



Le stazioni ferroviarie, cattedrali laiche dell'Europa

A Vienna, la mostra “Bahnhöfe als Stationen in Europa” rievoca l’epopea delle ferrovie e dei loro scali monumentali

VIENNA. Il grattacielo Ringturm è uno degli edifici simbolo dello sviluppo architettonico della Vienna del secondo dopoguerra. Situato là dove la Ringstrasse scende verso il Canale del Danubio, venne **progettato** da **Erich Boltenstern** e **costruito** tra il **1953** e il **1955**, nell’ultimo scorcio cioè della presenza nella capitale austriaca dei quattro Paesi alleati vincitori. Alto 73 metri (93 con l’antenna meteo), fu voluto come dimostrativo segno della ricostruzione della città, sostenuta dagli occidentali: sull’altra sponda del Canale del Danubio si apriva la zona sovietica. Fin dall’inaugurazione **al suo interno** è **ubicata** la sede di una delle maggiori compagnie assicurative austriache, il **Wiener Städtischer Versicherungsverein**, che dal **1998** al piano terra **organizza mostre attinenti all’architettura**.

200 anni di ferrovie, un impatto rivoluzionario in Europa

Quella aperta **fino al 15 novembre** col titolo “**Bahnhöfe als Stationen in Europa**” è al tempo stesso una celebrazione dei 200 anni di vita della compagnia e un omaggio all’era delle strade ferrate, che prese il via due secoli fa in Inghilterra, si espanse presto in tutto il vecchio continente e ne rivoluzionò la vita, rendendo possibile il trasporto di merci ma sempre più anche di persone: nasceva la possibilità di vivere e lavorare in luoghi diversi e prendeva il via il turismo di massa, grazie ad un mezzo di trasporto sicuro, veloce e confortevole, ancorché non ancora del tutto sostenibile dal punto di vista ambientale, dato che le locomotive a vapore funzionavano perlopiù a carbone.

In Austria-Ungheria

Nel regno austro-ungarico l’anno decisivo per inaugurare con una piccola tratta la nuova epoca sferragliante fu il **1837**, ma già l’anno prima Johann Strauss padre compose un valzer che celebrava il nuovo mezzo, l’*Eisenbahn-Lust-Walzer*.

Sarebbero tuttavia trascorsi altri vent’anni prima che venissero aperti tutti i 580 km dell’importante rotta ferroviaria verso Trieste. Intanto, come molte altre metropoli, la capitale asburgica prese a dotarsi di grandi stazioni. La progettazione di questo nuovo tipo di edificio venne affidata ad architetti affermati dell’epoca.

Il risultato furono vere e proprie cattedrali laiche, grandiose e imponenti nel tessuto urbano, con ampio sfoggio di marmi pregiati, statue, decorazioni e ardite tettoie in ghisa e vetro, così come si era visto fare al Crystal Palace, costruito a Londra per l’Esposizione universale del 1851.

Solo con l’andar del tempo le stazioni divennero qualcosa di più di semplici ripari per i viaggiatori, trasformandosi via via in luoghi in cui trascorrere del tempo, per attendere una coincidenza o per bere, mangiare e incontrarsi in caffè e ristoranti interni.

Nel 1910 praticamente tutto il territorio dell'impero austro-ungarico era connesso grazie alla ferrovia, come dimostrano apposite carte geografiche in esposizione.

In Francia

Come a Vienna, anche a **Parigi** l'anno **1837** vide la **costruzione** della **prima tratta fino a Versailles**, nonché di dieci stazioni, di cui oggi quattro dismesse: fra queste, la **Gare d'Orsay, chiusa nel 1939**, salvata dalla demolizione e quindi risanata per essere trasformata in museo, con **Gae Aulenti** a firmare la nuova architettura interna: un esempio di riuscito cambio di destinazione d'uso, **aperto al pubblico nel 1986** e visitato da 4 milioni all'anno di appassionati d'arte.

