



HAL
open science

La stazione di Strasburgo, tra passato e futuro

Cristiana Mazzoni, Ali Mahfoud

► **To cite this version:**

Cristiana Mazzoni, Ali Mahfoud. La stazione di Strasburgo, tra passato e futuro. *Trasporti & Cultura*, 2014, STAZIONI E CITTÀ, 38. hal-01254598

HAL Id: hal-01254598

<https://hal.science/hal-01254598>

Submitted on 14 Jan 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

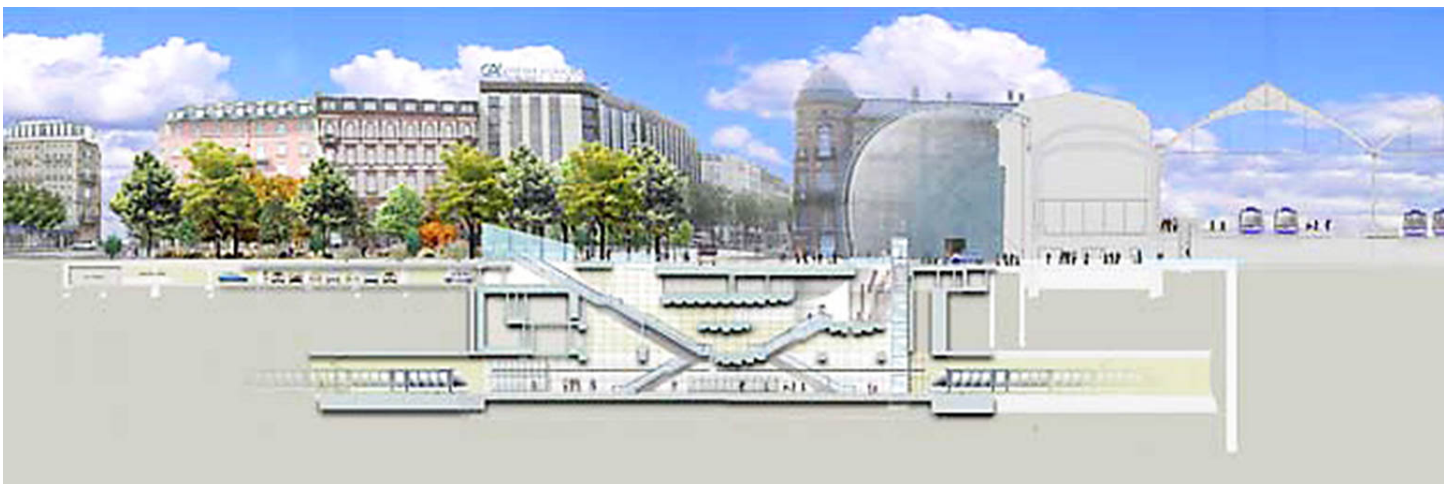
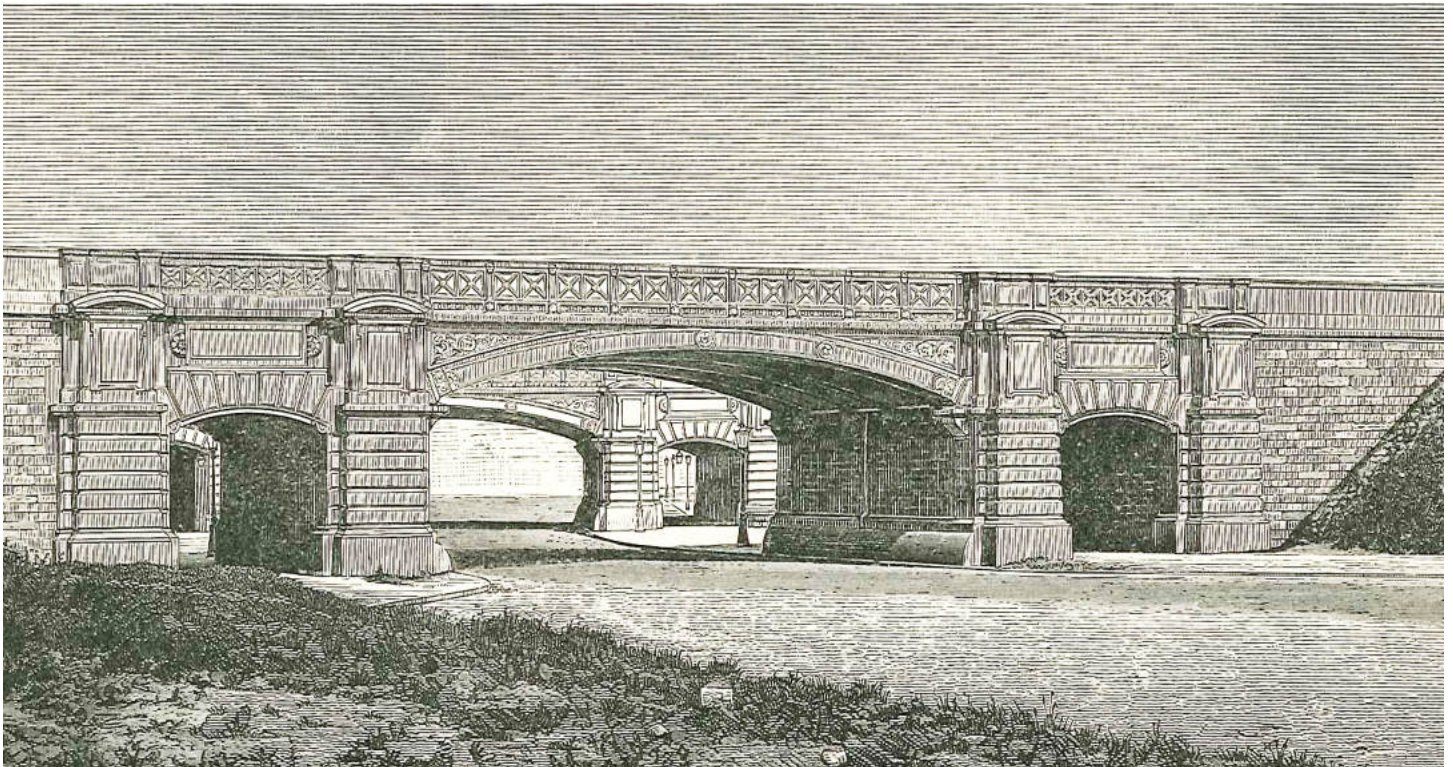
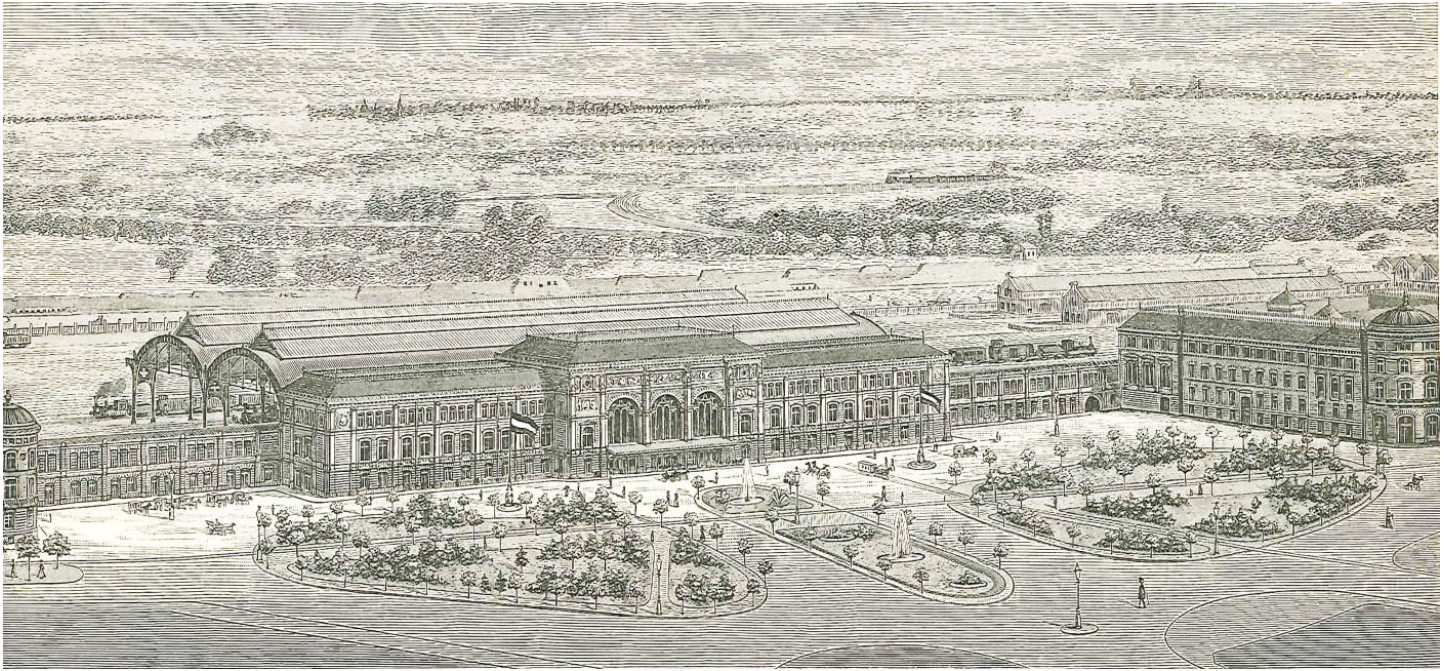
TRASPORTI *& cultura*

