



Università degli studi di Firenze

Facoltà di Architettura

Corso di Laurea Magistrale in Architettura

Curriculum Restauro

a.a 2012/2013



Museo Mercato
Città di Umbertide

restauro e riuso
di un'area
ferroviaria dismessa

Relatore : Prof. MAURIZIO DE VITA

Correlatore : Arch. VIRGINIA NERI

Laureando : ALESSANDRO VENTURELLI

INDICE

INTRODUZIONE

1. INQUADRAMENTO GEOGRAFICO DEL SITO.

1.1 ANALISI GEOGRAFICA

1.2 ANALISI FOTOGRAFICA

2. QUADRO STORICO GENERALE

2.1 OFFICINA MECCANICA FERROVIARIA

2.2 BREVE QUADRO STORICO DI UMBERTIDE

3. RILIEVO E RESTAURO DELLA STRUTTURA ESISTENTE

3.1 RILIEVO E ANALISI DELLA PIANTA

3.2 RILIEVO E ACQUISIZIONE FOTOGRAFICA E RIELABORAZIONE DEI FOTOPIANI PRINCIPALI

3.3 PROGETTO DI RESTAURO DEI PROSPETTI

3.4 RILIEVO DELLE SEZIONI, TECNICHE COSTRUTTIVE E SPAZIALITÀ INTERNA.

4. TEMA PROGETTUALE : ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE

5. ANALISI CONTESTUALI

5.1 ANALISI STORICO — URBANISTICA DEL NUCLEO URBANO

5.2 ANALISI DELLE INFRASTRUTTURE PRINCIPALI DELLA ZONA

5.3 ANALISI DEI PRINCIPALI PERCORSI DI AVVICINAMENTO ALL'EDIFICIO OGGETTO DI TESI

6. PROGETTO

6.1 CONCEPT GENERALE

6.2 CONCEPT DEGLI INTERNI

6.3 ANALISI FUNZIONALE DELLA NUOVA CONFIGURAZIONE DELL'EDIFICIO E DEI PERCORSI INTERNI.

7. CONCLUSIONE E VALORIZZAZIONI

8 . RINGRAZIAMENTI

BIBLIOGRAFIA

TAVOLE GRAFICHE

2. QUADRO STORICO GENERALE

2.1 Officina meccanica ferroviaria

Lo stabile, oggetto di tesi, è sede dell'Officina Meccanica Ferroviaria (Officina Sociale) manutenzioni e riparazioni di Umbertide, proprietà della Ferrovia Centrale Umbra, una delle poche ferrovie italiane in concessione a privati.

Dal punto di vista urbanistico, l'officina è sita nei pressi del centro storico del paese, vicino alla Rocca e alle mura, alla Collegiata di S. Maria della Reggia, nonché di fronte ai giardini pubblici. Per questa particolare collocazione nel corso degli anni è sempre stata oggetto di critiche estetico-urbanistiche.

La costruzione di queste officine è legata al progetto di un ulteriore braccio Umbertide-Terni della prima FAC (Ferrovia Appennino Centrale), dove Umbertide risulterà il km n°0 di questa nuova rete ferroviaria regionale. E' pertanto necessario entrare nel merito cominciando dalla nascita della FAC.

Andiamo a ritroso nel tempo fino al 1 giugno 1881 quando il Consorzio per la Ferrovia Umbro-Aretina costituito dai comuni di Arezzo, Anghiari, Sansepolcro, San Giustino, Città di Castello, Monterchi, Umbertide, Gubbio, Gualdo Tadino, e Fossato di Vico, stipulò una Convenzione con lo Stato al fine di costruire una ferrovia fra Arezzo e Fossato di Vico. Mentre il 2 giugno 1884 la gestione veniva ceduta alla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, l'inaugurazione avveniva il 5 aprile 1886.

Si trattava in realtà di un'opera dalle caratteristiche decisamente da relazione locale che non avrebbe permesso di sviluppare le velocità dei treni di carattere commerciale: lo scartamento era ridotto (950mm) e il tracciato si snodava tra curve tortuose, e rampe estremamente ripide, soprattutto nella zona di Arezzo e Perugia.

Negli anni successivi ci si accorse della necessità di un nuovo collegamento in verticale con Perugia e Terni, tanto che già nel 1899 si iniziò uno studio per una ferrovia da Umbertide a Terni anche in funzione di un interscambio con la linea statale Terontola-Foligno. In questa occasione si progettò l'officina di Umbertide, si decise che la stazione di Ponte San Giovanni doveva essere quella in comune con le FS e che il centro di Perugia sarebbe stato collegato ad essa con una bretella di pochi chilometri ma molto ripida a causa dell'orografia collinare del territorio. Proprio per superare tale dislivello si pensò alla trazione elettrica in corrente alternata monofase 11.000 V con frequenza di 25 Hz. C'erano le condizioni per lo sviluppo

di questa rete ferroviaria e nel 1908 le intenzioni divennero concrete. Infatti è del 9 luglio 1908 la prima Convenzione di Concessione dove la Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo avanzò la richiesta di progettazione e costruzione della nuova FAC (poi FCU Ferrovia Centrale Umbra), che verrà approvata con Regio Decreto del 27 settembre 1908. Quindi il 7 maggio 1910 la Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, per mano dell'ing. capo Raffaele Emilio Ferrari, presentò la relazione tecnica e tutti i relativi elaborati per la costruzione della linea Umbertide-Terni, al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che approvò il progetto il 13 agosto 1910.

La documentazione passerà all'Ufficio Speciale delle Ferrovie, con compito di vigilanza sulle costruzioni, che timbrerà con visto d'approvazione il 21 settembre 1910. Nel 1911 i cantieri vennero aperti e si procedeva abbastanza velocemente. E' di questo periodo il primo progetto di costruzione delle officine meccaniche in oggetto: nel primo lotto di costruzione dei binari era compresa la realizzazione dell'edificio descritto con planimetria, pianta, prospetti e sezioni. Il progetto prevedeva una struttura molto regolare adibita a officina con alloggi e rimessa.

