

Secundino Zuazo: accessibilità ferroviaria, paesaggio tecnico e nuove centralità

Madrid, Bilbao, Saragozza

Architettura del Mondo. Ricerche e progetti dal mondo universitario

Il ruolo centrale svolto storicamente dall'infrastruttura ferroviaria nell'insediamento, l'effetto di "sdoppiamento del centro" indotto proprio da alcune stazioni spagnole oggi investite dalla riprogettazione dell'alta velocità, unitamente alla loro precoce intermodalità, mostrano una resistenza fisiologica verso gli attuali fenomeni di indifferenza funzionale e localizzativa. E con essa, i caratteri strutturali - e non solo morfologici - su cui si fonda l'idea stessa di centralità.

In questa prospettiva, i progetti urbani e a scala territoriale che Zuazo disegna tra il 1920-30 per Madrid, Saragozza, Bilbao, risultano emblematici (similmente a quelli di De Finetti per Milano) e costituiscono un riferimento con cui misurare anche i progetti della contemporaneità.

I suoi interventi, infatti, preconizzano o definiscono nuovi centri complementari alla città storica muovendo da una lettura strutturale dell'insediamento urbano che, proprio nell'accessibilità su ferro, coglie il dato originario della centralità nella città moderna.

Madrid "città vertebrata" e nuove centralità

La stazione di Atocha di Madrid, nodo della rete nazionale, si era insediata nel luogo che consentiva maggiore prossimità al centro città e ai complessi monumentali che il progetto di Pescator (1849), non realizzato, cercava di porre in relazione con l'impianto del primo embarcadero.

Centro di relazioni anche a scala territoriale e testata del Contorno di stazioni lungo il quale si erano insediate le industrie e i grandi impianti urbani, Atocha è prima fulcro del progetto di Cerdà, che la collegava ai maggiori porti spagnoli e poi porta di accesso meridionale della Ciudad Lineal di Soria, alternativa sperimentale alla città compatta e radiocentrica.

Con il Progetto di concorso del '29 per il Piano di espansione di Madrid, Zuazo interviene direttamente sull'ossatura strutturale, coniugando disegno urbano e radicale riorganizzazione dell'infrastruttura ferroviaria secondo un'ipotesi secante, lineare e passante che spezza il radiocentrismo della città e segue le "linee di forza" territoriali prefigurate da Cerdà.

Trasformando l'attestamento di Atocha in una stazione passante, Zuazo configura una "città vertebrata" da un sistema di stazioni sotterranee interconnesse lungo un nuovo tracciato ferroviario nord-sud, che orienta lo sviluppo insediativo e i caratteri di centralità lungo una direttrice territoriale privilegiata, riconosciuta come fisiologica alla struttura della città, configurando in superficie l'asse Paseo del Prado-Recoletos-Castellana.

Lungo questa direttrice di sviluppo, a partire dalla testata di Atocha - riconfermata come stazione primaria insieme alla Nueva Estacion Central Hipodromo -, ricolloca l'industria e prefigura le nuove centralità, secondo un'idea di città che ha come antecedente la Ciudad Lineal.

Con il successivo incarico per gli Enlaces ferroviarios ('31-34) sviluppa la fattibilità del progetto - molto osteggiato dalla compagnia ferroviaria - e, con la costruzione dei Nuevos Ministerios da lui stesso progettati (1933), l'accessibilità di lunga distanza garantita dalla stazione Hipodromo sancisce lo sdoppiamento del centro.

I piani di Zuazo prefigurano un'ossatura resistente che dal '67 vertebrava il corpo della città, e colloca l'asse della Castellana al centro dello sviluppo urbano.