30

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



STAZIONE LE CITTÀ



La stazione di Strasburgo, tra passato e futuro

di Cristiana Mazzoni e Ali Mahfoud

All'epoca della sua ricostruzione, nel 1883, la nuova stazione di Strasburgo è un modello unico in Francia di edificio ferroviario pensato da specialisti tedeschi in funzione delle regole tecniche ed economiche della metropoli in gestazione: la *Großstadt*¹. In quest'articolo, ci soffermeremo in un primo tempo sui caratteri architettonici e urbani della stazione ricostruita durante il periodo in cui Strasburgo diventa città tedesca, capitale del Land Alsazia-Lorena (1871-1918). Evocheremo, in un secondo tempo, i caratteri del progetto di trasformazione dell'edificio al momento dell'arrivo dei treni ad alta velocità (2000-2005). La tesi che sottende la nostra riflessione è che, al di là dell'importanza storica dell'edificio e della qualità degli spazi destinati al viaggiatore contemporaneo, la nuova stazione di Strasburgo e soprattutto il sistema complesso della rete ferroviaria ad essa collegata presentano caratteri molto interessanti per lo sviluppo e la strutturazione della città, pensata nella sua dimensione metropolitana.

Hauptbahnhof Straßburg

Nell'ambito di una ricerca sui caratteri tipologici e morfologici delle stazioni della seconda metà del XIX secolo, abbiamo avuto l'occasione di rilevare il ruolo strutturante di tali edifici pubblici rispetto all'evoluzione urbana delle grandi città tedesche e francesi². In particolare, abbiamo posto l'accento sulle qualità degli spazi, progettati e percepiti, legati al viaggio in ferrovia e che accompagnano il passaggio dalla prima alla seconda modernità. Abbiamo lavorato sull'immagine della stazione nella prima rivoluzione industriale, legata all'invenzione del treno e delle macchine alimentate dal carbone e azionate dal vapore (Rifkin, 2011). Tale imma-

1 Riguardo al tema della costruzione tecnica ed economica della metropoli della prima modernità, si vedano in particolare i trattati di Reinhard Baumeister, *Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*, Berlin, Ernst & Korn, 1876; Joseph Stübben, «Der Städtebau», in *Handbuch der Architektur*, Joseph Durm (a cura di), Darmstadt, Arnold Bergsträsser, 1890.