La facciata principale presentava 3 campate due di luce più piccola e una più ampia, il fianco era descritto da grandi aperture che illuminavano le attività interne e la copertura era sostenuta da capriate metalliche sormontate da un orditura secondaria in legno. Entravano in officina 4 binari due nei locali riparazioni e due nei locali rimessa.

Già nell'aprile del 1915 correvano sui binari i treni di collaudo ma, a causa della prima guerra mondiale, l'elettrificazione della linea subì un rinvio e si optò per la trazione a vapore per poterla inaugurare il 12 luglio 1915. Al termine della prima guerra si mise mano all'elettrificazione e già il 19 febbraio 1920 il nuovo sistema di alimentazione era operante.

Alla fine del 1921 la Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, oltre la proprietà assunse direttamente il controllo e l'esercizio della Ferrovia dell'Appennino Centrale.

Negli anni '20 una crisi economica investì questa società cosicché il governo centrale, per non far affondare la rete regionale decise di potenziarla e rilanciarla con il progetto di un nuovo braccio verso nord da Umbertide a Sansepolcro, modifiche ai binari, nonché un ampliamento dell'officina di Umbertide. Già nel 1924 sarà realizzato uno studio per il prolungamento della nuova ferrovia fino a Sansepolcro occupando in parte la già esistente ferrovia Arezzo-Sansepolcro-Umbertide-Fossato (tratta a scartamento ridotto '800esca); questo secondo progetto sarà approvato con Regio Decreto del 12 maggio 1930 n°741.

In occasione di questi nuovi lavori sul tracciato, iniziati nel '32, venne redatto un ulteriore progetto per modificare l'officina presentato nel 1933 : in questo progetto si mantenne la conformazione della struttura ma la si potenziò allungandola verso la stazione di circa 21 m. Nella seconda metà degli anni '20, però, presero piede le automotrici alimentate a diesel, che la FAC già possedeva da tempo; questo le permise di abbattere le spese e affrontare la crisi in maniera virtuosa. Comunque i primi anni di esercizio evidenziarono che le locomotive a diesel occupavano massa totale del convoglio ma non offrivano posti a sedere ed ecco che si cercò di ritornare verso la soluzione delle locomotive elettriche che in parte offrivano anche posti a sedere ed erano più leggere.

Dopo il buon funzionamento delle prime due elettromotrici reperite in Svizzera, grazie alla qualificata mano d'opera presente in officina, si decise di costruirle "in casa" convertendo delle carrozze, accoppiandole e motorizzandole elettricamente. Dopo questo successo tecnico e ideativo l'officina ferroviaria di Umbertide fu presa come esempio; inoltre divenne punto di riferimento per tutta la rete ferroviaria umbro-aretina ospitando le riparazioni e trasformazioni di carrozze e locomotive provenienti da tutte le tratte della FAC. Quindi l'aumentare dell'affluenza di locomotive e carrozze necessitò di una risistemazione degli scambi in prossimità dell'officina. Ecco che, in occasione dei lavori per l'estensione della ferrovia da Umbertide a Sansepolcro già iniziati nel '32, si cercò di integrare nel '34 la risistemazione dei binari di fronte all'officina e la realizzazione di un nuovo ponte sul fiume Tevere, a fianco del ponte stradale, dell'altro ponte ferroviario con binari a scartamento ridotto (1884-1885), e un ponte sul torrente Reggia che vennero terminati; l'ampliamento dell'officina, ripresa nel progetto del '33, non venne realizzata a causa dell'incombenza della guerra e quindi dell'utilizzo in maniera diversa delle risorse.

L'Italia entrò in guerra e i regimi del conflitto arrivarono anche in Umbria, la Ferrovia Centrale adottò alcune norme di sicurezza sull'oscuramento degli impianti: i fanali dei locomotori, le lampade nelle carrozze, nelle officine, nelle stazioni e nei piazzali delle stazioni, e tutte le luci varie vennero attenuate mediante carte azzurre o colorazioni in azzurro (si suppone sia questo il motivo della presenza di una fascia nella parte basse delle pareti in azzurro all'interno dell'officina).

Se inizialmente la FCU funzionava regolarmente in quanto la trazione elettrica la mise al riparo dalle restrizioni sui combustibili, con la ritirata verso Nord dei tedeschi che bombardavano e minavano mezzi ed edifici arrivarono i guai anche ad Umbertide e all'intera Ferrovia Umbra che nel 1944 sospese ogni servizio.

Triste ricordo lasciarono a Umbertide i due bombardamenti contro i ponti sul Tevere, uno nella mattina e l'altro nel pomeriggio del 25 aprile 1944: riuscirono in parte nell'intento distruggendo l'ultima arcata del ponte stradale in muratura ma, non esistendo le cosiddette "bombe intelligenti", gran parte del carico esplosivo piombò sull'abitato seminando distruzione e morte.

Dove un tempo sorgeva una palazzina civile oggi rimane Piazza XXV Aprile.

Ciò che è scampato ai bombardamenti venne minato e raso al suolo dai tedeschi in ritirata, come accadde per la stazione e per l'officina meccanica di Umbertide nei pressi del nucleo storico del paese, quest'ultima in parte rimase in piedi.

Le truppe anglo-americane liberarono l'Umbria dalle truppe tedesche e dalla crudeltà del conflitto, cosicché la Ferrovia Centrale Umbra intraprese la lenta e faticosa opera di ricostruzione.

Lo stato delle linee, alla fine del conflitto era veramente triste; la più devastata risultava la tratta locale a scartamento ridotto costruita alla fine dell'800. Proprio per questo stato venne deciso di non ripristinarla, e di concentrare gli interventi sulla Umbertide-Terni e Umbertide-Sansepolcro.

I lavori proposti nella primo stralcio riguardano la Umbertide-Terni, per un importo complessivo di 213 milioni di lire dell'epoca; erano interventi finalizzati al ripristino della continuità dei binari e del funzionamento dei servizi. Includevano la ricostruzione dei fabbricati di stazioni distrutte tra Terni e Umbertide, comprendendo anche la ricostruzione dell'officina e del deposito di quest'ultima, nonché la riattivazione dei tratti distrutti e dei ponti demoliti dai bombardamenti dei tedeschi in ritirata. Già nel 1949 ci sono i primi progetti e il 1 maggio 1953, otto anni dopo la conclusione della guerra, venne ricostituita l'unità della linea anche se ancora i primi servizi erano con trazione a vapore o a diesel.

