavo Giovannoni, di Ruggero Michahelles, di Bruno Ferrati, di Silvio Gambini, di Plinio Nomellini, di Libero Andreotti, di Armando Melis.

¹¹ Nel progetto degli «urbanisti» formalmente, la quota del ferro prevista dal bando viene all'incirca assunta per buona. D'altra parte la breve scalinata su via Valfonda, la rampa di fronte alla Palazzina Reale ed altre particolarità, presuppongono «in nuce» come scriveva G.K. KOENIG, *op. cit.*, pp. 11-12, un'idea diversa. Cfr. *infra* n. 30.

¹² Oltre alla bibliografia d'epoca già ricordata, vedasi in particolare «La Nazione», 7 marzo 1933 e «Il Tevere», 8 marzo 1933. Tra i quotidiani che nell'occasione della mostra più o meno estesamente commentano il progetto presentato da Bianchini e Fagnoni anche «Il Popolo d'Italia», il «Corriere della Sera», «Il Bargello», la «Gazzetta del Popolo», «La Stampa», «Il Mattino».

¹³ «Bollettino del Sindacato Fascista Ingegneri di Firenze», A.XIV, maggio 1933, p. 3. Si veda anche *I progetti per la nuova stazione esaminati dal Sindacato ingegneri* in «La Nazione» 27-28 marzo 1933; *La nuova stazione di Firenze. Gli ingegneri fiorentini e un o.d.g. della «Leonardo»*, in «La Tribuna» 28 marzo 1933.

¹⁴ Nell'archivio Bianchini, con la lettera del Giovannoni (28 febbraio del 1933), la risposta del 4 marzo successivo: «Nell'ambiente fiorentino, tanto fra le persone più colte e di buon senso, come fra quelle più semplici, ma sempre dotate di senso d'arte, la nostra soluzione ha suscitato il più favorevole consenso. Anche nell'ambiente ferroviario le buone doti pratiche del nostro progetto [ma la lettera del Mazzoni non è ancora giunta: n.d.r.] hanno avuto concorde riconoscimento. S.E. Ogetti ci ha scritto spontaneamente elogiando la «meditata originalità».

Non sappiamo quello che potrà ottenere la «grancassa» e il tramestio giornalistico a favore di soluzioni avventate e sgraziate, ma se davvero a Firenze si lascerà liberamente esprimere il buon senso e il buon gusto, non ancora del tutto scomparso, forse la nostra soluzione potrà ottenere di affermarsi vantaggiosamente.

¹⁵ Nei nuovi padiglioni del Parterre di San Gallo, ritorneranno alcuni spunti, una minimalistica toscana novecentesca simile a quella che pare emanare dal giardino che sovrasta questa stazione. A.M. (Antonio Maraini), *La Mostra Mercato dell'Artigianato. La nuova sede in «Arte Mediterranea»*, n. 2, marzo-aprile 1939, pp. 63-65.

¹⁶ La mostra *Tre architetture...* cit. con la quale si era riportato all'attenzione questo progetto, potrebbe essere stata fonte ispirativa per quello che è considerato il lavoro migliore di Pier Luigi Spadolini.

¹⁷ In *La Nuova Stazione di Firenze. Struttura e architettura*, catalogo della mostra (Stazione di Firenze S.M.N., 15 giugno-7 luglio 1993) a cura di P. Berti e V.

Savi, Firenze, Edifir, 1993, è pubblicata (a p. 24) una tavola del progetto e una foto del plastico, rifatto per la mostra del 1962 e restaurato nel 1985 da Piero Fagnoni. Alle pp. 17-18, puntuale, il commento di Vittorio Savi mirato a immaginare una ipotetica vittoria degli «urbanisti» fiorentini. Si veda inoltre G. ISOLA, M. COZZI, F. NUI, G. CARAPELLI, *Edilizia in Toscana tra le due guerre*, a cura di M. Cozzi, Firenze, Edifir, 1994, pp. 98-103 e *passim*.

¹⁸ *Il Ponte, la sistemazione dell'Oltarno...* cit. in «La Nazione», 16 novembre 1927.

¹⁹ Su Raffaello Fagnoni ancora manca un esaustivo studio monografico. Oltre alla «voce» curata da R. Vittorini nel *Dizionario Biografico degli Italiani* (44° Vol., 1994, pp. 196-198) e a Raffaello Fagnoni. *Architettura della Scuola di Applicazione Aeronautica di Firenze*, catalogo della mostra, Firenze, Electa, 1988, faccio riferimento ad *Architetto Raffaello Fagnoni. Notizie sulla carriera didattica e sull'operosità professionale (1924-1936)*, Firenze, tip. Ariani, 1936 e alla tesi *L'ingegnere e l'architetto. E. Bianchini e R. Fagnoni* di M.N. Barsanti (relatori G. Orefice e M. Cozzi), discussa presso la Facoltà di Architettura di Firenze, nell'A.A. 1999-2000. Nello specifico degli interessi urbanistici cui ci si riferisce qui, vedi G. OREFICE, *Da Ponte Vecchio a Santa Croce. Piani di risanamento a Firenze*, Firenze, Alinea, 1992, pp. 33-52 e, riassuntivamente, tra la bibliografia d'epoca, l'ampio articolo che compare nel maggio-giugno del 1936 su «Urbanistica».

²⁰ L'impresa edile «Ing. Poggi, Gaudenzi & C. Società per Costruzioni Cementizie» (già Società per Costruzioni Cementizie Ing. Muggia e Poggi) di Firenze, che ha assunto Bianchini nel 1927, sarà da lui rilevata nel secondo dopoguerra divenendo la SACIP & C. S.r.l. Quest'impresa, in tutta la sua storia, dall'inizio del secolo agli anni Settanta, dal ponte sulla Magra, all'autostrada Firenze-Mare, alle centrali dell'Enel di Livorno o di Castelnuovo dei Sabbioni, risulta fondamentale nella storia dell'ingegneria toscana.

²¹ *Tre architetture...* cit., p. 10. Per quanto segue cfr. *infra* nota 1.

²² Queste e le altre citazioni che seguono sono tratte da *Bianchini e Fagnoni urbanisti fiorentini per il concorso...* cit.

²³ L'attivo patrocinio del Martelli è documentato per ambedue le opere: *Il piano dei lavori per la nuova stazione di Firenze approvato dal Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie*, «La Nazione», 22 dicembre 1927 e *L'inaugurazione della casa del fascio di Signa (Opera dell'architetto Adolfo Coppè)* in «L'Illustrazione Italiana», A.LV (1928), I sem., p. 268. Passando dai documenti alle illazioni, potremmo sospettare qualche influenza del sottosegretario sui primi progetti che Angiolo Mazzoni viene preparando in questi anni per il Fabbricato Viaggiatori della stazione fiorentina; influenza, in ipotesi, non isolata se l'architetto e ingegnere delle ferrovie in molti dei suoi lavori, provatamente, fu sottoposto alle più varie e autorevoli interferenze.

²⁴ Eseguito con l'edificio retrostante, nel 1959.

²⁵ *Mostra del Giardino Italiano*, catalogo della mostra,

Comune di Firenze, Firenze, tip. Ariani, 1931; *Il concorso del giardino italiano a Firenze*, in «Architettura e Arti decorative» A.X, luglio 1931, pp. 533-546. Nel concorso che affianca la mostra si affenna un progetto di Giovanni Michelucci. Si veda anche V. CAZZATO, *Il revival dei teatri di verzura*; idem, *La riscoperta dei teatri di verzura* in V. CAZZATO, M. FAGIOLO, M.A. GIUSTI, *Teatri di verzura. La scena del giardino dal Barocco al Novecento*, Firenze, Edifir, 1993, pp. 200-223 e pp. 225-263.

²⁶ Per Roger Alfred Michahelles RAM (Firenze, 1898-1976) vedasi Giop, *I fratelli Michahelles* in «L'Illustrazione Toscana», A.IX, n. 11, novembre 1931, pp. 13-15, e il recente *Il Futurismo attraverso la Toscana. Architettura, arte visiva, letteratura, musica, cinema e teatro*, a cura di E. Crispolti, Comune di Livorno, Silvana Editoriale, Milano, 2000, pp. 104-105, 113 e *passim*. Il 17 gennaio del 1933 Michahelles scrive a Fagnoni: «In questi giorni ho già quasi terminato un bozzetto in gesso della Torre Monumentale, che mi pare corrisponda perfettamente al tema che loro [Bianchini e Fagnoni, n.d.r.] mi hanno proposto. Sono assai soddisfatto della mia opera che risulta una scultura architettonica in forma di stelo: è un simbolo del Rinnovamento delle Ferrovie dello Stato per opera del Regime Fascista». Dopo aver suggerito delle condizioni per la sua partecipazione («1° che il mio nome figuri solamente dopo l'esito del Concorso/2° che il mio compenso, fissato in Lit. [ma la cifra è lasciata in bianco] mi sia corrisposto solo nel caso che la mia opera venga da loro riprodotta/3° Preciso la percentuale, che mi spetta sugli utili ricavati nel caso che il loro progetto venga prescelto»), chiude la lettera ricordando che l'indomani, il 19 gennaio Marinetti terrà una seconda conferenza al Palazzo Ferroni (dove è in corso una grande mostra collettiva di pittori futuristi) «questa volta sul tema L'architettura di Sant'Elia e la stazione di Firenze». Archivio Bianchini, inserto stazione.

²⁷ Vedasi, ad esempio, «Il Tevere», 8 marzo 1933, cit.: in un ampio servizio, anonimo, dedicato al progetto degli urbanisti fiorentini: «L'ingresso è indicato dalla stelo, opera dell'architetto Ruggero Michahelles, della quale gli autori del progetto pare che vadano orgogliosi che è invece il particolare più debole e fuori tono». Anche G.K. Koenig (*Tre architetture...* cit., p. 17), discorrendo sull'arco e la scultura del Michahelles, può notare «che in sede esecutiva la loro definizione sarebbe stata approfondita. Forse, data l'epoca, la scultura sarebbe rimasta una brutta scultura ma la colpa da addossare a Fagnoni (Bianchini viene praticamente ignorato in questo scritto n.d.r.), è semmai quella di aver cercato un'integrazione tra le arti, in un tempo in cui l'architettura più restava lontana dalla scultura e meglio era per lei».

²⁸ La famosa battuta de «Il Brivido»: «Fagnoni ha fatto come i gatti: prima la fanno e poi la ricoprono», ma anche l'eventuale accusa di non essersi voluti misurare con la monumentalità dell'abside di S. Maria Novella, accusa dalla quale i due progettisti, nella relazione op. cit., p. 6, preventivamente credono di doversi

discolpare.

²⁹ *Bando di Concorso per il progetto del nuovo Fabbricato viaggiatori della stazione di Firenze Santa Maria Novella*, Roma (s.ed.), 1932, p. 2.

³⁰ Nella stazione degli «urbanisti» il piano del ferro è previsto alla quota (circa 48 metri sul livello del mare) che era stata fissata dal bando e alla quale effettivamente verrà poi collocato. Per spiegare gli scalini che si trovano sul lato arrivi di via Valfonda, bisogna mettere nel conto l'altimetria della piazza e della via Valfonda in particolare, di due metri inferiore a quella realizzata nel 1936. Nel progetto effettivamente sembra quasi che si voglia suggerire un interrimento dei binari: una rivoluzione rispetto al piano già definito, che tuttavia rimane a mezz'aria, evidentemente affidata ad una fase successiva. L'ipotesi di Koenig (espressa nel '62 proprio addosso alla mostra di un Fagnoni vivo e vegeto) sembrerebbe fantasiosa; bisogna tuttavia considerare che in questi anni la questione del «laccio ferroviario che attanaglia la città» con la proposta – appunto – di un abbassamento del piano del ferro ventilata nel piano del 1954-58, era ancora di cogente attualità.

³¹ La Palazzina Reale non figura nel modello in scala 1:200 («Rifacimento fedele dei disegni presentati al concorso») esposto nella mostra, più volte citata, del 1962 e restaurato nel 1985. Ben figura viceversa così come si vede qui, nelle foto d'epoca (di un altro plastico evidentemente realizzato all'epoca del concorso), rintrac-

ciate nell'archivio Bianchini.

³² *Bianchini e Fagnoni* cit., p. 16.

³³ «È questa la parte del giardino nella quale si aprono le luci che illuminano, amplissimamente, i locali centrali della stazione; ma queste aperture sono ingegnosamente – pur con mezzi semplici – occultate a chi transita al piano del giardino. L'effetto è ottenuto con una lieve scarpata, che porta in sommità una siepe tosata ad altezza d'uomo: l'occhio dell'osservatore sfiorando il bordo superiore col raggio visuale, ha l'impressione di un'aiuola tutta verde con i margini uniti [...] Un esempio perfettamente riuscito di questo sistema si ha nella stazione degli Invalidi a Parigi». Ivi, p. 13; p. 18 per quanto segue nel testo.

³⁴ *Tre architetture...* cit., p. 14. Un tipo di illuminazione che peraltro poco prima dello scritto di G.K. Koenig, tra il 1955 e il 1958, Fagnoni e Bianchini avevano riproposto nel salone per il pubblico dell'Ufficio Tecnico Erariale di via dell'Agnolo derivato dalla trasformazione della Casa Littoria e sede del Gruppo Rionale Fascista «Dante Rossi» da loro medesimi realizzata nel 1939.

³⁵ Si potrebbe pure notare come tutto il disegno della piazza, con le grandi airole antistanti il Fabbricato Viaggiatori, prima delle modifiche attuate (anche in superficie) con la costruzione della nuova galleria commerciale e del parcheggio, risentisse di questa proposta e particolarmente nell'andamento della rampa che conduceva all'ingresso partenze.

Le piazze delle tre stazioni livornesi, tra storia e progetto

Elisabetta Pieri

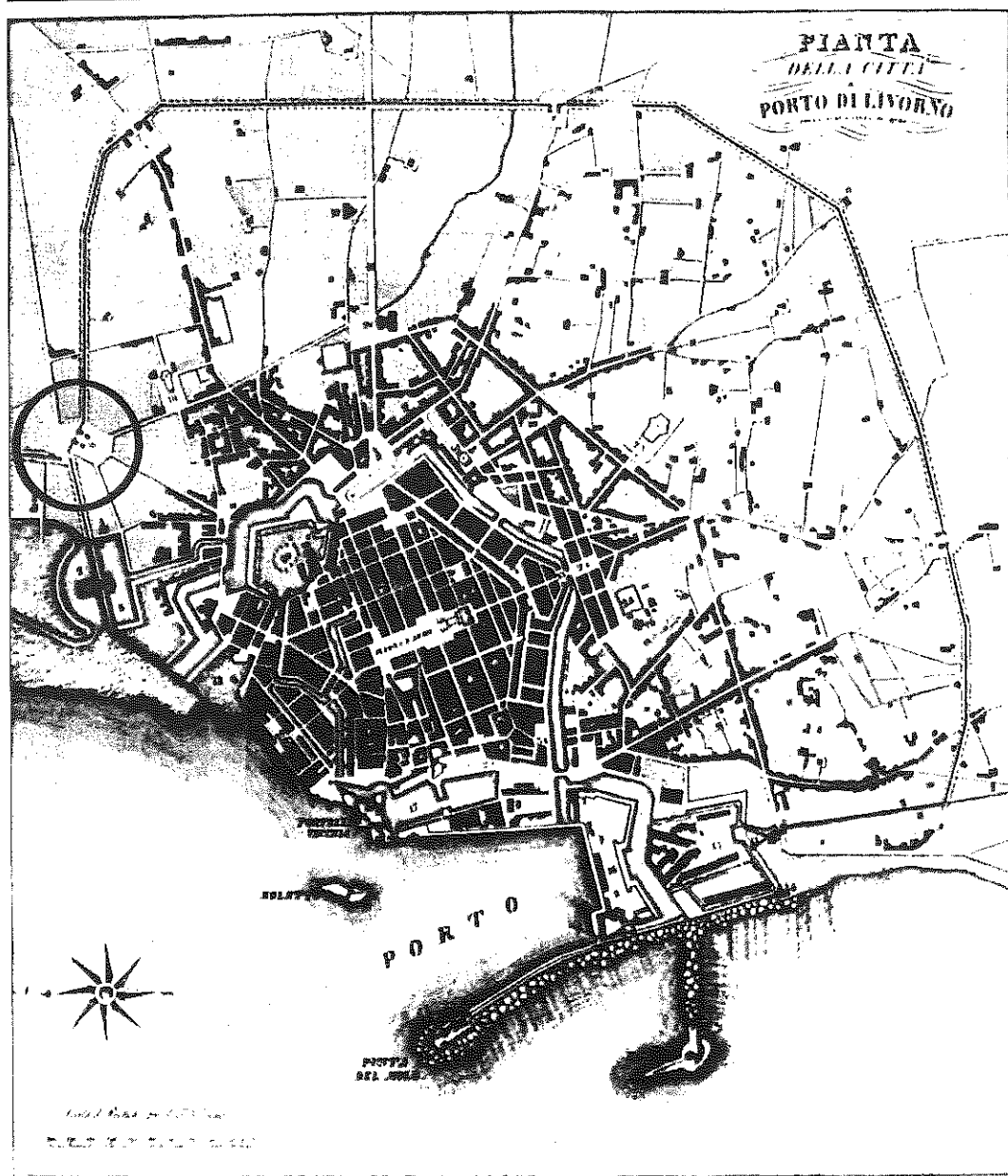
Livorno è la prima città della Toscana ad essere, assieme a Pisa, interessata dal progetto e dalla realizzazione di una linea ferroviaria e dunque ad accogliere nel proprio territorio e tessuto urbano tutte quelle infrastrutture ed opere, di architettura e ingegneria, connesse alla realizzazione del moderno sistema di trasporto. Inaugurata ufficialmente nel giugno del 1848¹, la Ferrovia Leopolda da Livorno a Firenze è il frutto di un'importante operazione economica e tecnica che vede coinvolti contemporaneamente capitali privati e progettisti stranieri, coordinati dalla figura di grande prestigio dell'ingegner Robert Stephenson. La linea ferroviaria rappresenta il risultato finale di un serrato dibattito sugli indirizzi dell'economia toscana: il tracciato della nuova Leopolda, atto a congiungere il capoluogo del Granducato col suo maggiore porto tirrenico, è infatti sin dai primi studi inteso come un motore straordinario per la crescita dei territori da esso interessati, sia dal punto di vista economico che urbanistico.

Due sono le linee prese in esame per il nuovo tracciato ferroviario da Firenze al mare: una lungo il letto dell'Arno e l'altra per Prato e Pistoia. Se la prima ipotesi aveva il vantaggio della maggior economicità dell'operazione (giacché tutta in pianura, con pochi insediamenti e con terreni a basso costo d'esproprio), la seconda serviva borghi e città più ricche e produttive, facendo ipotizzare un maggior numero di utenti. La scelta del progettista² cade sulla più logica delle linee, individuando un tracciato che, partendo dalla città di Livorno, tocca Pisa, attraversa la fertile valle dell'Arno e raggiunge Firenze in prossimità del Parco delle

Cascine, per uno sviluppo totale di 95 chilometri di linea ad unico binario.

Il passeggero di metà Ottocento che si sposta dalla città al mare tramite la ferrovia – viaggio che possiamo ricostruire grazie al commento di Carlo Lorenzini ed alla cartografia dei tecnici inglesi³ – dopo aver lasciato Firenze dalla Stazione Leopolda ed ammirate «le belle rive dell'Arno e le amene colline» nei dintorni della città, passa l'Arno «sopra un ponte composto di 5 luci di presso a 50 braccia ognuna e formato con pile di muramento sulle quali riposano quattro file di architravi di ferro fuso, sorretti, per maggior solidità, con tiranti di ferro lavorato, a sostegno dell'impalcatura»⁴, e, dopo aver costeggiato la strada regia Pisana e i borghi di Empoli, Cascina e Pontedera, in prossimità della città di Pisa si dirige verso Livorno «in una sola retta, attraversando una parte dei terreni acquitrinosi di Coltano, regia tenuta, già coperta di selve e di paduli. Poco al di là della stazione di Pisa, [...] passa poi la via sopra il canale navigabile tra Pisa e Livorno detto dei Navicelli, quindi il fosso detto Calambrone per cui mettono in mare tutte le acque della pianura meridionale pisana. Al di là del Calambrone, presso al quale vedesi la polveriera ad uso dei forti di Livorno, entra la strada nello spazio ora interrito che formava l'antico e celebre porto Pisano. E il convoglio giunge a Livorno»⁵.