2 Cfr. Cristiana Mazzoni, «La gare et ses rails: charpente structurale de la ville moderne. Entre réalité spatiale et images mythiques (1850-1900)», in *Metropolen. Mythen - Bilder - Entwürfe. 1850-1950*, in Jean-Louis Cohen et Hartmut Frank (a cura di), Berlin, Deutscher Kunstverlag, 2013; C. Mazzoni, *Strasbourg à l'ère de la "grande vitesse"*. La construction d'une métropole transfrontalière entre pensée technique et regard humaniste, in Coll., *Strasbourg. Un patrimoine urbain exceptionnel. Grand Ile & Neustadt*, Lyon, Lieux Dits, 2013; Ali Mahfoud, *L'expérimentation architecturale des gares en Europe: interaction entre image et usage*, tesi di dottorato in corso in architettura e urbanistica, sotto la direzione di C. Mazzoni, Laboratorio AMUP (EA7309), Università di Strasburgo.

The railway station in Strasbourg: between the heritage of the past and a vision of the future

by Cristiana Mazzoni and Ali Mahfoud

Like many European cities linked by the high-speed network, Strasbourg needed to upgrade its legacy of railway stations to accommodate the new High-Speed (TGV) trains and travellers from Paris and other European cities in the early 2000s. The article focuses on the character of Strasbourg's train station across two distinct periods: first, at the time of its construction during the "German" period (1871-1918), and second with the advent of high-speed trains in 2000-2007. Since its construction in 1883, the train station in Strasbourg has represented an emblematic model of public buildings following the city's pattern of development and expansion, defined by German urban planners such as Reinhard Baumeister and Joseph Stübben. This train station in fact embodied the theories of these planners regarding the *Großstadt*. Over time, the station has undergone a series of modifications. It was last redesigned in 2007 for the arrival of TGV trains to the city. Today the architectural typology of the station juxtaposes the original old building, featuring a gallery of trains, with a large transparent hall of glass and steel. While maintaining the visibility of the old façade, this hall ensures the transition to the outside and to other modes of transport. Indeed, Strasbourg's train station reflects a desire to meet the demands of development along with the articulation of transport facilities in the city. As a crossroads where all the means of transport come together, this station must ensure the intermodality of all the transport facilities, while taking into account a new tram-train project which will eventually reposition the station in the city and its suburbs.

Nella pagina a fianco, in alto: immagine della stazione storica di Strasburgo; al centro: immagine del ponte ferroviario all'altezza della Porte Blanche; in basso: sezione del progetto di ampliamento della stazione, con il tunnel sotterraneo dei tram, 2005.

gine cambia con la seconda rivoluzione, segnata dall'arrivo del motore a benzina e dalla moltiplicazione di grandi strade e autostrade. Dalla città industriale alla città funzionale, fino alle metropoli d'oggi "connesse e globalizzate" – la nostra terza modernità urbana – la storia delle stazioni e delle ferrovie si riallaccia alla storia dei tessuti in evoluzione, dei territori percorsi e vissuti, delle percezioni che ciascuno ha dei propri cammini e degli spazi legati alla mobilità. Da ciò nasce l'importanza di uno sguardo attento non solo all'architettura dell'edificio della stazione ma anche al sistema delle reti e alla struttura urbana e territoriale che essa contribuisce a formare.