In questa occasione venne ricostruita anche la nuova officina con l'impostazione che troviamo oggi: la forma è quadrangolare con un lato inclinato che si appoggia su via Cesare Battisti, sul lato ovest troviamo una stecca adibita a uffici e un piccolo volume lineare con gli spogliatoi degli operai e l'ingresso a loro riservato. La parte est che dà sulla ferrovia è caratterizzata dagli ingressi dei binari in officina e dai diversi reparti delle lavorazioni per un totale di sei ingressi e sei reparti. Il lato nord è caratterizzato da grandi aperture vetrate che rimangono dai progetti precedenti. La copertura è costituita da due o tre archi di cerchio realizzati con travetti SAP e interrotti ogni tanto da lucernai in vetro. L'interno, oltre che dagli imponenti pilastri in mattoni che conferiscono dinamicità allo spazio, è caratterizzato

dalle fosse di lavorazione ribassate sotto il livello del pavimento che facilitano le attività sotto i treni e generano un movimento altimetrico-spaziale.

Sempre nei primi anni cinquanta si pensò alla seconda elettrificazione della linea con il sistema unificato FS a c.c. 3000 volt, invece che l'obsoleto sistema monofase originario c.a. 11000 voltz, che aveva ormai mostrato i suoi limiti; sarà l'ultimo intervento di questo tipo su una ferrovia privata.

Inoltre la già prevista elettrificazione delle FS a c.c.3000 voltz avrebbe tagliato fuori la linea umbra dall'incrocio di Ponte S. Giovanni.

La spesa aumenta considerevolmente per la ripresa dei lavori, iniziati nel 1932 della Umbertide-Sansepolcro verso nord, interrotti a causa dello scoppio della guerra, il tracciato sarà quello già usato per la prima ferrovia a scartamento ridotto.

Il tratto verso nord oramai funzionante viene collegato al tratto sud e si mutua il nome della società che da MCU (Mediterranea Centrale Umbra) diventa MUA (Mediterranea Umbra Aretina).

Gli anni '50 scorrono veloci sull'onda della ricostruzione, ma gli anni '60 e '70 saranno difficili per le ferrovie in concessione italiane : largamente utilizzate fintanto che hanno avuto il monopolio del trasporto pubblico, le nuove condizioni operative sono tali da mettere in discussione la stessa esistenza di molte di esse.

I bilanci negativi risentono pesantemente non solo della concorrenza del mezzo privato (si sta diffondendo la consuetudine di comprarsi una macchina), ma molto spesso anche dei servizi automobilistici paralleli. E' in questi anni che viene fuori l'imprevidenza della scelta fatta decenni prima al fine di privilegiare il contenimento dei costi di costruzione rispetto alla ottimizzazione del servizio : ferrovie che salgono e scendono lentamente da colli e valli, spesso con fermate poste a eccessiva distanza dai centri abitati; mentre le autolinee concorrenti fermano nel centro dei paesi.

Ecco che agli inizi degli anni '80 tirano venti di cambiamento: la MUA deve cedere la gestione della ferrovia al Commissario Governativo per la Ferrovia Centrale Umbra (si torna a questo nome).

Questo vento di cambiamenti porta anche un aggiornamento tecnologico delle attività interne e un ampliamento dell'officina in oggetto, così vengono aggiunte due parti prefabbricate in acciaio addossate al lato est verso la stazione. Intervento discutibile sia per l'integrità architettonica della struttura che per l'effettiva necessità di ulteriore spazio coperto in officina già molto grande.

In generale dai documenti presenti in archivio storico di Umbria Mobilità si possono distinguere 3 passaggi temporali fondamentali : le progettazioni precedenti al secondo conflitto mondiale, la ricostruzione a partire dal 1945, ed i completamenti dei lavori e le modifiche alla linea e agli stabili dal 1956 al 1981. Questa officina è uno dei tanti esempi di architetture italiane sottovalutate che contengono invece un'intrinseca qualità spaziale, simbolica e rappresentativa di dove sorgono e di un certo periodo storico, esprimendo la memoria storica del luogo. Aspetti di una struttura torturati e mai considerati durante i vari cambiamenti che ha subito.

2.2 Breve quadro storico di Umbertide

Se pure antichissima, è ancora incerta l'origine della città di Umbertide. Alcuni studiosi la ritengono fondata dagli Etruschi, altri dall'antico popolo degli Umbri. Una tradizione diffusa vuole che Umbertide sia stata fondata, col nome di "Pitulum" o di "Oppidum Saepis", da soldati Romani delle legioni del Console Flaminio, scampati alla disastrosa battaglia del Trasimeno (217 a.C.), i quali si sarebbero sparsi in fuga disordinata per le montagne a ridosso del lago, che avrebbero poi ridesceso per raggiungere la valle del Tevere. Alcuni autori affermano che il nome di questo primitivo insediamento fosse "Tusicum", altri, per indicare l'antico centro romano, usano i nomi di "Forum Bremitii" o "Forum Julii". Certo è che, in periodi anche recenti, sono stati rinvenuti nel sottosuolo di Umbertide e nelle zone circostanti numerosi reperti di età romana.