Fin dal concorso del 1985, vinto da Rafael Moneo, Madrid ha reinvestito sul ruolo primario di Atocha rimodellata in due fasi, (1992 e 2010) come stazione intermodale. Come già nel progetto di Pescator, la complessa orografia del luogo indirizza Moneo all'interpretazione dei dislivelli, del rio e delle composite presenze monumentali come un palinsesto da leggere, cui l'impianto risponde con una collisione di parti e geometrie, tra il pittoresco e il foro romano. La stazione non è più un edificio monolitico ma un paesaggio artificiale su più livelli che però fa riferimento alla storia: i piani orizzontali di copertura degli impianti sono grandi superfici astratte a cui s'incernierano gli elementi figurativi - la torre, il battistero, le cupole *soaniane* - che configurano spazi e segni riconoscibili.

Attraverso l'accessibilità ferroviaria Zuazo definisce un'idea di città; consapevolezza che oggi, invece, non risulta nell'ulteriore prolungamento della direttrice Nord della Castellana, incentrato su un controverso progetto di lottizzazione attorno alla stazione di Chamartin.

Saragozza, architettura regionale e tracciato continentale verso il “porto naturale nel Mediterraneo”

L'interesse di Zuazo per le ragioni strutturali della centralità, trovando inedite conferme anche nel caso di Saragozza, evidenzia l'approccio teso a integrare architettura, città, infrastruttura. Così che, anche a Saragozza, la localizzazione della stazione intermodale passante Delicias (costruita da Carlos Ferrater, 2003), ha confermato la localizzazione della Estación del F. C. Central de Aragón, progettata da Zuazo attorno al 1931.

Impegnato a Saragozza nel progetto di un *ensanche parcial* a sud della città (1928-31), diversamente da quanto si è sostenuto (Maure Rubio L., 1987) Zuazo non è interessato esclusivamente alla residenza ma, ancora una volta, al rapporto tra ampliamento e disegno infrastrutturale della città.

In uno schizzo a scala 1:5.000 (settembre 1931) mette in relazione l'ampliamento con il riordino complessivo dei tracciati urbani e ferroviari, definendo una futura fascia di espansione urbana a sud est della città tra l'*ensanche parcial* e una nuova stazione passante del Central a cui fa capo anche la nuova linea Caminreal-Zaragoza, inaugurata nel 1933.

Scendendo alla scala architettonica, studia la stazione passante (poi costruita dall'amico L.G. Soto nel 1931) e il piano di urbanizzazione dell'intorno.

La stazione con la nuova linea di Caminreal prospettava un ruolo per Saragozza non solo come centro regionale e nodo di comunicazione nella rete nazionale ma anche come autonomo centro di raccordo e di valico di un nuovo itinerario tra il Levante della Spagna e il centro della Francia.

La nuova linea, infatti, costituiva il ramo mancante di un nuovo tracciato continentale che, riducendo i tempi di viaggio da Saragozza a Valencia “*su puerto natural del Mediterráneo*”, collegava Parigi all'imbarco per Algeri nel punto di minor distanza via mare.

Zuazo costruisce tutte le stazioni intermedie, per le quali studia una serie di tipologie passanti sperimentandone l'inserimento nel paesaggio mediante "una soluzione armoniosa di un problema moderno con elementi di architettura regionali" e l'uso "sincero di materiali locali" ("Arquitectura Española Contemporánea", 1928).

Bilbao, centralità e figura del "paesaggio tecnico"

A Bilbao, città che per dieci anni ha letteralmente "perso il treno" dell'alta velocità, la riconversione dei 12km di città industriale lungo il Nervion, dal cuore dell'Ensanche fino al nuovo porto, è stata inizialmente affidata all'"effetto Guggenheim".

Fondata per esser porto, Bilbao si era insediata nel punto in cui la Ría diventava navigabile, offrendo una via verso il mare. La "forza d'urto" del sistema ferroviario aveva sovvertito le tradizionali gerarchie insediative dell'impianto urbano, condizionandone le potenzialità di espansione, ma al tempo stesso aveva stabilito in corrispondenza delle stazioni di Abando il perno dell'*ensanche* e instaurato un rapporto potenzialmente virtuoso con i caratteri fisiologici dell'insediamento.

