

MAGAZZINI DEL SALE

Stefano E. PORTA

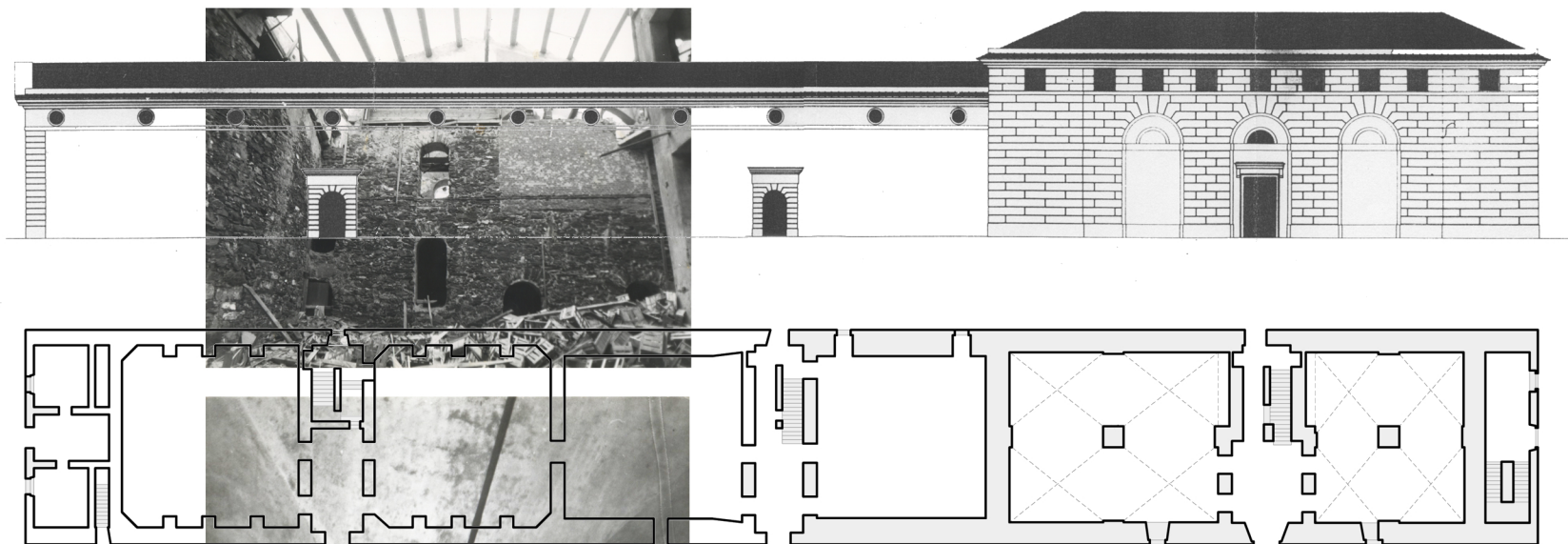


MAGAZZINI DEL SALE
Sampierdarena GE



 1/9 Origine

 1/4 Trasformazioni



Stefano E. PORTA
Architetto
www.stad.it

Sino agli inizi del 1800 il sale viene sbarcato nel Porto Antico ed immagazzinato in diversi depositi del quartiere del Molo, tra cui i Magazzini dell'Abbondanza ed il deposito di Vico Palla. Nel magazzino di vico Palla (nelle foto) il sale viene depositato sino alla volta di copertura.

Si arriva a conservare oltre 40.000 tonnellate di sale.

Da qui a dorso di mulo il sale viene trasportato verso la pianura Padana, lungo le Vie del Sale, in fondovalle (Scrivia) ma soprattutto lungo i crinali (Antola - Carmo - Cavalmurone),