L'antica "Pitulum" sarebbe poi stata distrutta dai Goti (si pensa agli Ostrogoti, al comando di Totila, il quale ne avrebbe smantellato le mura). Una nota iscrizione su pietra, posta su una parete delle scale del Palazzo Comunale, riporta: "DICTA FUI PITULUM DICORQUE NOMINE FRACTA ME QUONIAM FREGERE IMPIA GENS GOTHICA..." (Fui detta Pitulum e sono chiamata col nome di Fratta poiché mi distrusse la malvagia stirpe dei Goti...). La riedificazione dell'antico centro, secondo fonti accreditate, avvenne nel 790, per opera di Ingilberto, Ugo e Benedetto, figli di Uberto (o Umberto) Ranieri, i quali avrebbero ricostruito Fratta sulle rovine di Pitulum. Le prime notizie certe e storicamente documentabili di Fratta iniziano dal 1189. Nel mese di gennaio di quell'anno, il marchese Ugolino di Uguccione dei Marchesi di Castiglione fece dono alla città di Perugia di tutte le sue terre e dei castelli, fra i quali "la Fratta dei Figliuoli di Uberto (Fracta filiorum Uberti), una delle principali terre e castelli che abbia oggi in suo potere la città di Perugia". Da questo

momento Fratta seguì lungamente le vicissitudini di quella città. Dal 1362, pur continuando a dipendere da Perugia, Fratta ebbe propri Statuti che furono riformati nel 1521. Fu baluardo perugino verso nord per tutto il lungo periodo medievale e subì distruzioni e saccheggi, i più gravi dei quali quelli compiuti dai 200 cavalieri del re Ladislao di Napoli (1406) al comando di Giulio Cesare da Capua e da Braccio Fortebracci da Montone, allorché mirava a diventare Signore di Perugia (1402). Il Fortebracci, nel 1394, aveva già tentato di impadronirsi della Rocca di Fratta con un'incursione notturna, ma prima di entrare nel castello fu sorpreso, catturato e rinchiuso prigioniero nella stessa Rocca. Per ottenerne la liberazione i fratelli di Braccio dovettero cedere a Biordo Michelotti, capo dei popolani perugini, il castello di Montone. In seguito la città corse un altro grave momento di pericolo, quando l'esercito toscano (1643) si inoltrò nel territorio pontificio per affermare la supremazia dei Signori di Firenze sullo Stato della Chiesa. I Fiorentini a più riprese tentarono di occupare Fratta, ma alla fine, forse scoraggiati da una grande piena del Tevere, lasciarono l'assedio e si ritirarono in Toscana. Gli abitanti attribuirono la grazia di essere scampati alla furia delle truppe assedianti all'antica immagine della Madonna venerata nella chiesa di S. Maria della Reggia, e da allora la scritta F.O.V. posta sotto lo stemma civico assunse il significato di "Fracta Oppidum Virginis". Per oltre cento anni nel territorio vi fu un lungo periodo di pace, turbato dopo il 1798 dall'arrivo delle truppe Francesi che si abbandonarono ad atti di vandalismo e saccheggio. Furono asportati o danneggiati dipinti nelle chiese di S. Maria della Pietà e di S. Bernardino, mentre si salvò miracolosamente la tavola con la "Deposizione dalla Croce" di Luca Signorelli, nella chiesa di Santa Croce, e la Pala del Pomarancio nel convento annesso alla chiesa di S. Francesco. Il governo napoleonico, tuttavia, apportò significativi cambiamenti ed elevò Fratta al rango di città (1812). Nel 1860 Fratta fu annessa con tutta l'Umbria al Regno d'Italia. Con l'unità d'Italia si costituirono le prime amministrazioni comunali e Fratta ebbe il suo primo governo locale. Il 25 gennaio 1863 il Consiglio Comunale, con voto unanime, stabilì di cambiare il nome di Fratta in quello attuale di Umbertide, in onore dei figli di Uberto, antichi riedificatori della città (Fracta filiorum Uberti). Umbertide subì in modo particolarmente drammatico gli ultimi eventi bellici, quando venne fatta oggetto di violenti bombardamenti aerei (25 aprile 1944) che distrussero gran parte delle abitazioni del centro storico, causando 70 morti e numerosi feriti. La ricostruzione fu difficile ma gli Umbertidesi, grazie alla loro operosità e ad oculate scelte amministrative, riuscirono ben presto a cancellare i tristi segni della guerra. Dopo gli anni '60 notevole è stato lo sviluppo edilizio ed industriale, tanto da cambiare totalmente il volto della città.

LA ROCCA : è monumento di grande importanza sia dal punto di vista storico-architettonico sia per il suo valore di monumento, poiché coagula intorno a sé un interesse particolare tanto che i cittadini ne hanno fatto un simbolo rappresentante la città stessa. La necessità di costruire una rocca nel borgo di “Fratta” viene dalla rilevante importanza strategica, data dalla posizione geografica a cavallo dei confini della diocesi di Gubbio e Perugia. L’anno della prima costruzione non è individuabile con sicurezza; ma la struttura doveva essere già compiuta, per lo meno nelle parti essenziali, fin dalla primavera del 1376.

La funzione principale sembra proprio quella di controllo del territorio, di difesa e di controllo delle vie fluviali della zona vista la presenza del vicino Tevere. Inoltre osservando la città di Umbertide non può sfuggire la strana posizione della struttura, la quale più che sbarrare l’accesso ad eventuali invasori provenienti dall’esterno, sembra guardare verso l’interno come se un pericolo provenisse da quella parte.

LA COLLEGIATA (Santa Maria della Reggia) : L’altro elemento monumentale principale della cittadina è la Collegiata di Santa Maria della Reggia, dedicata alla Maria Vergine della Reggia, che sorse nella seconda metà del XVI secolo, in prossimità dell’omonimo torrente; ma fu consacrata solamente nel 1751. La chiesa è caratterizzata dalla pianta di forma ottagonale all’esterno e circolare all’interno. Invece la cupola originaria fu ricostruita agli inizi del 1600. All’interno è conservata la “Trasfigurazione di Cristo “ attribuito al Pomarancio.