Strasburgo è un esempio emblematico dell'invenzione di tale sistema di spazi e infrastrutture che pongono la stazione alla cerniera tra i diversi flussi e percorsi, all'interno del nuovo tessuto della città in espansione. Costruita nel 1883 dall'architetto berlinese J. E. Jacobsthal, la *Hauptbahnhof Straßburg* è una stazione di passaggio che testimonia dell'importanza delle teorie urbane degli ingegneri ed economisti tedeschi, autori dei recenti trattati sull'arte di costruire le città: lo *Städtebau*³. Tali fonti, che approfondiscono temi tanto legati alla costruzione dell'edificio viaggiatori, quanto all'insieme delle infrastrutture ferroviarie e al loro rapporto alle strade e piazze urbane, dimostrano inoltre una volontà di sintesi e di superamento dei modelli francesi, troppo settoriali e disarticolati. Esse mettono in luce la necessità di creare un dialogo trasversale tra gli attori dell'urbanistica e fanno emergere una visione unitaria della città – la *Großstadt* – in cui le competenze di ingegneri, architetti e urbanisti si articolano tra loro e danno forma a un paesaggio unitario, malgrado i contrasti in esso presenti.

Come lo ricordano Annelise et Roger Gérard nelle loro ricerche sulle stazioni della regione renana superiore, la scelta del posizionamento dell'edificio viaggiatori deriva dalla necessità di conciliare tra loro imperativi e scale territoriali differenti⁴. Nel piano urbanistico redatto nel 1880, la Stazione è considerata, assieme all'Università e al Porto, uno dei tre poli che permettono alla città di affermare il nuovo ruolo economico e culturale di Strasburgo, eletta da poco capitale del *Reichsland*. Abbandonato il sito della vecchia stazione di testa, il nuovo fabbricato è costruito al posto di uno dei bastioni di Vauban, nel quartiere di Kagueneck, quale edificio monumentale situato al punto d'incontro di tre strade di collegamento con il canale del Faux-Rempart e il centro storico. Alla scala regionale, nazionale e internazionale, il fabbricato è pensato come un elemento cardine dell'incontro dei collegamenti ferroviari con Kehl, Basilea e Parigi e permette di creare nuove relazioni strategiche con Francoforte, Berlino e l'insieme delle città tedesche.

Dal punto di vista del rapporto delle reti con il tessuto urbano, tali quartieri che fanno parte dell'estensione di Strasburgo – ancora oggi chiamati la "città nuova", la *Neustadt* – sono pensati secondo il modello di altre grandi città tedesche, quali ad esempio Amburgo e Berlino. Ricordiamo in particolare che a Berlino l'anello periferico di collega-

3 Si ricorda in particolare che Reinhard Baumeister, autore del celebre trattato menzionato, est membro influente della commissione del Piano di estensione della città di Strasburgo.

4 Annelise Gerard et Roger Gerard, «Place de la gare et centralités urbaines à Strasbourg – 1870-1994», in Isaac Joseph (a cura di) *Villes en gares*, Paris, Recherches, 1995, p. 45-78.



mento delle linee a lunga distanza – il *Nordring* e il *Südring* – destinato alle merci e agli spostamenti militari è costruito tra il 1871 e il 1877, negli stessi anni e con gli stessi protagonisti del dibattito relativo al piano di estensione di Strasburgo. Nel 1882 è inaugurata la *Stadtbahn*, ferrovia urbana destinata prevalentemente al traffico passeggeri: essa attraversa il centro di Berlino, lungo l'asse est-ovest, sotto forma di un viadotto sopraelevato di collegamento tra varie stazioni di testa, e tesse un legame tra i diversi quartieri attraversati. Anche se tale sistema complesso – le linee radiali con le relative stazioni terminali, la *Ringbahn* e la *Stadtbahn* – non è inserito, al momento della sua creazione, in un vero e proprio piano di sviluppo urbano, esso assume, dal secondo decennio del Novecento, un ruolo fondamentale nello sviluppo della Grande Berlino. L'insieme del sistema ferroviario a breve e a lunga distanza struttura il nucleo centrale della *Großstadt* e costituisce il punto di diramazione delle linee periferiche (*Vorortbahnen*)



che percorrono il territorio in cui saranno realizzati i nuovi quartieri abitativi: le *Siedlungen* con i relativi servizi.