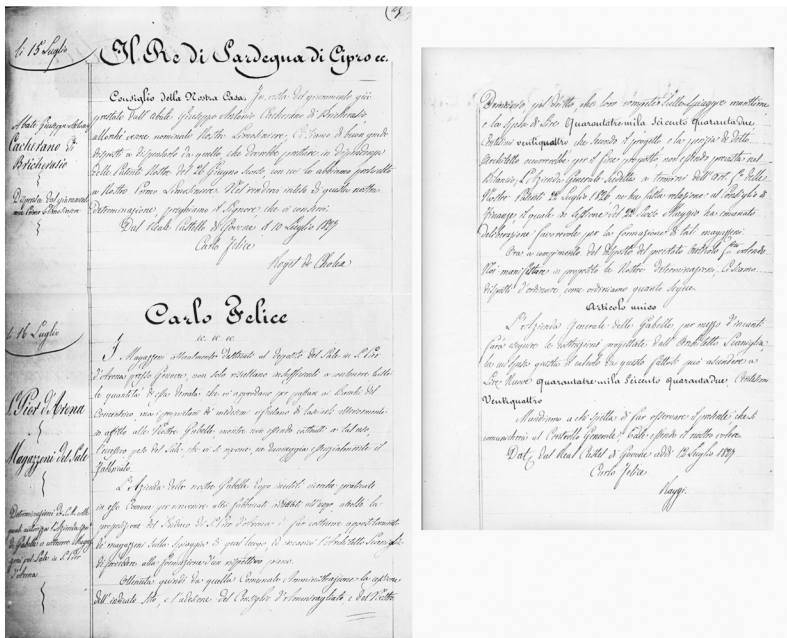
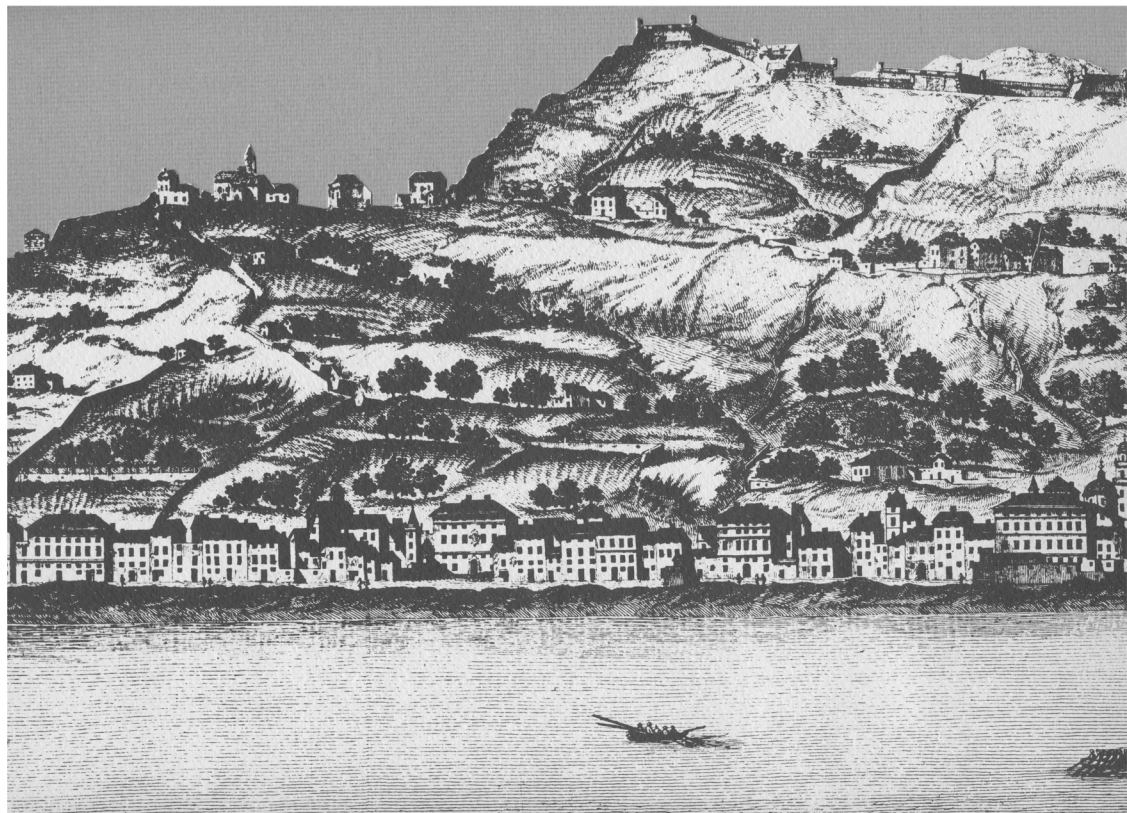


Nel 1815 la Repubblica di Genova viene annessa al Regno delle due Sicilie. Nel 1823 viene realizzata la statale dei Giovi, che agevolerà le comunicazioni con la pianura.

Nel 1826 le Regie Gabelle chiedono al Comune di Sampierdarena un'area dove realizzare dei Magazzini che fossero più coerenti con le nuove esigenze.

