

## ‘La stazione di Firenze è bellissima’

*In Italië viel de ontwikkeling van de moderne architectuur samen met groot-schalige bouwcampagnes onder het bewind van Mussolini. Bij het ontwikkelen van hun architectuur — nieuwe stations en postkantoren in het bijzonder, maar ook gebouwen voor fascistische politieke organisaties en jeugdbewegingen — zochten architecten als Giuseppe Terragni, Adalberto Libera, Giovanni Michelucci en Luigi Moretti naar een eigentijdse vorm van monumentaliteit die de moderniteit van het land zou uitdrukken. De principes van licht en ruimte die in de nieuwe architectuur werden toegepast om deze moderniteit te vertolken, gingen gepaard met een rijk en gevarieerd materiaalgebruik dat de nieuwe bouwtechnieken vierde, terwijl tegelijkertijd het belang van traditionele vormen van betekenisgeving werd benadrukt. De ingewikkelde geschiedenis rondom zowel de prijsvraag en bouw van het Santa Maria Novella-station in Florence als het ontwerp van Michelucci met de Gruppo Toscano laat zien hoe gecompliceerd de motieven achter de promotie van ‘moderne architectuur’ altijd zijn geweest. Het is heel goed mogelijk, dat de architectonische inventiviteit en weelderigheid van het gebouw het resultaat zijn van juist deze complexiteit.*

CG

Over het architectonische lot van het Santa Maria Novella-station in Florence werd enkele jaren voor de bouw ervan beschikt, namelijk tijdens de voltooiing



## ‘La stazione di Firenze è bellissima’

R. Bossaglia, ‘La stazione è uno strumento: difendiamola’, in: E. Godoli and A.I. Lima (eds.), *Architettura ferroviaria in Italia: Novecento*, conference proceedings, Palermo, Sala Magna dello Steri, 11–13 December 2003 (Palermo: Dario Flaccovio Editore, 2004); G. Ricci, *Una facciata non un’architettura*, ibid., 45–70.

*In Italy, the development of modern architecture coincided with the major construction campaigns of the Mussolini Régime. Particularly in the architectural development of the new stations and post offices, but also the buildings for the Fascist political and youth organisations, architects such as Giuseppe Terragni, Adalberto Libera, Giovanni Michelucci or Luigi Moretti searched for a contemporary form of monumentality that was to express the modernity of the country. The principles of light and space with which the new architecture showed this modernity were accompanied by a rich and varied use of materials in which the possibilities of new construction techniques were celebrated, while at the same time the gravitas of traditional forms of giving meaning were emphasised. The convoluted history of the competition and subsequent construction of Florence’s Santa Maria Novella Station and the design by Michelucci and the Gruppo Toscano show how the motives for advocating ‘modern architecture’ were always complicated — the architectural invention and opulence of the building may well be a result of these complications.*

CG

The architectural fate of the station of Santa Maria Novella in Florence was decided a few years before its construction: with the completion in 1931 of the Central Station of Milan and the controversies during and after the construction of this project. The proposal of Ulisse Stacchini (1871–1947) for the Lombard capital was limited to providing an architectural face to the technical infrastructure that had been prepared, and partly built, by railway technicians from 1906, coinciding with the Esposizione Internazionale di Milano celebrating the completion of the Simplon tunnel.<sup>1</sup> The criticisms of the Milan station project were not based purely on architectural considerations, but also pertained to the economic, political and ethical complications, and the general industrial and building policies of the Fascist regime that had come to power in 1922. For the official propaganda the transport system represented the access to modernity promised by the regime to a nation that tended to regard itself as backward and was largely dependent on agriculture. The Milan station, in this view, represented a conformist, inhibited and bourgeois attitude, which did not correspond with the modernising rhetoric of the Fascists. On the contrary: the railway and maritime stations, as well as the airports, had to symbolise the technical, industrial and social development envisioned by Mussolini. Any new station was to anticipate the future, not to look back. The ideological and cultural standstill of the Milan station project contributed indirectly to the affirmation of a completely different project for the new station in Florence, which was to become a symbol of the technical and architectural modernity of the new Italian railway system — and thus of the country as a whole.

Alessandro Pavolini (1903–1945), the young and enterprising federal Secretary of the National Fascist Party of Florence from 1926 to 1934, wished to invest the city with an articulated development programme. Aimed at the territorial scale, this involved the improvement of the

1

R. Bossaglia, 'La stazione è uno strumento: difendiamola', in: E. Godoli en A.I. Lima (red.), *Architettura ferroviaria in Italia: Novecento*, conferentiedocument, Palermo, 11–13 december 2003 (Palermo: Dario Flaccovio Editore, 2004); G. Ricci, 'Una facciata non un'architettura', in: *ibid.*, 45–70.

2

V. Savi, 'Ritorno alla stazione di Firenze', in: A.T. Anselmi (red.), *Ferrovie dello Stato 1900/1940*, *Rassegna di Architettura*, nr. 2 (april 1980), 74–88.

3

Zie: F. Dal Co en M. Mulazzani, 'Stato e regime: una nuova committenza', in: G. Ciucci en G. Muratore (red.), *Storia dell'architettura italiana: Il primo novecento* (Milaan: Electa, 2004), 234–259; L. Ippolito, 'Struttura e involucro nell'opera di Angiolo Mazzoni', in: M. Cozzi, E. Godoli en P. Pettenella (red.), *Angiolo Mazzoni (1894–1979). Architetto Ingegnere del Ministero delle Comunicazioni*, conferentiedocument, Florence, 13–15 december 2001 (Milaan: Skira Editore, 2003), 39–47 en de recensie van F. Dal Co, '... giovinezza, giovinezza ...': lo Stato, il Regime e l'ingegnere–architetto–funzionario, *Casabella*, nr. 719 (februari 2004), 80–83.

van het Centraal Station van Milaan in 1931 en de controverses gedurende en na de bouw van dit project. In zijn ontwerp voor de Lombardische hoofdstad beperkte Ulisse Stacchini (1871–1947) zich ertoe, een architectonisch gezicht te geven aan de technische infrastructuur die in 1906 tijdens de Esposizione Internazionale di Milano ter ere van de voltooiing van de Simplon–tunnel door spoorwegtechnici was voorbereid en gedeeltelijk gebouwd.<sup>1</sup> Kritiek op het Milanese stationsproject werd niet alleen vanuit de architectuur gemotiveerd, maar had ook te maken met de economische, politieke en ethische situatie in Italië op dat moment, plus het industrie- en bouwbeleid van het fascistische regime dat in 1922 aan de macht was gekomen. Volgens de officiële propaganda vertegenwoordigde het vervoerssysteem de toegang tot de moderniteit, die het Mussolini–regime had beloofd aan een natie die geneigd was zichzelf als achterlijk te beschouwen en die grotendeels afhankelijk was van de landbouw. Vanuit deze opvatting werd het station van Milaan beschouwd als conformistisch, ouderwets en burgerlijk, wat allemaal niet paste bij de modernistische retoriek van de fascisten. Integendeel: spoorwegstations en passagiersterminals bij havens net als luchthavens moesten de technische, industriële en maatschappelijke ontwikkelingen symboliseren die Mussolini voor ogen stonden. Ieder nieuw station moest op de toekomst anticiperen en niet achteromkijken. De ideologische en culturele stilstand van het station in Milaan bevestigde indirect de totaal andere aanpak voor het nieuwe station in Florence, dat symbool zou gaan staan voor de technische en architectonische moderniteit van het nieuwe Italiaanse spoorwegsysteem — en dus van het land als geheel.

Alessandro Pavolini (1903–1945), die van 1926 tot 1934 de jonge en ondernemende secretaris van de Nationale Fascistische Partij van Florence was, wilde de stad verrijken met een uitgebreid ontwikkelingsprogramma. Op de schaal van Florences grondgebied ging het om de verbetering van de infrastructuur en de toegankelijkheid van een stad die ook toen al wereldwijd te boek stond als een toeristische bestemming. Dit moderniseringsproject, dat aan het begin van de twintigste eeuw werd ingeluid, omvatte noodzakelijkerwijs een oplossing voor de aanpassing van het bestaande station en zijn omgeving.<sup>2</sup> De oplevering van de *Direttissima*, de elektrische lijn die dankzij een ambitieuze tunnel dwars door de Apennijnen eindelijk een verbinding tussen Bologna en Florence tot stand had gebracht, vereiste een aanzienlijke vernieuwing van alle onderdelen van het station: van de rails en de technische gebouwen tot de passagiersvoorzieningen. De constructie van de verscheidene gebouwen en krachtige technische installaties dreigde echter het kwetsbare deel van de historische stad aan te tasten, dat zat ingeklemd tussen het zestiende–eeuwse Fortezza da Basso van Antonio da Sangallo en de veertiende–eeuwse apsis van Santa Maria Novella aan de zuidkant van het bestaande station.

Het project werd overgedragen aan de ingenieurs van de Italiaanse Staatsspoorwegen en gecoördineerd door ingenieur Angiolo Mazzoni (1894–1979), een van de briljantste technici van de dienst en hoofdarchitect van het ministerie van Communicatie.<sup>3</sup> Sinds het begin van de twintigste eeuw was het Italiaanse spoorwegsysteem langzaam maar zeker gemoderniseerd en men was overgestapt op elektrische treinen, wat bijvoorbeeld een intensief gebruik mogelijk maakte van de Simplon–tunnel die Italië met Zwitserland verbond; vanwege de trage luchtvoer van dampen en stoom bij kolengestookte locomotieven was dit tot dan toe onmogelijk geweest. Door de radicale vernieuwing van het spoorwegsysteem ontstond een empathische relatie tussen architectonische vormtaal en de vrije, triomfantelijke inzet van nieuwe technieken: in de nieuwe stations zou worden afgezien van de plechtstatige

2

V. Savi, 'Ritorno alla stazione di Firenze', in A.T. Anselmi (ed.), *Ferrovie dello Stato 1900/1940*, *Rassegna*, no. 2 (April 1980), 74–88.