Quelli attraversati sono terreni prevalentemente agricoli e scarsamente edificati, immagine ed espressione di una Toscana ancora profondamente rurale: l'arrivo alle due stazioni di Livorno e Firenze, inizio e fine del tracciato della Leopolda, costituisce dunque inevitabilmente per il viaggiatore dell'epoca un violento impat-

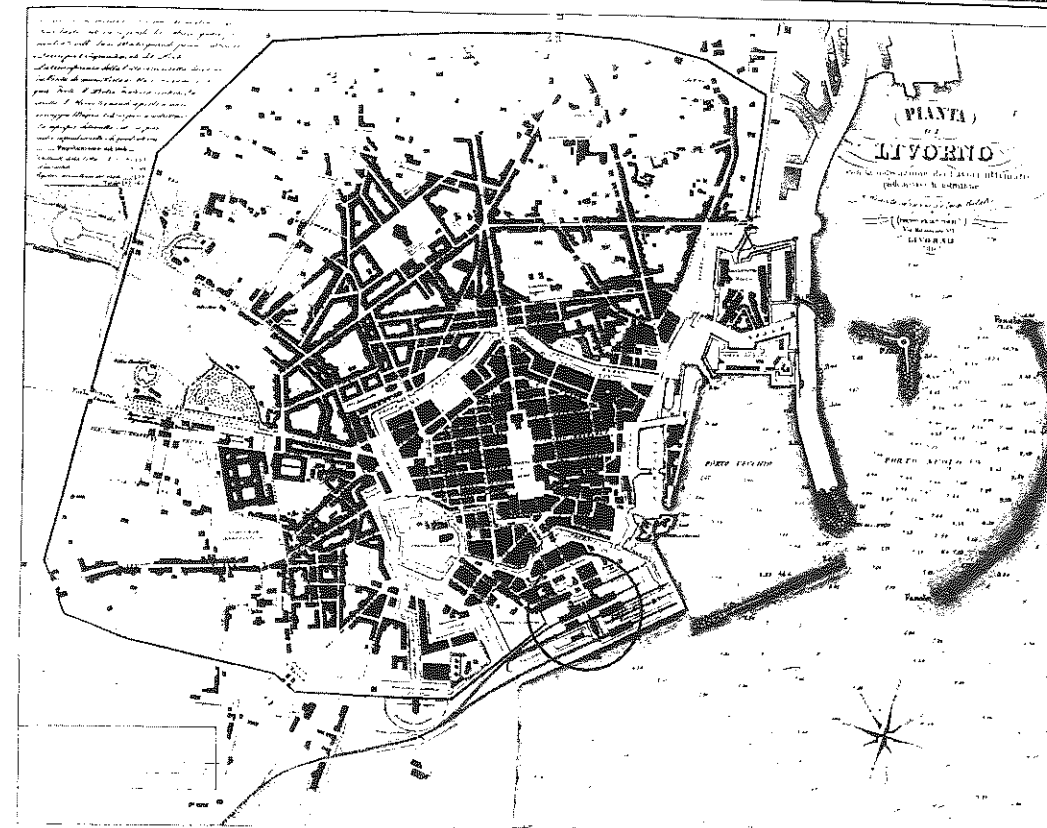


1/ Luigi Balatri, *Pianta della città e porto di Livorno*, 1844 (da A. MANETTI, *Delle opere eseguite per l'ingrandimento delle città e Porto di Livorno*, Firenze 1844). Evidenziate la Stazione e la Porta San Marco: la linea ferroviaria è ancora priva dello snodo verso ovest, realizzato un decennio dopo a collegamento con la stazione marittimo doganale.

to con la modernità e con le nuove, rumorose, brulicanti porte cittadine.

Nel progetto della linea ferroviaria, la questione delle stazioni sembra tuttavia secondaria, dando vita in alcuni casi a strutture edilizie e soluzioni urbanistiche poco progettate e casualmente ubicate: come giustamente nota il Giuntini, le prime stazioni toscane di Livorno e Pisa furono infatti realizzate «frettolosamente

secondo criteri ispirati alla massima semplicità e senza alcuna attenzione all'estetica, in una logica di provvisorietà che privò le due costruzioni di qualsiasi connotato specifico e individuale⁶. Molto significativo appare invece il dibattito, in sede di progetto, sulla localizzazione dell'edificio stazione: interno alla linea delle mura e dunque più funzionale al turismo ed al commercio cittadino – linea seguita per la coeva

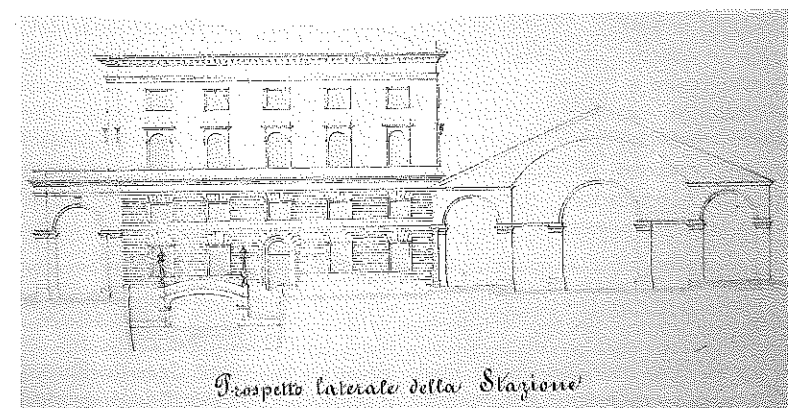
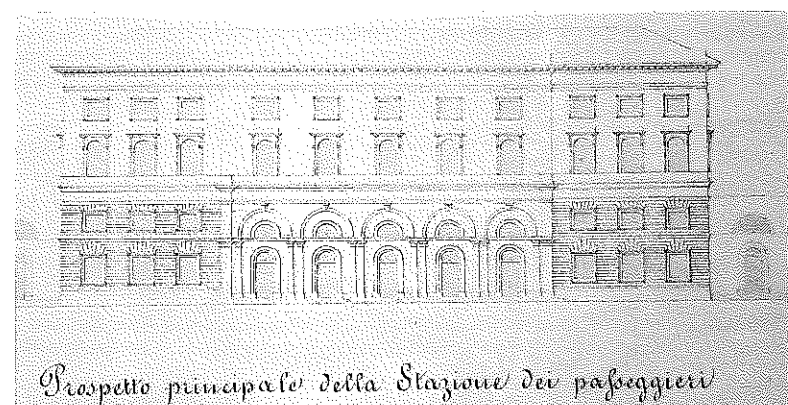
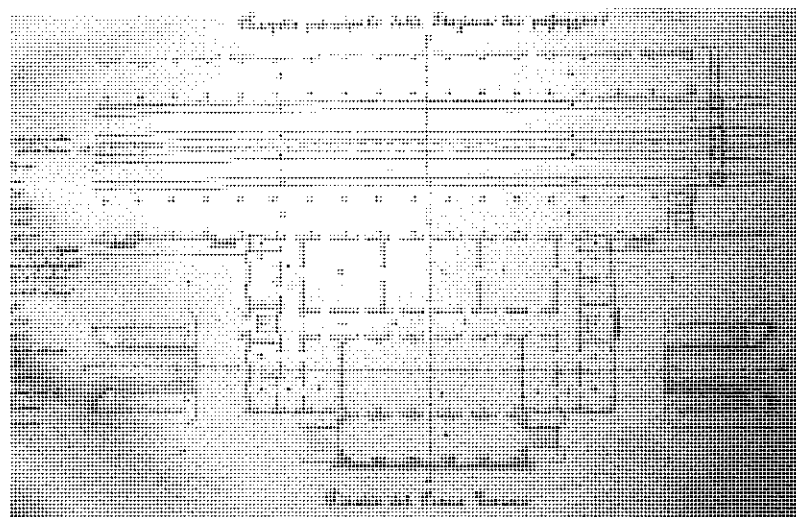


2/ Luigi Balatri, *Pianta di Livorno con la indicazione dei lavori ultimati e quelli in corso di costruzione*, 1867 (da D. MATTEONI, *Livorno*, Bari 1985): evidenziato il complesso della Stazione Passeggeri di piazza Crocetta.

stazione Maria Antonia di Firenze – oppure prossimo ma esterno alla città «intra moenia», così da servire meglio le attività produttive e la creazione di nuovi, periferici quartieri⁷. Per la Leopolda, a Firenze come a Livorno, vince l'ipotesi della collocazione esterna ma prossima al circuito murario, complice forse la maggior pressione degli imprenditori di ambedue le città: analoga dunque la posizione – davanti alla porta al Prato la stazione fiorentina, alla porta di San Marco la labronica – e la tipologia (ambedue sono stazioni di testa a sviluppo longitudinale). Assai diverso invece il tono delle due architetture: mentre la stazione Leopolda si definisce come un edificio con una chiara immagine urbana, non priva di monumentalità⁸, il fabbricato viaggiatori della stazione di Porta San Marco è in sostanza un semplice capanno ad un solo piano, con una tettoia aggettante avente la funzione di proteggere contemporaneamente la linea dei binari e i passeggeri.

Progettata come sede provvisoria e non ancora ultimata il 13 marzo del 1844⁹, data dell'inaugurazione del primo tratto della linea da Livorno a

Pisa, la stazione di San Marco si dimostra sin dagli esordi assolutamente insufficiente ai bisogni cittadini, sia nei riguardi del traffico commerciale (la stazione marittima verrà infatti realizzata successivamente) sia nei confronti di un flusso turistico che, avviatosi a divenire di massa, trova nella città e nella costa labronica una meta balneare facilmente raggiungibile ed accessibile economicamente. Tramite la nuova stazione ferroviaria, nella stagione estiva Livorno si avvia infatti a divenire «il Baden-Baden dei Fiorentini. L'aristocrazia in basse acque, la borghesia minuta e la burocrazia impotente sono le tre colonie che vanno nei mesi di luglio e agosto a popolare clamorosamente gli eleganti e comodi Casini dell'Ardenza. In codesto tempo la strada ferrata Leopolda è un flusso continuo di gente che va e viene: e particolarmente nei giorni di domenica in cui i cosiddetti treni di piacere (con biglietto economico per andata e ritorno) riversano in Livorno diverse migliaia di Fiorentini, la maggior parte mariti facili e rassegnati, che profitano del giorno festivo per andare a visitare le loro metà, e vedere i van-



3/ Progetto della Stazione dei Passeggeri con i suoi alzati, piante e sezioni, in *Progetto di Porto Franco di Livorno* (ASL, Postunitario, serie 6/43, tav.7): pianta del piano terreno.

4/ Progetto della Stazione dei Passeggeri con i suoi alzati, piante e sezioni, in *Progetto di Porto Franco di Livorno* (ASL, Postunitario, serie 6/43, tav.7): prospetto principale.

5/ Progetto della Stazione dei Passeggeri con i suoi alzati, piante e sezioni, in *Progetto di Porto Franco di Livorno* (ASL, Postunitario, serie 6/43, tav.7): prospetto laterale.



6/ Piazza XI maggio oggi: a destra la vecchia stazione di San Marco (attualmente adibita a magazzini, officine ed attività commerciali), a sinistra le mura e l'omonima porta.

taggi che esse hanno risentito dei bagni di mare e delle passeggiate notturne sul lido al chiarore di luna! L'arrivo di uno di quei treni diretti alla stazione di Livorno e il primo ingresso dei passeggeri nella città, sono sempre uno spettacolo curioso e meritevole di osservazione.¹⁰

I viaggiatori, usciti dal semplice contenitore della stazione sul lato orientale, si trovano – senza alcun filtro né protezione – proiettati in un semplice e angusto slargo in terra battuta: da qui possono varcare, tramite la porta di San Marco, le mura cittadine ed introdursi nel cuore della città medicea oppure, costeggiata verso ovest la Darsena del Canale proveniente da Pisa, raggiungere la Fortezza Vecchia e il Porto. La provvisorietà e l'insufficienza della prima stazione labronica – polemicamente sottolineate sin dagli esordi dalla stampa locale unitamente all'eccessiva distanza dal centro cittadino – indussero una parte del mondo imprenditoriale come dell'opinione pubblica ad ipotizzare una diversa collocazione, maggiormente funzionale al ruolo marittimo e litoraneo della città. Domenico Guerrazzi¹¹, facendosi portatore di tali opinioni ed interessi, auspica la costruzione di una nuova stazione per i passeggeri e per le merci entro le mura cittadine, in un'area prossima alla Fortezza Nuova, circondata da canali e non densamente edificata¹²: in essa si trovavano infatti le chiese del Luogo Pio e della Crocetta, le antiche sedi dei Padri Tri-

nitari Scalzi e della Confraternita della Natività ed infine la Piaggia dei Grani, vasto slargo adibito al deposito di questa merce.

Attorno a tale ipotesi, fortemente sostenuta dagli interessi dell'industria portuale, si definisce l'assetto della seconda e mai realizzata stazione dei passeggeri, ben illustrato in due progetti – sviluppati verosimilmente tra il 1855 ed il 1868¹³ e conservati rispettivamente all'Archivio di Stato di Firenze e di Livorno – che tracciano l'ipotesi suggestiva di una stazione d'acqua, più idonea al carattere della città e più incline allo sviluppo dell'attività portuale e rivierasca.

Dalle poche informazioni relative a tale ipotesi¹⁴, sappiamo che nel 1853 la società ferroviaria aveva trovato il mezzo di raccogliere i capitali necessari allo spostamento della stazione da San Marco a Venezia Nuova e di sottoporre il progetto all'approvazione governativa, ma dovette attendere che si definisse il piano di ampliamento del porto, autorizzato nel 1852 dalle autorità granducali; alla fine di tali lavori, il progetto iniziale della stazione delle merci e dei passeggeri apparve inadeguato e la Società della Leopolda dovette presentare un nuovo piano, approvato il 28.9.1854, di quattro anni precedente l'inaugurazione della stazione marittima. A partire dal 1858 Livorno avrà così due stazioni: quella originaria di San Marco per i passeggeri, d'entroterra, e quella doganale per le merci, sul mare.



7/ La testa del fabbricato viaggiatori in un'immagine d'epoca (da D. MATTEONI, *Livorno*, Bari 1985): ben visibile il sistema Porta - Barriera - Stazione di San Marco.

Il progetto per la nuova stazione dei passeggeri si attesta sul complesso della dogana, sviluppato su di una vasta piattaforma delimitata a sud dalla Fortezza Vecchia, a est dai baluardi della Venezia Nuova ed a nord dalla Darsena e dai Bastioni di Forte San Pietro. La razionale distribuzione dei fabbricati della stazione doganale¹⁵ e dei capannoni (rispettivamente trasversale e longitudinali ai binari ferroviari) attorno ad un sistema di darsene d'introduzione e di uscita, funge da spina dorsale per il disegno urbano della futura stazione dei passeggeri, cerniera di congiunzione tra le infrastrutture portuali ed il tessuto urbano della città entro le mura. Quella che «sarà col tempo la stazione dei passeggeri»¹⁶, si configura inizialmente come un vasto impianto ad «U» affacciato a nord-ovest sui binari e sulla darsena ed aperto ad est verso la città tramite una piazza rettangolare in cui l'accesso dei passeggeri e delle merci avviene tramite una sorta di «portale» ritagliato nei bastioni delle mura ed antistante la piazza del Luogo Pio. L'ipotesi, suggestiva dal punto di vista scenografico ma poco funzionale da quello distributivo, determina il ridisegno del sistema urbanistico incentrato sull'antico cuore della Venezia, impostato su una nuova assialità e polarità. Le ipotesi contemplate dal progetto, propongono

soluzioni diverse sia per il fabbricato dei viaggiatori che per lo spazio pubblico: se nella prima versione la piazza si configura infatti come un cortile aperto verso la città tramite due varchi colonnati (rispettivamente a 5 e 3 fornici¹⁷), nelle successive varianti il fabbricato viaggiatori assume l'aspetto di un blocco chiuso e compatto il cui fronte orientale coincide con il filo dei fabbricati su via degli Ammazzaioi e di Sant'Anna; il cortile interno funge da spazio distributivo ai servizi ferroviari mentre la piazza «della Stazione» viene ricavata nel tessuto della Venezia Nuova, recuperando ed unificando le due antiche piazze della Crocetta Vecchia e del Luogo Pio in un unico invaso a «T». Al fine di ottenere la regolarizzazione del tessuto, si prevede di variare la posizione e l'assetto della vecchia chiesa della Crocetta: in una versione, essa è ruotata di 90° e traslata verso est, sino alla Piaggia dei Grani¹⁸; in un'altra essa è invece «isolata» (secondo un'attitudine tipica dell'urbanistica ottocentesca) dagli attigui fabbricati¹⁹ così da rendere chiaramente leggibile l'asse visuale che collega la stazione passeggeri con l'abside della chiesa, il ponte sul fosso della Venezia e la via di Crocetta.

Inquadrato dalle due ali murate degli antichi edifici addossati ai baluardi, il fabbricato viag-



8/ Stazione di San Marco: la testa del fabbricato viaggiatori, priva della copertura della galleria in vetro e metallo, in un'immagine contemporanea.

giatori si configura finalmente come un edificio austero e compatto a forte sviluppo orizzontale²⁰, la cui facciata verso la piazza è caratterizzata dal palese rimando all'architettura dei palazzi civici toscani, con un lessico eclettico in bilico tra medioevo e rinascimento: i tre ordini sono infatti caratterizzati dall'uso del bugnato basamentale, dalle ghiera a sesto ribassato ed archiacuto e da teorie di finestre ritmate da pilastri ottagonali con capitelli a fogliami. Niente di questa facciata di maniera lascia intendere la presenza di una stazione né, tantomeno, di un'architettura che aspiri alla funzionalità più che alla decorazione.

Se al piano terra l'edificio si apre sulla piazza tramite attività commerciali e turistiche, dopo aver varcato i passaggi archiviati che fungono da barriera d'ingresso ed attraversato una piazza-cortile interna, il passeggero viene immesso - tramite un aulico portico - negli spazi più specificamente ferroviari, costituiti dal corpo longitudinale del fabbricato viaggiatori²¹ e dalla galleria vetrata che protegge contemporaneamente il piano dei passeggeri e quello del ferro²², dalla quale si hanno suggestive visioni della Darsena e del Porto.

Benché non realizzato, il progetto per la nuova stazione passeggeri di Piazza Crocetta (di ben

altra scala rispetto alla vecchia struttura di San Marco) dovette suscitare non poche aspettative, tanto che Luigi Balatri nella sua *Pianta di Livorno* del 1867, recante i lavori «in corso di costruzione», la introduce a disegnare il nuovo tessuto cittadino.