Nel gennaio 1827 il Comune si dice disponibile, vedendo il "[...] vantaggio a questa popolazione e specialmente alla classe più bisognosa dei facchini". Tutto ciò se "[...] nella costruzione dei suddetti magazzini si conserverà quell'ordine e quella regolarità d'architettura tanto necessaria al maggior decoro di questo sobborgo e della Regia Strada".

In data 12 luglio 1827 con la Patente Reale a firma di Carlo Felice si approva l'opera per un costo di 43.642,24 Lire. Il progetto è dell'Architetto Angelo Scaniglia.

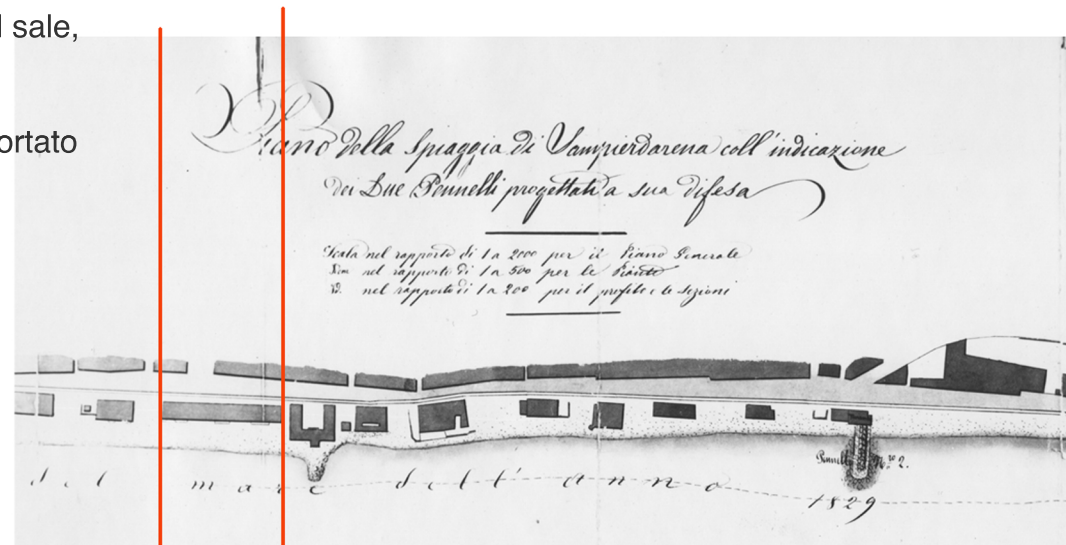


Angelo Scaniglia è un architetto neoclassico, suoi il teatro Modena e la facciata della chiesa della Cella, entrambi a Sampieradarena. Si occupa anche di opere di ingegneria, quali strade e muraglioni di contenimento.

I nuovi Magazzini del Sale vengono edificati sulla riva del mare, dove il sale, proveniente da Sardegna, Sicilia e da altri paesi del Mediterraneo, viene sbarcato ed immagazzinato a mano.

Successivamente, dai magazzini il sale viene caricato su carri e trasportato lungo la strada dei Giovi, verso la pianura Padana.