3

See: F. Dal Co, M. Mulazzani, 'Stato e regime: una nuova committenza', in G. Ciucci, G. Muratore (ed.), *Storia dell'architettura italiana: Il primo novecento*, (Milan: Electa, 2004), 234–259, see: L. Ippolito, *Struttura e involucro nell'opera di Angiolo Mazzoni*, in: M. Cozzi, E. Godoli and P. Pettenella, *Angiolo Mazzoni (1894–1979) Architetto Ingegnere del Ministero delle Comunicazioni*, conference paper, Florence, Palazzina Reale della Stazione di Firenze Santa Maria Novella, 13–15 December 2001 (Milan: Skira, 2003), 39–47 and the review by F. Dal Co, '... giovinezza, giovinezza...': lo Stato, il Regime e l'ingegnere–architetto–funzionario, *Casabella*, no. 719 (February 2004), 80–83.

4

See: L. De Luigi, 'Il concorso e la polemica per la stazione di Firenze (un episodio di storia italiana)', in 'L'architettura moderna in Italia', *La Casa*, no. 6, undated [1959], 230–245; G.K. Koenig, *Architettura in Toscana 1931–1968* (Florence/Milan: ERI Edizioni Radiotelevisione Italiana–Mondadori, 1968), 21; C. Severati, 'Cronaca di Santa Maria Novella', *L'architettura cronache e storia*, no. 211 (May 1973), 54–64; A. Forti, 'La Stazione di Santa Maria Novella a Firenze', in: Comune di Bologna, *Angiolo Mazzoni (1894–1979): Architetto nell'Italia tra le due guerre* (Bologna: Grafis, 1984), 169–175; R. Mariani, *Razionalismo e architettura moderna* (Milan: Edizioni di Comunità, 1989), 213–219; M. Giacomelli, 'I progetti di Mazzoni per la stazione ferroviaria di Santa Maria Novella', in: Cozzi, Godoli and Pettenella, *Angiolo Mazzoni (1894–1979)*, op. cit. (note 3), 155–166.

5

R. Romanelli, 'La Stazione ferroviaria di Santa Maria Novella', *La Nazione*, 17 June 1932; R. Romanelli, 'Monumento o stazione ferroviaria?', *La Nazione*, 29 June 1932; F. Bandini (ed.), *Italo Gamberini e il Gruppo Toscana* (Florence: Alinea, 1987), 9–11. The controversy had been anticipated by P.M. Bardi, 'Cose ferroviarie', *L'Ambrosiano*, 4 March 1932; see: Severati, *Cronaca di Santa Maria Novella*, op. cit. (note 4), 59; E. Godoli, 'Michelucci: retrospettiva fra le due guerre', in: *La città di Michelucci* (Florence: Perretti, 1976), 205–206.

6

'Una lettera del Ministro Ciano al Capo del Governo', *La Nazione*, 10–11 July 1932; P.M. Bardi, 'La stazione di Firenze e una lettera di Ciano al Duce', *L'Ambrosiano*, 12 July 1932.

7

*Una lettera del Ministro Ciano al Capo del Governo*, op. cit. (note 6).

infrastructure network and access to a city that was already a world tourist destination. This project of modernisation, which had its harbingers at the beginning of the twentieth century, necessarily included a solution to the adaptation of the existing railway station and its building annexes.<sup>2</sup> The completion of the 'Direttissima', the electrified line that, thanks to the ambitious tunnel through the Apennines finally connected Bologna to Florence, required a massive renewal of all parts of the station, from the rails and the technical buildings to the facilities for the passengers. However, the construction of numerous buildings and the powerful technical installations threatened to undermine a delicate section of the historical city, wedged between the sixteenth–century Fortezza da Basso by Antonio da Sangallo and the fourteenth–century apse of the Santa Maria Novella on the south side of the existing station.

The project was handed over to engineers of the Italian State Railways and coordinated by engineer Angiolo Mazzoni (1894–1979), one of the most brilliant technicians of the department.<sup>3</sup> Since the beginning of the twentieth century, the Italian railway system had been slowly but progressively updated with the adoption of electric traction, which had allowed, for example, the intensive use of the Simplon tunnel connecting Italy with Switzerland, which had been impossible with coal traction due to the slow aerial disposal of fumes and steam. The radical renewal of the railway system established an empathetic relationship between the forms of architecture and the free and triumphal deployment of new techniques: the new stations were to renounce the solemn iron and glass vaults, the monumental staircases as ceremonial paths, the dizzy heights of the great concourses and the gigantic waiting rooms.

Lighting, signage, seating, luggage supports and ancillary areas were to be designed responding to the fluidity of the routes and their resistance to wear and tear; commercial and tourist advertising was planned and appropriately demarcated. In the 1930s the monumental and heroic conception of the nineteenth–century station — to which the one in Milan still adheres and which finds its peak in the Grand Central Terminal (1913) of New York — gave way to instances of functional clarity and construction simplicity, characteristics consistent with the progressive 'trivialisation' of travel, which was becoming customary and ordinary.

The Mazzoni project was initially conceived as a routine product of the ministerial offices.<sup>4</sup> But this circumstance did not save it from the pungent judgment of the Florentine intellectual élite. The publication of the project in the Florentine daily newspaper *La Nazione*, on 20 February 1932, alarmed artists and intellectuals, who were already terrified by the overflowing mass of walls of the National Library, under construction between the Basilica of Santa Croce and the Arno River, according to a design (1911) by Cesare Bazzani (1873–1939). Two articles by Italian sculptor and academician Romano Romanelli (1882–1968) sparked off the debate.<sup>5</sup> Romanelli was a wingman of Marcello Piacentino (1881–1960), who involved him in many public projects. Minister of Communication Costanzo Ciano personally triggered the spread of the controversy, authorising the publication, also in *La Nazione*, of a letter to Mussolini, which was taken up by Pier Maria Bardi (1900–1999, in later life director of the art museum in São Paulo and Lina Bo's husband) in the Milanese paper *L'Ambrosiano*.<sup>6</sup> The minister expressed his hope for a competition within a short time frame, urging 'critical gentlemen to agree and design the best project for the best station in the world'.<sup>7</sup> The political acceptance

Zie: L. De Luigi, 'Il concorso e la polemica per la stazione di Firenze (un episodio di storia italiana)', in: 'L'architettura moderna in Italia', *La Casa*, nr. 6, ongedateerd [1959], 230–245; G.K. Koenig, *Architettura in Toscana 1931–1968* (Florence/Milaan: ERI Edizioni Radiotelevisione Italiana–Mondadori, 1968), 21; C. Severati, 'Cronaca di Santa Maria Novella', *L'architettura cronache e storia*, nr. 211 (mei 1973), 54–64; A. Forti, 'La Stazione di Santa Maria Novella a Firenze', in: Comune di Bologna, *Angiolo Mazzoni (1894–1979): Architetto nell'Italia tra le due guerre* (Bologna: Grafis, 1984), 169–175; R. Mariani, *Razionalismo e architettura moderna* (Milaan: Edizioni di Comunità, 1989), 213–219; M. Giacomelli, 'I progetti di Mazzoni per la stazione ferroviaria di Santa Maria Novella', in: Cozzi, Godoli en Pettenella, *Angiolo Mazzoni (1894–1979)*, op. cit. (noot 3), 155–166.

R. Romanelli, 'La Stazione ferroviaria di Santa Maria Novella', *La Nazione*, 17 juni 1932; R. Romanelli, 'Monumento o stazione ferroviaria?', *La Nazione*, 29 juni 1932; F. Bandini (red.), *Italo Gamberini e il Gruppo Toscano* (Florence: Alinea, 1987), 9–11. De controverse werd voorzien door P.M. Bardi, 'Cose ferroviarie', *L'Ambrosiano*, 4 maart 1932; zie ook: Severati, *Cronaca di Santa Maria Novella*, op. cit. (noot 4), 59; E. Godoli, 'Michelucci: retrospettiva fra le due guerre', in: *Le città di Michelucci* (Florence: Perretti, 1976), 205–206.

'Una lettera del Ministro Ciano al Capo del Governo', *La Nazione*, 10–11 juli 1932; P.M. Bardi, 'La stazione di Firenze e una lettera di Ciano al Duce', *L'Ambrosiano*, 12 juli 1932.

'Una lettera del Ministro Ciano al Capo del Governo', op. cit. (noot 6).

Op 12 juli gaf de *Consiglio* aan 'te betreuren dat niet alle Italiaanse architecten via het uitschrijven van een nationale prijsvraag waren uitgenodigd een energieke bijdrage te leveren aan deze belangrijke en toonaangevende kwestie', zie: Severati, *Cronaca di Santa Maria Novella*, op. cit. (noot 4), 55.

Bardi, *La stazione di Firenze e una lettera di Ciano al Duce*, op. cit. (noot 6).

De einddatum werd verschoven naar 31 januari 1933.

gewelven van ijzer en glas, van de monumentale trappen als ceremoniële routes, van de duizelingwekkend hoge, grote stationshallen en de gigantische wachtruimten.

Verlichting, bewegwijzering, zitplaatsen en bagage- en secundaire ruimten moesten worden ontworpen in overeenstemming met het vloeiende karakter van de routes en bestand zijn tegen slijtage; ook werden er plannen en ruimte gemaakt voor commerciële en toeristische reclame. In de jaren 1930 maakte de monumentale en heroïsche opvatting van het negentiende-eeuwse station — waaraan het Milanese station nog steeds vasthield en die zijn hoogtepunt vond in de Grand Central Terminal (1913) van New York — hier en daar plaats voor functionele helderheid en constructieve eenvoud, eigenschappen die consistent waren met de progressieve 'trivialisering' van het reizen, dat van 'uitzonderlijk', gebruikelijk en gewoon werd.