Un'ulteriore immagine di stazione ferroviaria «di mare» è articolata nel progetto²³, decisamente più contenuto per il fabbricato viaggiatori rispetto a quello del 1855-56, che concreta l'ipotesi di un unico sistema portuale e ferroviario comprendente Dogana, magazzini e stazione passeggeri. Rispetto alla versione «ufficializzata» dalla cartografia del Balatri, il progetto conservato all'Archivio di Stato di Livorno, anch'esso impostato sulla preesistente stazione marittima del 1858, propone una diversa localizzazione della stazione passeggeri (più spostata a nord, oltre il Forte San Pietro e davanti al Fosso del Rivellino) che si attesta così a cavallo del Fosso Reale, in posizione baricentrica tra la stazione marittima e la Darsena del Fosso dei Navicelli. Benché semplicemente accennata, sul versante urbanistico tale suggestiva ipotesi prevede la regolarizzazione di piazza della Crocetta, debitamente allargata e regolarizzata nel profilo degli edifici su di essa prospicienti così da fungere da razionale inquadramento alla stazione



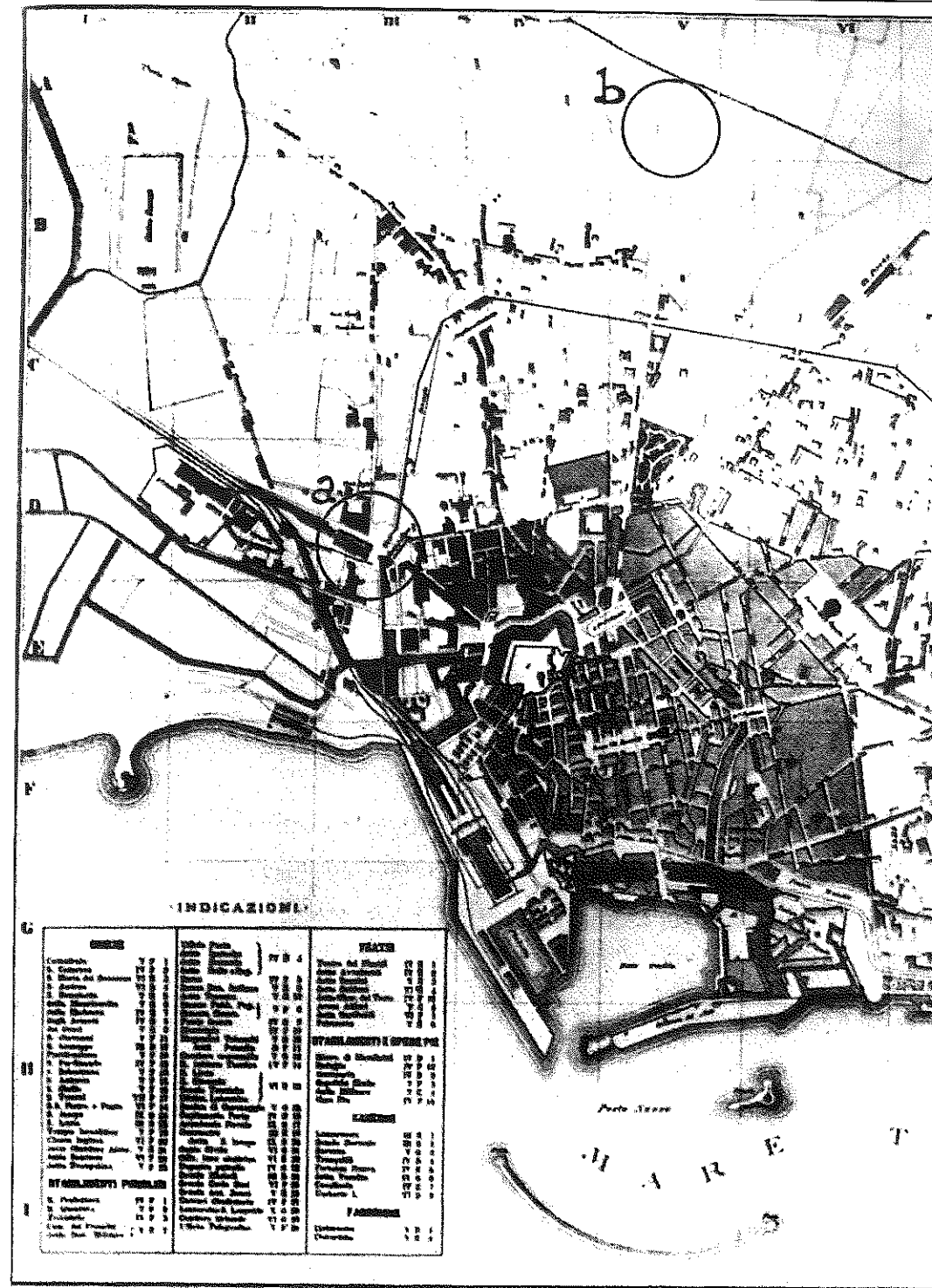
9/ Stazione di San Marco: il lato partenze del fabbricato viaggiatori.

marittima, e la creazione di un vasto invaso antistante il fabbricato passeggeri, ricavato dalla parziale copertura del fosso del Rivellino²⁴. Sul versante architettonico, la nuova stazione passeggeri propone un'immagine decisamente classica: il fabbricato viaggiatori si apre sulla città con una facciata di gusto cinquecentesco, nella quale risalta un portico a cinque forni con colonne binate, mentre la galleria dei binari si connota per il linguaggio neoclassico di pocciantiana memoria con cui sono risolti sia i lati lunghi (scanditi dal ritmo delle aperture sovrastate da lunette) sia le testate, dove una serliana a tre forni archiavvolti unifica il nastro del ferro e quelli della banchine per i passeggeri.

Nonostante l'impegno progettuale ed il sostegno economico²⁵, questa ipotesi decadde e l'amministrazione optò per l'ingrandimento ed il rifacimento della vecchia stazione di San Marco, funzionale e conseguente l'ampliamento della cinta daziaria e la creazione di nuove barriere. A partire dal 1869 si era infatti pensato di ingrandire il circuito doganale con un ambizioso programma di lavori pubblici²⁶. Fu tuttavia soltanto nel 1887 che venne approvato il progetto dell'ingegner Adriano Unis (assai ridimensionato rispetto alle precedenti ipotesi) che

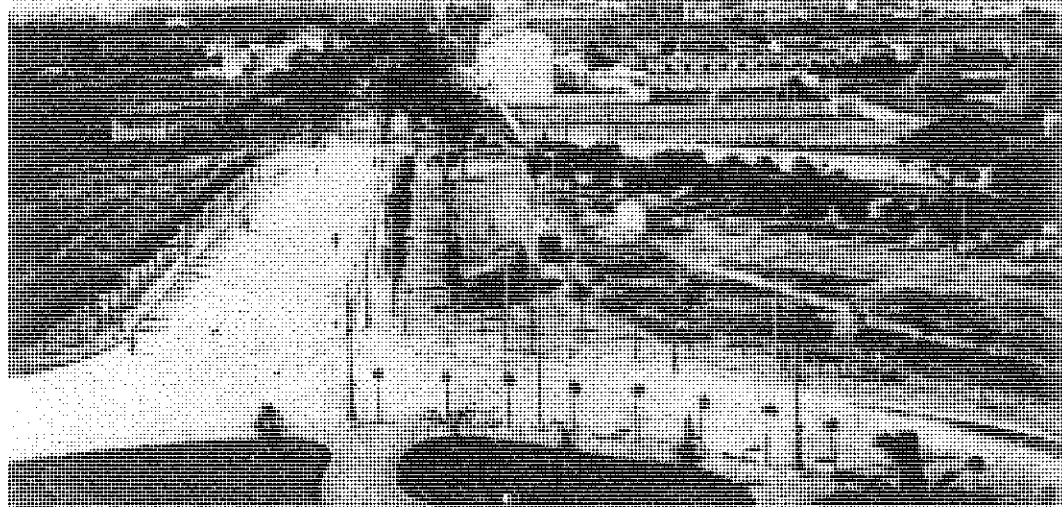
oltre a tracciare un più ampio circuito, prevedeva tre nuove barriere verso nord (San Marco), est (Michelino) e sud (a Mare poi Regina Margherita), realizzate tra il 1888 ed il 1889.

La «seconda» stazione di San Marco si pone dunque in relazione con tale infrastruttura, componendo di fatto un nuovo sistema urbano costituito dal Fabbricato Viaggiatori, dalla Porta di San Marco e dall'attigua Barriera Daziaria, definita da due simmetriche edicole ai lati di un varco nel circuito murario; i tre accessi alla città sono collegati fisicamente dal vasto invaso della ampliata piazza della Stazione (oggi XI maggio) e visivamente dall'asse prospettico di via Solferino, alle cui estremità sono situati il simmetrico fronte della Stazione e l'articolata massa laterizia della Fortezza Nuova. A cavallo tra Otto e Novecento, la piazza si configura per la stretta relazione tra la Barriera, che «serve particolarmente pei passeggeri della via ferrata, per passo dei tram elettrici e per le operazioni del dazio» e la stazione, «ingrandita e rifatta nel 1889 dall'ingegner Giuseppe Dainelli; dalla parte del sobborgo di Torretta è l'ingresso pei passeggeri e dalla parte opposta l'uscita in una piazza dove stanno gli omnibus dei principali alberghi e le vetture comuni»²⁷. La presenza della stazione e della barriera determina la crescita



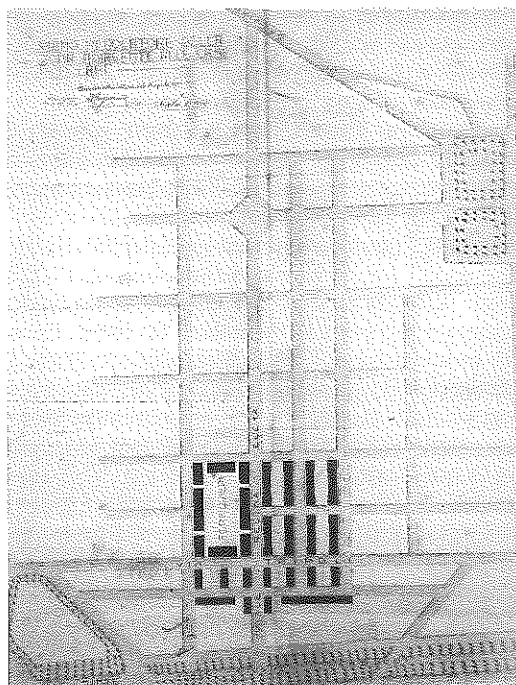
10/ J. Vincent, *Pianta della città, porto e dintorni di Livorno*, 1890 (Livorno, Biblioteca Labronica, Collezione Minutelli): a) la stazione di San Marco, da poco rinnovata; b) l'area, lungo l'asse di via degli Acquadotti e fuori porta Vittorio Emanuele, su cui sorgerà la nuova stazione ferroviaria.

LIVORNO - Panorama preso dalla Stazione Centrale



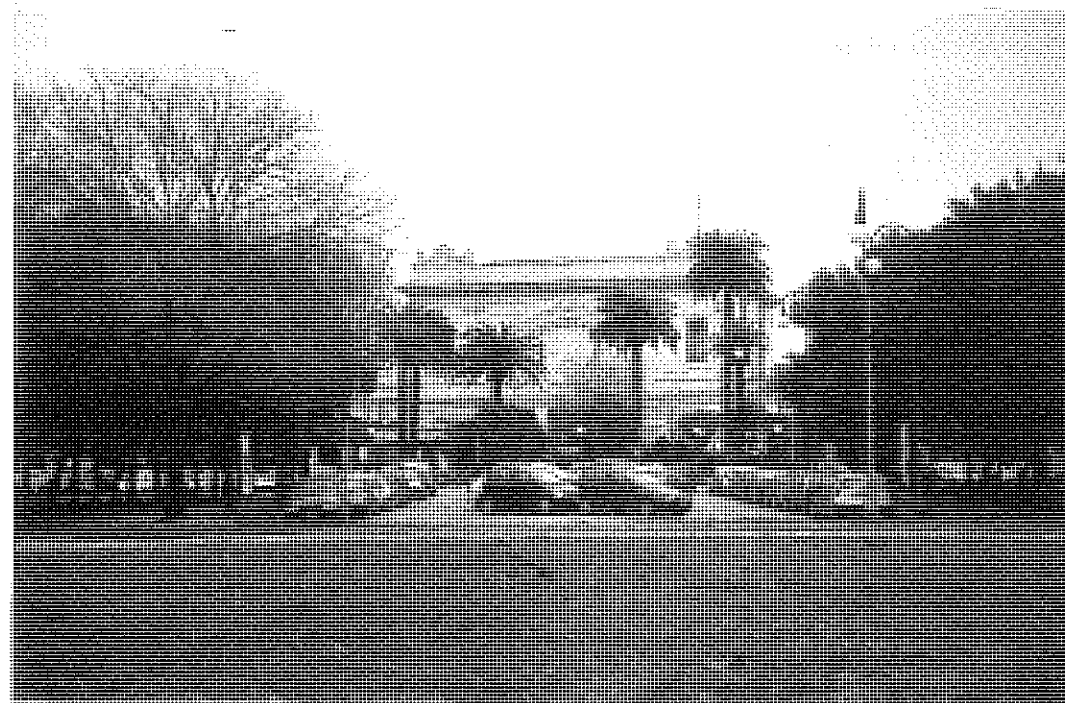
– in modo da tracciare i diversi percorsi per i pedoni e per i filobus – e da snelli lampioni in ghisa (della Pignone di Firenze): tale nastro interseca, circonda e disegna la piazza della stazione che, centrata sul fabbricato dei viaggiatori, si configura come una vasta superficie erbosa dal profilo semicircolare, perimetrata da alberi ed intervallata da sinuosi vialetti di gusto romantico, tra i quali emergono – a dimostrazione dell'ambizione livornese – gruppi di palme. Questa piazza appare, a differenza di quella antistante la barriera San Marco, non come uno spazio urbano e murato bensì come una macchia lussureggiante ed esotica che, oltre a fungere da naturale inquadratura al rigoroso fabbricato dell'atrio, come un primo esplicito messaggio avvisa il passeggero di essere finalmente approdato alla città della riviera e delle terme.

Ai lati di questo viale alberato, che le foto immediatamente successive l'inaugurazione della stazione mostrano ancora immerso nel verde e punteggiato da pochi edifici, si struttura a partire dal 1910 un importante piano urbanistico che condurrà alla creazione del nuovo quartiere della Stazione³⁶. Su di un reticolato ortogonale con lotti di diversa dimensione, i due piani dell'ingegner Alberto Padova (approvato il 20.7.1910) e di Angelo Badaloni (del 13.11.1911) delineano edifici diversi per forma e funzione³⁷: mentre il primo progetta case ope-



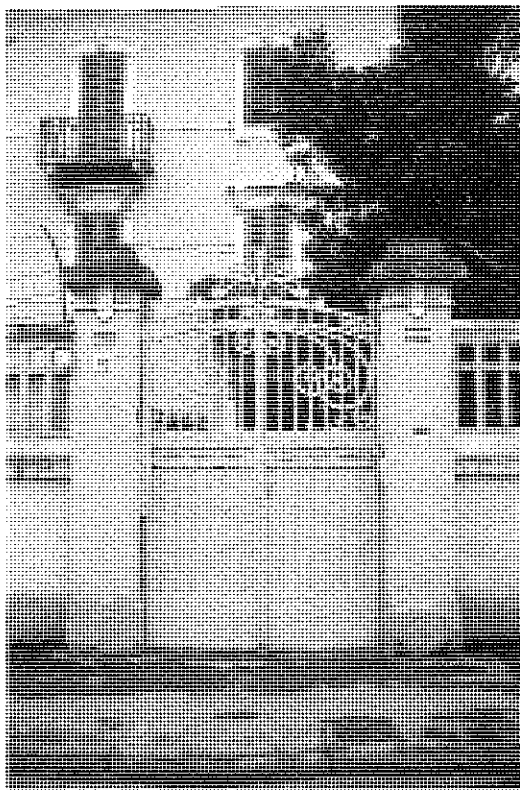
13/ Il viale degli Acquedotti (poi Carducci) visto dalla stazione ferroviaria (Collezione privata).

14/ A. Badaloni, *Piano Regolatore della zona adiacente alle case popolari*, 1911 (ASL, Postunitario, Ufficio Tecnico).



15/ La piazza e l'aiuola antistante il fabbricato della Stazione in un'immagine degli anni Venti (da *Le cento città d'Italia*, Milano 1925).

16/ Piazza della Stazione oggi.



17/ Una palazzina su viale Carducci, in prossimità di piazza della Stazione.

raie per ferrovieri costituite da blocchi a più piani poste a chiusura dell'isolato – dove la semplice decorazione è limitata ad alcuni motivi in facciata – il Badaloni delinea una serie di palazzine a due e tre piani dove l'attenzione agli imperanti stili art-nouveau risulta maggiore.

Definitosi per successive edificazioni, il tessuto edilizio che costeggia viale Carducci e piazza Dante presenta oggi ben pochi elementi unificanti: in tale eterogeneo contesto, il sistema del viale e della piazza della stazione si configura pertanto come un indispensabile elemento catalizzante, capace di uniformare con la compatta cortina verde i retrostanti fronti degli edifici.

Note

¹ Sulle vicende della Leopolda si veda in particolare P.L. LANDI, *La Leopolda. La ferrovia Firenze-Livorno e le sue vicende (1825-1860)*, Pacini, Pisa 1974.

² R. STEPHENSON, *Manuale dell'azionista della Strada ferrata Leopolda*, G. Sardi, Livorno 1838. La Commis-

sione per la costruzione della Leopolda – promotori gli imprenditori Emanuele Fenzi (fiorentino) e Pietro Senn (livornese) e presidente Luigi Serristori – era composta dagli architetti Francesco Leoni, Domenico Girali, Giuseppe Martelli e Luigi Bcttarini e dagli ingegneri Paolo Folini e Tommaso Bianchi.

³ *Florence and Leghorn Railway, I-IV*, 1844-48 (ASF, *Piante della Direzione generale delle acque e strade*, 1733 M5/1-4).

⁴ Si tratta del ponte sull'Arno situato nella comunità di Montelupo, tra Canaione e le Fornaci degli Antinori; da qui la linea passa sul lato sud del fiume.

⁵ C. LORENZINI, *Un romanzo in vapore. Da Firenze a Livorno. Guida storico-umoristica*, Mariani, Firenze 1856, p. 20.

⁶ A. BELLINAZZI, A. GIUNTINI (a cura di), *In treno a Firenze. Stazioni e strade ferrate nella Toscana di Leopoldo II*, Polistampa, Firenze 1998, pp. 90-91.

⁷ In particolare «fu molto vivace la polemica per l'iscrizione della stazione di Firenze nel perimetro della città, tanto più che lo Stephenson aveva lasciato aperto il problema a qualsiasi risoluzione. Tra le ipotesi fattesi strada, quella di una stazione nella zona delle Cascine prossima al Fosso Macinante. La nuova stazione, per la quale l'adunanza generale del 2.7.45 aveva stabilito la costruzione all'interno della città, fu finalmente posta poco prima di Porta al Prato, cioè in posizione baricentrica tra le Cascine ed il centro cittadino» (*La Leopolda*, cit., p. 101).

⁸ Sulle vicende della stazione Leopolda di Firenze si veda: F. QUINTERIO, *Viabilità e sviluppo urbano attorno alle stazioni di Firenze, dal Granducato al Regno d'Italia*, in *Storia dell'Urbanistica Toscana I*, gennaio-giugno 1987, pp.90-118 e M. BRANCA, *Le due stazioni fiorentine della Maria Antonia e della Leopolda. Le fabbriche delle stazioni*, in *In treno a Firenze*, cit., pp. 100-114.

⁹ I lavori della linea, iniziati sulla prima sezione nel giugno 1841 sotto la guida di Guglielmo Hoppner, furono condotti tutt'altro che celermente. Ritardi si ebbero anche nell'edificazione delle stazioni di Livorno e Pisa le quali, contrariamente a quanto stabilito nel progetto iniziale, ebbero subito la forma definitiva. Non furono invece portati a completa realizzazione gli uffici doganali della stazione di Livorno che ebbero una sistemazione provvisoria.

¹⁰ LORENZINI, *op.cit.*, p. 179.

¹¹ D. GUERRAZZI, *Della strada ferrata Leopolda*, «Il Corriere Livornese», n.19, 28.8.1847 e n.20, 31.8.1847.