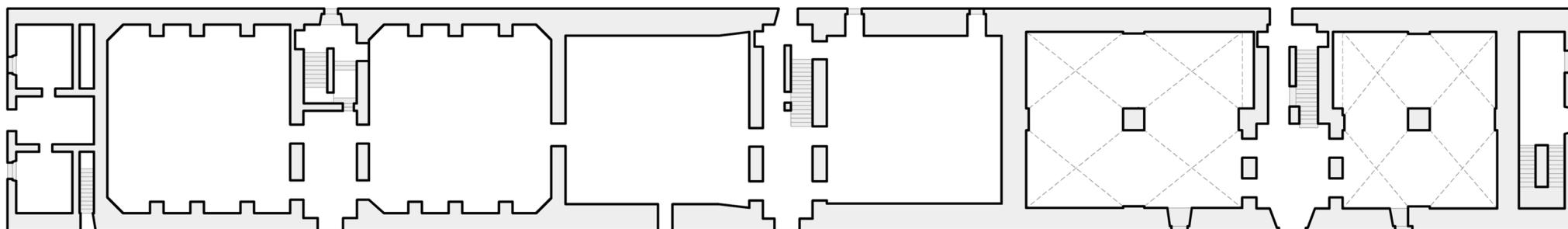
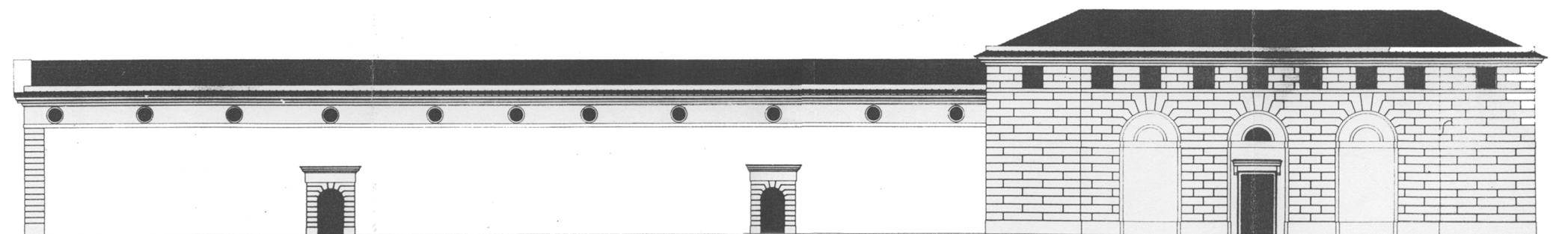
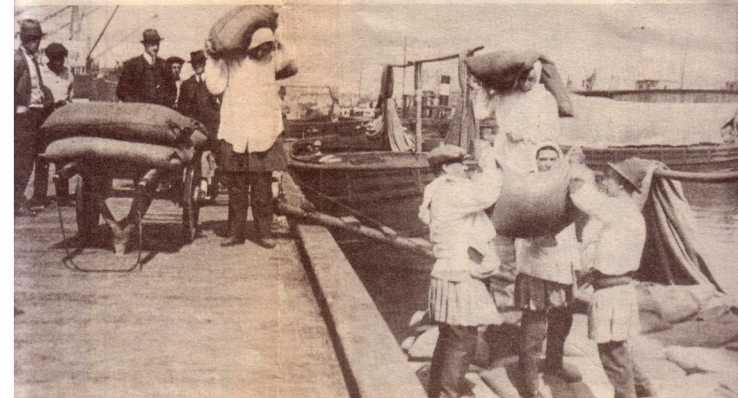
Nel 1857 la nuova ferrovia da Genova a Torino, - che passa a nord dell'edificio, lungo la Regia Strada - offre un'ulteriore possibilità di trasporto verso nord.



Il progetto di Scaniglia ha due diversi obiettivi: realizzare un edificio razionale e funzionale agli utilizzi previsti, conferendogli al contempo la "dignità" di un progetto architettonico di gusto neoclassico.

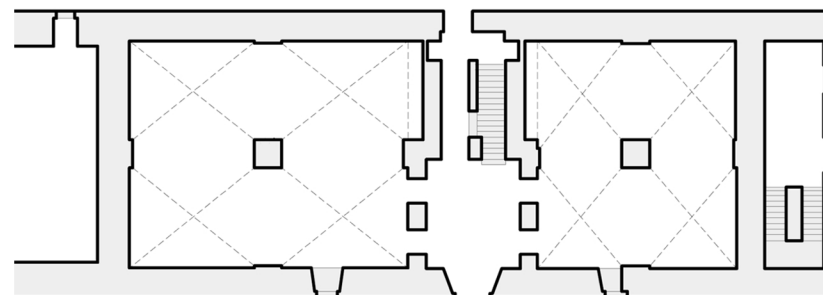
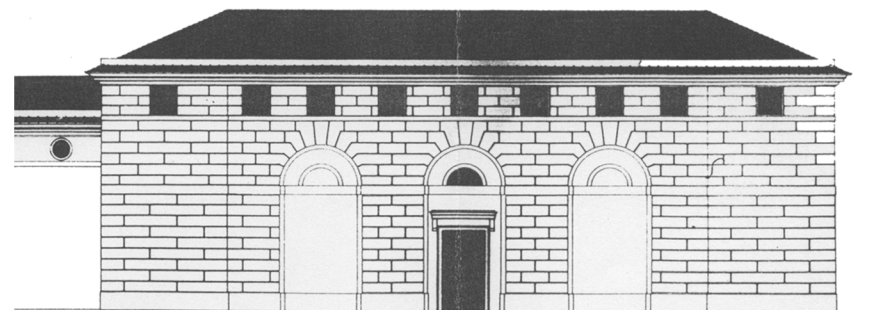
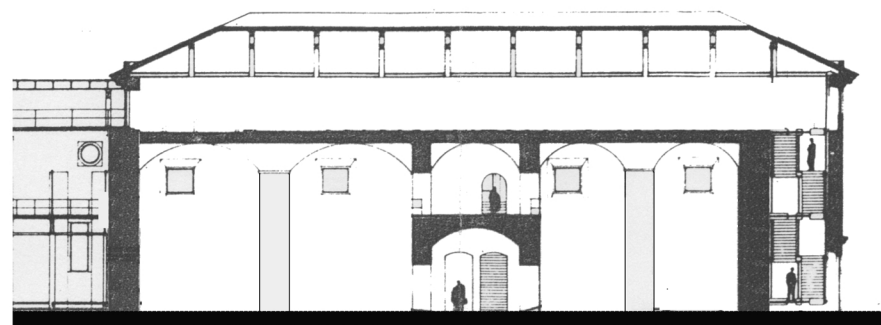
L'edificio ha uno sviluppo di 110 m ed una profondità di 15. L'interno è articolato in 6 magazzini di circa 160 mq ciascuno, la superficie coperta complessiva è di circa 1.680 mq.

