

**Soprintendenza per i Beni Architettonici
e Paesaggistici della Liguria**

via Balbi, 10
16126 GENOVA

Alla c.a. dell'arch. **Rossella Scunza** e
arch. **Alberto Parodi**

*Funzionario Responsabile
e Referente scientifico per l'attività di
schedatura digitalizzata sul portale SIGECweb*

Genova, 14/09/2015

OGGETTO: Relazione storica sulla stazione di Brignole in piazza Giuseppe Verdi a Genova.

Prima dell'attuale stazione ferroviaria di Genova Brignole, situata in piazza Giuseppe Verdi, esisteva un più modesto fabbricato viaggiatori situato poco distante, in piazza Brignole. Questa piccola stazione, non a caso, era soprannominata spregiativamente "baracca", per la totale assenza delle attrezzature necessarie ai viaggiatori come le sale di attesa. Consisteva unicamente in un capannone in legno con tetto spiovente ed era composto dai locali strettamente necessari. A distanza di pochi anni dalla sua costruzione, già si pensava di costruirne un'altra (1869), più adeguata nelle funzioni ad una città importante come Genova, anche se non aveva ancora lo sviluppo di oggi. Ciò provocò un lungo dibattito che riguardava progetti di ingrandimento e sistemazione definitiva per risolvere il problema.

Nel 1897 fu individuata la zona, la spianata del Bisagno, e con decreto del 5 febbraio 1899 fu approvato dal Ministero dei LL.PP. il Piano particolareggiato che prevedeva una serie di opere infrastrutturali al contorno, prima della costruzione vera e propria della nuova stazione orientale. Per queste opere furono indette una serie di gare d'appalto, tra le quali l'allargamento del ponte viadotto sul Bisagno e altre relative ai sottovia di Borgo Incrociati, di via Galileo per lo scalo di Terralba, di via Archimede.

Il progettista fu l'ing. Cesare Ottino, funzionario della società Strade Ferrate del Mediterraneo e, dopo la sua approvazione da parte della Commissione Edilizia e della Giunta, il 16 giugno 1899 venne indetto l'appalto dei lavori. La gara venne vinta dalla ditta Bertoglio di Genova che diede inizio ai lavori alla fine dello stesso anno.

I lavori furono rallentati soprattutto per i sottovia e al passaggio a Borgo Incrociati, che veniva continuamente spostato secondo l'esigenza dei lavori, fino a quando nel 1902 ne fu decisa la soppressione e la sostituzione con un sottopassaggio.

Benché i lavori non fossero del tutto completati, il 24 luglio 1905 cessò il servizio viaggiatori della "baracca" e iniziò ad essere utilizzata la nuova stazione orientale, con apertura provvisoria di tutto il corpo centrale, adibito a biglietteria che restò con questa funzione fino al 2014 (oggi, la biglietteria è collocata in un fabbricato laterale). L'inaugurazione ufficiale avvenne il 27 ottobre 1905, con l'arrivo a Genova della coppia reale sabauda.

Nel 1906 venne stabilito che l'Amministrazione Ferroviaria avrebbe eseguito l'illuminazione a luce elettrica del piazzale a sud della nuova stazione con sotto lampade ad arco da 20 amperes montate sui candelabri posizionati sulla facciata.

Allora, il complesso era costituito da sei binari per il traffico viaggiatori, di cui due marciapiedi doppi coperti da pensiline e due semplici, fasci di binari per la formazione e manovra dei convogli.

Il fabbricato viaggiatori, in stile eclettismo neobarocco come andava di moda all'epoca, era anch'esso un progetto di Ottino, costruito sull'ex area di pertinenza militare, ed era concepito come una scenografica quinta teatrale per delimitare verso nord piazza Giuseppe Verdi.

Si sviluppava su due piani, quello inferiore a livello del piazzale esterno e quello superiore a livello dei binari. Nel piano inferiore erano collocati: gli sportelli della biglietteria nel corpo centrale, i servizi accessori ed il deposito bagagli nel blocco di sinistra, il buffet e le sale d'aspetto in quello di destra.