Chiamato a intervenire con un progetto di "Reforma interior" del centro antico, Zuazo ancora una volta sconfinava dall'incarico offrendo una lezione dimostrativa di visione strutturale della città. Sull'altra riva, attorno alle stazioni di Abando progetta un nodo di interscambio ferro-acqua capace di ridisegnare il lungo fiume, dare centralità e figura al paesaggio tecnico della città nuova industriale, rilanciare la storica portualità.

La traduzione architettonica del piano offre un'immagine urbana coerente incentrata sulla Ría, che triangola il paesaggio centrale ponendo i nuovi edifici in frontalità con le stazioni e il teatro e, a distanza, con l'università e il mercato della Ribeira.

Alla tripartizione *sullivaniana* del grattacielo, posto a simbolo della Bilbao moderna, Zuazo aggiunge un basamento ipogeo connesso direttamente all'infrastrutturazione intermodale a livello della Ría: un viadotto porticato accoppiato alla banchina ferroviaria esterna che avrebbe consentito il carico e scarico direttamente dai battelli. Parimenti, l'intersezione delle vie di terra, dell'infrastruttura ferroviaria e di quella fluviale, registrata nella sezione del basamento, raffigura nel paesaggio urbano un peculiare aspetto del paesaggio tecnico: il tema della "città su più livelli", più che mai attuale nelle esigenze odierne di intermodalità.

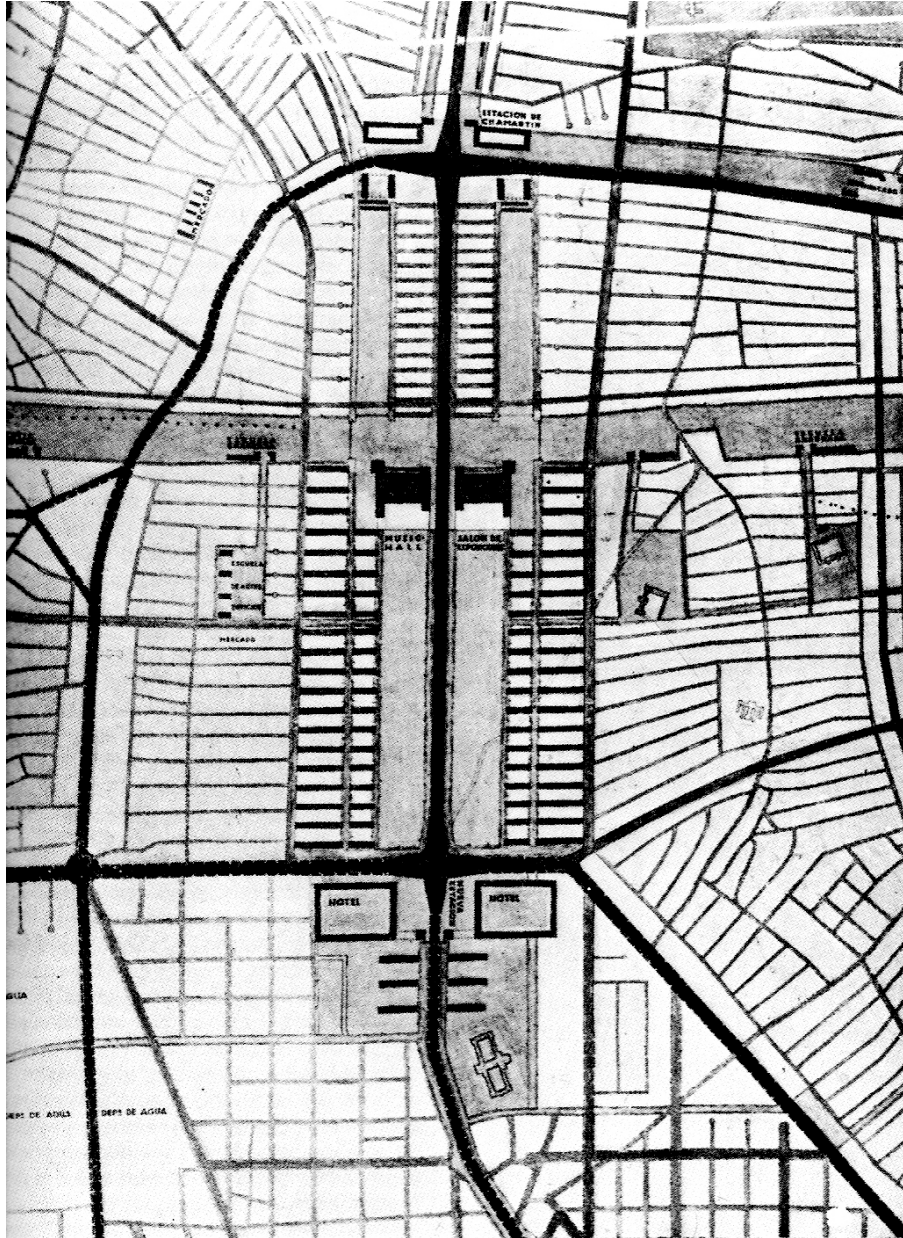
Mentre questo carattere prefigurato da Zuazo è assunto in seguito nella sezione della stazione intermodale di Abando progettata da Stirling (1992), l'attuale piano di fattibilità sembra sancire la tabula rasa dello scalo ferroviario, prestandosi a indifferenti ipotesi morfologiche di normalizzazione dell'eccezionalità del nodo di Abando, qui omologato a una qualsiasi parte di città.