L'edificio è realizzato in pietra, le coperture sono sorrette da capriate lignee e rivestite in ardesia. Quattro magazzini arrivano a tetto, mentre i due di ponente sono sormontati dal piano destinato agli uffici delle Regie Gabelle.



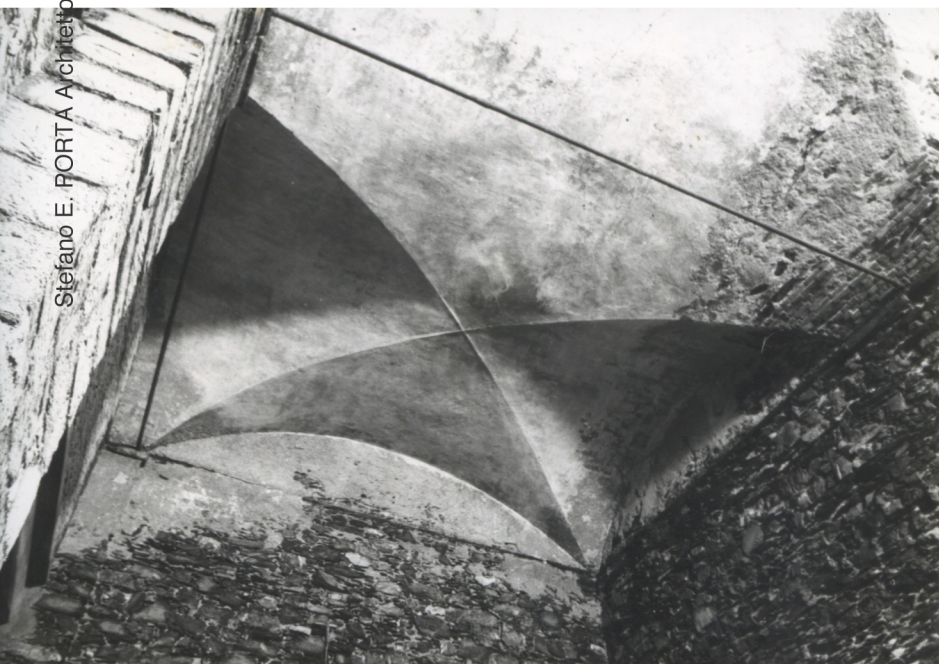
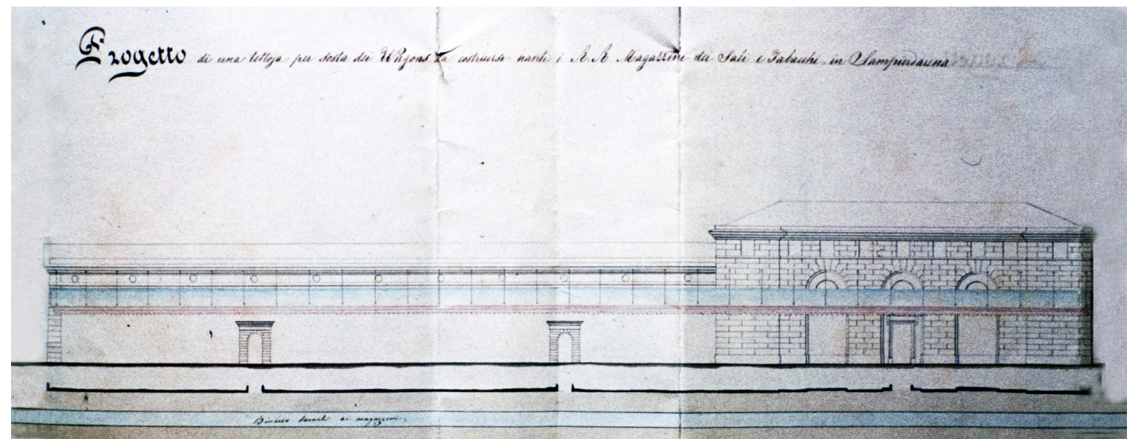
I due magazzini di ponente presentano una copertura ad archi incrociati impostati su mensole laterali e pilastro centrale. Un doppio accesso centrale - su entrambi i prospetti - immette nello spazio centrale di servizio, dove una rampa di scale consente di accedere ai due magazzini a livelli diversi, in relazione al livello raggiunto dal sale ammassato alla rinfusa.