Het project van Mazzoni was aanvankelijk bedoeld als een routineproduct, afkomstig van de ministeriële burelen,<sup>4</sup> maar leidde vrijwel onmiddellijk tot scherpe kritiek vanuit de Florentijnse intellectuele elite. De publicatie van het project in het Florentijnse dagblad *La Nazione* op 20 februari 1932 alarmeerde de kunstenaars en intellectuelen die eerder al de stuipen op het lijf was gejaagd met de overvloedige murenmassa van de Nationale Bibliotheek die werd opgetrokken tussen de Basilica di Santa Croce en de Arno, volgens een ontwerp uit 1911 van Cesare Bazzani (1873–1939). Het debat ontbrandde na twee artikelen van de beeldhouwer en academicus Romano Romanelli (1882–1968).<sup>5</sup> Romanelli was bevriend met Marcello Piacentini (1881–1960), die hem bij een groot aantal openbare projecten had betrokken. Minister van Communicatie Costanzo Ciano initieerde eigenhandig de verspreiding van de controverse door in *La Nazione* een brief aan Mussolini zelf te richten. Deze actie werd gevolgd door Pier Maria Bardi (1900–1999), later directeur van het kunstmuseum in Sao Paulo en de echtgenoot van Lina Bo, met een brief in de Milanese krant *L'Ambrosiano*.<sup>6</sup> In de brief sprak minister Ciano zijn hoop uit op een snel beslag van de prijsvraag en drong hij er bij de 'kritische heren op aan, mee te doen en het beste project voor het beste station ter wereld te ontwerpen'.<sup>7</sup> De politieke acceptatie vond weerklank bij de Hoge Raad voor Oudheden en Schone Kunsten, die het idee van een prijsvraag ondersteunde.<sup>8</sup> Op diezelfde dag riep Bardi op tot 'een wedstrijd tussen jonkies met ruggengraat'.<sup>9</sup>

### De prijsvraag

Het ministerie van Communicatie, dat geen tijd wilde verliezen, stelde snel een jury samen: de architecten Cesare Bazzani, Armando Brasini en Marcello Piacentini; de beeldhouwer en aanstichter van de controverse Romano Romanelli; criticus Ugo Ojetti; de ideoloog van het Futurisme Filippo Tommaso Marinetti: allen leden van de Accademia d'Italia. Ingenieur Cesare Oddone, van 1924–1931 directeur-generaal van de Italiaanse Spoorwegen, werd tot voorzitter benoemd en stelde een verklaring op die werd gepubliceerd op 20 augustus 1932.<sup>10</sup> Het prijsvraagprogramma betrof uitsluitend de passagiersruimten en stond los van het plan van Mazzoni, dat de contouren voorschreef, de functies en de verdeling van de verschillende ruimten. Daarom moesten architecten zich ook in dit geval, net als 30 jaar eerder in Milaan, beperken tot het leveren van de architectonische en stedenbouwkundige omlijsting van een vooraf vastgelegd technisch programma dat al in aanbouw was. Het departement van Communicatie in Rome ontving meer dan 100 inzendingen van 98 deelnemers: sommigen zonden meerdere voorstellen in; Mazzoni produceerde bijvoorbeeld drie afzonderlijke inzendingen.<sup>11</sup> Zoals

On 12 July the *Consiglio* expressed 'its regret that on such an important and significant issue the energies of all Italian architects had not been called upon to contribute, through a national competition', see: Severati, *Cronaca di Santa Maria Novella*, op. cit. (note 4), 55.

Bardi, *La stazione di Firenze e una lettera di Ciano al Duce*, op. cit. (note 6).

The deadline was extended until 31 January 1933.

See: 'Il bando di concorso per la nuova Stazione di Firenze', *La Nazione*, 25 August 1932. The minutes of the committee meeting of 11 August were published in full in Severati, *Cronaca di Santa Maria Novella*, op. cit. (note 4), 59; the final notice was published in: 'Concorsi: Per il progetto del nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Firenze Santa Maria Novella', *L'Ingegnere*, no. 9 (September 1932), 698–700. See also: 'Il concorso per la stazione di Firenze', *Architettura*, IV (April 1933), 201–230; 'Il concorso nazionale per la nuova stazione di Firenze', *Rassegna di Architettura*, no. 6 (June 1933), 277–285.

Piacentini's arguments in favour of the Gruppo Toscano are decisive, however it cannot be excluded that an indirect intervention by Margherita Sarfatti, an influential art critic and Mussolini's lover, contributed to the verdict, see: P.V. Cannistraro and B.R. Sullivan, *Margherita Sarfatti: L'altra donna del Duce* (Milan: Mondadori, 1993), 439–440.

was echoed by the Superior Council of Antiquities and Fine Arts, which also supported the idea of a competition.<sup>8</sup> On the same day, Bardi called for a 'competition among young vertebrates'.<sup>9</sup>

### The Competition

The Ministry of Communications did not wish to lose time and quickly appointed the jury: architects Cesare Bazzani, Armando Brasini, Marcello Piacentini, sculptor Romano Romanelli, who had triggered the controversy, critic Ugo Ojetti, and the ideologist of futurism Filippo Tommaso Marinetti, all 'Academicians of Italy'. Engineer Cesare Oddone, director general of the Italian State Railways from 1924 to 1931, was appointed chairman and prepared the announcement, published on 20 August 1932.<sup>10</sup> The competition project was limited exclusively to the passenger areas and departed from Mazzoni's plan, which prescribed the outlines, the functions and the distribution of the allocated spaces. Therefore, this time too, as 30 years earlier in Milan, architects had to limit themselves to giving figurative coherence and urban compatibility to a pre-arranged distribution scheme, the construction of which had already been undertaken. The Ministry of Communications in Rome received more than 100 projects by 98 competitors: some of them submitted more than one proposal. Mazzoni, for instance, produced three separate entries.<sup>11</sup> As expected, given the premises of the competition, most of the projects exhibited a generic modernity of language, with the objective to overcome the calligraphic historicism of Mazzoni's original hypothesis. The final verdict — which rewarded Michelucci with the Gruppo Toscano — was proclaimed on 14 March 1933.

Piacentini was the real *deus ex machina* of the Gruppo Toscano's victory.<sup>12</sup> From this situation, in which he managed to convince almost all the jurors, the Roman architect was to gain the progressive ideological, academic and professional control of Italian architecture. Piacentini's move in favour of an avant-garde project was completely unexpected and therefore caused confusion and dismay, not only among the old academicians, but also among the young standard bearers of Italian rationalism, such as Carlo Belli, Bardi or Gino Pollini, who, at the same time, appreciated the critical judgment and unscrupulous farsightedness of the established Roman architect. In this context, one must not overlook the collaboration and friendship developed over the previous years in Rome between Michelucci and Piacentini, of which the double commission for both the Faculties of Mineralogy and Physiology at the Città Universitaria in Rome, assigned in 1932 by Piacentini to the Tuscan architect, is indisputable proof. Beyond the ideological excitement, the various accusations, the personal feuds and the factiousness, the debate that arose from the Florence competition has the merit of provoking the reflection on the technical and cultural horizons of Italian architecture, on the relationships with the European movements and with the artistic avant-gardes, on the relationships between the old city and the new building, between monument, symbol and architectural design. Ultimately, the polemic brings to the fore the complexity and heterogeneity that is blurred and concealed by the term 'Modern Movement', both in Italy and in Europe. Instead it reveals ambiguities, latent contradictions and unexpressed misunderstandings. It shows the perhaps specifically Italian disciplinary structure of the period: multi-faceted and mercurial, contradictory and strangely generous, and not easily reduced to simplified historiographic

Zie: 'Il bando di concorso per la nuova Stazione di Firenze', *La Nazione*, 25 augustus 1932. De notulen van de commissievergadering van 11 augustus werden in hun geheel gepubliceerd in: Severati, *Cronaca di Santa Maria Novella*, op. cit. (noot 4), 59; de laatste kennisgeving werd gepubliceerd in: 'Concorsi. Per il progetto del nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Firenze Santa Maria Novella', *L'Ingegnere*, nr. 9 (september 1932), 698-700. Zie ook: 'Il concorso per la stazione di Firenze', *Architettura*, IV (april 1933), 201-230; 'Il concorso nazionale per la nuova stazione di Firenze', *Rassegna di Architettura*, nr. 6 (juni 1933), 277-285.

Piacentini's argumenten ten gunste van de Gruppo Toscano zijn doorslaggevend, hoewel niet kan worden uitgesloten dat de indirecte tussenkomst van Margherita Sarfatti, een invloedrijke kunscritica en de minnares van Mussolini, aan de uitkomst heeft bijgedragen: zie P.V. Cannistraro en B.R. Sullivan, *Margherita Sarfatti: L'altra donna del Duce* (Milaan: Mondadori, 1993), 439-440.

verwacht, gezien de opzet van de prijsvraag, maakten de meeste projecten gebruik van een generiek moderne ontwerptaal met de bedoeling het kalligrafische historicisme van Mazzoni's oorspronkelijke voorstel te overstijgen.

De definitieve winnaar — de keuze viel op Michelucci en zijn Gruppo Toscano — werd uitgeroepen op 14 maart 1933.