La *Hauptbahnhof Strassburg* testimonia di tale volontà di creare un sistema articolato di diverse modalità di trasporto su rotaia in relazione alla maglia degli spazi pubblici urbani. Situata su due livelli, come le stazioni costruite negli stessi anni a Berlino, Vienna o Amburgo, l'edificio viaggiatori sviluppa una prima serie di servizi al livello della piazza, mentre la galleria dei treni è situata a livello dei binari, a 4,20 metri dal suolo della città. Alla scala urbana e metropolitana la stazione disegna un nodo strategico alla cerniera tra le reti nazionali e le reti urbane, le prime rappresentate dal sistema ferroviario tedesco (diverso da quello francese per il senso di marcia dei treni) e le seconde da quello del tram. Quest'ultimo è creato negli anni 1880, con vetture trainate da cavalli e che saranno progressivamente elettrificate dal 1895. Non lontano dalla stazione, il ponte ferroviario in pie-

tra all'altezza della Porte Blanche, la cui immagine è riprodotta nell'importante libro *Strassburg und seine Bauten*, rinvia a tale nuova stratificazione del suolo della città e al dialogo che le infrastrutture ferroviarie creano con le strade e gli spazi pubblici urbani⁵. Assieme ad altri libri dello stesso tipo consacrati alle città tedesche, quest'opera forma una vera e propria enciclopedia relativa alla costruzione della *Großstadt*: in essa sono messe in luce i sistemi d'organizzazione delle strade e degli spazi pubblici e il loro rapporto all'insieme delle strutture e delle infrastrutture ferroviarie. Si assiste così nella Germania del XIX secolo, attraverso tali opere, alla codificazione del modello della città industriale e al suo superamento al fine di definire i nuovi caratteri della grande città. Tali teorie rimettono in discussione i sistemi classici e barocchi di disegno dello spazio urbano, legati in particolare

1 - Pianta della città di Strassburg con la zona ferroviaria nel settore ovest, verso il 1900.

5 Cfr. Architekten und Ingenieur Verein für Elsass-Lothringen, *Strassburg und seine Bauten*, K. J. Trübner, 1894.

allo sviluppo delle città italiane e francesi. Le strade e i viadotti, i parchi pubblici e le piazze sono definite come i punti fissi di un sistema che riproduce la forma della città classica e barocca e la adatta ad una scala più importante, in cui è integrata l'estensione della città con le proprie zone periferiche, industriali e abitative. Si tratta di mettere in chiaro il rapporto e l'articolazione di tali elementi e spazi urbani, in modo da garantire l'estensione equilibrata, chiara e armoniosa della città. Il piano di estensione, formato dalla somma di piani parziali di organizzazione dello spazio, è lo strumento capace di trasmettere con forza tale nuova idea di città quale architettura, in cui ciascun elemento è rapportato agli altri, attraverso una ricercata relazione di equilibrio. Grazie alla messa a punto di tale sistema di composizione dello spazio – in cui i diversi elementi che disegnano i tratti della *Großstadt* sono messi in rapporto gli uni agli altri – le stazioni e le ferrovie diventano gli elementi cardine di strutturazione del tessuto della prima modernità urbana.