Al fine di avere un prospetto simmetrico, pur dovendo dare spazio alla scala di accesso agli uffici, il magazzino di ponente è più piccolo, 130 mq in luogo dei 180 dell'altro magazzino.



Il progetto del 1857, per la realizzazione di una pensilina a copertura delle operazioni di carico dei vagoni ferroviari, consente oggi di ricostruire l'aspetto originale di questa parte dell'edificio.

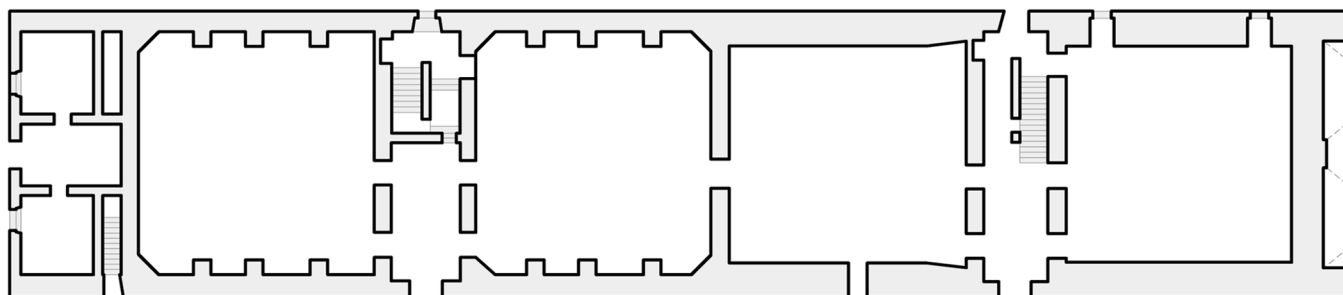
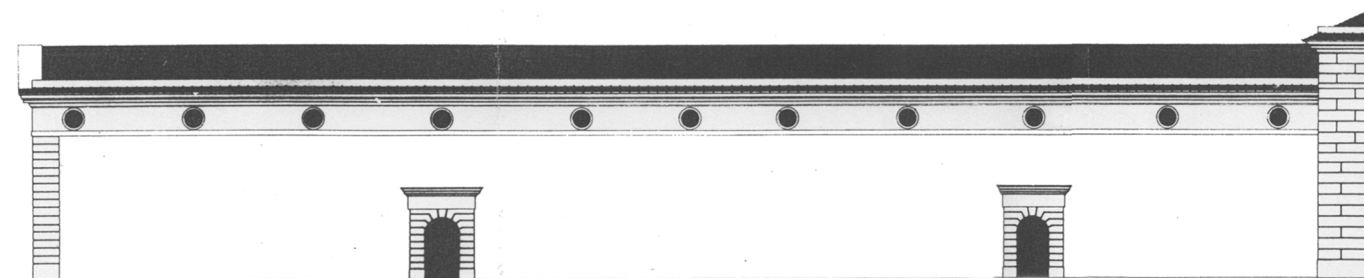
Magazzini ovest, la copertura a volte incrociate ed il setto centrale di servizio. Progetto di tettoia metallica.