Piacentini was dus de eigenlijke *deus ex machina* achter de overwinning van de Gruppo Toscano.<sup>12</sup> Uit deze situatie, waarin hij bijna alle juryleden wist te overtuigen, wist de Romeinse architect de progressieve ideologische, academische en professionele controle over de Italiaanse architectuur te verwerven. Piacentini's ingrijpen ten gunste van een avant-gardeproject was volkomen onverwacht en veroorzaakte daardoor verwarring en zelfs ontzetting, niet alleen bij oudere academici, maar ook bij de jonge vaandeldragers van het Italiaanse rationalisme, zoals Carlo Belli, Bardi en Gino Pollini, die tegelijkertijd ook waardering hadden voor het kritisch oordeel en de onscrupuleus vooruitziende blik van de gevestigde Romeinse architect. In dit verband is het belangrijk de samenwerking en vriendschap die in de voorgaande jaren in Rome tussen Michelucci en Piacentini was ontstaan, te benoemen. Een onweerlegbaar bewijs hiervoor is de dubbele opdracht — voor de faculteiten Mineralogie en Fysiologie van de Città Universitaria in Rome — die Piacentini in 1932 aan de Toscaanse architect toeweest. Naast de ideologische opwindings, de beschuldigingen en de onderlinge vetes en tegenstellingen had het debat over de Florentijnse prijsvraag ook zijn verdiensten. Het zette aan tot reflectie op de technische en culturele horizon van de Italiaanse architectuur, op de relaties met Europese bewegingen en artistieke avant-gardes, op de verbinding tussen oude stad en nieuw gebouw, tussen monument, symbool en architectonisch ontwerp. Uiteindelijk zou de polemiek de complexiteit en heterogeniteit zichtbaar maken, die zowel in Italië als Europa werd versluierd door de term

M. Tinti, *La tradizione "razionalista"*, *L'Universale*, 10 March 1933.

'La stazione di Firenze. L'esecuzione definitivamente approvata sul progetto del "Gruppo Toscano"', *Il Giornale d'Italia*, 11 July 1933.

ACS, PCM, 1934-1936, fasc. 11.1, no. 3434, Florence.

categories. The writers, artists and architects, who saw in Michelucci's project the revelation of 'an architectural concept . . . whose only "decoration" . . . consists in technical-mural perfection, whose only harmony (rests) in perfect organicity', aligned themselves with the Tuscan architects, expressing their faith in modernisation of the regime in order to establish a new and Fascist architecture.<sup>13</sup>

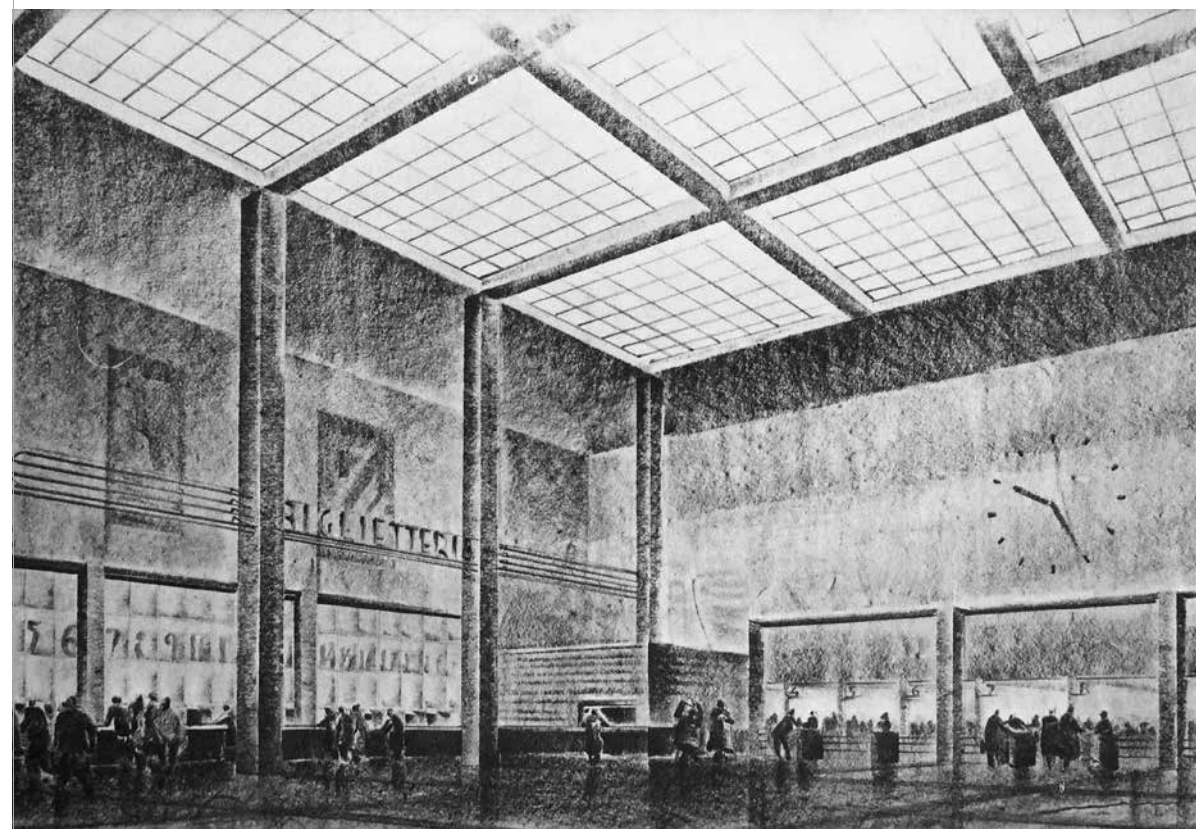
### The Winning Design for the Santa Maria Novella Station

Finally, in the summer of 1923, Minister Ciano submitted the models of the station to Mussolini in person and approved the result.<sup>14</sup> The fact that the young members of the Gruppo Toscano did not view their project as subversive to some of the ambitions of the regime — on the contrary — will be sealed, a year later, by the speech of the Duce to the architects at a reception at Palazzo Venezia, on an occasion that soon became a legend: 'On 10 June, in the year XII at 12 noon, H. E. the Head of Government and The Duce of the Fascist Movement deigned to receive at Palazzo Venezia the architects Giovanni Michelucci, Berardi, Gamberini, Baroni and Lusanna, designers of the new station in Florence', who were convened together with the architects of Sabaudia, another key project of the regime.<sup>15</sup> With this gesture, which was entirely unusual for a head of government, Mussolini spoke out for the new architecture, declaring:

The station of Florence is of great beauty and the Italian people will love the station of Florence. This station is a station and nothing else but a station, whether one can see the cathedral of S. Maria del Fiore or not. Not everything has to be monumental: there are churches for



South façade / Zuidgevel



View of the atrium, ticket hall, competition design / Tekening van het atrium, bijzetverkoop, prijsvraagontwerp

13  
M. Tinti, 'La tradizione "razionalista"',  
*L'Universale*, 10 maart 1933.

14  
'La stazione di Firenze: L'esecuzione definitivamente approvata sul progetto del "Gruppo Toscano"', *Il Giornale d'Italia*, 11 juni 1933.

15  
ACS, PCM, 1934–1936, fasc. 11.1, nr. 3434, Florence.

'moderne beweging', en dubbelzinnigheden, latente tegenstellingen en impliciete misverstanden onthullen. Het debat laat in alle helderheid zien hoe de discipline in die periode in Italië functioneerde: rijkgeschakeerd en levendig, tegenstrijdig en merkwaardig genereus, en niet gemakkelijk te reduceren tot versimpelde historiografische categorieën. De schrijvers, kunstenaars, architecten die het project van Michelucci beschouwden als de openbaring van 'een architectonisch concept (...) waarin de enige "decoratie" (...) bestaat uit de technische perfectie van het muurwerk, waarbinnen de enige harmonie [berust] op een perfecte organiciteit', schaarden zich achter de Toscaanse architecten en vertrouwden op de moderniseringsactiviteiten van het Mussolini-regime dat een nieuwe, fascistische architectuur wilde introduceren.<sup>13</sup>

#### Het winnende ontwerp voor station Santa Maria Novella

In de zomer van 1923 legde minister Ciano de plannen voor het station aan Mussolini zelf voor en werd het resultaat goedgekeurd.<sup>14</sup> Het feit dat de jonge leden van de Gruppo Toscano hun project niet als subversief beschouwden ten opzichte van bepaalde ambities van het Mussolini-regime – in tegendeel – bleek een jaar later te kloppen. De toespraak van de Duce aan de architecten op een receptie in het Palazzo Venezia zou snel een legendarische aangelegenheid worden: 'Op 10 juni, in het jaar XII om 12 uur 's middags, vervaardigde Zijne Excellentie de regeringsleider en Leider van de fascistische beweging het zich ten Palazzo Venezia te ontvangen de architecten Giovanni Michelucci, Berardi, Gamberini, Baroni en Lusanna, de ontwerpers van het nieuwe station in Florence', die daar verzameld waren samen met de ontwerpers van Sabaudia, een ander sleutelproject van het Mussolini-regime.<sup>15</sup> Met dit gebaar, dat zeer ongebruikelijk was voor

16  
There, Mussolini's apparently incongruous annotation on Santa Maria del Fiore, which cannot be seen from the station square, can be traced back to the lapsus of a deputy, see: Koenig, *Architettura in Toscana 1931–1968*, op. cit. (note 4), 34.

17  
C. Conforti, R. Dulio and P. Marandola, *Giovanni Michelucci 1891–1990*, (Milan: Electa, 2006), 124–125; see also C. Cresti, 'Un carteggio inedito, per la storia del "Gruppo Toscano"', *La Nuova Città*, no. 3 (July–December 1993), 96–107.

18  
On the relationship of the competition project with the theses of Lusanna and Gamberini, see: V. Savi, *De auctore* (Florence: Edifir, 1985), and the map by U. Tramonti in: I. Gamberini, *Architecture from Rationalism to Internationalism* (Florence: Edifir, 1995), 58–59. On the map constraint provided by the Railways, see: BSTA, ARP, Letter from G. Michelucci to R. Papini, 7 March 1933, published in Savi, *ibid.*, 46–47 and C. Pagani, 'La stazione di S. Maria Novella', in: *Tre architetture degli anni trenta a Firenze* (Florence: Fondazione Callisto Pontello, 1984), 55–111.

prayer and there is the station where you arrive by train. . . . It would have been absurd if it had twisted columns and capitals.

The tautological weakness of Mussolini's argument is compensated by the peremptory statement that concludes the speech: 'Tell the young architects coming out of the Schools of Architecture to make my motto their own: "Don't be afraid to have courage" . . . . You cannot remake the ancient, nor can you copy it.'<sup>16</sup> Mussolini's words seemed to promise that the architecture of Fascism would be different from that of the liberal bourgeois state, which was seen as rooted in the past and marked by a tired historicism. And the young people led by Michelucci, along with the designers of Sabaudia, were presented as the forerunners.