¹² Secondo il Guerrazzi (*op.cit.*), l'area aveva il vantaggio di non avere alcuna importanza strategica per l'ingrandimento della città e di essere scarsamente edificata; inoltre essa, essendo circondata dal canale, risultava facilmente sorvegliabile dalla Dogana e gli stessi canali avrebbero potuto servire per il carico e il trasporto delle merci dal porto alla stazione tramite i navicelli.

¹³ *Disposizione da darsi alla Stazione dei Passeggeri* (ASF, *Piante della Direzione generale delle acque e strade*, 1737, anni 1855-56) e *Progetto di Porto Franco di Livorno* (ASL, Postunitario, serie 6/43, Album).

¹⁴ LANDI, *op.cit.*, p. 103.

¹⁵ Progettista della Stazione Marittima (1856-58) è l'ingegnere Giuseppe Laschi (C. CRESTI, L. ZANGHERI, *Architetti e ingegneri nella Toscana dell'Ottocento*, Uniedit, Firenze 1978).

¹⁶ *Pianta della Stazione per le merci sulla Darsena* (ASF, *Piante della Direzione generale delle acque e strade*, 1737/1c).

¹⁷ ibidem. Il primo ingresso risulta in asse con la chiesa del Luogo Pio, il secondo, più a sud, con la via delle Formiche.

¹⁸ *Pianta della Stazione per le merci sulla Darsena* (ASF, *Piante della Direzione generale delle acque e strade*, 1737/1b).

¹⁹ *Pianta della disposizione da darsi alla proposta Stazione dei passeggeri colle riduzioni necessarie a tale oggetto nella stazione marittima della città di Livorno* (ASF, *Piante della Direzione generale delle acque e strade*, 1737/3b).

²⁰ *Facciata principale della Stazione dei Passeggeri* (ASF, *Piante della Direzione generale delle acque e strade*, 1737/6).

²¹ Da nord a sud il fabbricato contiene: la sala per le autorità, gli uffici del Capostazione, facchini, conduttori e il deposito bagagli; le biglietterie con al centro l'ingresso alla galleria; il caffè, le sale d'aspetto delle diverse classi e quella per le autorità (*Pianta del fabbricato, vie e piazza della stazione dei passeggeri*, ASF, *Piante della Direzione generale delle acque e strade*, 1737/6).

²² *Sezione trasversale del fabbricato della stazione dei passeggeri* (ASF, *Piante della Direzione generale delle acque e strade*, 1737/7). La galleria, coperta con capriate in ferro e lucernario centrale, era chiusa in testa da fronti a capanna con 5 aperture a tutto sesto e paraste con capitelli a fogliami.

²³ *Progetto della Stazione dei Passeggeri con i suoi alzati, piante e sezioni*, in *Progetto di Porto Franco di Livorno*, cit., tav. 7. Il progetto non è firmato né datato: sappiamo che una seconda ipotesi di stazione ferroviaria «sul mare» si fa strada tra il 1867 ed il 1868 grazie all'ingegner Solari, esperto di costruzioni ferroviarie e autore di un progetto per i magazzini generali sul porto (BORTOLOTTI, *op.cit.*, p. 283).

²⁴ *Progetto di Dogane, Dochs e Magazzini per il Porto Franco di Livorno e Stazione delle persone*, in *Progetto di Porto Franco di Livorno*, cit., tav.1.

²⁵ Come ricorda il Bortolotti (*op.cit.*, p. 283) l'ipotesi di una stazione passeggeri sul mare fu fortemente sostenuta dalla famiglia degli Orlando (proprietari degli omonimi cantieri, i maggiori della città): su loro incarico infatti l'ingegner Domenico Solari nel 1868 aveva proposto di portare la ferrovia sul porto mediceo e nel 1872, quando si cominciò a profilare la nuova linea Livorno-Cecina, di traversare la città a mare con una ferrovia che avrebbe dovuto utilizzare i bastioni ancora esistenti per correre in sopraleve, senza intralciare le strade. Gli Orlando sostenevano inoltre una diversa posizione del «punto franco», presso il cantiere sul molo mediceo, così da collegarlo alla linea ferroviaria.

²⁶ Sul tema si veda BORTOLOTTI, *op.cit.*, pp. 247-248 e R. BENEDETTI, *Architettura livornese 1887-1915*, Tesi di laurea, Relatore F. Borsi, Facoltà di Architettura, 1988/89.

²⁷ G. PIOMBANTI, *Guida storico artistica della città e dei dintorni di Livorno*, Fabbreschi, Livorno 1903, p. 433.

²⁸ L'ingegner Domenico Solari aveva proposto di portare la stazione tra il Cisternone e la cinta doganale, poiché in quella zona «sono pochissimi fabbricati e di poco valore [...] Questo andamento avrebbe lo inconveniente è vero di traversare a livello molte strade nuove che in quei luoghi si trovano, ma non è men vero che quelle strade sono pochissimo frequentate e il disturbo quindi sarebbe piccolo o nullo, e poi quando per lo incremento della città da quel lato che non avverrà certo né oggi né domani si sviluppasse movimento nelle strade suindicate, questo accadrebbe gradatamente e con la strada ferrata già stabilita» (cit. in BORTOLOTTI, *op.cit.*, p. 283). Vive proteste vengono anche dai commercianti che la reputano troppo distante.

²⁹ Come scrive Angelo Badaloni al Sindaco nel 1903 «dalla porta alla Collina alla Barriera Regina Margherita la città poco può ingrandirsi sia pel mare che per i cimiteri mentre potrebbe estendersi lungo l'amenissimo Viale degli Acquedotti e verso Porta alle Colline se queste città non verranno separate dalla città dal poderoso fascio dei binari della stazione oltre la quale a pochi potrebbe sorridere l'idea di stabilirsi» (BORTOLOTTI, *op.cit.*, p. 283).

³⁰ Su questo notevole complesso in stile Liberty, oggi in totale stato di abbandono, si rimanda alla scheda curata da R. Martellacci in E. GONDI (a cura di), *Architetture del Novecento. La Toscana*, Polistampa, Firenze 2002, contenente una ricca bibliografia.

³¹ Il Comune possedeva sul viale degli Acquedotti un terreno interno della cinta daziaria ed una vasta proprietà, esterna e a circa 2 km dal centro, adibita a esercitazioni militari. Nel 1907, secondo l'accordo fra Comune, Società Acque della Salute e le ferrovie, l'area dell'ex Campo di Marte veniva in parte destinata alla realizzazione della piazza della stazione, in parte utilizzata per la stazione, in parte ceduta alla Acque della Salute in permuta di un'area molto più grande da adibire alle esercitazioni dei soldati. Altra permuta veniva fatta di un terreno comunale presso l'ospedale militare a metà del viale degli Acquedotti contro un terreno militare presso la nuova stazione (ASL, Postunitario Carte Orlando, f. 8).

³² Sulla nuova stazione si veda G. BANTI, E. DALMAZZO, A. DALMAZZO, *La nuova linea ferroviaria e la Stazione centrale, 3 luglio 1910*, Belforte, Livorno 1910 e R. FINDERLE, *La stazione di Livorno*, in *Tecnica e Forma nella Storia*, Livorno, Dibatte 2001, pp. 109-121.

³³ ASL, Postunitario, Carte Orlando, f. 14, fasc. 2.

³⁴ Il progetto di massima è dell'ingegner Ascario Giuli, la direzione tecnica dell'ingegner Pier Lorenzo Parisi. I lavori, furono realizzati dall'impresa Saverio Parisi.

³⁵ «Liburni civitas», 1906.

³⁶ Sul quartiere della stazione: E. KARWACKA CODINI, *Dalle case operate agli alloggi popolari del Quartiere della Stazione di Livorno. Progetti e realizzazione* e F. NUTI, V. GUARRACINO, *Il quartiere della stazione a Livorno. Tipi edilizi e tecniche costruttive*, in *Tecnica e Forma nella Storia*, cit., pp. 51-67 e 79-108.

³⁷ Come giustamente nota Mauro Cozzi «ancora una volta più che di case popolari si trattò di residenze adatte ad un ceto medio impiegatizio e di una iniziativa che non faceva perno sulla città operaia» (M. Cozzi, G. CARAPELLI, *Edilizia in Toscana nel primo Novecento*, Edifir, Firenze 1993, p. 61).

Siena: una stazione in forma di piazza d'ingresso alla città*

Milva Giacomelli

I progetti per la sistemazione degli impianti ferroviari di Siena

Il 21 novembre 1910 la 'Société Française de Chemins de Fer en Toscane' stipula con i Ministeri dei Lavori Pubblici e del Tesoro una convenzione per «la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a trazione a vapore ed a sezione normale da Siena per Buonconvento a Montantico»,¹ secondo il progetto di massima (14 gennaio 1905) dell'ingegnere Guido Sarrocchi. I lavori per la costruzione di questa strada ferrata (che in 55 chilometri circa deve unire Siena a Monte Antico attraverso Buonconvento, riducendo il tragitto per Grosseto di circa 28 chilometri rispetto alla linea per Asciano) avranno termine solo nel 1927 sotto la direzione della 'Società Italiana Imprese Ferroviarie e Lavori Pubblici', subentrata a quella francese. Sarà proprio l'ideazione della Siena-Buonconvento-Monte Antico a far emergere l'esigenza di costruire a Siena una nuova stazione. Gli impianti della vecchia stazione erano stati infatti riconosciuti dalle Ferrovie dello Stato insufficienti fin dal 1914; inoltre risultava difficoltosa l'esecuzione di lavori di ampliamento, per la loro ubicazione tra il monte sul quale sorge la città e la profonda e scoscesa valle del torrente Riuogo.

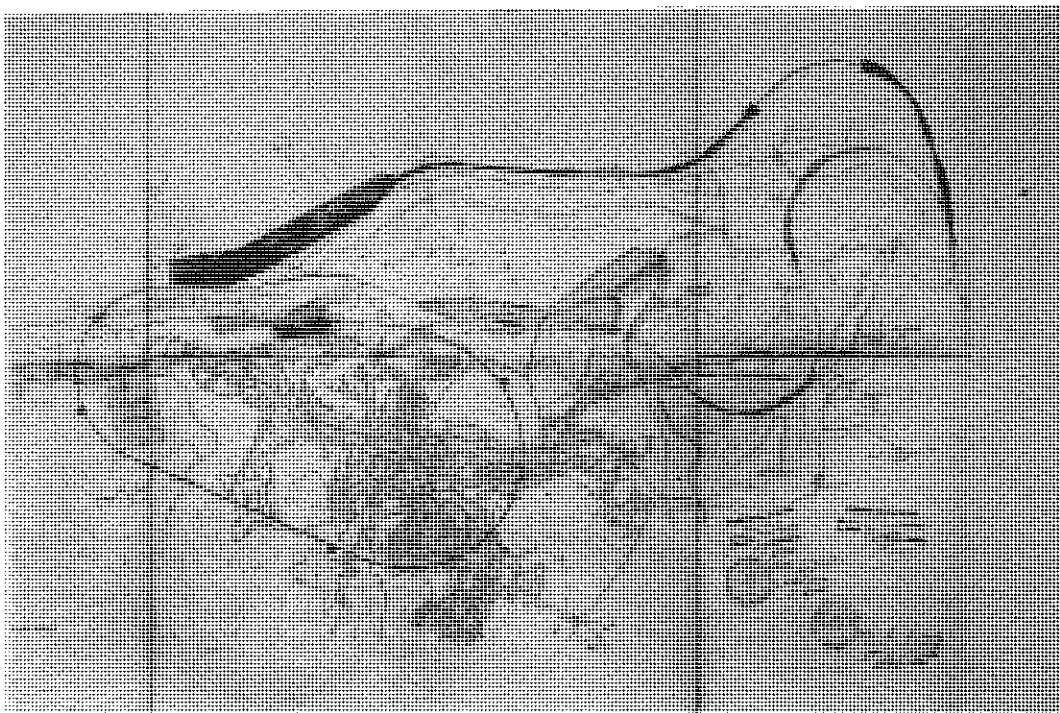
Si conoscono quattro studi urbanistici concernenti la sistemazione degli impianti ferroviari della città, tre dei quali prevedevano la costruzione della nuova stazione in una sede diversa da quella di Siena San Lorenzo. Le quattro soluzioni approntate tra il 1913 e marzo 1914, rappresentate nella corografia generale del territorio senese² (fig.1), sono studiate in funzione della

costruendo ferrovia di Monte Antico che, secondo il progetto della Società concessionaria, doveva raggiungere l'abitato di Siena dal lato di Chiusi, sviluppandosi per un tratto parallela alla linea Chiusi-Siena. L'innesto della nuova linea nella vecchia stazione di Siena risultava alquanto complesso e avrebbe comunque comportato radicali trasformazioni.

La prima soluzione, prevista nella località Le Logge e proposta dall'ingegnere Guido Sarrocchi, è ritenuta impraticabile trovandosi la stazione chiusa tra due gallerie e ristretta in una piccola valle profonda, nella quale sarebbe stato impossibile alcun ulteriore ampliamento, se non mediante l'esecuzione d'imponenti opere di sbancamento. Inoltre le dimensioni troppo ridotte del piazzale della stazione avrebbero comportato il mantenimento delle officine nella vecchia stazione. Un altro inconveniente di questa soluzione risiedeva nella necessità di realizzare una deviazione della linea Chiusi-Empoli. Infine, per realizzare il progetto di Sarrocchi, sarebbero stati necessari ingenti capitali per realizzare nuovi e agevoli accessi alla città.

La seconda soluzione, proponeva invece di mantenere nella stazione di San Lorenzo il servizio viaggiatori e merci, dislocando altrove le officine, e di eseguire a tal fine un allacciamento a tracciato ovoidale per ovviare al regresso dei treni. Questa soluzione presentava come principali inconvenienti: l'allungamento di circa duecento metri del percorso della Chiusi-Empoli; l'impossibilità di futuri ampliamenti dei nuovi impianti, per le condizioni orografiche del terreno; costi di costruzione, che superavano ampiamente quelli delle altre tre proposte.

La terza soluzione, presentata dalla Società con-



1/ Corografia generale delle quattro soluzioni studiate per la nuova stazione di Siena, con timbro di approvazione del Consiglio di Amministrazione del 19 marzo 1914 (foto dell'archivio privato S. Desideri).

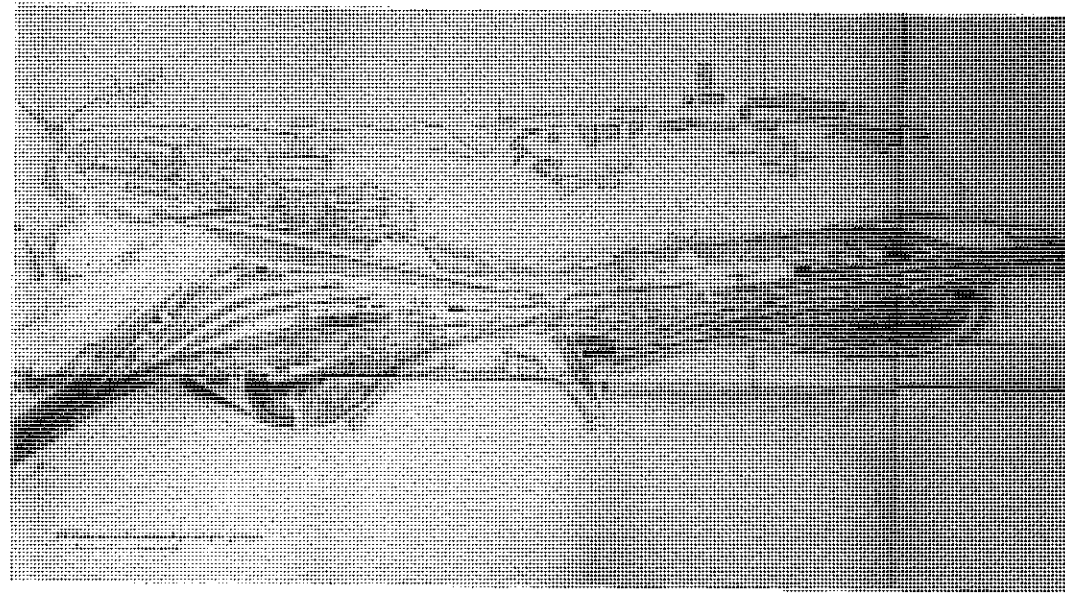
cessionaria della ferrovia Siena-Monte Antico, prevedeva la costruzione del fabbricato viaggiatori in zona Villa S. Stefano ma interessava un'area accidentata e di difficile accesso; ciò avrebbe comportato lavori supplementari per l'allungamento della strada che faceva capo a Porta Ovile.

Il quarto progetto, approntato dalle Ferrovie dello Stato, prevedeva una stazione comprensiva di diversi servizi (viaggiatori, merci, deposito locomotive), con un vasto piazzale situato circa allo stesso livello di quello di Siena Succursale. A parità di impianti, preventivava costi di costruzione inferiori a quelli delle altre tre proposte. La spianata destinata ad accogliere il nuovo complesso avrebbe dovuto essere formata colmando e allargando la stretta e lunga valle compresa tra la collina, su cui sorge la città, e i rilievi oltre il fosso del torrente Riluogo. L'accesso al nuovo fabbricato viaggiatori, sopraelevato di circa sei metri rispetto alla sede dei binari, è risolto mediante una strada ricavata sulla scarpata a valle della vecchia stazione e della linea d'allacciamento a Monte Ariosio, in continuazione del vecchio piazzale esterno. Lo spostamento della stazione, che si sarebbe comunque trovata sul prolungamento della strada di accesso a quella esistente, non avrebbe pertanto sovvertito il flusso del traf-

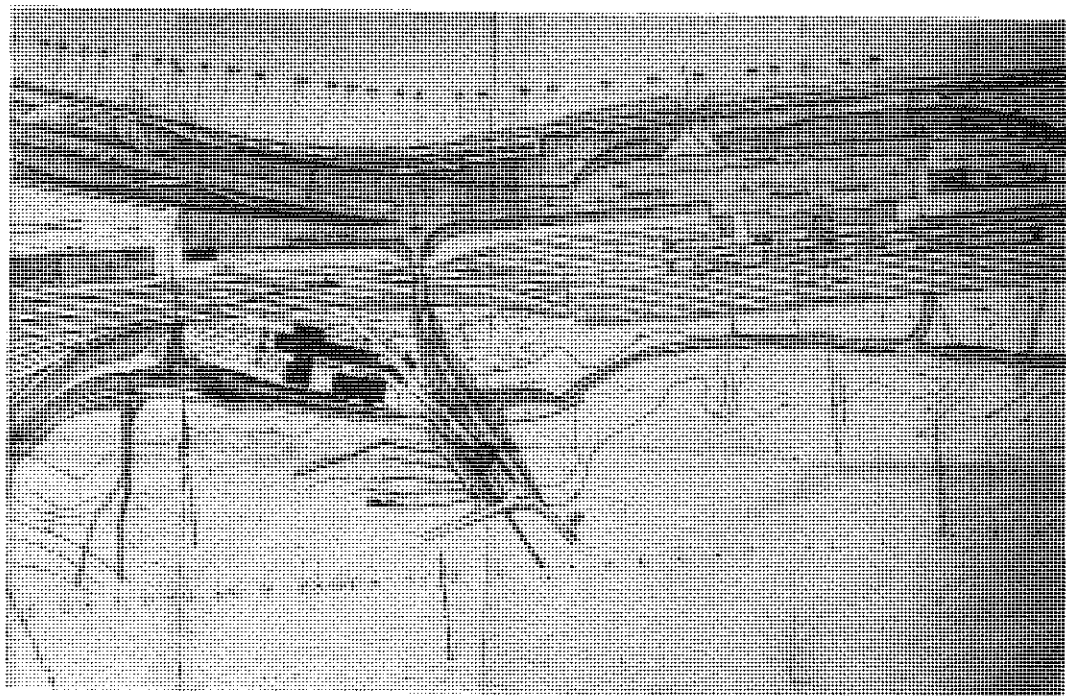
fico commerciale. Inoltre la previsione di realizzare il piazzale esterno del nuovo fabbricato viaggiatori davanti alla Piazza d'Armi, fuori Porta Camollia, avrebbe potuto creare le condizioni per dare un nuovo accesso anche a quella zona della città, interessata da un vasto piano di fabbricazione.³ A tal fine si prevedeva di superare un dislivello di circa cinquantuno metri mediante la costruzione di una funicolare o di scalinate e di strade da impiantare nella conca tra i caseggiati di Doccia e dei Cappuccini, riutilizzando anche manufatti della vecchia linea Monte Ariosio-Siena. La quarta soluzione è accolta favorevolmente dal Comune di Siena, approvata dal Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato il 19 marzo 1914 e recepita nel Piano regolatore (fig. 2), secondo un progetto di massima nel quale figurano tutti gli impianti per il servizio della linea principale Empoli-Chiusi e quelli per il disimpegno del servizio viaggiatori e merci della ferrovia Siena-Monte Antico.⁴ Nel piano, oltre al nuovo fabbricato viaggiatori, compare ancora la vecchia stazione.