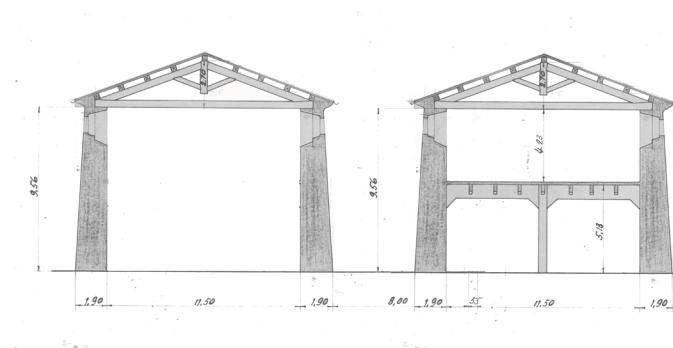
I 4 magazzini est hanno copertura lignea, con altezza interna variabile da 10 a 13 metri, ed una muratura perimetrale con contrafforti atti a sostenere la spinta del sale, che viene ammassato alla rinfusa.

Il setto centrale, con scala di servizio, consente di accedere ai magazzini ad un livello variabile, quando aumenta il livello del sale depositato, le aperture vengono progressivamente chiuse e si utilizzano quelle superiori.

In testa all'edificio è presente una parte è destinata a spazi di servizio e probabilmente ad abitazione di un cusode o per un piccolo presidio di controllo.



Magazzini est (stato 1980). I due magazzini centrali presentano una soletta intermedia in cemento armato e le murature completate negli spazi tra i contrafforti.

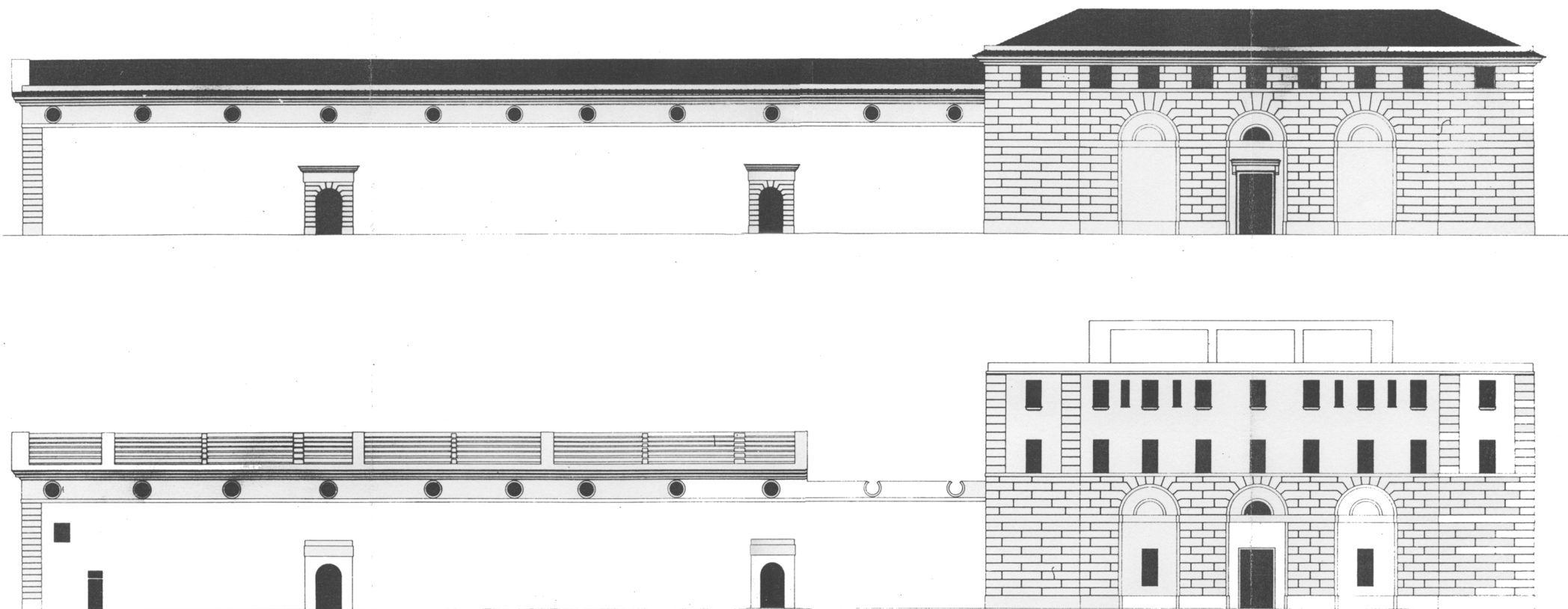


L'edificio alla fine dello scorso secolo



Nel secolo scorso, probabilmente verso il 1920/1930 la parte ovest viene sopraelevata per ricavare alcune abitazioni destinate ai dipendenti. Vengono inoltre realizzati dei piani intermedi in cemento armato nei due magazzini centrali ed un piccolo soppalco - in cemento armato - nel più grande dei magazzini con volte incrociate.