Who were these young people of the Gruppo Toscano, who were proposed as recreators of the artistic Empire of the Italians, involving even the political leader? The members of the group were Nello Baroni (1906–1958), Pier Niccolò Berardi (1904–1989), Italo Gamberini (1907–1990), Sarre Guarnieri (1904–1933) and Leonardo Lusanna (1908–1973). Originating from various parts of Italy, they were recent graduates, students of Brizzi and Michelucci, with the exception of Berardi who graduated in Rome, and was assistant to Michelucci in Florence. The name 'Gruppo Toscano' derives from the regional nucleus of the Italian Movement for Rational Architecture (Miar), established on the occasion of the Third National Exhibition of Rational Architecture, coordinated in Florence by Michelucci himself in March 1932.<sup>17</sup>

The project of the Gruppo Toscano succeeds in translating the schematic plan drawn up by the Railways into a new, complex and subtly urban spatial composition.<sup>18</sup> The intersections of the traveller flows, indicated in the project by simple arrows on that plan, are made visible by the new building. The design reworks them into concise spatial sections, capable of welcoming the traveller, creating a series of experiences between the arrival of the train and the encounter with the art and beauty that Florence promises.

The passenger building is a hinge between the city and the railway infrastructure. The station is of the terminus type; engines either face the main concourse or the opposite end of the platform. The length of this covered concourse is dictated by the width of all the platforms taken together. In Florence this space, which is the real heart of the traveller's building, is characterised by the incongruously dynamic profile of the roof above the hall of 106 x 22 m, with a maximum height of 7 m. It receives and conveys passenger flows: those departing for the trains on the left and those heading for the exit on the right. Along the latter side, a large portico, naturally illuminated by glass-cement coffers, protects the cars and carriages. From here you could also view the sumptuous staircase in arabesque Apuan marble, which descends to the *albergo diurno* (now dismantled), where all the services for rest and hygiene of the passenger were available.

The new building has a U-shaped plan, which is embedded in the urban network of Florence. The central volume faces the apse of the Santa Maria Novella and defines a square with a frayed profile, the size of which is out of scale with the historical city, but responds to the needs of private and public means of transport: carriages, cars, omnibuses, lorries and trams. It is the roof of the concourse with its characteristic Z-shaped section that establishes a continuity of the three volumetric segments and that transfigures the rectangular space cut out of the three building blocks into a very elegant urban passage. On the south side of the concourse,



Main concourse and eastern exit / Passagiershal en uitgang aan de oostzijde, 1935



Main concourse and western exit / Passagiershal en uitgang aan de westzijde, 1935

Mussolini's schijnbaar ongerijmde commentaar op de Santa Maria del Fiore, die niet vanaf het stationsplein te zien is, kan worden teruggevoerd op een fout van een plaatsvervanger, zie: Koenig, *Architettura in Toscana 1931-1968*, op. cit. (noot 4), 34.

het staatshoofd, sprak Mussolini zich uit vóór de nieuwe architectuur, terwijl hij verklaarde:

Het station van Florence is een station van grote schoonheid, dat het Italiaanse volk zeker zal weten te waarderen. Dit station is niet meer of minder dan een station, of het nu uitkijkt op de kathedraal van Santa Maria del Fiore of niet. Niet alles hoeft monumentaal te zijn: in de kerk kun je bidden en in het station kom je met de trein aan. (...) Een station met gedraaide zuilen en kapitelen zou absurd zijn geweest.

Mussolini compenseert de tautologische zwakte van zijn argument met de dwingende verklaring waarmee hij de toespraak afsluit: 'Zeg tegen jonge architecten die net van de architectuuropleidingen komen zich mijn motto eigen te maken: "Wees niet bang om moed te tonen" (...) Je kunt het oude niet opnieuw maken, noch kopiëren.<sup>16</sup> Mussolini leek met deze woorden te beloven dat de architectuur van het fascisme anders zou zijn dan die van de liberale burgerlijke staat, die gezien werd als geworteld in het verleden en gekenmerkt door een afgeleefd historicisme. En hij presenteerde de jongeren — onder leiding van Michelucci en samen met de ontwerpers van Sabaudia — als de voorlopers van die ontwikkeling.

Wie waren deze jonge mensen van de Gruppo Toscano, die werden afgeschilderd als de herscheppers van het artistieke Italiaanse rijk en die daarbij zelfs de politiek leider wisten te betrekken? De groep bestond uit Nello Baroni (1906-1958), Pier Niccolò Berardi (1904-1989), Italo Gamberini (1907-1990), Sarre Guarnieri (1904-1933) en Leonardo Lusanna (1908-1973). Ze waren afkomstig uit verschillende delen van Italië, net afgestudeerd en studenten van Brizzi en Michelucci, met uitzondering van Berardi, die in Rome had gestudeerd en assistent was van Michelucci in Florence. De naam



Entrance to the albergo diurno / Ingang van de albergo diurno, 1935



Entrance former albergo diurno / Ingang van de voormalige albergo diurno, 2018

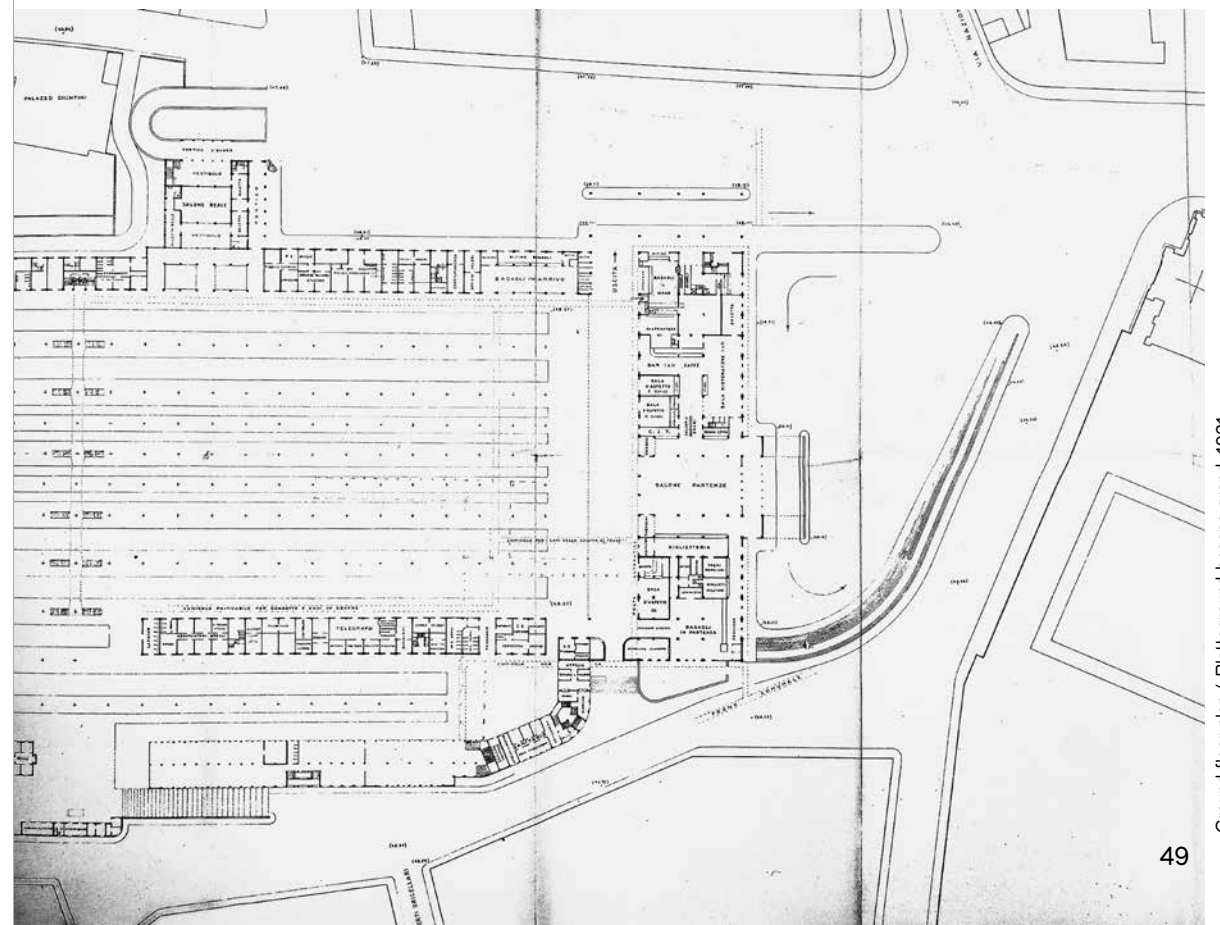
The naves have ceilings of white Carrara marble, the letter from I. Gamberini to R. Papini, Florence, 23 October 1935, published in: Savi, *De auctore*, op. cit. (note 18), 47-52.

Letter from G. Michelucci to R. Papini, 7 March 1933, published in: Savi, *ibid.*, 46-47; on the use of *pietraforte* in Florence, see: F. Rodolico, *Le pietre delle città d'Italia* (Florence: Le Monnier, [1952] 1995), 244-245. *Pietraforte* cladding had also been proposed by Mazzoni.

subsidiary rooms are arranged around the ticket hall of 33 x 28 m, divided into three aisles, like a basilica, with different heights: 12 m in the central and 10 m in the side bays.<sup>19</sup> On the east side of the ticket hall, on the arrivals side, a linear series of spaces accommodates the luggage storage, the waiting rooms, the Compagnia Italiana Turismo (CIT), the third class restaurant and the first and second class buffets.