3. Rilievo e restauro della struttura esistente

3.1 Rilievo e analisi della pianta

La pianta è stata redatta in scala 1 a 100 per necessità dimensionali di restituzione grafica anche se spesso il dettaglio va oltre quello di questa scala avvicinandosi il più possibile al dettaglio richiesto da un rilievo per il restauro. Il rilievo si è basato su un elaborato sommario reperito nelle ricerche di archivio delle stesse Ferrovie Umbre, ad ogni modo è stata necessaria una verifica più’ dettagliata e accurata delle dimensioni e delle forme che ha riscontrato diverse difformità. Una volta verificate alcune misure significative, corrette ove necessario , e capite le cause delle difformità si è dato il via alla formazione di una poligonale

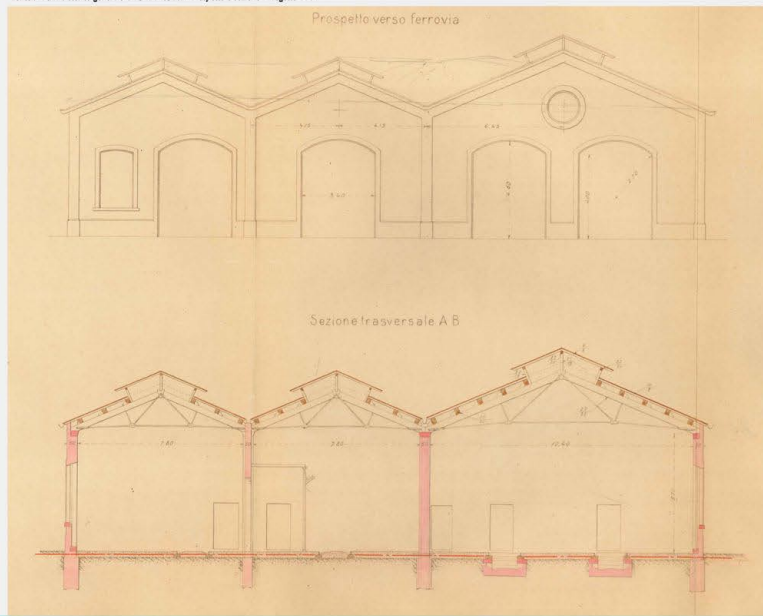
1908

Risale al 9 luglio 1908 la prima Convenzione di Concessione dove la Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo avanzò la richiesta di progettazione e costruzione della nuova FAC (poi FCU Ferrovia Centrale Umbra), che verrà approvata con Regio Decreto del 27 settembre 1908. Quindi il 7 maggio 1910 la Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, per mano dell'ing. capo Raffaele Emilio Ferrari, presentò la relazione tecnica e tutti i relativi elaborati per la costruzione della linea Umbertide-Terni, al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che approvò il progetto il 13 agosto 1910. La documentazione passerà all'Ufficio Speciale delle Ferrovie, con compito di vigilanza sulle costruzioni, che timbrerà con visto d'approvazione il 21 settembre 1910.

1911

I cantieri vennero aperti e si procedeva abbastanza velocemente. E' di questo periodo il primo progetto di costruzione delle officine meccaniche in oggetto: nel primo lotto di costruzione dei binari era compresa la realizzazione dell'edificio descritto con planimetria, pianta, prospetti e sezioni.

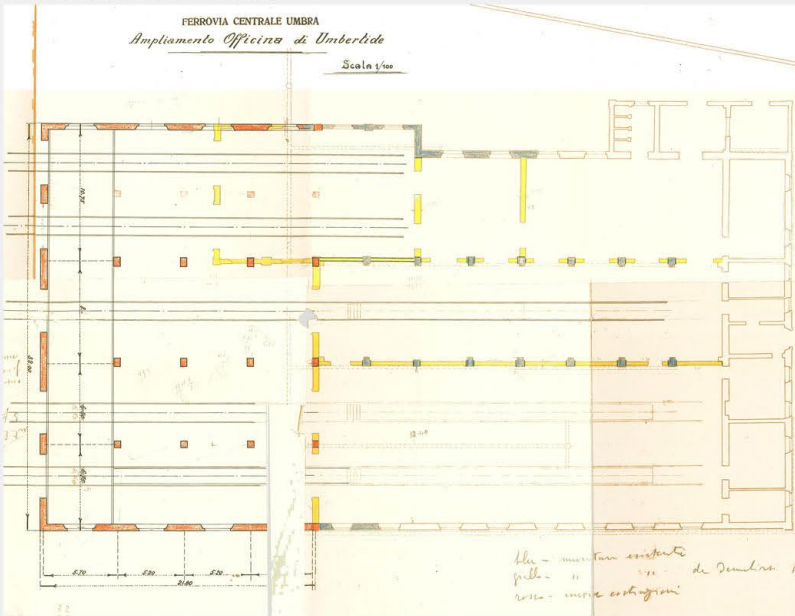
Fonte: Archivio storico generale Umbria Mobilità - Prospetto e sezione - Progetto 1911



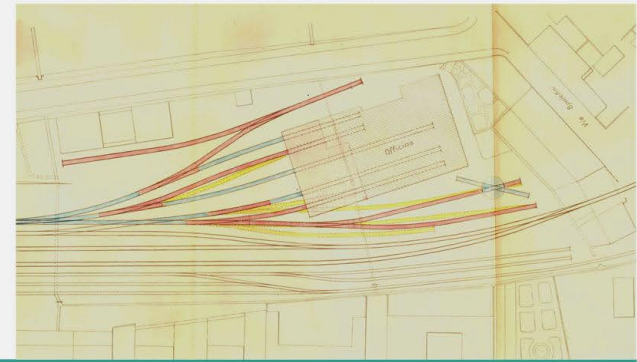
1933

In occasione di nuovi lavori sul tracciato, iniziati nel '32, venne redatto un progetto di modifica dei binari d'accesso e un ulteriore progetto per ampliare l'officina presentato nel 1933: in questo progetto si mantenne la conformazione della struttura, ma la si potenziò allungandola verso la stazione di circa 21 m. Il progetto non verrà mai realizzato per l'incombenza della guerra.