Alba del XXI secolo: l'arrivo dell'alta velocità e la riscoperta della ferrovia leggera

È risaputo che la città europea è disegnata, già dagli anni 1930, in base a scelte tecniche legate allo sviluppo incrementale della vettura individuale. In Francia, la struttura viaria e autostradale si è rinforzata alla fine della seconda guerra mondiale e durante gli anni "gloriosi" della crescita urbana, demografica ed economica, che vanno dal 1955 al 1975. In questi anni si è decretato l'arrivo delle autostrade urbane alle porte della città, e il disegno degli spazi pubblici è generato prevalentemente dalle esigenze legate alle strade ad alta intensità di traffico e al parcheggio delle autovetture. In seguito a tali nuovi obiettivi, le reti del tram sono smantellate a Strasburgo nel corso degli anni 1950: dal 1953 al 1955 si assiste alla soppressione delle reti suburbane e dal 1956 al 1960 a quella delle reti urbane. La logica unitaria e articolata di disegno dello spazio della città, caratteristica del XIX secolo, lascia il posto a una logica settoriale e corporativista, tanto della circolazione quanto del rapporto tra il territorio e le infrastrutture.

La piazza della stazione centrale, privata del giardino e delle tramvie, è prevalentemente luogo di arrivo e di smistamento delle strade ad alta circolazione. Il grande parcheggio disegnato al posto del giardino è diviso in tre settori, destinati ad accogliere i taxi, le autovetture private (nel sottosuolo) e gli autobus. Le autostrade s'impongono sul territorio urbano e suburbano senza dare luogo a una riflessione sulla qualità di tutti quegli spazi di relazione, pensati come vere e proprie soglie dense di simboli e di immagini, e rappresentati nel territorio del XIX secolo dalle stazioni, dai viadotti e dai ponti ferroviari.

Di fronte a tale realtà, che si è imposta durante tutta la seconda metà del XX secolo, la questione che emerge con urgenza oggi è quella della rivalutazione delle diverse reti legate alla mobilità ferroviaria - alcune abbandonate già dagli anni 1970 - e l'invenzione di un nuovo rapporto di tali infrastrutture con la città e il territorio metropolitano. Tale rivalutazione permetterebbe di disegnare una capillarità dei vari percorsi – da quelli dei pedoni e

delle biciclette, a quelli delle autovetture, dei tram e dei treni ad alta velocità.

Non è un caso se Strasburgo si distingue già dagli anni 1980 per i dibattiti tanto politici, quanto tecnici, intorno al ripristino della rete urbana e suburbana della ferrovia leggera rappresentata dal tram. Diversamente dalle altre città francesi, a Strasburgo esiste infatti questa importante eredità dei piani e progetti degli urbanisti tedeschi, caratterizzati non solo dall'apertura del dibattito a diversi attori, competenze e discipline, ma anche dall'emergenza della rete ferroviaria come elemento del disegno e della strutturazione unitaria dello spazio urbano.

Parallelamente a tale eredità tecnica, esiste un'altra eredità molto importante legata al periodo di appartenenza della città di Strasburgo alla Germania: quella dello sviluppo di un dibattito universitario legato alla fenomenologia e alla psicosociologia dello spazio, dapprima intorno alla figura di Georg Simmel, poi intorno alle scuole di pensiero ridefinite da Maurice Halbwachs o Abram Moles. Tanto quanto le infrastrutture e le loro tecnologie, tali scuole di pensiero fanno parte oggi dei "geni" della città e permettono di comprenderne il carattere, sia dal punto di vista della struttura fisica, che da quello immateriale delle idee. Già nel XIX secolo, non solo i filosofi ma anche i geografi appartenenti alla corrente umanista hanno messo l'accento sulle specificità topografiche, culturali e paesaggistiche di Strasburgo, legata al modello policentrico delle città del Reno superiore - e della loro rete formata da Basilea, Zurigo, Francoforte, Stoccarda ecc. - più che dalla rete delle città francesi facenti capo alla capitale, Parigi, secondo un sistema monocentrico. Nei loro scritti riemerge l'eco delle impressioni di viaggio e delle descrizioni del paesaggio che appare, all'altezza della "fossa" di Strasburgo, come il risultato di un abbassamento geologico, delimitato a ovest dai Vosgi e a est dalla Foresta Nera. Il racconto più noto è quello di Goethe, che descrive la prospettiva della città vista da un punto lontano in leggera altitudine: ciò che lo colpisce è tutta la ricchezza della vegetazione, dei ruscelli, dei fiumi, delle isole lungo le rive del Reno, e, nella vasta piana, le terre coltivate che cingono la città⁶.