Outside, the rough and compact wall covered in *pietraforte* — the emblematic stone of Florentine civil architecture since the Palazzo Vecchio — encloses the passenger building, facing the square like a mediaeval city wall.<sup>20</sup> Its powerful horizontality finds its support in six linear projections running parallel on the stone wall and stopping at the end of the arrivals block. This gesture is confirmed by the unexpected moulded roof edge of the canopy, located 4.50 m above the ground, whose tapered profile accompanies the eastern part of the passenger building to the corner, where it stretches out to the glass coffers of the arrivals porch. Here two rows of sturdy columns anchor the hermetic volume in the urban space. The south exposure of the main front is used by Michelucci to achieve a permanent volumetric animation, produced by the changing shadows and sharp lines produced by the horizontal projections and the profile of the roof edge of the canopy in the sun. The solid stone surface appears compact and impenetrable, the high windows of the restaurant on the ground floor being hidden in the shadow of the canopy.

Seven translucent and opalescent bays of Termolux glass, partitioned by burnished iron frames, mark the stone volume with a shiny surface indicating the grandiose atrium. The translucent sheet flows over the surface of the façade, terminating in the gallery roof. This glass surface exhibits a surprising heterogeneity of material and light: the sharp profiles and the



Ground floor plan / Plattegrond begane grond, 1931

C. Conforti, R. Dulio en P. Marandola, *Giovanni Michelucci 1891-1990* (Milaan: Electa, 2006), 124-125; zie ook: C. Cresti, 'Un carteggio inedito, per la storia del "Gruppo Toscano"', *La Nuova Città*, nr. 3 (juli-december 1993), 96-107.

Zie, over het verband tussen de prijsvraag en de veronderstelling van Lusanna and Gamberini: V. Savi, *De auctore* (Florence: Edifir, 1985) en de kaart van U. Tramonti in: I. Gamberini, *Architecture from Rationalism to Internationalism* (Florence: Edifir, 1995), 58-59. Op de kaart staan de door de Spoorwegen opgelegde beperkingen, zie: BSTA, ARP, brief van G. Michelucci aan R. Papini, 7 maart 1933, verschenen in: Savi, *ibid.*, 46-47 en C. Pagani, 'La stazione di S. Maria Novella', in: *Tre architetture degli anni trenta a Firenze* (Florence: Fondazione Callisto Pontello, 1984), 55-111.

'Gruppo Toscano' is afgeleid van de regionale kern van de Italiaanse beweging voor rationele architectuur (Miar) die in maart 1932 werd opgericht ter gelegenheid van de derde nationale tentoonstelling van rationele architectuur en in Florence gecoördineerd werd door Michelucci zelf.<sup>17</sup>

De Gruppo Toscano slaagt er met zijn project in het door de Spoorwegen opgestelde schematische plan te vertalen in een nieuwe, complexe en subtiële ruimtelijke compositie.<sup>18</sup> Het kruisen van reizigersstromen, in het project van de Spoorwegen aangegeven door simpele pijlen, wordt in de architectuur van het nieuwe gebouw zichtbaar gemaakt. De verschillende onderdelen zijn telkens ruimtelijk helder gedefinieerd om de reiziger zo aangenaam mogelijk te verwelkomen: hij ondergaat zo een reeks van ervaringen tussen de aankomst van zijn trein en de inlossing van Florences belofte van kunst en schoonheid.

Het passagiersgebouw is een scharnier tussen de stad en de spoorweginfrastructuur. Het station van Florence is een kopstation: de locomotieven staan ofwel direct aan de stationshal, of aan het einde van het perron. De lengte van de overdekte stationshal wordt bepaald door de breedte van alle perrons samen. In Florence wordt deze ruimte, het echte hart van het reizigersgebouw, gekenmerkt door het onwaarschijnlijk dynamische profiel van het dak boven de hal: 106 x 22 m, met een maximale hoogte van 7 m. Passagiersstromen worden hier ontvangen en verder geloodst: degenen die vertrekken naar de treinen aan de linkerkant en degenen die op weg zijn naar de uitgang aan de rechterkant. Langs de rechterzijde beschermt een ruime colonnade, natuurlijk verlicht door een plafond met cassettes van glas en cement, de auto's en rijtuigen. Vanaf hier is ook de weelderige trap van Apuaans marmer met zijn arabeske patroon te zien die afdaalt naar de nu ontmantelde *albergo diurno*, waar zich toiletten en rustruimten voor passagiers bevonden.

The photomontage prepared for the exhibition in Palazzo Vecchio by Michelucci and Baroni shows the station from the end of the apse of Santa Maria Novella: this perspective point of view, recurrent in the drawings of the project, will also become customary in the photographs and in the numerous postcards of the built building, see: Savi, *De auctore*, op. cit. (note 18), 66.

The note is part of a detailed description contained in a Letter from I. Gamberini to R. Papini, 23 October 1935, published in: *ibid.*, 47-52.

rough surfaces of the stone are contrasted by the curvilinear fittings of iron and glass, establishing an eye-catching volumetric asymmetry by breaking up the compact volume of the building. This asymmetry deliberately contradicts the deep-rooted typological tradition that connects public buildings — including railway stations — to the compositions of temples and ancient cathedrals. In renouncing the mirror symmetry and replacing it with an intelligent balance of the parts, which is an expression of the interior towards the city, the building settles perfectly in its setting.

The unusual asymmetrical and horizontal volume (15.13 m tall), as viewed in the foreshortened perspective from a distance, actually follows the verticality of the apse and the irregular course of the long front of the ancient Dominican monastery that one passes on the way from the city centre.<sup>21</sup> Like a fossil mineral, the *pietraforte* external shell shelters an interior of shiny coloured marbles, glass and sparkling metals, which leave precious tones on the walls, floors and canopies, where the pilasters covered in straw-coloured Chiampo stone — a recurring material in Michelucci's 1930s projects — are wrapped in rounded, shock-resistant reflecting bronze bands. These bands are positioned at different heights: higher up where the luggage racks in gilded bronze are attached; lower where the wooden seats meet the column. This subtle differentiation responds to a clear functional need and at the same time establishes a semantic and decorative hierarchy. The original floor of the platform is in *tomette* in asphalt: the term originally indicated hexagonal tiles, but the drawing simply alludes to small tiles.<sup>22</sup>

The main concourse, suffering from unhappy proportions — too low compared with its extension (106 x 22 m, with a maximum height of 7 m) — is redeemed by the broken course of the roof, divided into three



Glass cascade / 'De glazen 'waterval'', detail, 2018



The glass cascade as seen from the ticket hall / 'De glazen 'waterval'' vanaf de biljetverkoop



Ticket hall / Biljetverkoop, detail, 2018

De zijbeuken hebben een plafond van wit Carrara-marmer, zie de brief van I. Gamberini aan R. Papini, Florence, 23 oktober 1935, verschenen in: Savi, *De auctore*, op. cit. (noot 18), 47–52.

Brief van G. Michelucci aan R. Papini, 7 maart 1933, verschenen in: Savi, *ibid.*, 46–47; over het gebruik van *pietraforte* in Florence, zie: F. Rodolico, *Le pietre delle città d'Italia*, (Florence: Le Monnier, [1952] 1995), 244–245. Ook Mazzoni had een *pietraforte* afwerking voorgesteld.

Het nieuwe gebouw heeft een U-vormige plattegrond die is ingebed in het stedelijk weefsel van Florence. Het centrale deel staat tegenover de apsis van de Santa Maria Novella en markeert een plein met een rafelrand, dat in zijn maat contrasteert met de historische stad, maar dat beantwoordt aan de behoeften van particulier en openbaar vervoer: rijiugen, auto's, bussen, vrachtwagens en trams. Vooral het dak van de stationshal, met zijn karakteristieke Z-vormige doorsnede, zorgt voor de continuïteit van de drie volumes, en transformeert de uit de drie bouwblokken gesneden, rechthoekige ruimte tot een zeer elegante stedelijke passage. Aan de zuidkant van de stationshal zijn de secundaire ruimten rondom het 33 x 28 m metende atrium met de ticketbalies verdeeld over drie gangpaden, zoals in een basiliek, met verschillende hoogten: 12 m in het midden en 10 m in de zijpaden.<sup>19</sup> Ten oosten van dit atrium, dus aan de aankomstkant, liggen achter elkaar de bagageruimte, de wachtkamers, de Compagnia Italiana Turismo (CIT), het derde klas restaurant en de eerste en tweede klas buffetten.

Buiten is de ruwe, compacte, met *pietraforte* (de emblematische steensoort van de Florentijnse burgerlijke architectuur sinds het Palazzo Vecchio) bedekte muur die het passagiersgebouw omhult, georiënteerd op het plein — als een middeleeuwse stadsmuur.<sup>20</sup> De krachtige horizontaliteit wordt ondersteund door zes geprononceerde ribbels in de gevel die parallel aan elkaar over de muur lopen en eindigen bij het aankomstblok. Dit gebaar wordt verder benadrukt door de verrassend gemodelleerde dakrand van de overkapping, 4,50 m boven de grond. Het taps toelopende profiel volgt het oostelijke deel van het passagiersgebouw tot aan de hoek, waar het uitsteekt naar de glazen cassettes van het portaal aan de oostzijde. Hier verankeren twee rijen robuuste kolommen het hermetische volume in de stedelijke ruimte. Michelucci gebruikt de zuidelijke oriëntatie van de voorgevel om een volume te creëren



Porch at the eastern entrance/ Overdekte inrit bij de ingang oostzijde



East façade/ Oostgevel



South side of the Palazzina Reale with exedra/ Zuidgevel van de Palazzina Reale met exedra

Period photographs and drawings are kept in ASMN, file I 12; a summary of these drawings is published in the appendix to Pagani, *La stazione di S. Maria Novella*, op. cit. (note 18), 94–111.

longitudinal surfaces, differentiated by inclinations in the section and material of the cover. The surface positioned at the greatest height, whose width is determined by the entrances and exits, is opaque, except in the three central glass bays, in correspondence with the atrium. The roof is supported by large metal beams, whose actual rectangular section is concealed by a tapered profile. Where the roof folds and turns into a fully glazed surface, the profile of the beams changes and makes a flush connection with the glass. This is a very effective perspective correction, that dynamises the space and cancels its altimetric narrowness.<sup>23</sup> The outermost section of the cover, facing the rails, is horizontal and opaque. This canopy is one of the most original and innovative elements of the station design: it testifies to Michelucci's ability to transform functional components into spatial events that are orchestrated perceptively and expressively.