I progetti della Société Française de Chemin de Fer en Toscane

La 'Société Française de Chemin de Fer en To-



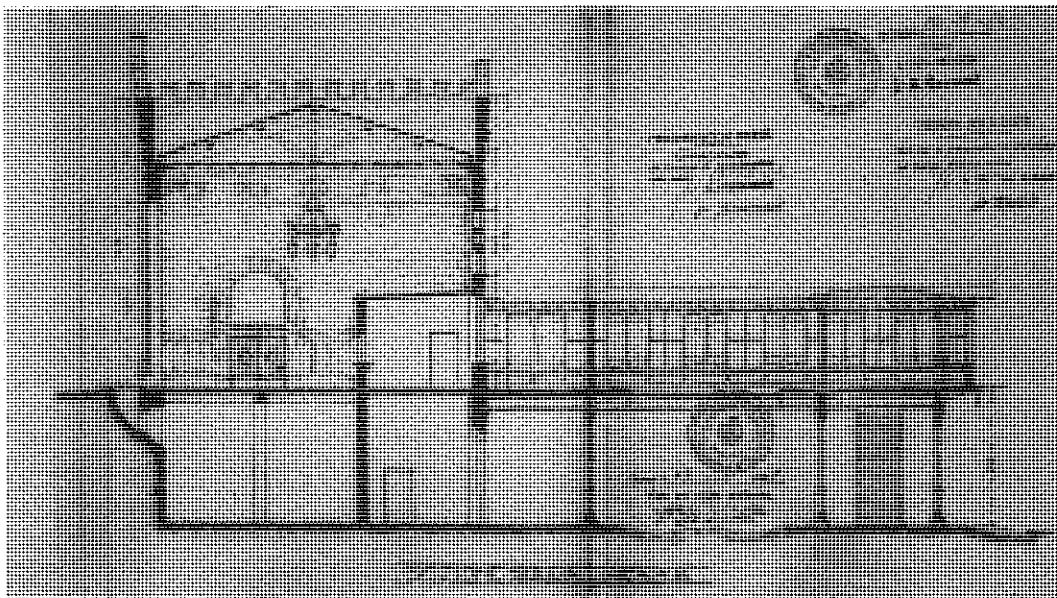
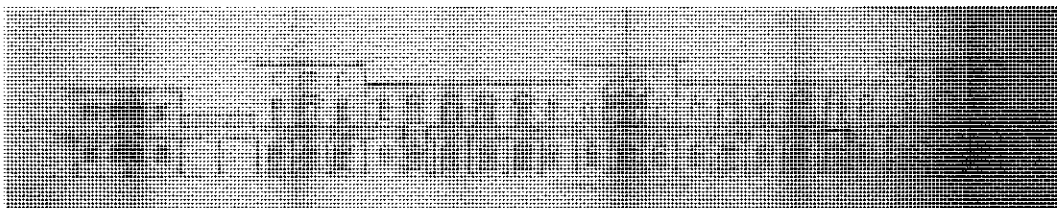
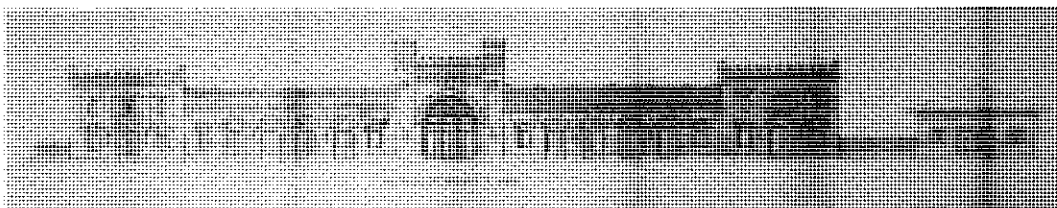
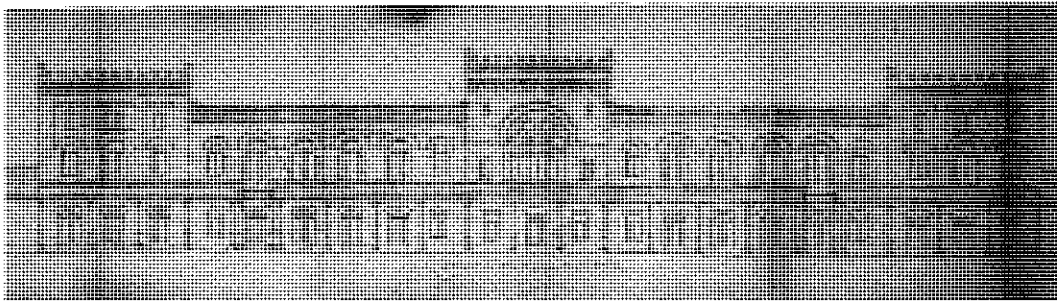
2/ Piano regolatore con la quarta soluzione prescelta, s.d. [ma 1914] (foto dell'archivio privato S. Desideri).



3/ Société Française de Chemins de fer en Toscane, Progetto esecutivo del 'Piano di stazione', s.d. [ma 1914] (foto dell'archivio privato S. Desideri).

scane', già attiva nella costruzione della nuova linea per Monte Antico, è incaricata di eseguire il primo gruppo di lavori (fig. 3).⁵ Il 9 aprile 1914 la società appaltatrice presenta il progetto esecutivo *Nuova Stazione di Siena*, che sarà approvato dal Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato nella seduta del 10 ottobre. Del

progetto del fabbricato viaggiatori sono stati rintracciati sette disegni.⁶ L'edificio si compone di due piani: il pianterreno è destinato agli uffici del movimento, quello superiore – che, a causa del dislivello esistente tra il piazzale interno della stazione e quello esterno, diviene piano terra in rapporto al piazzale esterno (figg. 4-7) – è ri-

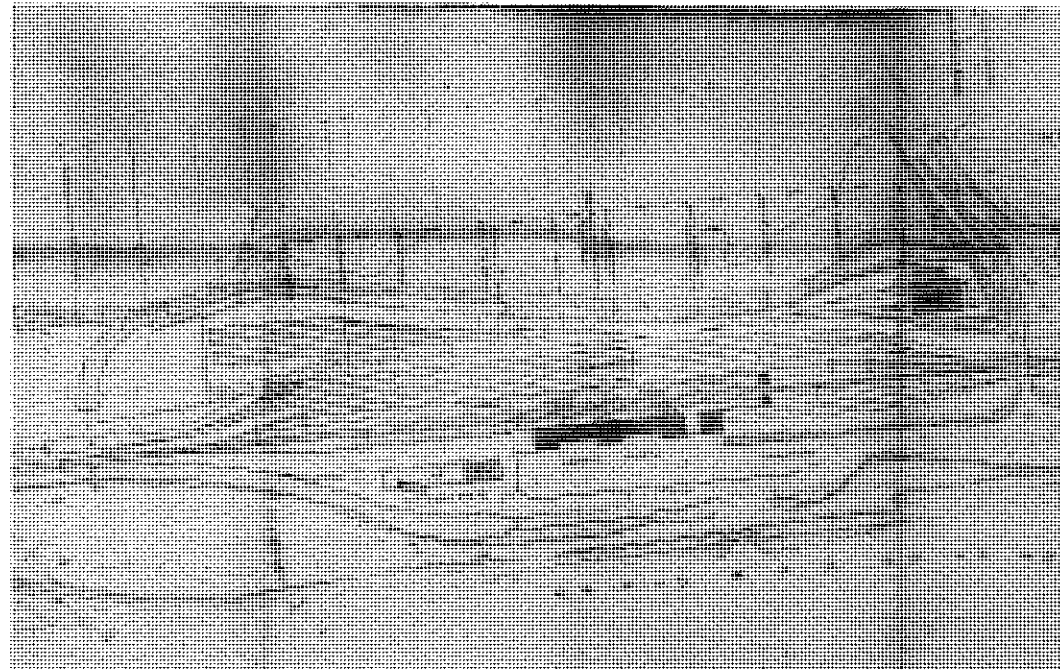


4/ Société Française de Chemins de fer en Toscane, *Prospetto dal piazzale esterno* (fabbricato viaggiatori), s.d. [ma 1914] (foto dell'archivio privato S. Desideri).

5/ Société Française de Chemins de fer en Toscane, *Prospetto dal piazzale interno* (fabbricato viaggiatori), s.d. [ma 1914] (foto dell'archivio privato S. Desideri).

6/ Société Française de Chemins de fer en Toscane, *Prospetto dal piazzale interno* (fabbricato viaggiatori), s.d. [ma 1914] (foto dell'archivio privato S. Desideri).

7/ Société Française de Chemins de fer en Toscane, *Sezione sulla linea A B* (fabbricato viaggiatori), con timbro di approvazione del 10 ottobre 1914 (foto dell'archivio privato S. Desideri).



8/ Ferrovie dello Stato-Compartimento di Firenze, planimetria generale del 'piano di stazione' (spostamento da monte a valle di circa 40 metri del piazzale della stazione), s.d. [ma 1919] (foto dell'archivio privato S. Desideri).

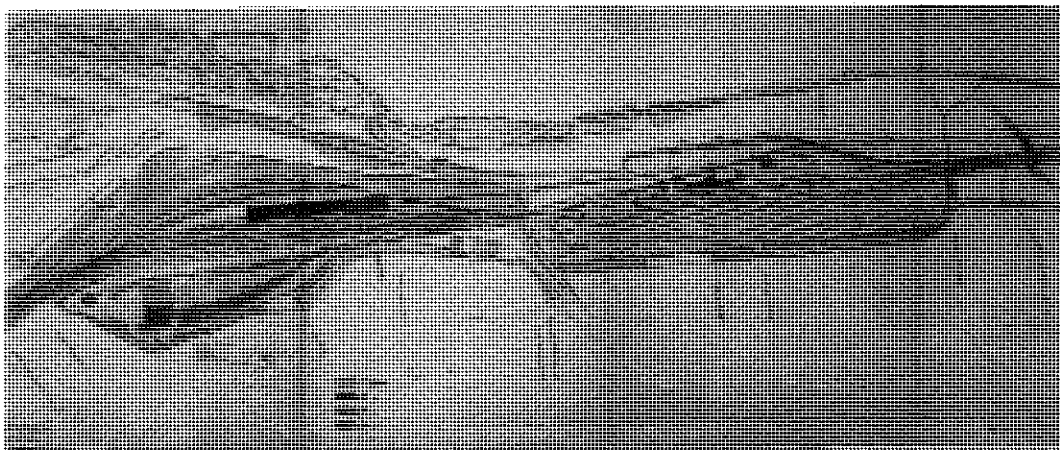
servato al servizio del pubblico (grande atrio, vendita biglietti, ufficio per la spedizione e il ritiro dei bagagli, sale di attesa e caffè ristorante). Per i prospetti sono elaborate due varianti stilistiche, che impiegano però gli stessi materiali: la pietra da taglio nel piano inferiore, il laterizio a vista nel piano superiore. Una soluzione, per mitigare il carattere industriale del complesso, si rivolge alle «nobili tradizioni dell'antica arte senese» (come si legge nella relazione) e assume connotati medievalisti, per la presenza di archetti rampanti e di coronamenti merlati nei tre avancorpi che articolano il prospetto.⁷ La sua alternativa stilistica, più sobria e più economica, si ricollega a quel filone Rundbogenstil, che tanta fortuna aveva incontrato dagli anni Quaranta dell'Ottocento nell'architettura ferroviaria europea e che peraltro si prestava, per la sua affinità con il neoromanico di Boito, ad essere riproposto come uno stile innestato nella tradizione nazionale. Verso il piazzale interno giocano invece un ruolo da protagonisti l'acciaio e la ghisa nelle colonne, nelle passerelle, nelle pensiline e nell'aerea galleria sospesa di collegamento ai binari, che si sviluppa per ventidue metri.

Con delibera del Consiglio di Amministrazione (10 ottobre 1914) è approvato il finanziamento per l'esecuzione del primo gruppo di lavori che saranno dati in appalto alla società francese in

base al contratto stipulato il 17 dicembre 1914.⁸ Con l'avanzamento dei lavori e con il progredire degli scavi lungo la riva destra del torrente Riluogo,⁹ si manifestano crepacci e movimenti franosi di entità tale da minacciare l'interruzione delle linee ferroviarie esistenti. Preso atto delle difficoltà di proseguire i lavori, l'impresa appaltatrice chiede l'annullamento del contratto, accordato dal Consiglio di Amministrazione (delibera del 21 giugno 1918).

Le varianti al progetto di massima approvato il 19 marzo 1914

Per evitare il rischio di movimenti franosi è deciso lo spostamento di circa quaranta metri del piazzale della nuova stazione, da monte a valle. L'adozione di questa variante (approvata il 19 novembre 1919) non comporta modifiche significative al dispositivo dei nuovi impianti: restano inalterate la distanza del fabbricato viaggiatori dal piazzale superiore e la lunghezza della strada di accesso; le uniche variazioni riguardano il deposito delle locomotive (fig. 8). I lavori, affidati alla Cooperativa 'L'Edile di Siena', riprendono, ma le continue difficoltà di ordine economico e geologico impongono lunghe interruzioni sicché le opere previste nel primo gruppo sono completate solo in parte.



9/ Ferrovie dello Stato-Compartimento di Firenze, planimetria del 1° gruppo di lavori (dove sono indicate quattro fasi), s.d., [ma 1926] (foto dell'archivio privato S. Desideri).

I lavori di costruzione della linea Siena-Buonconvento-Monte Antico procedevano invece regolarmente. Questa linea, ormai in fase d'ultimazione, avrebbe dovuto innestarsi nella nuova stazione di Siena, la cui costruzione però era stata sospesa, nonostante le pressioni esercitate dal Municipio, dalla Camera di Commercio, dal Comitato per la 'Nuova Stazione di Siena', dal Monte dei Paschi e dallo stesso Capo del Compartimento di Firenze, l'ingegnere Antonio Schiavon.¹⁰

Nel 1926¹¹ riprendono i lavori per la costruzione della nuova stazione che, iniziati fin dal 1914, erano proseguiti a singhiozzo durante la guerra e erano stati sospesi senza che fosse stato ultimato alcun impianto. Il 7 maggio 1926 (D.M. n. 2675) è approvato il «1° gruppo di lavori per l'esecuzione dei soli impianti indispensabili per trasportare l'esercizio nella nuova stazione» da attuarsi in cinque distinte fasi successive.¹² La prima fase comprendeva principalmente lavori di movimento di terra per il completamento dei piazzali, la costruzione dei muri di sostegno, i prolungamenti di «ponticelli» e la sistemazione del torrente Riluogo; la seconda le costruzioni del fabbricato per gli uffici, del magazzino merci, del cavalcavia Malizia¹³ e la conseguente deviazione della strada di Malizia, con la realizzazione di una parte della nuova strada di accesso alla futura stazione; la terza la deviazione del torrente Riluogo presso Monte Arioso, il completamento della sede stradale per la deviazione provvisoria presso Monte Arioso, le costruzioni della sede stradale definitiva, del cavalcavia di Vicobello, del fabbricato viaggiatori, il completamento della strada di accesso e il trasporto dell'esercizio nella nuova stazione, lasciando nella

vecchia il deposito locomotive; la quarta la costruzione di una parte del deposito locomotive con i relativi servizi accessori (fig. 9).¹⁴ L'area scelta per l'edificazione del fabbricato viaggiatori è oggetto di un vivace dibattito tra gli ingegneri Ramella Votta e Arnaldo Paolucci, riportato sulla pagina della cronaca senese del giornale «La Nazione». Il primo, nell'illustrare il suo progetto per risolvere il problema della nuova stazione, critica quello scelto dall'Amministrazione delle Ferrovie, soprattutto per l'ulteriore allontanamento della stazione dalla città, e conclude sostenendo che la stazione avrebbe dovuto rimanere dove si trovava («La Nazione», 23-24 maggio 1926). Paolucci si dichiara invece favorevole alle scelte delle Ferrovie perché il progetto non solo aveva superato brillantemente gli esami delle varie commissioni, ma aveva anche preso in attenta considerazione eventuali futuri ampliamenti; e concludeva mettendo in guardia l'opinione pubblica da inutili polemiche che avrebbero potuto ritardare l'esecuzione delle opere già approvate («La Nazione», 27 maggio 1926).

Il 27 aprile 1927 la linea Siena-Buonconvento-Monte Antico è aperta al traffico, senza alcuna cerimonia, perché l'inaugurazione ufficiale era stata rimandata. Il capo del compartimento di Firenze, in una lettera del 16 maggio 1927, propone al Direttore generale due alternative circa l'allacciamento della linea appena aperta: «o fermarsi con la nuova linea a Madonna Rossa senza allacciamento di sorta in attesa che sia ultimato quel gruppo di lavori della Siena nuova, che consenta il servizio viaggiatori e merci della nuova stazione; oppure allacciarsi alla vecchia stazione, ma ampliando Monte Arioso e siste-

mando Siena Alta».¹⁵ Il 30 maggio 1927 viene inaugurata ufficialmente la nuova linea, alla presenza di Giovanni Giurati, Ministro dei Lavori Pubblici, che terminava alla stazione di Madonna Rossa.¹⁶

Nel giugno dello stesso anno il Podestà di Siena, Fabio Bargagli Petrucci, richiede al direttore generale delle Ferrovie, una copia del «piano regolatore della nuova stazione di Siena per coordinare al medesimo quello dell'ampliamento della città».¹⁷

Vengono così studiate alcune modifiche al progetto della rettifica della strada di Malizia, allo scopo di snellire il traffico in quella zona, di cui si prevede un notevole incremento in seguito alla costruzione della nuova stazione. Inoltre, è progettata una nuova arteria, sulla quale si prevede di deviare tutto l'intenso traffico merci che dalle vie Fiorentina e Colligiana dovevano affluire alla stazione. Questa, partendo dall'incrocio di Malizia e seguendo il torrente Riluogo, si sarebbe congiunta con la provinciale presso Fontebecchi.