KEYWORDS: *Secundino Zuazo Ugalde, stazioni intermodali, architettura delle infrastrutture, paesaggio tecnico, città su più livelli, Madrid, Bilbao, Saragozza, Rafael Moneo, James Stirling, Carlos Ferrater*

Laura Anna Pezzetti

Dipartimento di Architettura, Ingegneria delle Costruzioni e Ambiente costruito
Scuola di Architettura Civile, Politecnico di Milano
Via Durando 10, Milano
02 23995652

laura.pezzetti@polimi.it
Immagini con didascalia

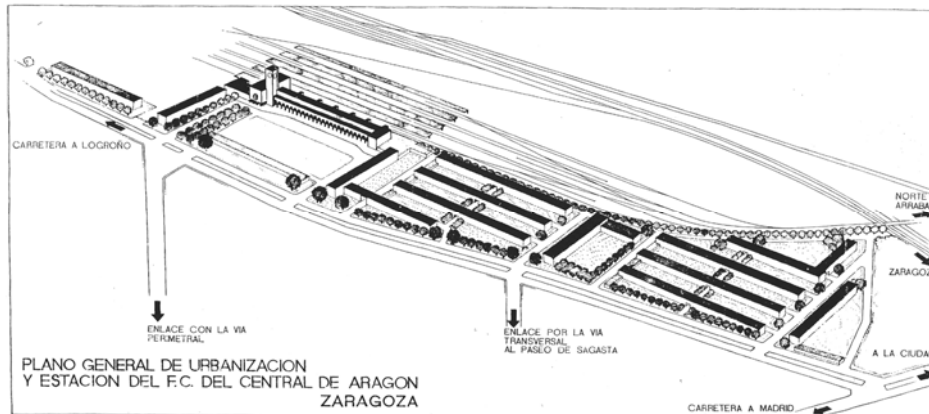


1. S. Zuazo - H. Jansen, *Progetto di concorso per l'urbanizzazione e l'estensione di Madrid, 1929,*

Proposta di riordino della zona della Castellana



2. S. Zuazo Ugalde, "Reforma Viaria Parcial del Interior de Bilbao", 1921-22, Blocco edilizio in altezza tra il viale della Stazione, il nuovo ponte dell'Arenal e la nuova via di Ripa



