

Un opera da conservare nel paese che demolisce e ricostruisce

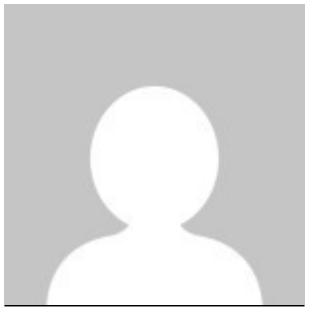
Tokyo. Una sfarzosa illuminazione notturna, con l afflusso di migliaia di visitatori, ha celebrato a fine anno la stazione, lato Marunouchi, rinata dopo lavori di restauro e consolidamento iniziati a maggio 2007 sotto la supervisione di Yukio Tahara e Masahito Shimizu e costati oltre 2,5 milioni di euro. L intervento può ben dirsi epocale e sintomo di un finora inedito approccio al costruito, in un paese poco incline al culto della conservazione e anzi piuttosto sbrigativo nell abbattere e fabbricare ex novo. A salvare l edificio di Kingo Tatsuno inaugurato nel 1914 sono stati da un lato il suo ingresso, dieci anni fa, nel patrimonio storico-culturale della nazione, dall altro il lavoro di lobbying di affezionati di ferrovie e architettura d epoca.

Il restauro ha riguardato in modo evidente l atrio centrale, che Tatsuno volle grandioso per accogliere partenze e arrivi della coppia imperiale, le due cupole costolate che coronano le ali dell edificio, e i muri perimetrali dei primi due piani, sia nella parte in mattoni sia nella parte strutturale in acciaio, al tempo importato dalla Gran Bretagna. Ripristinato secondo il progetto originario il terzo piano,

distrutto dai bombardamenti alleati del maggio 1945, così come decorazioni laterizie e in granito, cavato nelle province di Ibaraki e Okayama. Anche il tetto, rivestito in rame, è stato riportato alle forme perdute con il secondo conflitto mondiale. Tuttavia, se i mattoni mancanti sono stati fabbricati identici per colore e tessitura a quelli d'inizio Novecento, per fasce e lesene esterne si è fatto ricorso alla pietra artificiale. I lavori, svoltisi senza mai interrompere il traffico ferroviario, hanno inoltre introdotto un sistema d'isolamento sismico che, in caso di terremoto, farà ondeggiare l'edificio.

La stazione sorge a meno di 200 m dal Palazzo dell'imperatore, vicinissima anche ai quartieri eleganti di Ginza e Nihonbashi, in un'area urbanizzata poco più di un secolo fa dalla Mitsubishi con ordinate strade ortogonali. Dei palazzi stile London Town voluti proprio qui dall'architetto Josiah Conder non resta nulla, per lo più caduti con il Grande terremoto del Kantÿ del 1923. La stazione ospita venti binari fuori terra della JR East Japan (dieci riservati all'alta velocità, presente nel paese dal 1964), e otto binari sotterranei delle compagnie Keiyÿ e Sÿbu. Ogni giorno vi transitano oltre 3.000 treni e quasi 400.000 passeggeri. Nel corso del 2013 sarà completato anche il lato Yaesu con una pensilina lunga 240 m, denominata Gran Roof.

About Author



Luigi Urru

Verso i cinquanta – a quattro anni lo morde un cane – a 15 aiuta in cantiere edile –

padre sardo, coriaceo: lo vuole avvocato – madre piemontese, cattolica: lo vuole ingegnere – lui s'iscrive a Lettere: latino e greco – d'estate è in Langa a ristrutturare cascine – passa il tempo – a Parigi s'innamora di un'architetta, che non gliela dà – torna in Italia – fa giri per periferie: Falchera, Pilastro, Corviale – poi per chiese romane e ville venete – di mattina s'alza ch'è buio per disegnare ideogrammi – va in Giappone e ci resta un bel po' – finisce il dottorato: e adesso che si fa? – Comincia a scrivere per il Giornale di Allemandi – un'amica lo invita a prendere un tè e lui ci casca – pubblica un libro su Tokyo: bel libro, gli dicono – il tempo passa ancora – trova una bicicletta in cantina e si mette a pedalare – sopravvive allo tsunami e alle radiazioni – saggi, giornali, conferenze – lo fanno professore in Bicocca – gli capita di ripensare al tecnigrafo con nostalgia – visita giardini – restaura una casa d'epoca sulle colline toscane – È andata così, per ora

See author's posts

Condividi