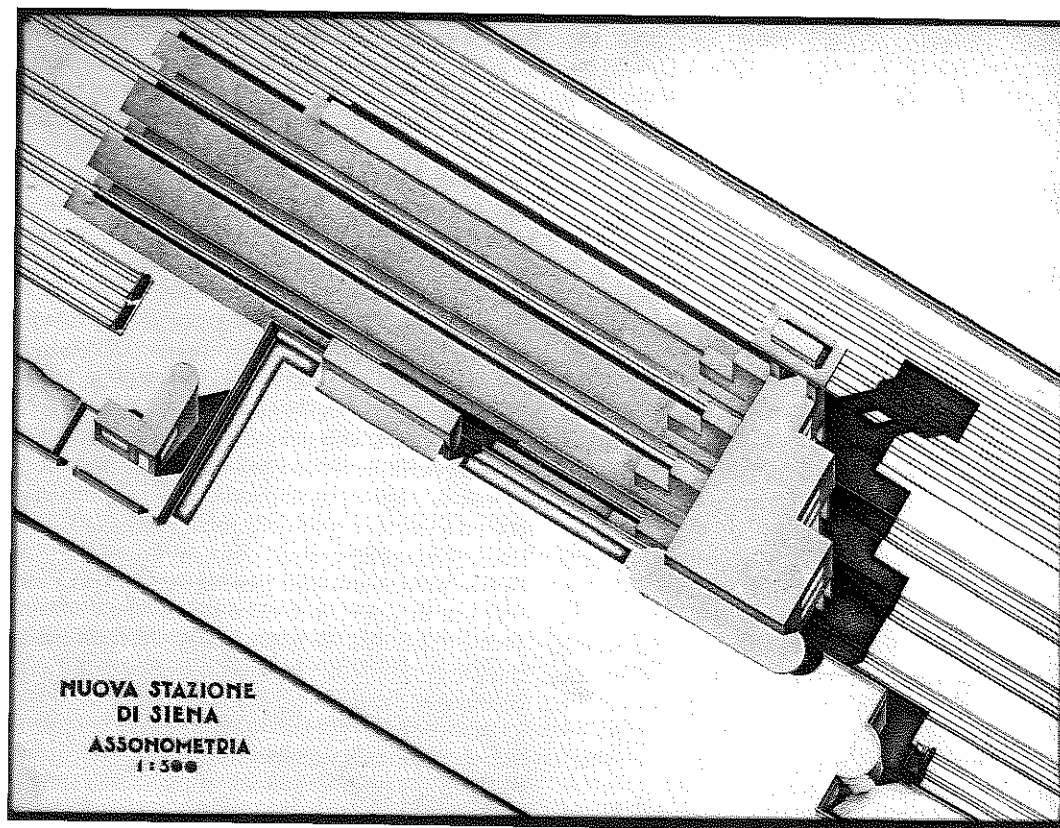
Nell'ottobre 1927 è approvata la seconda fase

del 1° gruppo di lavori¹⁸ (che inizieranno nel gennaio 1928 per terminare nel 1931), e il 14 novembre dello stesso anno sono completate le opere relative alla prima fase del 1° gruppo di lavori. Dalla terza fase del 1° gruppo dei lavori¹⁹ viene esclusa la costruzione del fabbricato viaggiatori, di cui viene accantonato il progetto elaborato dalla società francese.

Il 16 luglio 1931, il Compartimento di Firenze trasmette al Servizio Lavori e Costruzioni di Roma il piano nel quale sono indicate le opere eseguite, quelle in corso di realizzazione e quelle che ancora dovevano essere approvate per il completamento della nuova stazione, previsto per la fine del 1935.

I progetti di Angiolo Mazzoni

Il 30 novembre 1931 è convocata a Siena una riunione relativa al «progetto del piano di stazione» e al nuovo fabbricato viaggiatori, alla quale partecipa anche Angiolo Mazzoni. Le decisioni maturate in questo incontro comportano delle varianti al «piano della stazione», che riguardano



10/ A. Mazzoni, Nuova stazione di Siena. Assonometria (primo progetto 'a parte'), 1931 (foto Fondo Mazzoni, Mart, Archivio del 900, Rovereto, G6 p. 2bis. I); già pubblicata in «Sant'Elia», a.III, n. 67, 15 maggio 1934, p. 3.

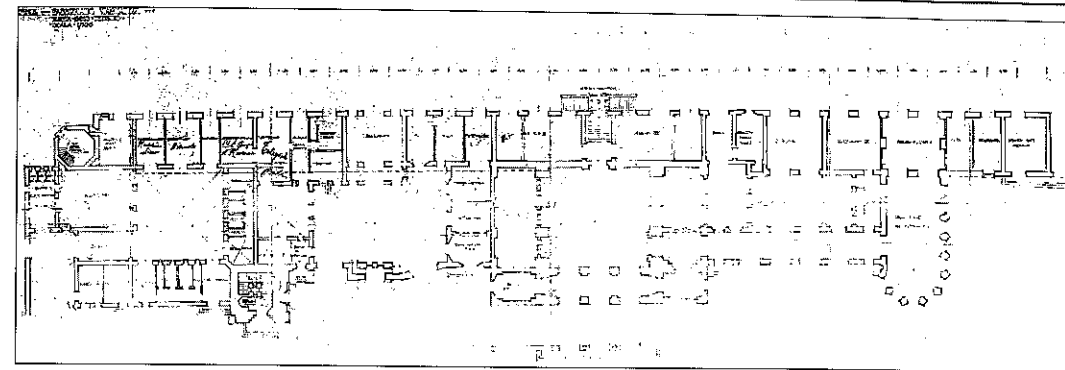
principalmente il nuovo deposito locomotive. In seguito a precise direttive del Servizio Lavori di Roma: «l'effettivo fabbisogno di locali per il nuovo fabbricato viaggiatori è da ridursi allo stretto indispensabile»²⁰, anche la pianta del fabbricato viaggiatori è soggetta a un ridimensionamento: vengono soppressi il fabbricato servizi accessori, il magazzino infiammabili, il piano caricatore bestiame, tutti gli impianti per la grande velocità, i sottopassaggi ed è ridotta la superficie dei marciapiedi e delle pensiline. È possibile che Mazzoni in questa occasione abbia presentato il suo primo progetto per il nuovo fabbricato viaggiatori. Condizionato dall'andamento del terreno (dislivello di sei metri tra il piazzale esterno e il piano del ferro), l'architetto prevede la disposizione a ponte sui binari degli edifici (sui quali domina una sorta di torre-faro di controllo), rielaborando così la soluzione studiata, diciassette anni prima, dalla 'Société Française de Chemin de Fer en Toscane'. Vantaggio non trascurabile di tale proposta era quello di non occupare con nuove costruzioni alcuna porzione del piazzale esterno (fig. 10)²¹.

Verso la fine del 1931, l'interesse di Mazzoni si rivolge allo studio del collegamento della stazione alla rete viaria cittadina e dell'inserimento del fabbricato viaggiatori nel paesaggio senese, in nome di quel principio «puramente estetico» di «rispondenza fra l'edificio e l'ambiente architettonico e paesistico», da lui formulato nel primo fondamentale scritto su *L'architettura ferroviaria* del 1927²². Come emerge da una lettera indirizzata al capo della Sezione Lavori di Firenze, datata 29 dicembre 1931, l'architetto ritiene fondamentale la conoscenza dell'assetto futuro del sistema viario e di tutti i principali punti dai quali la costruzione poteva essere veduta. Nella lettera domanda se «la futura strada di accesso al piazzale esterno della nuova stazione sarà quella che attualmente parte dalla vecchia stazione, convenientemente allargata e sistemata» e «se altre vie di comunicazione potranno essere costruite dal Comune di Siena per accedere alla nuova stazione da altri punti della città»²³. Per quanto riguarda l'inserimento del fabbricato viaggiatori in quel settore urbano, Mazzoni richiede al Comune di Siena i piani concernenti la sistemazione edilizia della falda collinosa, compresa fra i nuovi impianti ferroviari e la città, e tutte le strade (con quote altimetriche) previste per facilitare gli accessi alla nuova stazione. Nell'eventualità che i piani richiesti non fossero stati ancora approntati, si dichiara disponibile per un «convegno in Siena» al fine di «prendere cognizione dei concetti essenziali che verranno seguiti dal Comune

nello studio della sistemazione della falda collinosa sovrastante gli impianti ferroviari, onde «risolvere compiutamente il complesso problema architettonico», e sapere se nella zona in cui dovrà sorgere la nuova stazione esistano vincoli «speciali d'ambiente», in considerazione del «valore paesistico» della circostante zona collinare.²⁴ Richiede inoltre fotografie e disegni relativi ai muri di sostegno già eseguiti che avrebbero dovuto fronteggiare il prospetto principale, nonché fotografie del piazzale esterno della nuova stazione, «dalle quali risulti la vallata sul cui fondo sorgerà la nuova opera».²⁵ Il Comune di Siena non aveva ancora redatto un piano particolareggiato, ma solo uno studio generale di massima della futura sistemazione delle varie zone e del tracciato delle strade destinate a servire gli impianti ferroviari e a rendere più funzionali gli accessi alla città e il collegamento della stazione alla viabilità cittadina anche dal lato Empoli.

Prima del maggio 1932, mese di un suo sopralluogo a Siena, Mazzoni è informato da Peleo Bacci (sovrintendente all'Arte Medievale e Moderna di Siena) dell'inesistenza di «vincoli speciali d'ambiente» gravanti sull'area destinata alla nuova stazione. Bacci, comunque, riteneva di fondamentale importanza che l'inserimento della stazione in quel particolare contesto risultasse armonico e consigliava l'impiego del mattone, del travertino e di altre pietre locali dai toni caldi nei prospetti esterni. Consiglio che Mazzoni prenderà in considerazione, come risulta da una sua lettera del 22 gennaio 1932 con la quale richiede casse di materiali, con campioni di mattoni provenienti dalle fornaci del senese e pietrame delle cave locali.

Nel frattempo, in attesa del progetto del fabbricato viaggiatori, le opere che interessano direttamente il piazzale esterno sono sospese in attesa della definizione delle nuove esigenze «tecnico-artistiche».²⁶ Il 2 maggio 1932 la Sezione Lavori di Firenze richiede al Servizio Lavori e Costruzioni di Roma precise indicazioni circa «il proseguo del muro di sostegno della falda montana sovrastante il piazzale esterno della nuova stazione di Siena», indicazioni che però il servizio romano non era in grado di fornire prima che Mazzoni avesse effettuato un sopralluogo. Per poter esaminare la questione, il servizio di Roma richiede comunque «una fotografia del muro costruito [con] indicata la posizione dove dovrà sorgere il nuovo fabbricato viaggiatori e la zona ove il muro deve essere proseguito».²⁷ Tutte queste indicazioni fanno supporre che Mazzoni stesse già lavorando al secondo progetto che prevedeva di «tenere la stazione più verso il muraglione in



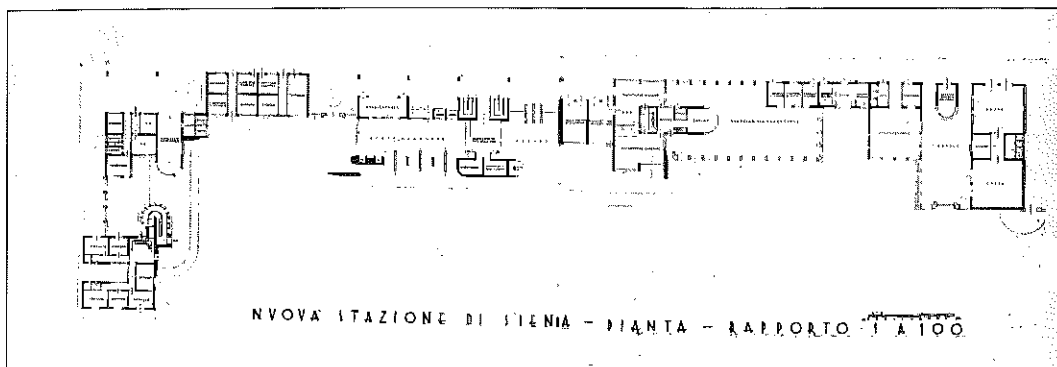
11/ A. Mazzoni, *Fabbricato viaggiatori. Pianta piano terreno* (secondo progetto 'tradizionalista'), s.d. [1932] (A.S.C.F.F.S, fasc. 22, cart. Siena).

modo da creare un piazzale [interno] più vasto». È stata rintracciata una pianta, allegata ad una pratica relativa a un progetto successivo,²⁸ che, per la collocazione del fabbricato viaggiatori «più verso il muraglione», risulta riferibile a questo secondo progetto (fig. 11). In questa tavola l'impianto planimetrico appare compatto, una sorta di rettangolo scandito da corti interne, la cui tipologia ricorda il fabbricato unitario di matrice ottocentesca; questo secondo progetto finora sconosciuto, che definirei 'tradizionalista' per usare un aggettivo mazzoniano, rappresenta la fase di passaggio tra la prima soluzione «a ponte» e il terzo progetto, dove la scomposizione dell'edificio unitario in più corpi di fabbrica separati da spazi verdi è già in atto.

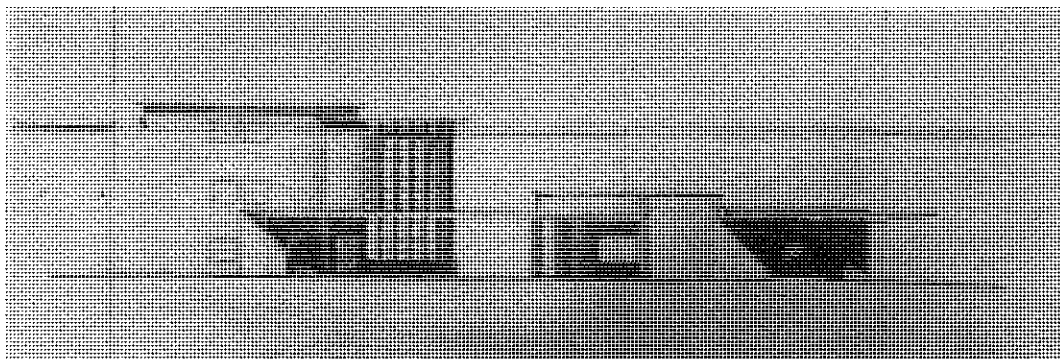
Nel maggio 1932 Mazzoni si reca a Siena per confrontarsi con le autorità locali ed eseguire una accurata ispezione dell'area e, rientrato a Roma, si dedica allo studio del «bozzetto» del nuovo fabbricato viaggiatori, che dovrà essere realizzato in «legno, onde potere, senza ricorrere a tinteggiatura, dare l'impressione della policromia dei diversi materiali».²⁹

A distanza di circa un anno, il 23 agosto 1933, Mazzoni, coadiuvato dagli ingegneri Agostino Sicuranza (Capo del compartimento ferroviario di Firenze), Giuseppe Mazza (capo della sezione Lavori di Firenze) e Giovanni Masserizzi (ispettore-capo reparto Lavori di Siena), presenta il progetto del fabbricato viaggiatori della nuova stazione ferroviaria in una sala del Civico Palazzo di Siena, alla presenza del Podestà e dei rappresentanti della Commissione comunale edilizia, della Soprintendenza all'Arte, dei Sindacati fascisti Ingegneri, Architetti, Artisti (figg. 12-13). Dalla lettura del verbale, emergono le idee che hanno guidato Mazzoni nella redazione del progetto «intonato [al] paesaggio che deve essere rispettato»: «La costruzione è un insieme di edifici separati e riuniti dalla pensilina interna. Inoltre

le due pensiline esterne che si sviluppano normalmente una all'altra costituiscono uno dei motivi principali della concezione architettonica. Una si svolge lungo il fabbricato per il pubblico (Arrivi e Partenze); l'altra si appoggia al fabbricato alloggi staccandosi dal padiglione reale. La costruzione [...] sarà come intonazione, come colore, compiuta di materiali nobili. L'edificio verrà coronato di marmo rosso: il resto della facciata a strisce: queste potrebbero essere una reminiscenza e, se fossero bianco-nere, sarebbero una caricatura del Duomo. [...] Gli altri corpi di fabbrica a mattoni a mano e non a macchina: noi conserviamo questa sensibilità per i materiali; all'estero piace il liscio: a noi piace ciò che più si avvicina alla natura. Il fabbricato alloggi si troverà in asse alla strada di accesso alla stazione. La zona anteriore sarà sistemata a giardini e viali con alberi; le pensiline formeranno come una gran corte. Con questa costruzione, nobile nei materiali, potremo avere un senso di fino, di raccolto ed elegante, come tutti i monumenti di Siena che hanno sempre una espressione architettonica piena di gentilezza di finezza e di signorilità».³⁰ Chiarificatore è l'intervento di Sicuranza a proposito della «pianta della stazione nuovamente redatta»: «Abbandonata la idea di fare la stazione sopraelevata ed abbandonata pur quella di tenerla più verso il muraglione in modo da creare un piazzale più vasto, è venuta la conseguenza di diminuire un po' i binari e quindi il piazzale ne perderà 3 o 4, ma è un sacrificio che le ferrovie fanno volentieri per Siena. Non si può preveder che orientamento prenderà il traffico, ma il piazzale progettato sarà più che sufficiente per un traffico doppio o triplo di quello attuale. Se, in seguito, il piazzale si dimostrasse insufficiente, la zona franca di 30 o 40 metri che esiste nel piano regolatore, permetterebbe un ampliamento. Come risulta dalla planimetria, questo fabbricato avrà nella parte più sporgente



12/ A. Mazzoni, *Nuova Stazione di Siena. Pianta*, terzo progetto approvato il 23 agosto 1933 (Foto, fondo Mazzoni Mart, Archivio del 900, Rovereto, B20 fasc.II.2.D).