Fonte: Archivio storico generale Umbria Mobilità - Pianta - Progetto 1933



Fonte: Archivio storico generale Umbria Mobilità - Piano generale sistemazione binari - Progetto 1933



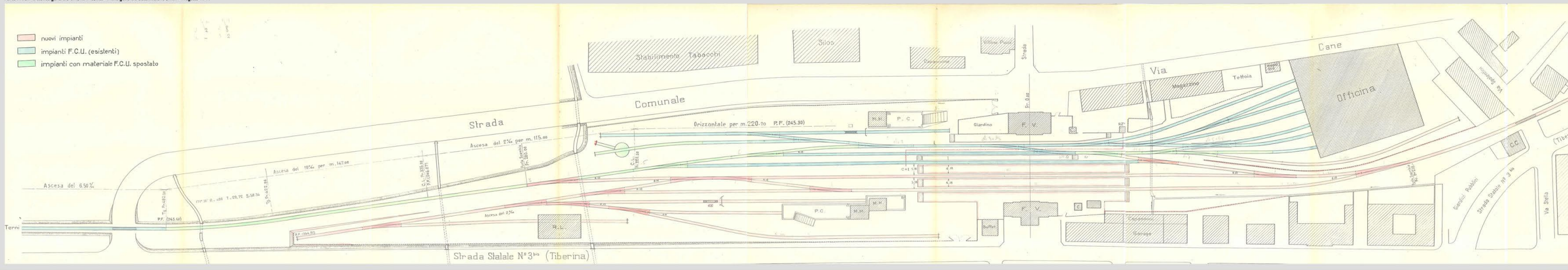
1944

Triste ricordo lasciarono a Umbertide i due bombardamenti contro i ponti sul Tevere, del 25 aprile: riuscirono in parte nell'intento, distruggendo l'ultima arcata del ponte stradale in muratura; ma gran parte del carico esplosivo piombò sull'abitato seminando distruzione e morte. Dove un tempo sorgeva una palazzina civile oggi rimane Piazza XXV Aprile. Ciò che è scampato ai bombardamenti venne minato e raso al suolo dai tedeschi in ritirata, come accade per la stazione e per l'officina ferroviaria nei pressi del nucleo storico del paese, che venne distrutta.

1949

Già nel 1949 vengono redatti i primi progetti preliminari di sistemazione delle linee, per riportare a regime i servizi ferroviari in Umbria. Queste idee di intervento riguardano la risistemazione post-bellica dei binari e il piano di ricostruzione dell'officina.

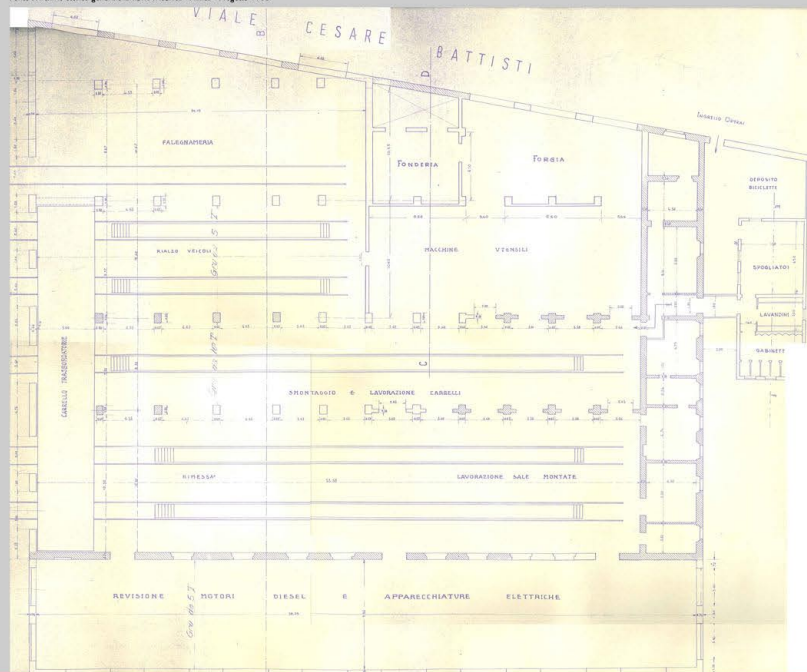
Fonte: Archivio storico generale Umbria Mobilità - Piano generale sistemazione binari - Progetto 1949



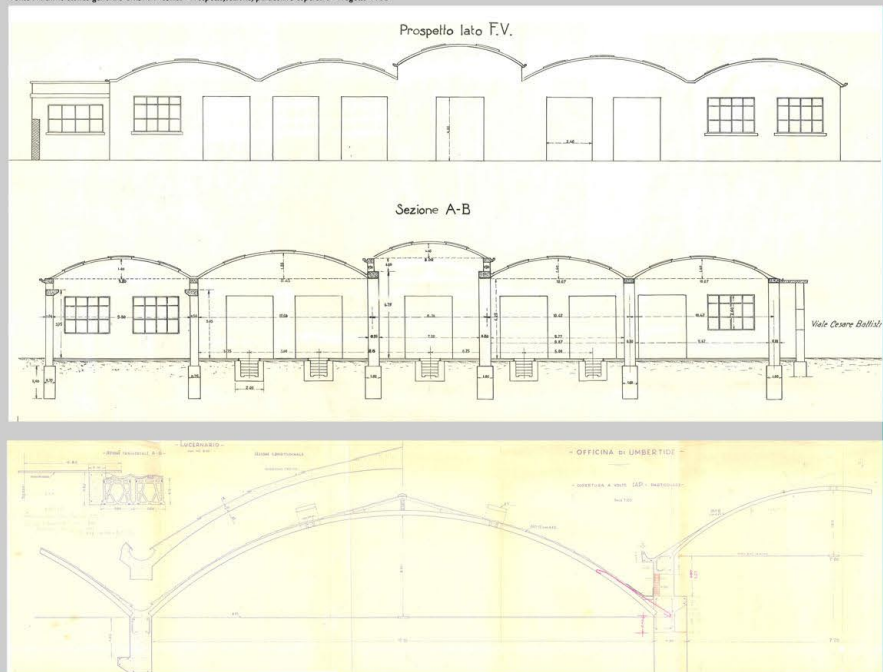
1953

Otto anni dopo la conclusione della guerra, venne ricostituita l'unità della linea anche se ancora i primi servizi erano con trazione a vapore o a diesel. In questa occasione venne ricostruita anche la nuova officina con l'impostazione che troviamo oggi: la forma è quadrangolare con un lato inclinato che si appoggia su via Cesare Battisti, sul lato ovest troviamo una stecca adibita a uffici e un piccolo volume lineare con gli spogliatoi degli operai e l'ingresso a loro riservato. La parte est che dà sulla ferrovia è caratterizzata dagli ingressi dei binari in officina e i diversi reparti delle lavorazioni per un totale di sei ingressi e sei reparti. La copertura è costituita da due o tre archi di cerchio realizzati con travetti SAP e interrotti ogni tanto da lucernai in vetro.