L'edificio viene dismesso negli anni '40 dello scorso secolo. Negli anni '80 tutte le coperture sono crollate, mentre le murature portanti presentano buone condizioni.



Alla fine dello scorso secolo l'edificio raggiunge il massimo livello di degrado, e risulta totalmente abbandonato.

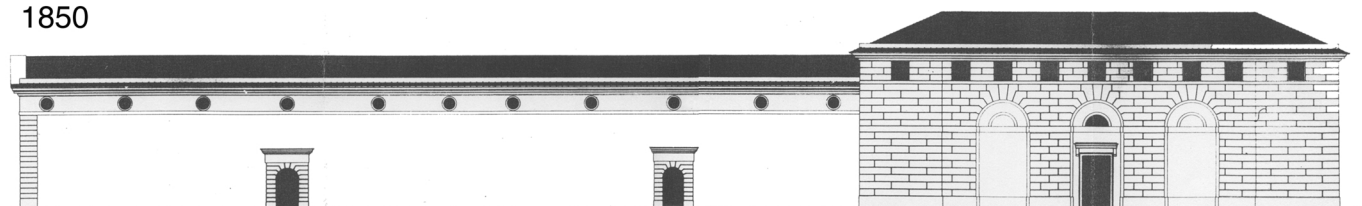


Alla metà degli anni '80 dello scorso secolo vengono eliminate le parti ritenute non originali: Oltre alla sopraelevazione, viene però demolito anche l'intero piano originariamente destinato agli uffici delle Regie Gabelle e la parte che conneva le scale di accesso a tali uffici. In tale modo l'impianto originale dell'edificio è irrimediabilmente perduto.

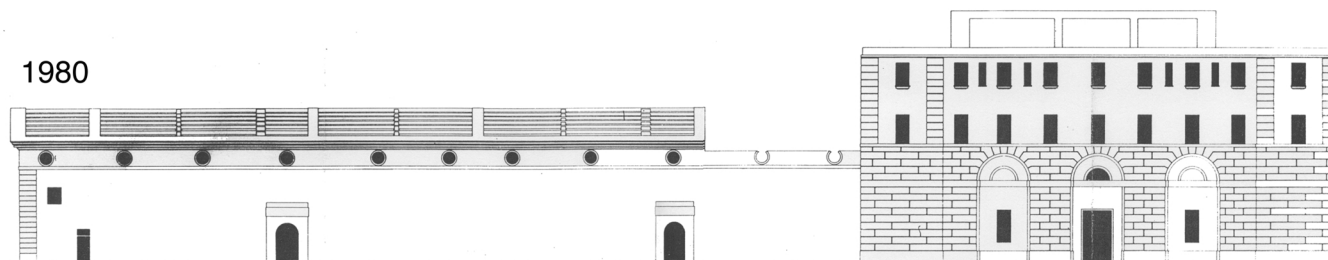
Successivamente viene parzialmente ricostruita la copertura per consentire l'utilizzo degli spazi sottostanti.



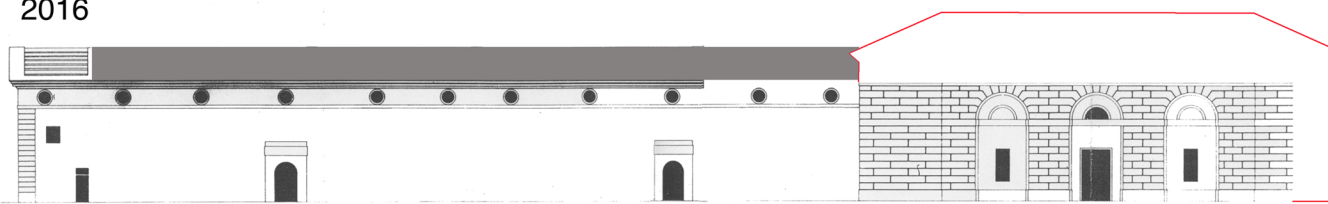
1850



1980



2016



*Raffronto tra l'edificio realizzato nella prima metà dell'800 e stato attuale.
Contornate in rosso le parti demolite
Sezione della parte sopraelevata nel 1800, alla fine del '900 ed attuale.*

