

La stazione ferroviaria è il simbolo della modernità (capitolo 9)

Se il Novecento è stato il secolo dell'aeronautica, l'Ottocento fu certamente il secolo della ferrovia, che rivoluzionò il sistema dei trasporti. Il treno accorciò drasticamente le distanze tra località diverse, abbattendo i tempi di percorrenza e facilitando lo spostamento di merci e persone. I traffici crebbero, con effetti economici straordinari. Molto cambiò però anche in altri campi. Per esempio, nelle abitudini dei viaggiatori. O nell'architettura e nell'urbanistica: le antiche stazioni di posta furono sostituite dalle stazioni ferroviarie. Con modalità e conseguenze largamente impreviste, come spiega lo storico Wolfgang Schivelbusch.

Il traffico preindustriale interurbano era legato allo spazio del territorio che attraversava. E tale rimaneva anche dopo aver raggiunto la propria destinazione: la città. Il rapporto tra la diligenza e la città era esattamente uguale a quello tra la diligenza e gli spazi aperti. I suoi locali di transito, le stazioni della posta, si trovavano nel centro delle città e di regola facevano parte della locanda che da essi prendeva nome («Della posta»), una costruzione che ben poco si differenziava dalle case vicine. L'integrazione nella vita urbana era perfetta.

A questo stretto rapporto pose fine la ferrovia. I suoi luoghi di sosta – le

stazioni ferroviarie – stanno alle antiche stazioni di posta come il treno sta alla carrozza e la linea dei binari alla strada normale: sono qualcosa di fundamentalmente nuovo. La stazione ferroviaria non è parte integrante delle città, come risulta evidente già dalla sua ubicazione all'esterno delle mura, e ne rimane a lungo la strana appendice. Ben presto, i quartieri urbani che confinano direttamente con essa vengono bollati come «industriali» e «proletari». Diventano la zona malfamata della stazione [...].

La stazione passeggeri delle grandi città è caratterizzata da una curiosa bipartizione: la stazione vera e pro-

pria, cioè la tettoia in ferro e vetro, e l'atrio in muratura, la prima rivolta verso lo spazio aperto, la seconda verso la città. Tale divisione in due settori assai diversi, felicemente definiti [...] «per metà fabbrica, per metà palazzo», rappresenta una novità nella storia dell'architettura. [...] A partire dalla metà del secolo, la stazione segna la fisionomia delle grandi città europee [...]. La stazione agisce dunque come una chiusa. La sua funzione è quella di conciliare due tipi molto diversi di traffico, lo spazio del traffico della città e quello della ferrovia.