13/ A. Mazzoni, *Nuova Stazione di Siena. Fianco*, terzo progetto approvato il 23 agosto 1933 (foto dell'archivio privato S. Desideri).

uno spazio antistante di 60 metri; se si tenga presente che la stazione di Firenze ne ha uno di 63 o 64 metri; si comprende come questo sia più che soddisfacente.³¹

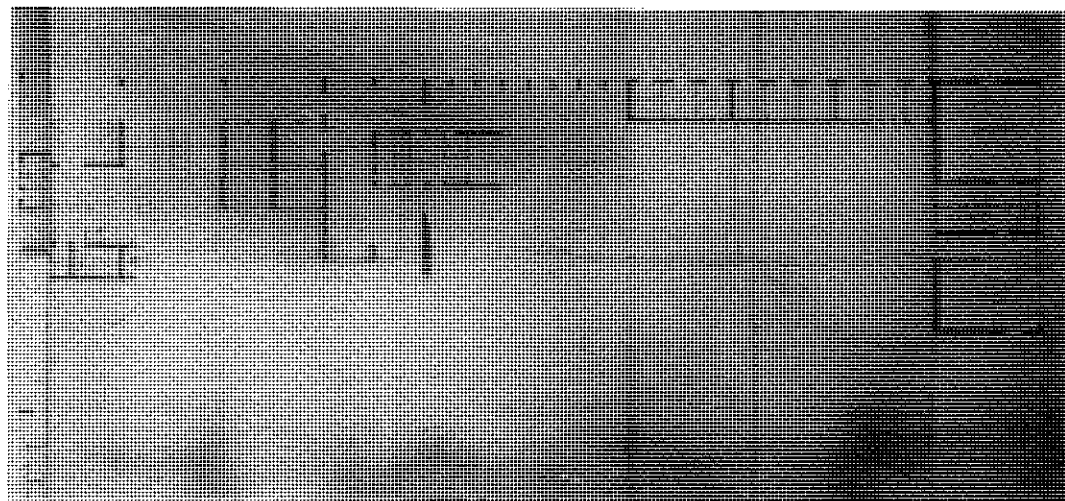
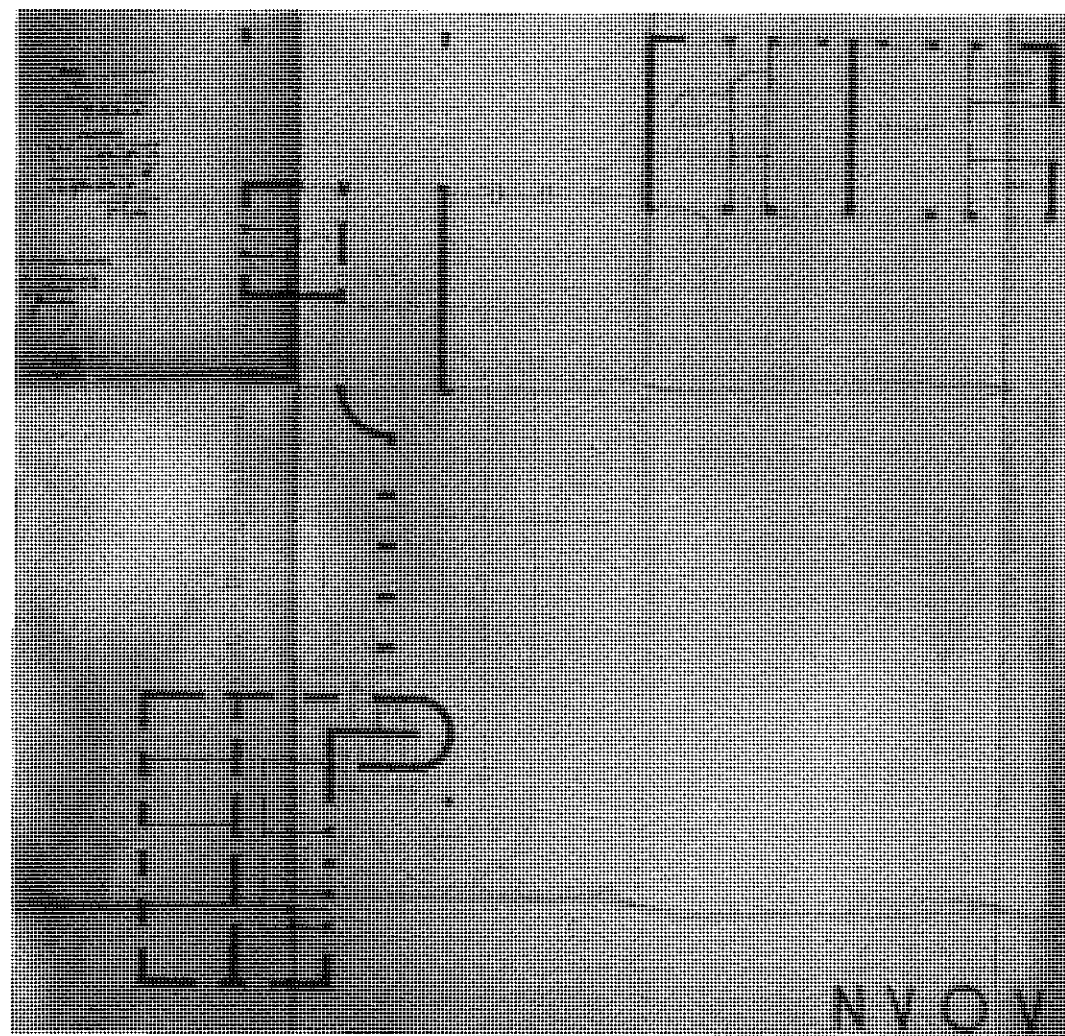
La posizione della stazione in questo progetto, che è il terzo e non il secondo (come indicano erroneamente le fonti bibliografiche), è leggermente spostata in modo da creare un piazzale esterno più vasto anche se ciò comportava un ridimensionamento di quello interno. Unico rilievo al progetto mazzoniano mosso da Sicurezza è di avere una pianta «troppo grande»: «misura ben 220 metri di fronte»; tuttavia la riserva è mitigata dalla considerazione che nel complesso «la grandezza del fabbricato non stona, dati i vani, i giardini e la linea mossa della facciata».³²

È preoccupazione del podestà che il progetto di Mazzoni sia approvato al termine della riunione: «non è il caso che, per il momento, [il progetto] venga discusso da altri perché non si deve neanche lontanamente sospettare – sottolinea in tono perentorio Bargagli Petrucci – che a Siena vi sia una “questione” Stazione uso Firenze».³³ È così che all'unanimità il progetto è approvato, con l'auspicio che il fabbricato viaggiatori possa es-

sere inaugurato il 28 ottobre 1935.

Di questo terzo progetto fanno parte una serie di elaborati grafici non datati (pianta, fianco, prospetto sul piazzale esterno³⁴), e una assonometria pubblicata dalla rivista «Sant'Elia» (15 maggio 1934), con la didascalia «Assonometria del secondo progetto attualmente in corso di esecuzione», e poi riproposta nel 1975 da Carlo Severati³⁵ e nel 1984 da Alfredo Forti, che ancora la riferisce al «Secondo progetto».³⁶ Ma l'assonometria, se confrontata con le foto dei due plastici che compaiono nella stessa pagina di «Sant'Elia», corrisponde solo al modello raffigurato nelle due illustrazioni collocate nella colonna centrale, in basso, cioè si riferisce al terzo progetto approvato all'unanimità il 23 agosto 1933. Il plastico, raffigurato nella terza illustrazione dal basso, ricalca invece il progetto approvato il 27 dicembre 1933 (D.M. n. 1750): quest'ultimo è la prima variante del terzo progetto.

Mazzoni si reca a Trieste verso la metà del mese di dicembre 1933 «per fare alcune modifiche allo splendido modello che la ditta Sbocchelli [“L'arte del legno” N.d.A.] ha fatto del [...] fabbricato viaggiatori».³⁷ Le modifiche, puntualizza l'archi-



14-15/ A. Mazzoni, *Nuova Stazione di Siena. Pianta*, prima variante del terzo progetto approvato il 27 dicembre 1933 (foto dell'archivio privato S. Desideri).

tetto, nascono dalla «necessità di rendere le ali più semplici [in modo da fare, N.d.A.] trionfare la parte centrale».³⁸ Il modello completo con le modifiche introdotte nelle ali e i modelli delle ali (come erano state disegnate nel progetto approvato il 23 agosto 1933) saranno inviati a Siena per essere nuovamente esaminati.³⁹

Le modifiche consistono principalmente (prescindendo dalla diversa destinazione d'uso dei vari ambienti) nel ridimensionamento della pianta (figg. 14-15) che interessa il lato Chiusi (è eliminato il vano destinato al «delegato ferrovia di Montalcino» con il relativo cortile) e nella trasformazione della pianta del fabbricato alloggi (lato Empoli), che abbandonata la forma a C inscritta in un quadrato, con vano scala-torre luminosa collocato in un angolo e rivolto verso i binari, assume una conformazione rettangolare (un quadrato e mezzo), mentre il vano scala esterno è ruotato di 90° verso il piazzale esterno e perde la funzione di torre luminosa (la superficie curvilinea è infatti privata della teoria di strette aperture verticali). Inoltre sono scorporati dalla sala reale gli annessi locali per i carabinieri.

Il 29 dicembre 1933, in una sala del Palazzo Comunale di Siena, presente Mazzoni, il podestà Bargagli Petrucci e i rappresentanti delle varie commissioni e dei sindacati prendono visione del plastico modificato del fabbricato viaggiatori che «riproduce, salva semplificazione delle due parti laterali» il progetto approvato all'unanimità il 23 agosto. I presenti, pur preferendo che «fosse mantenuto integralmente il primitivo progetto», approvano le varianti, confidando che il Ministro delle Comunicazioni accordi: «1°) Che sia lasciato inalterato possibilmente il fabbricato alloggi dell'ala sinistra del primo progetto, o, quanto meno, sia opportunamente innestata al fabbricato previsto in variante la torre luminosa del primitivo progetto. [...] 3°) Che la sistemazione del piazzale esterno sia tale da evitare la intersezione del movimento veicoli in partenza con quelli in arrivo».⁴⁰

Questo modello del progetto approvato ufficialmente il 27 dicembre 1933, cioè della prima variante del terzo progetto, rimane esposto per diversi giorni in una sala del Civico Palazzo di Siena, come informa – pubblicandone le fotografie – il giornale senese «La Rivoluzione Fascista» (23 gennaio 1934). Questo progetto sarà stroncato da Ugo Ojetto nella sua rivista «Pan» (1° aprile 1934), nonostante la grande disponibilità e amicizia che il critico aveva dimostrato nei confronti di Mazzoni almeno fino al 1933, cioè fino a quando come supervisore dei progetti mazzoniani era stato sostituito da Filippo Tommaso

Marinetti.⁴¹ Ojetto, con una lettera del 6 maggio 1934, si premurerà infatti di dichiarare la propria indisponibilità a seguire l'architetto «nei cieli del Futurismo».⁴²

Dunque, prima dell'ultima variante approvata il 27 dicembre 1933, Mazzoni aveva elaborato ben tre distinti progetti: il primo «a ponte» del 1931, il secondo «tradizionalista» (1932?) – ambedue non sottoposti all'esame delle autorità senesi – e il terzo approvato nella riunione del 23 agosto 1933. Secondo Forti, invece, Mazzoni avrebbe elaborato cinque progetti: di questi il «V°» progetto, finalmente approvato definitivamente il 29/12/1933, fu realizzato.⁴³ Il modellino, e non il progetto, approvato il 29 dicembre 1933 non sarà quello realizzato, perché Mazzoni, accogliendo in parte le indicazioni emerse dalla riunione del 29 dicembre, elaborerà il progetto definitivo, o meglio la seconda variante del terzo progetto a lavori di costruzione già iniziati.

L'8 gennaio 1934, alla società «Bianchi Gabriello e Figli», sono affidati i lavori per la costruzione del nuovo fabbricato viaggiatori (approvati con Decreto n. 1750 del 27 dicembre 1933). Dal 23 gennaio al 28 luglio del 1934, come si apprende dalle due lettere del capo Servizio Lavori al capo della Sezione Speciale Lavori di Firenze, sono in corso modifiche al progetto mazzoniano, sicché il Direttore del Servizio è costretto a distaccare a Siena un «agente [Pizzuti che] si dedichi allo sviluppo del progetto della stazione di Siena».⁴⁴ A questo arco di tempo risale la variante al terzo progetto, la cui pianta è nota perché pubblicata in varie riviste degli anni Trenta.⁴⁵ Nella soluzione definitiva, le «ali» sono ancora oggetto di revisione: nel lato Chiusi, viene ridimensionato il fabbricato delle poste e l'adiacente giardino del ristorante è in parte occupato dal deposito merci; mentre, nel lato Empoli, la pianta rettangolare del fabbricato uffici è ruotata di 90° ed è ripristinata la torre luminosa a pianta circolare del vano scale. Quest'ultima, unitamente a un volume a testata semicilindrica (nel quale è alloggiata tra l'altro la centrale termica), collocato nell'angolo diametralmente opposto, configura un sistema di vettori che suggeriscono un movimento rotatorio. Le virtualità dinamiche delle architetture di Mazzoni hanno del resto suggerito a Marinetti analogie meccaniche: per esempio la definizione delle sue stazioni come «la fusione delle moderne navi con gli aeroplani dalle ali lunghe».⁴⁶ La posizione della sala reale rispetto al salotto attiguo è ribaltata e le due pensiline esterne sono state fuse in un'unica che corre lungo il fabbricato viaggiatori a collegare tra loro i diversi corpi di fabbrica.

Nei primi mesi del 1934 si apre la fase di approvazione dell'ottavo gruppo di lavori che concerne il completamento della sede per i piazzali esterno e interno e la costruzione del viale di accesso alla nuova stazione, con inizio dal piazzale esterno della vecchia stazione, oltre ad altre opere.⁴⁷ Ma nonostante i lavori di costruzione assumano un ritmo quasi frenetico e i vari gruppi di lavori vengano approvati e appaltati con grande celerità,⁴⁸ non sarà possibile inaugurare la nuova stazione – come era stato previsto – il 28 ottobre 1935, ma sarà solo attivato il servizio sul nuovo tratto di linea. Il 1° novembre 1935, Mazzoni è nuovamente a Siena per presenziare a una riunione in cui si discutono le opere ancora da completare. Oltre a puntualizzare tutta una serie di modifiche, dagli arredamenti all'illuminazione,⁴⁹ l'architetto assicura che per il 10 novembre la stazione sarà pressoché completata. Il 25 novembre 1935, il Ministro delle Comunicazioni Antonio Stefano Benni inaugurerà la nuova stazione di Siena, che tuttavia ancora necessita di alcuni interventi di rifinitura.⁵⁰

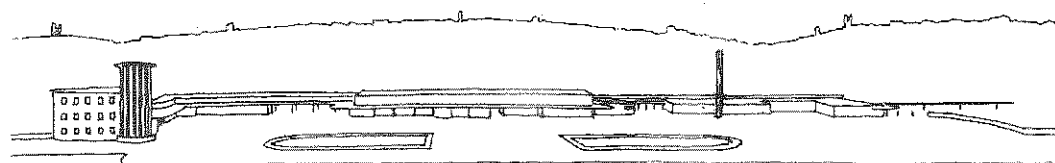
Nel contesto dell'opera di Mazzoni, questa realizzazione spicca come un unicum per il sapiente impiego del metodo dell'analisi funzionale, messo a punto dall'architettura razionalista, al duplice fine di inserire il nuovo complesso come presenza discreta nel paesaggio senese e di configurare una nuova piazza d'ingresso alla città. Pienamente consapevole che la «forma planimetrica» del fabbricato viaggiatori rivesta una «importanza grandissima» dal punto di vista estetico, soprattutto in relazione all'«ambiente naturale circostante», offrendosi la costruzione a molteplici «punti di visuale dall'alto»,⁵¹ Mazzoni scompone l'edificio unitario del secondo progetto in «più edifici separati da spazi a giardini [...] limitando tutte le costruzioni lungo il marciapiede interno a un sol piano e tenendo l'altezza [...] al minimo possibile».⁵² L'unico corpo di fabbrica a tre piani – quello destinato ad ospitare gli alloggi del personale e gli uffici movimento e lavori – è significativamente disposto a fondale della strada che immette nel piazzale della stazione. Anche se non si trova esattamente sul suo asse, fondamentale è la sua funzione di fermo visivo, di confine che riconduce a configurazione conclusa lo spazio del piazzale. Non a caso proprio lo studio della soluzione da adottare per le ali ha impegnato più a lungo l'architetto, trovando infine conclusione in un impianto planimetrico a forma di L. Ma questo fondale che emerge in altezza, venendo bilanciato soltanto dalla torre dell'orologio con l'immane fascio littorio, non costituisce una chiusura ma si dà come una

quinta permeabile alla vista che lascia intravedere al di là del porticato di collegamento alla sala reale due vasche d'acqua e un giardinetto di ipocastani, rubiacce e melograni.

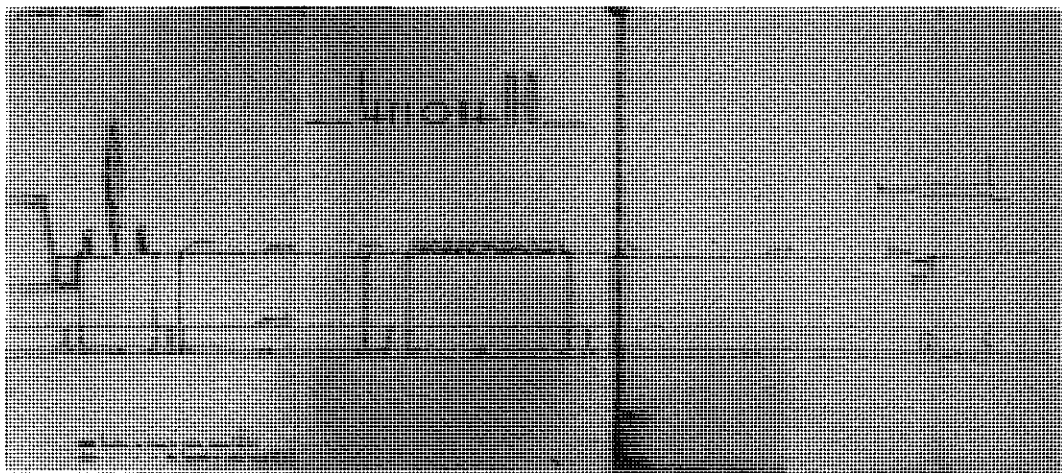
Fondamentale nel ricondurre ad unità i distinti corpi di fabbrica è il ruolo della lunga pensilina e dei percorsi coperti, che, unitamente al dominante sviluppo in orizzontale e all'intrusione di spazi verdi tra i diversi corpi di fabbrica, possono autorizzare gli accostamenti a certe soluzioni delle *prairie houses* di Wright, proposti da qualche autore e non certo azzardati a proposito di una figura certamente bene aggiornata sulla situazione internazionale dell'architettura contemporanea.

L'impatto urbanistico della costruzione delle nuove stazioni ferroviarie, in Italia come nel resto dell'Europa, è stato generalmente inversamente proporzionale agli effetti prodotti sulle loro immediate adiacenze: cioè, mentre quasi sempre la scelta dell'ubicazione delle nuove stazioni, prospettando come prioritario il problema dei collegamenti al centro urbano, è divenuta l'occasione per avviare la ristrutturazione oppure la lottizzazione e lo sviluppo edilizio di interi settori urbani, raramente la costruzione dei nuovi fabbricati viaggiatori ha determinato la nuova configurazione, secondo un progetto unitario, della piazza antistante l'edificio. Episodi come la ricostruzione di place Alphonse-Fiquet a Amiens (1942-58), sono infatti molto rari e spesso l'unità raggiunta – diversamente dal caso citato di Auguste Perret – non è il risultato di un piano preordinato, ma di una serie di addizioni attente ad accordarsi con le preesistenze.

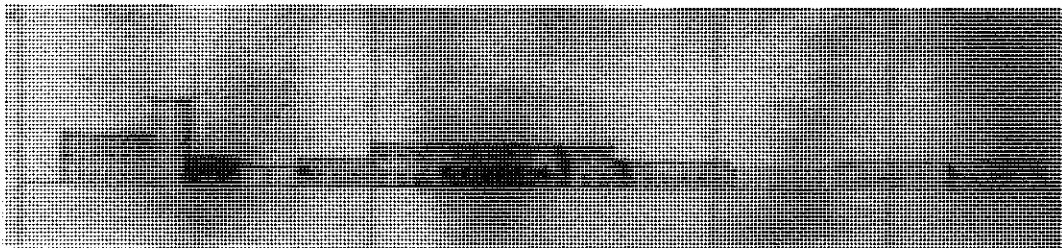
Uno dei principali motivi di interesse della stazione di Siena risiede proprio nella capacità del suo autore di avvalersi del procedimento dell'analisi funzionale non solo per inserire una presenza non ingombrante in una sella tra le colline senesi, che proponeva una ineludibile questione di ambientamento, ma anche per connotare come luogo urbano, sia pur di transizione tra campagna e città, il piazzale antistante al nuovo fabbricato viaggiatori, riscattando così un'area altrimenti destinata alla condizione di indeterminata propria del luogo di transito. In definitiva questa architettura disarticolata, fatta di percorsi che rilegano i diversi episodi architettonici inframmezzati da aiuole e spazi verdi, come indicano i disegni delineati con efficace laconicità di segno da Vasco Fadigati, assume la configurazione di piazza di ingresso alla città, che proprio in quanto ancora immersa in un ambiente inedito (come ce la mostrano le foto d'epoca), non ricusa di introiettare caratteri agresti (fig. 16).



16/ V. Fadigati, veduta prospettica della Stazione di Siena, s.d. (Fondo Angiolo Mazzoni, Mart Archivio del 900, G8 p.48/I).



17/ Ferrovie dello Stato-Compartimento di Firenze/Sezione Lavori di Firenze/Linea-Chiusi Empoli, *Piazzale esterno della nuova stazione*, 9 dicembre 1937 (foto dell'archivio privato S. Desideri).



18/ R. Narducci, progetto di *Ripristino del fabbricato viaggiatori della Stazione di Siena*, s.d. [ma 1948] (foto dell'archivio privato S. Desideri).

Un esplicito omaggio alla campagna toscana è il filare di cipressi che fronteggia il fabbricato viaggiatori delimitando un lato del piazzale (che misura 220 metri per 50),⁵³ al cui centro, tra due aiuole con alberi di piccolo fusto che regolano le correnti del traffico, è collocato il basamento (con rivestimento in marmo a strisce bianche e nere) per l'alto pennone destinato a sostenere la bandiera (fig. 17).