3. S. Zuazo Ugalde, *Plano General de Urbanización y Estación del F.C. Central de Aragón, Zaragoza, 1931*

Bibliografía

- Pezzetti L.A., *Architettura, paesaggio, infrastruttura dall'ensanche ai progetti di Zuazo e Stirling*, in C. Pallini - S. Recalcati (a cura di), *Città Porto. Matrici architetture scenari*, Libraccio Editore, Milano 2012, pp.159-169
- Pezzetti L.A., *Accessibilità ferroviaria, paesaggio tecnico e nuova centralità a Bilbao: dall'ensanche ai progetti di Secundino Zuazo*, V Congresso di Storia Urbana AISU, Roma 2011, *proceeding*
- Pezzetti L.A., *Stazioni ferroviarie*, in C. Quintelli (a cura di), *Cittàemilia. Sperimentazioni architettoniche per un'idea di città*, Abitare Segesta, Milano 2000, pp. 85-95
- Pezzetti L.A., *Encontrar el centro: la arquitectura y las infraestructuras configuran nuevos caracteres de centralidad en la ciudades españolas*, fellowship del Ministerio degli Esteri, ETSAM Madrid, 2001
- Concurso de la estación AVE en Zaragoza*, in "Pasajes de arquitectura y crítica" a.2 n.16, abril 2000
- Sambricio C., *Madrid: Ciudad-Region. De la Ciudad Ilustrada a la primera mitad del siglo XX*, Comunidad de Madrid, Madrid 1999
- Santos R., *Madrid encuentra el norte, El Plan Chamartin supondrá la remodelación total de la zona y incluirá la construcción de 10.000 viviendas*, in "Revista de los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente" n.461 febrero 1998 pp. 52-57
- Monton Muñoz, *Requiem por l'estación de Caminreal*, Centro de estudio del Jiloca, 1996
- Finch-D. - P. Sharp, *Bilbao 2000: a city for the new millennium*, "The Architectural Journal", vol. 201, n.18, 1995

Stirling J. - Wilford M., *Bilbao: Abando Transport Interchange*, in J. Stirling – M. Wilford and associates, *Buildings and projects 1975-1992*, Thames and Hudson, Londra 1994

Maure Rubio L., *Secundino Zuazo Arquitecto*, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, Madrid 1987

Estación de cercanías e intercambiador de Atocha, in "Arquitectura" n. 255, 1985

Moneo R., *Ampliación de la estación de Atocha*, "Arquitectura", n. 274, 1988

Sambricio C. - Maure L., *Madrid, urbanismo y gestión municipal*, Ayuntamiento de Madrid, 1984

AA.VV., *Las estaciones ferroviarias de Madrid su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad*, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, COAM, Madrid 1980

Breve historia de la Castellana (en forma de entrevista), in "Arquitectura" n.224, mayo 1980

Zuazo Ugalde S., *Memoria descriptiva del proyecto de reforma viaria parcial del interior de Bilbao (1922)*, ristampato in *facsimile*, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Vizcaya, Bilbao 1987

Monclús F. J., *Alineación, ensanche, extensión: tres tentativas de control del desarrollo urbano de Zaragoza*, "Jano" n.59, julio-agosto 1978

Faus Pujol M.C., *El ferrocarril y la evolución urbana de Zaragoza*, in "Cuadernos de Zaragoza" n. 33 1978, pp.42-44

Secundino Zuazo, numero monografico di "Arquitectura" n.141, sept. 1970

Borobio Ojeda R., *Planes de Urbanización de Zaragoza*, Conferenza nell'aula magna dell'Instituto de Estudios de Administración Local 11-4-1946, Madrid 1946

M. A. Navarro, *Plan general de ensanche de la ciudad, zonas 1º. y 2º, Memoria*, Ayuntamiento de Zaragoza, 1934

Zuazo S., *Sobre el futuro Gran Madrid y los problemas de la construcción, de la vivienda y del trabajo*, extracto de la conferencia del señor Zuazo en la Casa del Pueblo, in "Arquitectura" n.149 1931

Zuazo-Jansen, (s.a.), *Memoria del anteproyecto del trazado viario y urbanización de Madrid*, Madrid s.d. (1929?)