The axis of the concourse is underlined by the longitudinal stripes in the floor, in alternate strips of light-coloured Calacatta marble with strips of Amiata red marble. Slabs of Rapolano travertine cover the walls, while the portals of the openings are executed in veined marble from the Apuan Alps. The long wall — 106 x 7 m in height — opposite the platform heads unfolds like a giant sign board, with the sequences of the portals and the very elegant inscriptions with large letters in copper. At the top a figured band with photographic enlargements of the monuments of Tuscan and Italian architecture runs along the entire length; the sequence of images is interrupted only at the three portals of the atrium, marking the north south axis.

The main concourse is connected to the atrium, or more exactly to the Ticket Hall, as the bronze lettering announces, via three large marble gates. The walls of the Ticket Hall shine with different marbles, creating



21

De door Michelucci en Baroni voor de tentoonstelling in het Palazzo Vecchio voorbereide fotomontage toont het station vanaf het einde van de apsis van de Santa Maria Novella: dit perspectief, dat terugkomt in de tekeningen van het project, zal voortaan gebruikelijk zijn op de talloze foto's en ansichtkaarten van het opgeleverde gebouw, zie: Savi, *De auctore*, op. cit. (noot 18), 66.

22

Deze tekst komt uit een minutieuze beschrijving in een brief van I. Gamberini aan R. Papini, 23 oktober 1935, verschenen in: *ibid.*, 47–52.

23

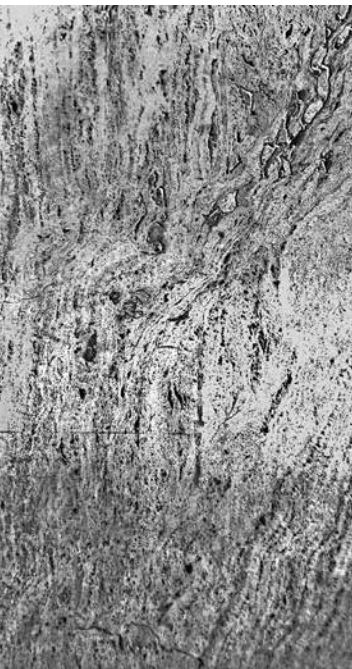
Foto's en tekeningen uit die tijd worden bewaard in ASMN, dossier I 12; een overzicht van de tekeningen is te vinden in de bijlage van Pagani, *La stazione di S. Maria Novella*, op. cit. (noot 18), 94–111.

dat telkens levendig van vorm lijkt te wisselen, wat wordt veroorzaakt door de veranderende schaduwen en scherpe lijnen die worden neergezet door de horizontale ribbels op de gevel en het profiel van de dakrand van de zonovergoten overkapping. Het massieve stenen oppervlak lijkt compact en ondoordringbaar doordat de hoge ramen van het restaurant op de begane grond zijn verborgen in de schaduw van de overkapping.

Zeven doorzichtige, iriserende vlakken van Termoluxglas, in gepolijste ijzeren frames, voorzien het stenen volume van een glimmend oppervlak ter hoogte van het indrukwekkende atrium. Het doorzichtige glasvlak golft als het ware over de gevel heen en eindigt bij het dak van de galerij. Dit glasoppervlak is verrassend heterogeen qua materiaal en licht: de scherpe profielen en het ruwe oppervlak van de steen contrasteren met de gekromde delen van ijzer en glas. Zo wordt het compacte volume van het gebouw doorbroken en een opvallende asymmetrie gecreëerd. Deze asymmetrie gaat volledig in tegen de diepgewortelde typologische traditie waarin openbare gebouwen, zoals treinstations, qua compositie verwant zijn aan tempels en kathedralen. Door af te zien van symmetrie en in plaats daarvan de verschillende programma's van het gebouw op een intelligente manier te combineren en het interieur op de stad te oriënteren, kan het stationsgebouw zich probleemloos in de omgeving nestelen. In verkort perspectief en van een afstand gezien volgt het ongewoon asymmetrische en horizontale volume (15 à 13 m hoog) feitelijk de verticaliteit van de apsis en de onregelmatige lijn van het lange front van het oude Dominicanenklooster dat langs de route naar het stadscentrum staat.<sup>21</sup> Als een fossiel mineraal beschermt de buitenste schil van *pietraforte* een interieur van glimmend gekleurd marmer, glas en fonkelende metalen die de mooiste kleuren op de muren, vloeren en overkappingen toveren en waar met strokleurig Chiampo-steen — een materiaal dat Michelucci in de jaren 1930 vaker gebruikt in zijn projecten — beklede pilasters zijn gewikkeld in afgeronde, schokbestendige reflecterende bronzen banden. De banden bevinden zich op verschillende niveaus: hoog, waar vergulde bronzen bagagerekken zijn bevestigd; laag, waar houten zitbanken de pilaar raken. Deze subtiele differentiatie beantwoordt aan een duidelijke functionele behoefte en creëert tegelijkertijd een semantische en decoratieve hiërarchie. De oorspronkelijke perronvloer is uitgevoerd in *tomettes* van asphalt: de term verwijst oorspronkelijk naar zeshoekige, maar in de tekening eenvoudigweg kleine tegels.<sup>22</sup>

De grote stationshal lijdt aan ongelukkige verhoudingen — te laag vergeleken met zijn omvang (106 x 22 m, met een maximale hoogte van 7 m) — maar dat wordt gecorrigeerd door de gebroken lijnen van het dak. Dit is verdeeld in drie langwerpige oppervlakken, met onderbrekingen in de doorsnede en opgebouwd uit verschillende materialen. Het hoogstgelegen oppervlak, waarvan de breedte wordt bepaald door de ingangen en uitgangen, is ondoorzichtig, behalve bij de drie centrale glazen lichtstroken, in overeenstemming met het atrium. Het dak wordt gedragen door grote stalen liggers waarvan de zwaarte niet opvalt doordat ze taps toelopen. Waar het dak is gevouwen en overgaat in een volledig beglaasd oppervlak verandert het profiel van de balken, zodat een vlakke verbinding met het glas ontstaat. Dit is een zeer effectieve perspectivische correctie die de ruimte dynamisch laat overkomen en zijn relatief geringe hoogte compenseert.<sup>23</sup> Het buitenste deel van het dak, aan de kant van de rails, is horizontaal en ondoorzichtig. Deze overkapping is een van de meest originele en innovatieve elementen van het station en het getuigt van Michelucci's vermogen om functionele ingrediënten samen te voegen tot expressieve ruimtelijke ensembles.

De as van de stationshal wordt benadrukt door lengtestrepen in de vloer die bestaat uit afwisselende stroken lichtgekleurd Calacatta-marmer en rode



Travertijn / Travertijn



Marble / Marmer

a sort of secular and metropolitan replica of the seventeenth-century blaze of marbles in the nearby Capella dei Principi in San Lorenzo. The glossy green serpentinite of the Alps covers the floor and the monumental columns; yellow marble of Siena provides texture on the walls and on the trabeations, which is offset against the glass beams of the lighting; even the ceiling of the side aisles is covered in white Carrara marble, whose slabs are supported by upside-down iron T-profiles. The frames of the entrances, in solid white marble, contrast with the sharp edges of the patinated bronze frames. The glass roof, graphically marked by the lines of the iron frames, spreads a calm and enchanted clarity across the hall.

On the east façade the sequence of travertine portals corresponds with the office windows on the first floor, surrounded by elegant mouldings, also in travertine, which are slightly recessed from the facing in *pietraforte*, which is set in the lower band by large thin joint slabs. Where these windows, sitting on notable sills, are cut out, the size of the stone slabs is reduced, their surface thickly hammered to achieve a rougher aspect. The variation on the stone skin is almost imperceptible, but it becomes visually appreciable because of the façade's exposure to the east, with the sunlight raking the surface for most of the day. It is not only natural lighting that enhances the building's exquisite details. The artificial lighting, too, plays a key role, as shown by numerous period photographs that present the station in suggestive moonlit night views, outlined by the streamlined segments of light in Murano glass.

On this façade the sophisticated *pietraforte* facing, surprisingly, abruptly stops to give way to white marble slabs with soft pink veins, in the peach flower from the Carnia quarries, covering the *palazzina Reale*, the building reserved for the King and the court. Planned in the office preparing the

De informatie is ontleend aan de tekeningen van het project in ASMN, dossier I 12, gedateerd 31 maart 1934, ondertekend door G. Michelucci en gestempeld 'Gruppo Toscano'; precies hetzelfde geldt voor de tekeningen van het station zelf.

banen Amiata–marmer. De muren zijn bedekt met platen Rapolano–travertijn en de openingsportalen uitgevoerd in geaderd marmer uit de Apuaanse Alpen. De lange muur — 106 x 7 m hoog — tegenover de uiteinden van de perrons ontvouwt zich als een gigantische wegwijzer, met zijn opeenvolging van door-gangen en buitengewoon elegante koperen beletteringen. Bovenaan loopt over de gehele lengte een bewerkte band met fotografische uitvergrotingen van de monumenten van de Toscaanse en Italiaanse architectuur; de reeks beelden wordt alleen onderbroken ter hoogte van de drie portalen van het atrium en markeert de noord–zuidas.