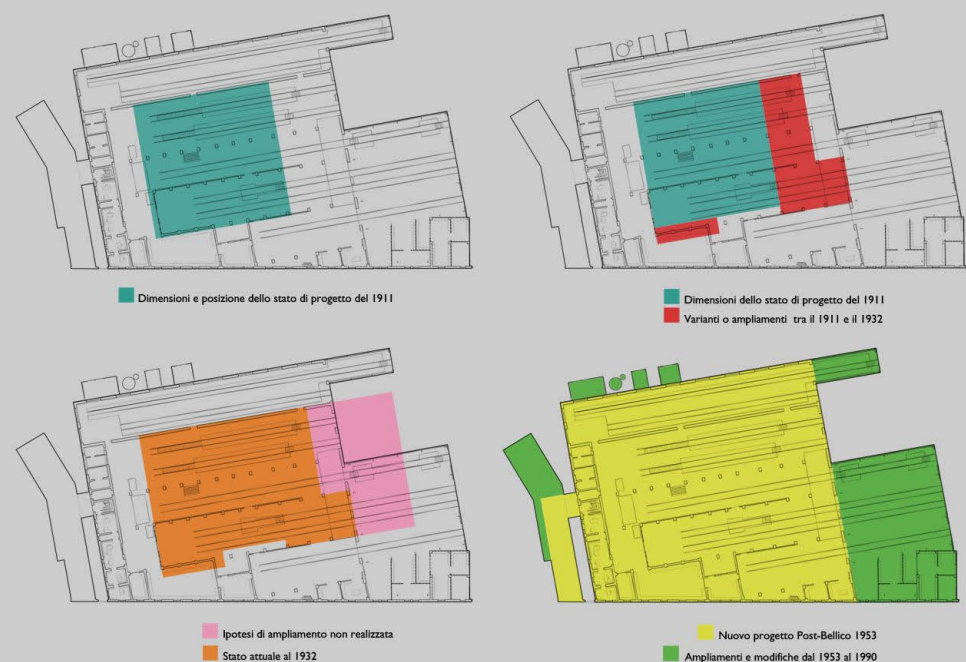
Fonte: Archivio storico generale Umbria Mobilità - Pianta - Progetto 1953

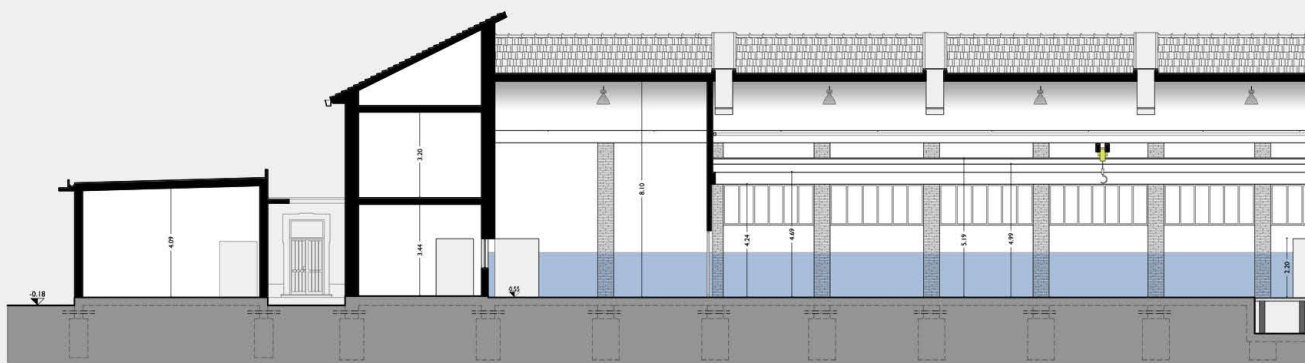
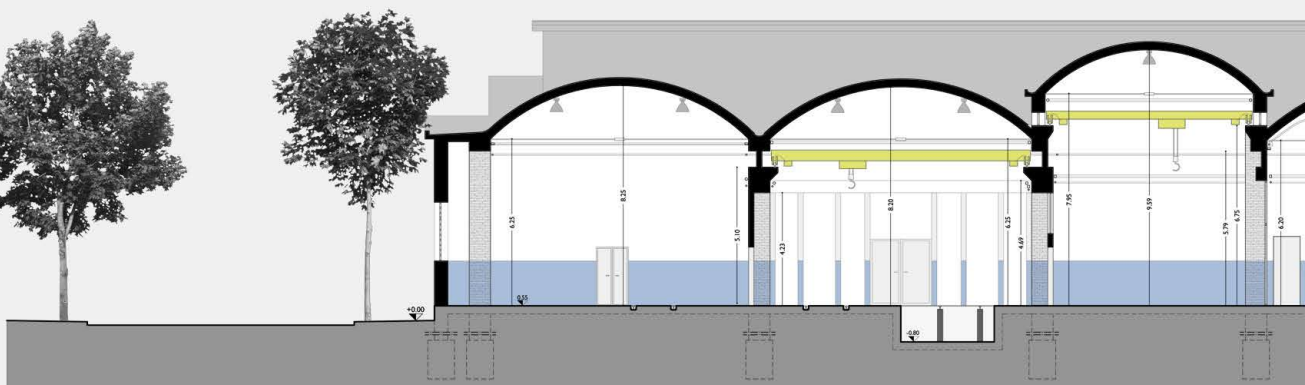


Fonte: Archivio storico generale Umbria Mobilità - Prospetto, sezione, particolare copertura - Progetto 1953