Il tragitto verso Kehl dalla stazione di Strasburgo, situato a 4,20 metri d'altezza dal piano della città, ci riporta alla ricchezza di tali descrizioni relative alla geografia e alla topografia dei luoghi. Ristrutturata nel 2007 per accogliere i TGV della linea Est, la stazione propone oggi una nuovissima galleria dei viaggiatori, disegnata da un'ampia vetrata curva, che permette di collegare visivamente l'interno della stazione allo spazio pubblico della piazza. La galleria è caratterizzata anche dalla presenza di uno spaccato verticale che la collega ai piani sotterranei e alla rete del tram. La sovrapposizione di strati che si legge in verticale ci ricorda che oggi la costruzione dello spazio pubblico è sempre più pensata attraverso quei valori qualitativi, visivi e percettivi proposti dal dibattito della seconda metà del XX secolo, relativo alla fenomenologia dello spazio. In seguito, dalla galleria dei treni e dalla linea ferroviaria sopraelevata, la vista lungo il tragitto verso Kehl è prima di tutto urbana. Una vista unica, poiché si sa che il cuore dell'agglomerazione, situato in una vasta piana alluvionale

⁶ Johann Wolfgang von Goethe, *Poesia e verità*, Bompiani, 2009 (traduzione italiana dell'edizione tedesca *Aus meinem Leben. Dichtung und Wahrheit*, 1808-1831).



2 - Foto della galleria dei treni.



3 - Foto aerea della piazza della stazione con la nuova vetrata antistante.

con zone di palude e l'onnipresenza dell'acqua, non possiede nessuno spazio pubblico con vista dall'alto: un unico terrazzamento a ovest - la terrazza di Schiltigheim (terrasses de loess) -, disegna i punti più alti della piana, a 144 metri s.l.m., mentre i corsi d'acqua sono situati a 139 metri di altitudine. Il viadotto del treno, con i propri ponti, argini e terrapieni incarna quindi tutti i requisiti per potersi trasformare in uno spazio pubblico che non frattura il territorio ma che collega tra loro i territori percorsi; uno spazio pubblico capace di strutturare la città e le pratiche di vita attraverso il movimento del treno e, con esso, attraverso il movimento del corpo nello spazio, tanto caro ai pensatori sopra menzionati.

A Strasburgo, prima che in ogni altra città francese, la stazione, la ferrovia e i treni hanno saputo ritrovare, nel XXI secolo, l'antica convivenza con la città, tipica dei progetti del XIX secolo. Ma occorrerebbe spingere ancora più lontano tale obiettivo e poter ritrovare l'antica dialettica tra il ferro, la pietra e l'acqua, l'antico lavoro sulla luce,

che caratterizza i più begli esempi dell'architettura ferroviaria della città industriale. Come ritrovare oggi nella stazione la sensazione di essere in una vera e propria piazza coperta che permette di collegare il cuore metropolitano e la sua periferia, alla quale esso gira ancora oggi la schiena? Come pesare una struttura articolata e gerarchica delle reti (urbane, metropolitane, regionali, nazionali, internazionali) destinate al trasporto passeggeri, capace di formare il nuovo scheletro del territorio? È questo, a nostro avviso, uno dei più importanti obiettivi della trasformazione di Strasburgo in una nuova metropoli transfrontaliera, che dialoga con le grandi città del cuore dell'Europa: mettere in piedi un processo di progetto che sappia appoggiarsi sull'eredità del periodo tedesco, ancora molto presente, formato sia dal sapere tecnico legato al rapporto tra le infrastrutture e la città, sia dal pensiero umanistico, che ha accompagnato la loro costruzione e la loro evoluzione.

Riproduzione riservata ©