Dei caratteri originari del complesso ideato da Mazzoni, gli elementi di più spiccata originalità sono andati persi dopo la ricostruzione postbellica del fabbricato viaggiatori, gravemente danneggiato dai bombardamenti nel gennaio 1944 e riedificato secondo un progetto di Roberto Narducci (fig. 18).⁵⁴ La libera articolazione di corpi di fabbrica e spazi verdi collegati da pensiline

e porticati in un insieme connotato da una volontà antiretorica è stata del tutto cancellata dalla riconfigurazione secondo un impianto simmetrico del fabbricato viaggiatori. Non risulta quindi frutto di una inveterata tendenza alla autocommiserazione l'amarrezza di Mazzoni che, in una lettera indirizzata a Bruno Zevi nel 1973, recriminava: «i ricostruttori furono contro me e contro l'opera mia più spietati delle bombe devastatrici [...] in Siena, intellettuali e il popolo tutto approvò e volle moderna la sua stazione [...] ma la democrazia fu più fascista del regime fascista e non ascoltò la reclamante voce del popolo [...] i bombardamenti la distrussero fu così ricostruita grigia anche nei materiali [...] il colore rosato e caldo delle tessere di vetro rosa delle pensiline di Siena è sparito».⁵⁵

Note

* Un ringraziamento particolare va all'architetto Silvio Desideri che ha messo a mia disposizione il suo archivio privato e ha collaborato alle ricerche bibliografiche e d'archivio che hanno permesso la redazione di questo contributo.

¹ La *Convenzione*, conservata nell'Archivio Storico del Compartimento di Firenze delle Ferrovie dello Stato, fasc. 2, cart. Siena (d'ora in avanti A.S.C.F.F.S.), è stata stipulata il 21 novembre 1910 ed approvata e resa esecutiva con Decreto del Re Vittorio Emanuele III, datato Roma, 1° dicembre 1910.

² Nella pratica *Ferrovie dello Stato/Direzione Generale - Servizio Lavori/Sistemazione degli impianti ferroviari di Siena*, A.S.C.F.F.S. fasc. 1, cart. Siena, si trova la *Proposta per le espropriazioni permanenti e temporanee occorrenti per la costruzione della nuova stazione di Siena*, con il timbro di approvazione del Consiglio di Amministrazione (seduta 19.3.1914); sono allegati la *Corografia generale* in scala 1:5000 e il *Piano Regolatore* in scala 1:1000 del progetto di massima della IV soluzione, s.d.

³ Risale al 1887 lo studio di un «piano regolatore» per la costruzione di abitazioni fuori porta Camollia, lungo la strada Fiorentina, approvato nel 1889. Ma le vere espansioni della città avranno attuazione solo dopo la prima guerra mondiale: nel 1919 sarà elaborato dall'Ufficio Tecnico comunale un «semplice piano regolatore», approvato nel 1929 e saranno realizzati il viale Mameli (parallelo alla vecchia strada Fiorentina di accesso alla città nord) e l'attuale via Cavour (dal Palazzo dei Diavoli fino al Campo di Marte, oggi piazza Amendola); vedi G. CURTI, *Il piano regolatore fuori porta Camollia*, in «La Balzana», a. IV, n. 1, gennaio-febbraio 1930, pp. 12-15.

⁴ La soluzione IV era la più vantaggiosa perché riduceva il percorso Chiusi-Empoli di metri 4,343 e abbassava la quota altimetrica da metri 312,70 a metri 283,91; il vasto piazzale risultava capace di ospitare tutti gli impianti per i diversi servizi della Chiusi-Empoli e quelli (servizio viaggiatori e merci) della Siena-Monte Antico; nella nuova stazione erano anche previsti gli impianti della nuova linea per Massa Marittima (in fase di studio), la quale avrebbe avuto ingresso a Siena dalla parte di Monte Arioso.

⁵ *Société Française de Chemins de fer en Toscane (Italie)/Nuova stazione di Siena/Progetto esecutivo/Planimetria del piano di stazione (scala 1:1000)*, s.d. [ma 9 aprile 1914], A.S.C.F.F.S., fasc. 2, cart. Siena; sono raffigurati la disposizione dei binari e dei fabbricati della nuova stazione, nonché le opere del primo gruppo di lavori da eseguirsi.

⁶ Dei sette elaborati grafici (prospetti sul piazzale interno ed esterno, sezioni trasversali del fabbricato viaggiatori, delle passerelle e pensiline, e sezione longitudinale della pensilina), quattro riportano il timbro di approvazione del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, seduta del 10 ottobre 1914, A.S.C.F.F.S., fasc. 2, cart. Siena; nella seduta del 10 ot-

tobre 1914 è inoltre approvato il progetto del magazzino merci.

⁷ Relazione descrittiva del progetto esecutivo della nuova stazione di Siena, presentato dalla «Société de Chemins de Fer en Toscane», 9 aprile 1914, A.S.C.F.F.S., fasc. 2, cart. Siena.

⁸ I lavori sono consegnati alla «Société Française de Chemins de Fer en Toscane» il 7 gennaio 1915, per proseguire regolarmente fino al 1919; appartiene a questo periodo il progetto della casa cantoniera doppia, approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 19 novembre 1919, A.S.C.F.F.S., fasc. 2, cart. Siena.

⁹ *Société Française de Chemins de fer en Toscane (Italie)/Nuova stazione di Siena/Profilo longitudinale dei binari Arbia-Monte Arioso (scala 1:2000)*, s.d. [ma 1914], A.S.C.F.F.S., fasc. 2, cart. Siena; la tavola raffigura il profilo longitudinale delle zone circostanti la ferrovia, tra il torrente Riluogo e il cavalcavia di Vicobello, dove sono indicati gli imponenti movimenti di terra da eseguire.

¹⁰ Il Municipio, la Camera di Commercio e Industria e il Comitato per la nuova stazione propongono di finanziare le opere di urgente necessità per la costruzione della nuova stazione secondo i progetti approvati e in parte realizzati, ma, nonostante la disponibilità della Banca Monte dei Paschi a finanziare le opere con dodici milioni circa di vecchie lire, il Ministro del Tesoro non accoglierà tale proposta (gennaio 1924); il capo del Compartimento di Firenze, onde evitare possibili pretese da parte della società concessionaria, che non poteva con la nuova linea allacciarsi alla stazione, sollecita (con lettera datata Firenze, 26 gennaio 1924) il commissario straordinario delle FF. SS., Edoardo Torre, a risolvere in modo definitivo il problema, A.S.C.F.F.S., fasc. 7, cart. Siena.

¹¹ Dalla lettera dell'ingegnere A. Schiavon, capo del Compartimento di Firenze, a D. Saporì, commissario governativo della Camera di Commercio e Industria (datata Firenze, 27 maggio 1925), si apprende che, nonostante non sia stato ottenuto il finanziamento dal ministero del Tesoro, «tutti i lavori occorrenti per la costruzione della nuova Stazione [secondo] il progetto contemplato nel [...] piano regolatore di cui fu relatore il Comm. De Comé» sono stati compresi «nel programma decennale di lavori del Compartimento», A.S.C.F.F.S., fasc. 10, cart. Siena.

¹² *Ferrovie dello Stato-Compartimento di Firenze/Sezione Lavori di Firenze/Linea Chiusi-Empoli/Impianto della nuova stazione di Siena: 1° gruppo di lavori per l'esecuzione dei soli impianti indispensabili per trasportare l'esercizio nella nuova stazione. Proposta per l'esecuzione dei lavori compresi nella prima fase del primo gruppo. Completamento del piazzale interno ed esterno della stazione», con allegata planimetria del 1° gruppo di lavori (scala 1:1000), dove sono indicate le quattro fasi; disegno s.d. [ma 1926], A.S.C.F.F.S., fasc. 15, cart. Siena.*

¹³ *Ferrovie dello Stato-Compartimento di Firenze/Servizio Lavori e Costruzioni/Sezione Lavori di Firenze/Linea Chiusi-Empoli: «Proposta per l'esecuzione della seconda fase del primo gruppo di lavori previsti per*

l'impianto della nuova stazione», con allegate pianta e sezione (scala 1:1000) del cavalcavia sulla via di Malizia - Km. 252+766,5; la proposta è approvata con D.M. n. 945 del 22 ottobre 1927, A.S.C.F.F.S., fasc. 12, cart. Siena.

¹⁴ Questi lavori sono approvati dal Ministro delle Comunicazioni Ciano con Decreto n. 945 del 22 ottobre 1927, A.S.C.F.F.S., fasc. 12, cart. Siena.

¹⁵ Il capo del Compartimentale al Direttore generale, lettera datata, Firenze, 16 maggio 1927, A.S.C.F.F.S., fasc. 12, cart. Siena.

¹⁶ *Ferrovie dello Stato-Compartimento di Firenze/Sezione Lavori di Firenze/Linea Chiusi Empoli*. «Proposta per l'allacciamento provvisorio della linea Siena-Buonconvento-Monte Antico al Km. 251 + 580 della linea Chiusi-Empoli presso la località detta Madonnina Rossa e per l'ampliamento della stazione di Siena e del raddoppio Monte Ariosio in dipendenza dell'allacciamento medesimo», con allegata planimetria della stazione di Siena (scala 1:500), datata 8 novembre 1928, A.S.C.F.F.S., fasc. 15, cart. Siena.

¹⁷ Il capo del Servizio Lavori di Roma al capo della Sezione Lavori di Firenze, lettera datata Roma, 1° giugno 1927, A.S.C.F.F.S., fasc. 12, cart. Siena.

¹⁸ Estratto del verbale, *Impianto Nuova Stazione di Siena (seconda fase del 1° gruppo di lavori)*, della 26ª adunanza del Consiglio di Amministrazione, tenuta a Roma il 19 ottobre 1927, A.S.C.F.F.S., fasc. 12, cart. Siena.

¹⁹ Da una lettera del capo del Compartimento di Firenze al Podestà di Siena, datata Firenze, 9 maggio 1930, si apprende che il Ministro delle Comunicazioni «ha approvato la proposta relativa all'esecuzione del primo lotto - per un importo di Lire 1.000.000 - della terza fase del primo gruppo dei lavori previsti per la nuova stazione di Siena», A.S.C.F.F.S., fasc. 17, cart. Siena.

²⁰ Lettera del capo del Servizio Lavori di Roma al capo della Sezione Lavori di Firenze, datata Roma, 24 agosto 1931, A.S.C.F.F.S., fasc. 20, cart. Siena.

²¹ Le fotografie di quattro disegni del primo progetto (1931) sono conservate nel Fondo Mazzoni, Mart, Archivio del 900 (G6 p. 2bis, B20 fasc. II.7-9).

²² A. MAZZONI, *L'architettura ferroviaria*, in «Architettura e Arti Decorative», a. VI, fasc. V-VI, gennaio-febbraio 1927, p. 195.

²³ A. MAZZONI al capo della Sezione Lavori di Firenze, lettera datata, Roma, 29 dicembre 1931, A.S.C.F.F.S., fasc. 21, cart. Siena.

²⁴ Ibid.

²⁵ Ibid.

²⁶ Il magazzino merci era già stato costruito.

²⁷ Il capo del Servizio lavori e costruzioni di Roma al capo del Servizio lavori di Firenze, lettera datata Roma, 4 maggio 1932, A.S.C.F.F.S., fasc. 20, cart. Siena.

²⁸ A. MAZZONI, *Ministero delle Comunicazioni/Ferrovie dello Stato/Servizio Lavori e Costruzioni*. «Proposta per la costruzione del nuovo F. V. della stazione di Siena/Relazione», datata, Roma 14 novembre 1933, con timbro di approvazione (27 dicembre 1933), tra

gli allegati indicati figura al punto tre «Pianta (A) e Prospetto (B) in scala 1:100 del progetto modificato»; ma solo la pianta è stata rintracciata nell'A.S.C.F.F.S., fasc. 22, cart. Siena.

²⁹ Vedi nota n. 27.

³⁰ Ing. Mazzoni, in *Comune di Siena*, verbale della riunione tenuta a Siena il 23 agosto 1933, pp. 1-3, cons. nell'Archivio Storico del Comune di Siena, Archivio Postunitario, X.B.78.

³¹ *Comm. Ing. Sicurezza*, ivi, p. 3.

³² Ivi, p. 4.

³³ Conte Fabio Bargagli Petrucci, ivi, p. 5.

³⁴ Del terzo progetto (23 agosto 1933): il fianco e il prospetto sul piazzale esterno sono stati rintracciati, come allegati, nel documento *Ferrovie dello Stato-Compartimento di Firenze/Stazione di Siena/Nuova Stazione di Siena*, datato 8 giugno 1935 A.S.C.F.F.S., fasc. 30, cart. Siena; mentre le foto della pianta e del prospetto sul piazzale esterno sono conservate nel Fondo Mazzoni, Mart, Archivio del '900, Rovereto (B20, fasc. II.2.D).

³⁵ C. SEVERATI, *4. Siena '33: un architetto futurista?*, in «Architettura cronache e storia», a. XX, n. 234, aprile 1975, p. 784.

³⁶ A. FORTI, *La Stazione di Siena*, in *Angiolo Mazzoni (1894-1979). Architetto nell'Italia tra le due guerre*, cat. mostra, Bologna, Galleria comunale d'arte moderna, 20 ottobre 1984-3 gennaio 1985, Casalecchio di Reno (BO), Grafis, 1984, p. 190.

³⁷ Lettera di A. Mazzoni, datata Roma, 13 dicembre 1933, cit. in M. CIAMPOLINI, *La Stazione ferroviaria di Angiolo Mazzoni. Un monumento da ripristinare*, in L. FUSI (a cura di), *Siena: dalla stazione alla città. Concorso nazionale per la progettazione dell'area tra via Lauro de Bosis e viale Vittorio Emanuele*, cat. mostra, Siena, Santa Maria della Scala, aprile 1996, Siena, ALSABA, 1996, p. 16.

³⁸ Ibid.

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Verbale della riunione tenuta a Siena il 29 dicembre 1933, cons. nell'Archivio Storico del Comune di Siena, Archivio Postunitario, X.B.78.

⁴¹ Vedi F.T. MARINETTI, *L'architetto Angiolo Mazzoni*, in «La Gazzetta del Popolo», 19 agosto 1933, rist., in «Sant'Elia», a. II, n. 51-52, 3 settembre 1933, p. 4.

⁴² Lettera di U. Ojetti a A. Mazzoni, datata 6 maggio 1934, cit. in A. FORTI, *op. cit.*, p. 42.

⁴³ A. FORTI, *op. cit.*, p. 189.

⁴⁴ Il capo del Servizio Lavori al capo della Sezione Speciale Lavori di Firenze, lettere datate 23 gennaio 1934 e 28 luglio 1934, A.S.C.F.F.S., fasc. 26, cart. Siena, Pizzuti, già collaboratore di Mazzoni in diverse opere (ad esempio nel progetto della cabina apparati centrali di Firenze S. Maria Novella), godeva a tal punto della sua fiducia che l'architetto era solito affidare al disegnatore non solo l'esecuzione degli elaborati grafici esecutivi e il controllo della corrispondenza, ma anche la direzione dei lavori.

⁴⁵ Il disegno della pianta del fabbricato viaggiatori (terzo progetto - seconda variante), è stato rintracciato, come allegato s.d., in una lettera, datata 23 aprile 1941,

indirizzata dal capo del Servizio Lavori e Costruzioni al direttore Generale, A.S.C.F.F.S., fasc. 48, cart. Siena.

⁴⁶ *Testimonianza di Angiolo Mazzoni*, in C. SEVERATI, *op. cit.*, p. 786.

⁴⁷ Questi lavori sono approvati con decreto n. 2606 del 20 marzo 1934.

⁴⁸ I lavori relativi ai gruppi dall'VIII al XV comprendevano: il completamento dei piazzali interno ed esterno; il viale d'accesso alla nuova stazione e la sistemazione della pensilina ordinaria; il fabbricato viaggiatori e le pensiline con i relativi marciapiedi; i meccanismi fissi e gli impianti d'armamento, elettrici, di sicurezza e di segnalamento; gli impianti per il deposito locomotive; il servizio d'acqua; il completamento dei fabbricati per lo scalo merci; l'arredamento del fabbricato viaggiatori e dei fabbricati annessi. Alla *Ferrovie dello Stato-Compartimento di Firenze/Sezione Lavori di Firenze/Linea Chiusi-Siena-Empoli*: «Proposta per la esecuzione delle opere relative all'impianto della nuova stazione di Siena non riguardanti la formazione della sede - XI Gruppo (marciapiedi, pensiline, sottopassaggio e fognature) ed unificazione degli stanziamenti relativi ai gruppi di lavori VIII, IX, X, XI»; sono allegati due disegni (n. 4 e n. 5), firmati da Mazzoni e datati 24 ottobre 1934, raffiguranti il sottopassaggio (prospetti e sezioni), A.S.C.F.F.S., fasc. 26, cart. Siena.

⁴⁹ Verbale della riunione tenuta a Siena il 1° novembre 1935, A.S.C.F.F.S., fasc. 33, cart. Siena; due disegni di arredamento per le sale d'aspetto di 1ª, 2ª e 3ª classe e per la sala reale e locali annessi, firmati da Mazzoni e datati 16 gennaio 1935 e 8 luglio 1935, sono conservati nell'A.S.C.F.F.S., fasc. 34, cart. Siena.

⁵⁰ In seguito all'apertura della nuova stazione, emergono alcuni inconvenienti messi in evidenza dall'esercizio. Sarà demolita la pavimentazione in mattoni della corte annessa al caffè-ristoratore e sostituita con aiuole di piante ornamentali (nella corte saranno inoltre collocati mobili in metallo e sarà ideato un nuovo sistema

di illuminazione). Nella saletta reale mancava una decorosa sistemazione e i marciapiedi erano rimasti incompiuti. Nella pratica *Ferrovie dello Stato-Compartimento di Firenze/Sezione Lavori di Firenze/Linea Chiusi-Empoli*: «Proposta per l'esecuzione di alcune opere di completamento e di sistemazione che sono risultate necessarie alla nuova stazione a seguito della sua apertura all'esercizio», sono allegati, oltre ad una planimetria sullo stato generale delle opere di completamento da eseguire, due disegni, firmati da Mazzoni e datati ottobre 1938, raffiguranti il «Tipo di lume del giardino del ristorante» e i mobili in ferro verniciato per il giardino del ristorante; inoltre è conservato un altro disegno degli «orologi per sottopensilina», datato maggio 1939 e firmato da Mazzoni, A.S.C.F.F.S., fasc. 31, cart. Siena.

⁵¹ Vedi nota n. 28.

⁵² Ibid.

⁵³ I lavori di completamento del piazzale esterno sono compendati nella *Ferrovie dello Stato-Compartimento di Firenze/Linea Chiusi Empoli*: «Proposta per eseguire alcune opere di completamento e sistemazione necessarie per eseguire e garantire la completa efficienza della viabilità ordinaria connessa all'impianto della nuova stazione di Siena», con allegata sezione del piazzale esterno, datata 9 dicembre 1937, A.S.C.F.F.S., fasc. 40, cart. Siena.

⁵⁴ Alla *Ferrovie dello Stato/Sezione Lavori di Firenze*: «Proposta suppletiva ed aggiuntiva a quella approvata con D.M. n. 3100 del 3 dicembre 1946 per il ripristino del fabbricato viaggiatori della stazione di Siena e di alcune dipendenze» (1948) sono allegati due disegni di Roberto Narducci raffiguranti il prospetto del fabbricato viaggiatori verso la città e i prospetti lato piazzale esterno e lato ferrovia, A.S.C.F.F.S., fasc. 51, cart. Siena.

⁵⁵ A. MAZZONI a B. ZEVI, lettera datata 14 luglio 1973, Mart, Archivio del '900, Rovereto (Doc. in D4).