In Inghilterra

Nella seconda metà dell'Ottocento il primato per lo scalo più grande spetta a **Londra**. Nel **1878** venne **inaugurata** infatti la **stazione di St. Pancras**: una torre neogotica alta 74 metri, con una tettoia di 31 metri di altezza e 210 di lunghezza. Negli anni '60 del Novecento si pensò a una demolizione, sventata tuttavia in extremis, cosicché dopo un **ampio restauro oggi** St. Pancras è il punto di **arrivo e partenza dei treni** ad alta **velocità**, che a 350 Km/h sfrecciano sotto la Manica tra Parigi e il Regno Unito.

In Italia

Nel percorso espositivo curato da Adolph Stiller le stazioni illustrate spaziano in tutta Europa in ogni direzione, e ben presenti sono gli snodi ferroviari italiani: da Milano Centrale a Roma Termini, dalla fiorentina Santa Maria Novella a Trieste, da Torino Porta Nuova a Venezia Santa Lucia.

Critiche e contrasti: la Hauptbahnhof di Vienna e le stazioni moderne

Fra le stazioni sorte nell'ultimo scorcio del Novecento viene documentata anche quella dell'aeroporto parigino **Charles De Gaulle**, entrata in funzione nel **1994**. Fra le **stazioni** più **nuove**, il curatore non risparmia frecciate alla nuova **Hauptbahnhof di Vienna, progettata da Holz/Hoffmann/Wimmer**, costruita dal **2009** e inaugurata in varie tappe come scalo passante a partire dal 2012. Allora presentata all'opinione pubblica come meraviglia della tecnica, viene criticata da Stiller perché "in realtà non è un edificio in senso stretto", e le sue tettoie "non offrono ai viaggiatori un efficace riparo dal vento", che spesso fischia prepotentemente, essendo fra l'altro l'edificio costruito su uno dei punti più alti di Vienna, al di fuori dell'omonimo Bosco.

Tradizione e innovazione tra St. Wolfgang e Stoccarda 21

Ancora, fra le più recenti stazioni **spicca** il piccolo **edificio austriaco** della ferrovia a **cremagliera di St. Wolfgang**, stretta fra il lago omonimo e il monte Schafberg, **firmata** dallo studio **dunkelschwarz**. Realizzata in larga parte in legno, con vele di lamiera forata che ne proteggono le strutture, è stata aperta al pubblico nel 2023. Il ristorante al primo piano offre una suggestiva vista sul lago.

Fra le stazioni di là da venire, la rassegna illustra la controversa "**Stoccarda 21**", **progettata** dallo **studio Christoph Ingenhoven e Ingenhoven Associates**, la cui inaugurazione è prevista per il 2026: **iniziata** nel **2010** e definita come il più grande cantiere attualmente in Germania, ha come principale caratteristica un ampio cono che convoglierà la luce negli interrati dove si snodano i binari.

Immagine copertina: cartolina d'epoca raffigurante la stazione di Torino Porta Nuova (1901)

About Author



Flavia Foradini

Giornalista e autrice per carta stampata e radio, si occupa da oltre trent'anni in particolare di area germanofona e anglofona, ma segue anche temi globali. Scrive per numerosi editori italiani ed esteri, tra cui Il Sole 24 Ore, il gruppo Allemandi, il gruppo Espresso-Repubblica, la RSI (Radiotelevisione della Svizzera Italiana, per cui realizza approfondimenti e audiodocumentari). Ha collaborato con il Piccolo Teatro di Milano e insegnato alla Kunstuniversität di Graz. Ha curato e/o tradotto numerose opere di e sul teatro, e saggi storici. Si è occupata approfonditamente fra l'altro di architettura nazista, in particolare del sistema delle torri della contraerea, su cui ha scritto, tenuto conferenze, e realizzato mostre (con fotografie di Edoardo Conte). Osserva dagli anni '80 gli sviluppi urbanistici e architettonici di Vienna

[See author's posts](#)

[!\[\]\(74d4806277d7e73349d8e8c0897931e9_img.jpg\) Condividi](#)