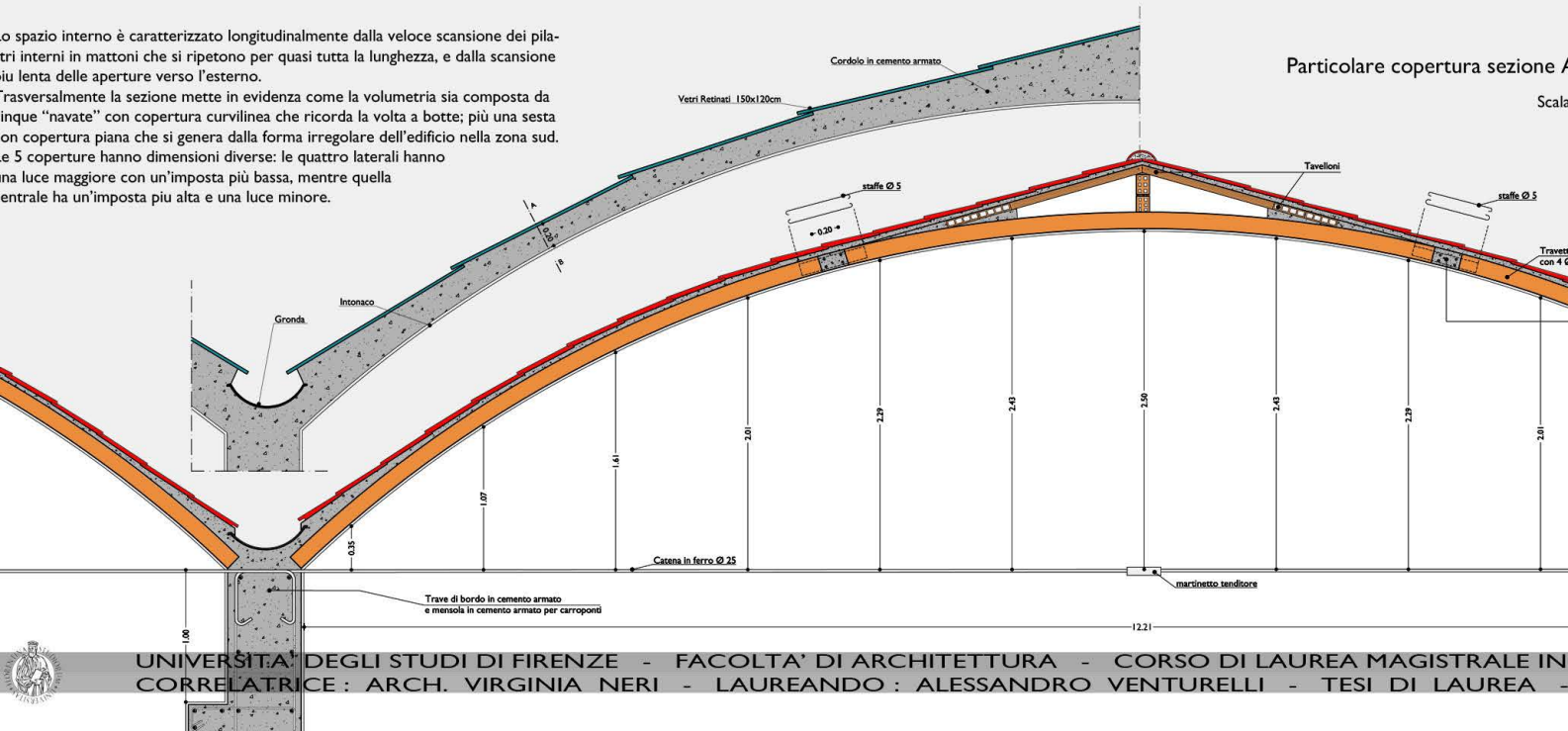


Evoluzione storica





lo spazio interno è caratterizzato longitudinalmente dalla veloce scansione dei pilastri interni in mattoni che si ripetono per quasi tutta la lunghezza, e dalla scansione più lenta delle aperture verso l'esterno.
Trasversalmente la sezione mette in evidenza come la volumetria sia composta da cinque "navate" con copertura curvilinea che ricorda la volta a botte; più una sesta con copertura piana che si genera dalla forma irregolare dell'edificio nella zona sud. Le 5 coperture hanno dimensioni diverse: le quattro laterali hanno una luce maggiore con un'imposta più bassa, mentre quella centrale ha un'imposta più alta e una luce minore.

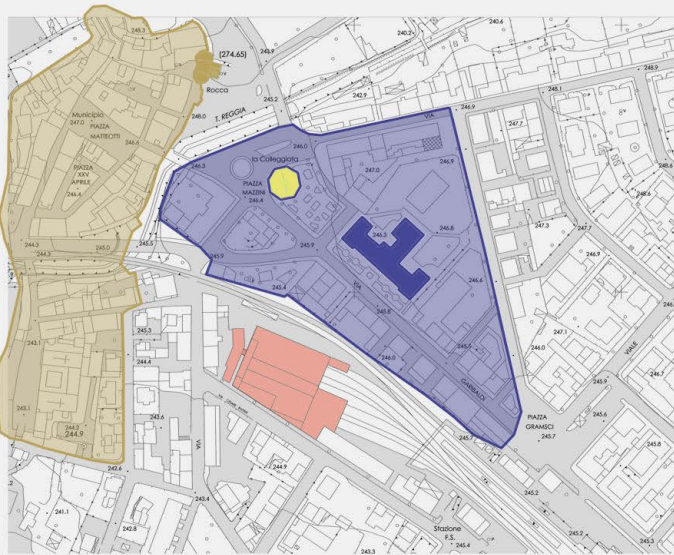




Legenda

- Centro storico
- Colleggiata - Santa Maria della Reggia
- Rocca - Andamento delle mura di cinta
- Scuola elementare Giuseppe Garibaldi
- Zona costruzioni e ristrutturazioni del periodo fascista
- Officina meccanica ferroviaria

ANALISI STORICO - URBANISTICA



Legenda

- Linea ferroviaria regionale
- Infrastrutture stradali statali
- Infrastrutture stradali comunali primarie
- Infrastrutture stradali comunali secondarie
- Officina meccanica ferroviaria

ANALISI INFRASTRUTTURE



- Percorsi pedonali
- Nuovi accessi pedonali
- Percorsi carrabili
- Nuovi accessi carrabili
- Nuova zona adibita a parcheggio
- Parcheggio attuale
- Officina meccanica ferroviaria

ANALISI e SISTEMAZIONE DEI PERCORSI