De grote stationshal is zoals de bronzen belettering aangeeft via drie grote marmere openingen verbonden met het atrium en de ticketbalies. De glanzende muren rondom de ticketbalies zijn bekleed met verschillende soorten marmer, waardoor een seculiere en grootstedelijke versie van de zeventiende–eeuwse marmerovervloed in de nabijgelegen Capella dei Principi van de San Lorenzo ontstaat. Het glanzende groene marmer uit Prato (*serpentine*) bedekt de vloer en de monumentale kolommen; geel Sienna–marmer geeft textuur aan de wanden en de trabeaties, die afsteken tegen de glazen lichtstroken; zelfs het plafond van de zijbeuken is bedekt met wit Carrara–marmer, waarbij de platen worden ondersteund door omgekeerde ijzeren T–profielen. De met massief wit marmer omlijste ingangen contrasteren met de scherpe randen van de gepatinerde bronzen kozijnen. Het glazen dak, grafisch gemarkeerd door de lijnen van de ijzeren frames, zorgt voor een vredig, betoverend helder licht in de hal.

Aan de oostgevel echoot de reeks met travertijn beklede portalen de ramen van de kantoren op de eerste verdieping. Ze liggen, omringd door elegante, eveneens in travertijn uitgevoerde kozijnen, enigszins verzonken in de *pietraforte* muur die beneden bestaat uit grote dunne platen met nauwelijks voeg. Waar de ramen met hun prominente vensterbanken uit de gevel zijn gesneden, zijn de afmetingen van de natuursteenblokken kleiner en zijn ze flink gebouchardeerd om een ruw effect te verkrijgen. De variaties van de stenen huid zijn bijna niet waarneembaar en tonen zich alleen, omdat de gevel op het oosten ligt en er het grootste deel van de dag zonlicht op valt. Het is niet alleen het natuurlijke licht dat de prachtige details van het gebouw zo sterk doet uitkomen. Ook het kunstlicht speelt een actieve rol, zoals te zien is op de vele historische foto's die het station tonen in suggestieve composities met maanverlichte nachten, de contouren zichtbaar via de gestroomlijnde segmenten van Murano–glas.

Aan deze oostgevel houdt de gesofisticeerde *pietraforte* bekleding verrassend genoeg plotseling op om plaats te maken voor roze dooraderde, witte marmerplaten, waarmee het *Palazzina Reale* is bekleed, het gebouw bestemd voor de koning en het hof. Het *Palazzina Reale* was vanaf het begin onderdeel van het wedstrijdproject, maar kreeg zijn uiteindelijke vorm in maart 1934. Het paviljoen wordt gewoonlijk alleen aan Michelucci toegeschreven, hoewel de ondubbelzinnige handtekening niet wordt ondersteund door ander onweerlegbaar archiefmateriaal.<sup>24</sup> De architectuur van het paviljoen vestigt onmiddellijk de aandacht op de symbolische en functionele kloof die het scheidt van het station zelf: het is een luxueuze en exclusieve plek, als rustruimte gereserveerd voor de vorst en voor ceremonieel gebruik. De architectonische toespelingen op de *casino's* uit de Renaissance en de Barok, plekken waar men voor de gezelligheid bijeenkwam, scheppen zeker een gepaste achtergrond voor koninklijke ontvangsten. De representatieve functie die inherent is aan de ceremonieën van de macht vindt een gepaste oplossing in de geperforeerde stenen platen waardoor reizigers een glimp kunnen opvangen van wat zich afspeelt in het ereportaal en de grote hal van het paviljoen. Zulke overwegingen verklaren ook het besluit om een *exedra* op te nemen die, dankzij een



Main concourse, detail/ Passagiershal, detail, 2017

The information is taken from the drawings of the project in ASMN, file I 12, dated 31 March 1934, with the signature of G. Michelucci signed with the stamp 'Gruppo Toscano', exactly as for the drawings of the station itself.

As Francesco Dal Co recalled at the symposium held on 30 October 2015 marking the eightieth anniversary of the Florence Santa Maria Novella Station, organised in the Palazzina Regale. According to some testimonies Michelucci did not attend the inauguration in Florence because of a controversy with the young collaborators of the Gruppo Toscano.

competition the *palazzina Reale* was designed in its present form in March 1934. It is commonly attributed to Michelucci alone, even if the unambiguous autograph does not seem to be supported by incontrovertible documentary evidence.<sup>24</sup> The architecture of the pavilion immediately reveals the symbolic and functional furrow that separates it from the station itself: a sumptuous and exclusive place, reserved for the monarch's rest and royal ceremonial uses. The architectural allusions to the Renaissance and Baroque pleasure casinos are certainly an appropriate reminiscence for royal ceremonies. The representative function, which is intrinsic to the ceremonies of power, justifies the perforated stone sheets, which allow normal travellers to glimpse from the outside what is taking place in the portico of honour and in the main hall of the pavilion. These considerations also explain the choice of including an *exedra* that, by virtue of the stylised curvilinear sequence of marble pilasters, enables the widening of the manoeuvre of carriages and cars.

### Epilogue

On 30 October 1935, the new station was inaugurated on the same day that the National Library of Florence was inaugurated in the presence of the patron of the enterprise, Costanzo Ciano. The next day, 31 October 1935, Michelucci was at the inauguration, attended by Mussolini in person, of the Città Universitaria, to which he had made a considerable contribution. As Francesco Dal Co has pointed out, Michelucci is perhaps the only architect of the twentieth century to have inaugurated two founding projects of national significance within two days.<sup>25</sup> From this moment, the resonance of the controversy that accompanied the competition established



Main concourse, east end/ Passagiershal, oostzijde, 1935

Francesco Dal Co haalde deze herinnering op tijdens het symposium ter ere van de 80<sup>e</sup> verjaardag van station Santa Maria Novella op 30 oktober 2015 in het Palazzina Regale. Volgens sommige getuigenissen woonde Michelucci de inhuldiging in Florence niet bij vanwege een controverse met de jonge medewerkers van de Gruppo Toscano.

gestileerde, gekromde reeks marmeren pilasters, een betere en fraaiere manoeuvreerruimte voor rijtuigen en auto's mogelijk maakt.

### Epiloog

Op 30 oktober 1935 werd het nieuwe station ingehuldigd, dezelfde dag dat de Nationale Bibliotheek van Florence werd ingewijd in aanwezigheid van de beschermheer van de onderneming, Costanzo Ciano. De volgende dag, 31 oktober 1935, woonde Michelucci in het gezelschap van niemand minder dan Mussolini de openingsplechtigheid bij van de Città Universitaria, waaraan hij een aanzienlijke bijdrage had geleverd. Zoals Francesco Dal Co eens opmerkte is Michelucci waarschijnlijk de enige twintigste-eeuwse architect die ooit binnen twee dagen twee fundamentele projecten van nationale betekenis heeft ingehuldigd.<sup>25</sup> Vanaf dat moment versterkte de weerklank van de controverse waarmee de prijsvraag gepaard was gegaan, de status van het gebouw als kritisch meesterwerk tot ver buiten Italië. De bijval nam zelfs nog toe in de naoorlogse periode, toen het station van Santa Maria Novella opdook in de handboeken van de kunstgeschiedenis en de architectuur, ook al hebben die de neiging weinig plaats in te ruimen voor complexiteit, ideologie en dubbelzinnigheid.

Dit meesterwerk uit het Italiaanse interbellum was het resultaat van verhitte discussies en tegenovergestelde meningen en gevoelens, maar ook van schokken waardoor het project jarenlang het imago van een fetisj van verkeerd begrepen Italiaans rationalisme zou aankleven. Gedurende een halve eeuw was die kritische heiligverklaring een hinderlijk obstakel voor de tekstuele analyse van het gebouw en het opdoen van kennis van zijn geschiedenis. Het ontwerp van het Santa Maria Novella-station markeert een belangrijk tijdstip en keerpunt in de architectuur van het fascisme. Het gebouw belichaamt de moderniserende impuls van het Mussolini-regime. Het onthult het buitengewone talent van Michelucci, zijn vermogen om zich te meten met de geschiedenis en voortdurende betekenis van de Toscaanse bouwtraditie. In dit opzicht is Michelucci's ontwerp een effectieve propaganda voor het moderniserende gezicht van een 'fascisme van de consensus'.

*Deze tekst is een ingekorte versie van een artikel dat eerder in samenwerking met de Fondazione Giovanni Michelucci, Fiesole werd gepubliceerd in: La stazione di Firenze di Giovanni Michelucci e del Gruppo Toscano 1932-35 (Milaan: Electa, 2016). OASE en de auteurs danken Electa, dat toestemming heeft gegeven voor deze gedeeltelijke weergave. De oorspronkelijke tekst was opgedragen aan Lamberto Ippolito.*

Vertaling: InOtherWords, Maria van Tol

the status of the building as a critical masterpiece, well beyond Italy. The acclaim was even more pronounced in the post-war period, when the station of Santa Maria Novella appeared in the text books of art history and architecture, which tend to eliminate the compositional complexity, the ideological facets and the great ambiguities.

This masterpiece of interwar Italian architecture emerged from heated controversies, contrasting preoccupations and excitements: turbulences that have accompanied this project for years, its image as a fetish of a misunderstood Italian rationalism was fixed. For half a century the critical sacralisation constituted a real obstacle to the textual analysis of the building and to the deep knowledge of its history. The design of the Santa Maria Novella station marks a critical juncture and a turning point in the architecture of Fascism. The building materialises the modernising impulse of the regime. It reveals the exceptional architectural talent of Michelucci, his ability to measure himself against the history and continued material significance of Tuscan building traditions. In this, Michelucci's design was very effective in providing a propaganda image for the modernising face of a 'Fascism of consensus'.

*This text is an abridged version of the article published in collaboration with the Fondazione Giovanni Michelucci, Fiesole, in: La stazione di Firenze di Giovanni Michelucci e del Gruppo Toscano 1932-35 (Milan: Electa, 2016). OASE and the authors wish to thank Electa for its kind permission for this partial reproduction. The initial text was dedicated to Lamberto Ippolito.*

Edited and translated from Italian to English by Christoph Grafe



Ticket hall / Biljetverkoop, 2018