Al piano dei binari erano invece collocati tutti i servizi di stazione e due piccoli fabbricati distaccati, per i servizi igienici. Sempre al piano del ferro, ma spostati praticamente di fronte al fabbricato della vecchia stazione provvisoria, furono realizzati gli edifici d'ingresso al piazzale merci.

L'ing. Ottino, che per il progetto si ispirò allo stile dell'architetto francese Garnier (autore dell'Opera di Parigi e del Casino di Montecarlo) curò e diresse ogni particolare, fino alla sagoma dei mobili. Il materiale di costruzione è per la massima parte in pietra da taglio, granito, fornito dall'ing. C. Gianoli di Torino. Gli zoccoli, i rivestimenti, e i cornicioni erano tutti in granito, anche in questo caso fornito dall'ing. Gianoli, il quale provvide pure i blocchi di marmo del peso di sei tonnellate posti a ventiquattro metri dal suolo per il cornicione del corpo centrale. Nella facciata principale, dal primo piano alla sommità dei tre fabbricati, venne impiegata una pietra da taglio artificiale, fornita dall'ingegnere S. Ghilardi di Milano.

Il mobilio delle sale fu opera della ditta fratelli Capurro di Genova.

Nel 1900 l'ufficio d'arte fece osservare che il fabbricato dei viaggiatori non era abbastanza decorato, osservazioni ritenute giuste dai rappresentanti delle Ferrovie Mediterranee intervenuti in Commissione Edilizia. Finalmente, in data 19 ottobre 1905, gli affreschi e le decorazioni del salone centrale e degli altri vani furono presentati alla stampa.

La decorazione del salone centrale fu opera del pittore Luigi de Servi (1863-1945). Nelle pareti laterali, ciascuno compreso tra due lunette sovrapposte, de Servi dipinse a *trompe-l'oeil* i busti di Colombo, Doria, Mazzini e del duca di Galliera e, ad 8 m da terra, realizzò due grandi affreschi limitati da cornici rettangolari della dimensione di 6x2,20 m. Quello di sinistra rappresentava "*La grandezza di Genova in terra*" con quattro figure di donna, allegorie dell'Industria, della Forza motrice, della Ferrovia e dell'Edilizia, coi loro attributi e sullo sfondo la facciata della stazione. L'affresco di destra, rappresentava "*La grandezza di Genova in mare*": qui, il porto era rappresentato da un vecchio che guidava all'attracco la nave "*Vittoria*", rivolto verso la Navigazione, trainandola con una grossa gomina e appoggiato al timone mentre, dietro di lui, si apriva il porto di Genova con la lanterna ed il Monumento al Duca di Galliera di Giulio Monteverde; l'allegoria de La Navigazione teneva in mano strumenti per le rilevazioni ed aveva intorno diverse carte geografiche; dietro di lei si piegava sotto il carico la figura del lavoratore del porto mentre a destra il pilota indicava il mare.

Sul soffitto realizzò l'affresco "*Apoteosi del lavoro*", delle dimensioni di 14x5 m, con la rappresentazione dell'Italia in trono e, appena più in basso, Genova; altre figure allegoriche erano il Lavoro, il Commercio, l'Economia, l'Arte e l'Abbondanza, mentre sullo sfondo azzurro del cielo s'intrecciavano putti e genietti. La sala d'aspetto di 1° e 2° classe fu decorata ad encausto dal pittore Giovanni Grifo (1869- 1935) con la composizione "*La danza delle ore*", e con figure simboliche (la Geografia, la Scienza, la Navigazione, l'Agricoltura, la Meccanica, l'istruzione).

Lo stesso Grifo dipinse anche sette lunette con putti che sorreggevano gli stemmi di alcune capitali europee e lavorò anche nel buffet, decorato in stile impero, affrescato con quattro allegorie: l'Architettura, il Commercio, l'Ingegneria meccanica, la Storia e, sul soffitto, la Velocità.

I fratelli Dino e G.B. Beroggio, che avevano lo studio al n. 26 di Spianata Castelletto, si occuparono delle decorazioni a finto stucco nella sala d'aspetto di 3° classe, nella sala partenze-arrivi e in un salone oltre che dei sopraporta. La stazione subì pesanti danni nel bombardamento dell'ottobre 1942. I lavori di ricostruzione furono eseguiti nel 1947.